

Al·legacions al Pla de Mobilitat Urbana 2021-2026 de Vilafranca del Penedès

ALBERT PARÉS SOLDEVILA, major d'edat, amb DNI XXXXXXXX, en nom i representació en qualitat de delegat a l'Alt Penedès de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, amb domicili al carrer Indústria 220 entresol de Barcelona (08026) i NIF XXXXXXXX,

EXPOSO

- 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. El Ple de l'ajuntament de Vilafranca del Penedès va aprovar el 20 de juliol de 2021 inicialment el Pla de Mobilitat Urbana Sostenible (PMUS), el document marc que ha de regir la mobilitat a Vilafranca durant els propers sis anys.
- III. Dins del període d'informació pública previst, l'entitat que represento desitja traslladar a l'Ajuntament de Vilafranca del Penedès les seves apreciacions i propostes sobre el document sotmès a consulta.
- IV. En termes generals, des de la PTP coincidim en els objectius establerts que planteja el PMUS i celebrem que finalment Vilafranca pugui disposar d'un PMUS, si bé, trobem a faltar més ambició pel que fa al transport públic. Entenem que el PMUS ha de ser un document més valent atesa la importància que té la mobilitat per garantir aspectes claus pels vilafranquins com són el dret a la salut pública, a l'accessibilitat i el dret a la mobilitat per a tothom.
- V. D'acord amb l'anterior punt, a continuació assenyalem les al·legacions genèriques i particulars que considerem més rellevants per poder assolir els objectius del Pla.

Al·legacions

Consideracions generals

Celebrem que finalment Vilafranca disposi d'un Pla de Mobilitat Urbana Sostenible, complint 18 anys després la Llei 9/2003 de Mobilitat. Igualment trobem molt positiu que l'aprovació inicial del PMUS hagi comptat amb un ampli consens polític, aprovant-se per unanimitat.

En línies generals trobem molt positiu aquest PMUS ja que per primera vegada, Vilafranca disposarà d'un instrument de planificació de la mobilitat urbana amb mirada global per fer més sostenible i segura la mobilitat al municipi. Destaquem que aquest PMUS posi el vianant en el centre de les actuacions, dotant-lo d'una xarxa primària i secundària amb estàndards de seguretat, accessibilitat i comoditat, així com una ampliació de l'illa de vianants del Centre o la pacificació de la Rambla Nostra Senyora, entre altres actuacions. Així mateix també hi haurà actuacions amb cara i ulls per fomentar l'ús de la bicicleta per la mobilitat quotidiana, tot i trobar incompleta la proposta de xarxa ciclable. Trobem a faltar més ambició en les actuacions per millorar i fomentar el transport públic. Pel que fa al vehicle privat trobem a faltar actuacions per facilitar la circulació per rondes exteriors o carreteres i evitar el pas del trànsit per l'interior del nucli urbà.

Pel que fa a les quotes modals, destaquem preveure que el vehicle privat motoritzat redueixi la seva quota del 41,4% actual al 35,4%. No obstant, aquesta reducció encara podria ser més gran si es potenciés més el transport públic, tant interurbà com urbà. Tanmateix considerem insuficient que la quota modal de transport públic passi del 6,8% al 7,8%.

No hem d'oblidar que la mida i morfologia urbana de Vilafranca la fan una ciutat ideal per moure's a peu o en bici [des de qualsevol barri al Centre hi ha un màxim de 15 minuts a peu]. Ara bé, hi ha altres desplaçaments urbans on caldria augmentar la quota de l'autobús urbà. Aquest és el cas de l'accés a equipaments que es troben a la perifèria del nucli urbà com és la Zona Esportiva, CAP Vilafranca Nord o l'Hospital, tres equipaments on actualment la immensa majoria de desplaçaments es realitzen amb vehicle privat motoritzat, destacant especialment el cas de la Zona Esportiva. Considerem totalment insuficient el servei que actualment el bus urbà dona a la Zona Esportiva: la L1 només hi fa parada a unes expedicions concretes dels matins i la L2 està fora de serveis els dissabtes. Justament a les tardes és quan hi ha la majoria d'entrenaments dels diferents esports i els dissabtes la majoria de partits no professionals. De la mateixa manera actualment el bus urbà no dona servei a cap polígon industrial de la ciutat. Caldria ser més ambiciós en aquest PMUS i potenciar més el bus urbà per donar servei a les necessitats descrites aquí.

A continuació formulem les al·legacions ordenades per els àmbits en què es divideix el programa d'actuacions del PMUS.

Actuacions en l'àmbit de la mobilitat a peu.

1. A la mesura V.3 *Dotar de passos de vianants accessibles a la xarxa principal de vianants* s'inclou fer accessible diversos passos de vianants, entre ells el de la cruïlla entre el c. Mare Ràfols i el c. Dr. Fleming (plànol V.0). No s'especifica que **la vorera del c. Mare Ràfols entre el c. Dr. Fleming i el c. de Bühl no es troba pavimentada. Per aconseguir una accessibilitat real, així com millorar el confort i la seguretat dels**

vianants és imprescindible pavimentar aquesta vorera. En aquest tram de carrer una banda no disposa ni de vorera i l'altra és la vorera de terra. El c. Mare Ràfols és un carrer important per connectar el Molí d'en Rovira Sud (actualment en important creixement) amb la resta del barri. Entenem que aquest tram de carrer ha de complir amb unes condicions mínimes pel trànsit de vianants. Si s'ha asfaltat la calçada entenem que també es pot pavimentar la vorera, formi part del Pla Parcial Urbanístic SUD3 Mas Rabassa o no. Recordar-vos que en el carrer General Vallès entre Dr. Fleming i Bühl (afectat pel PAU16 també pendent de desenvolupar) es van urbanitzar les dues voreres i la calçada per millorar l'accessibilitat del Molí d'en Rovira Sud. En definitiva, amb voluntat política es podria urbanitzar perfectament el tram anteriorment esmentat.

- Urbanització de vorera al Carrer Doctor Fleming.** Encara que no formi part de la xarxa principal i secundària de vianants no pot ser que un carrer, que forma part del sòl urbà consolidat del POUM, no disposi de vorera. El què hi ha és un autèntic nyap. S'ha de tenir en compte que és un carrer molt transitat per excursionistes pel fet d'estar connectat amb diversos camins rurals.
- Creació d'un mapa amb distàncies i temps a peu,** estil metrominuto de Pontevedra. Si bé preveieu fer-ho amb la bici entenem que també s'hauria de fer pel vianant. Creiem que ajudaria a visualitzar les distàncies i els temps de desplaçament curts que hi ha per moure't a peu pel nucli urbà de Vilafranca.

metrominuto Pontevedra



4. **Millorar la il·luminació en carrers on presenti deficiències.** Fer un estudi complet dels carrers i places on manqui il·luminació. Una bona il·luminació és un element clau per donar sensació de seguretat al vianant, especialment a certs col·lectius que se senten vulnerables. Igualment una mala il·luminació augmenta el risc d'accident, especialment per atropellaments. Posem dos exemples on creiem que cal una millora:
 - a. Avinguda de Barcelona, entre Papiol i Cid (vorera Digtècnic i Telepizza). No hi ha fanals i els arbres tapen la llum dels fanals de l'altre vorera.
 - b. Polígon dels Cirerers. La il·luminació encara no s'ha posat en servei tot i hi haver-hi la mesquita oberta al públic. És esperèntic veure com les persones que van a aquest centre de culte hi hagin d'anar amb llanternes.

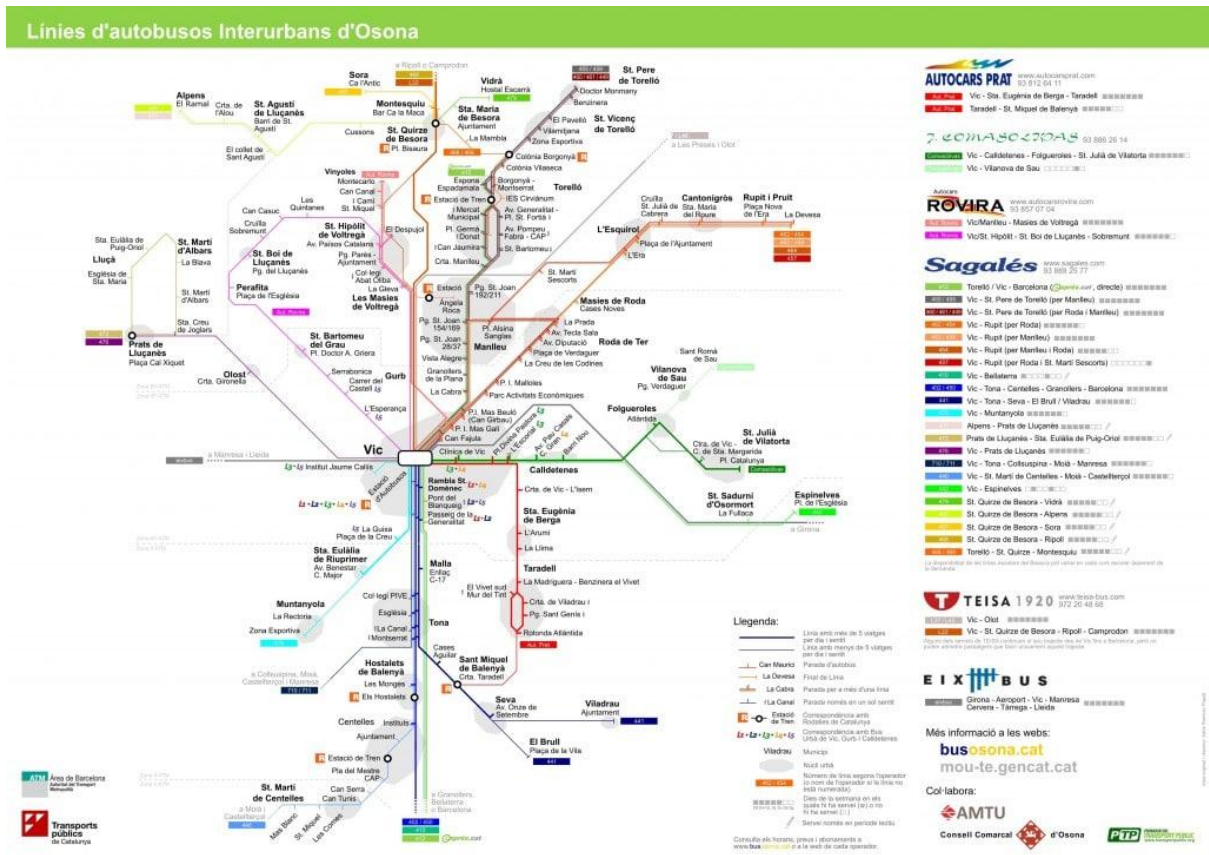
Actuacions en l'àmbit de la mobilitat en bicicleta.

5. A la mesura B.4 *Incrementar la dotació d'aparcament per a bicicletes a la via pública* s'especifica la instal·lació d'aparcament de bicicletes a barris, polígons industrials i equipaments que actualment no en disposen. S'hauria d'incloure en aquesta actuació la instal·lació d'aparcabicis a la mesquita ubicada al Polígon dels Cirerers i també davant de la comissaria d'expedició del DNI de la Policia Nacional ubicada a la Rda. de Mar, 109.
6. **A la proposta de xarxa ciclable principal es troben a faltar connexions transversals** entre l'eix del Balcó de les Clots i l'eix central (c. Soledat-c. Migdia). Un d'aquest eixos podria ser la Rbla. Sant Francesc - c. General Prim - c. Hermenegild Clascar - c. Progrés. Justament aquests tres últims carrers necessiten una transformació urbanística important ja que actualment estan configurats més com una carretera que com un carrer urbà, tenint una calçada molt ample i voreres estretes. Reduint calçada i aparcaments es podria fer un carril bici.

Actuacions en l'àmbit de la mobilitat en transport públic.

7. **S'ha d'incloure com a actuació prioritària la instal·lació de, com a mínim, pals de parada i informació de les línies, a les parades d'autobús interurbà que no en disposen.** Si l'amplada de la vorera ho permet també s'haurien d'instal·lar bancs per facilitar l'espera dels passatgers. En l'*Annex X Fitxes de la parades d'autobús urbà i interurbà* del propi PMUS s'han detectat importants mancances en diverses parades de bus interurbà del municipi i és molt sorprenent que el PMUS no inclogui esmenar aquests dèficits. Concretament, i segons el propi annex esmentat s'hauria d'actuar sobre les següents parades:

- a. Codi parada B.I-3 C. Espirall (Hospital Comarcal D): ni tant sols disposa de pal de parada, per tant tampoc d'informació de línies que tenen parada ni horaris, ni banc.
 - b. Codi parada B.I-2 C. Espirall (Hospital Comarcal A): no disposa d'informació de les línies que tenen parada ni d'horaris. Tampoc hi ha banc.
 - c. Codi parada B.I-4 Av. Tarragona- c. Vidal: no disposa d'informació de les línies que tenen parada ni d'horaris.
 - d. Codi parada B.I-5 Av. Pelegrina (Hospital Comarcal): no disposa d'informació de les línies que tenen parada ni d'horaris. Tampoc hi ha banc.
 - e. Codi parada B.I-7 C. Santa Clara - Av. Barcelona: no disposa d'informació de les línies que tenen parada ni d'horaris.
 - f. Codi parada B.I-8 C. Santa Clara - Muralla de Sant Magí: no disposa d'informació de les línies que tenen parada ni d'horaris.
8. En la relació amb el punt anterior, i per tal de millorar la informació del servei de bus interurbà, també seria molt útil l'edició d'un mapa de les línies de bus interurbà de l'Alt Penedès, que es podria posar a les marquesines i també en edició web i butxaca. Un bon exemple és el mapa de la comarca d'Osona, impulsat per la nostra entitat amb el suport del Consell Comarcal d'Osona i l'AMTU:



9. **Fer més eficients els recorreguts del bus urbà per millorar la seva velocitat comercial.** S'han de reduir els temps de viatge per fer-lo més competitiu i dissenyar uns recorreguts més coherents que en l'actualitat. Actualment la L1 i la L2 actuen com una línia circular, fent la L1 el sentit horari i la L2 el sentit antihorari. En canvi a la Girada i el Molí d'en Rovira les dues línies circulen en sentit antihorari, augmentant els temps de viatge amb origen o destinació en aquest dos barris. Actualment amb els diversos carrers que s'han obert sobre la llosa de la via que comuniquen les dues bandes de la via del tren no té cap sentit aquest recorregut.
10. **Estudiar implantació d'una nova línia transversal** (eix Av. Barcelona - Av. Tarragona) de bus urbà que vagi de l'Hospital al Centre Àgora **per donar servei als polígons industrials i comercials del sud.** Es necessitaria un tercer autobús.

Una proposta de línies podria ser la següent:

- 1 bus cada hora de dilluns a dissabte.
- L1 (**vermella**): CIRCULAR sentit horari (Hospital → Barceloneta → Molí d'en Rovira → la Girada → Poble Nou → Sant Julià → Z. Esportiva → Les Clotes → L'Espirall → Hospital)
- L2 (**verda**): CIRCULAR sentit antihorari (Hospital → l'Espirall → les Clotes → Z. Esportiva → Sant Julià → Poble Nou → la Girada → Molí d'en Rovira → Barceloneta → Hospital)
- L3 (**blava**): Hospital – Centre Àgora



11. **Equiparar els horaris de circulació de la L2 als de la L1.** Això vol dir ampliar la cobertura horària de dilluns a divendres, avançant la primera sortida una hora (7:10) i que també doni servei els dissabtes. És inadmissible i surrealista que una línia de bus urbà comenci a circular passades les 8 del matí, quan comencen a treballar moltes persones i es posen en marxa molts serveis (com les visites mèdiques a CAP's i hospital).
12. **Millora de la informació al viatger del bus urbà amb posicionament de parades i horaris a Google Maps i altres cercadors de rutes en transport públic.** Perquè la gent conegui el servei és indispensable que surti com una opció més en el cercador de rutes de Google Maps i altres plataformes similars.
13. **Reduir el preu del bitllet senzill del bus urbà.** Actualment el preu és de 2,40€, un preu desorbitat en comparació a altres ciutats mitjanes amb un millor servei de bus. Posem diversos exemples propers:
 - a. A Vilanova i la Geltrú és de 1,65€.
 - b. Al Vendrell és de 1,35€

- c. A Martorell és de 0,55€.
14. **Crear una targeta multiviatge exclusiva pel bus urbà** seguint els exemples de Vilanova, el Vendrell i Martorell el preu del bitllet és més econòmic que en les targetes integrades d'ATM. Perquè aquesta targeta tingui sentit, el diferencial ha de ser gran com a Vilanova i Martorell. Entenem que el cas del Vendrell aquí no tindria gaire sentit.
- a. A Vilanova una T10 costa 7,65€
 - b. Al Vendrell una T10 costa 10,20€
 - c. A Martorell una T10 costa 4,00€
15. **Repensar la política de tarifació social.** Té sentit que totes les persones majors de 65 anys residents a Vilafranca tinguin gratuït el bus urbà independentment de la seva renda? A més a més actualment l'edat legal de jubilació és els 67 anys. Considerem que tindria més sentit aplicar una gratuïtat o descomptes als jubilats segons renda, com ja fan alguns municipis (per exemple, Sabadell).
16. **Campanya per potenciar la targeta T-16 de transport gratuït** per a infants fins a 16 anys. Creiem que no és prou conegut que aquest títol, actualment, és completament gratuït i permet viatjar de forma gratuïta amb el bus urbà de Vilafranca, busos interurbans i tren de Rodalies dins la zona 4B de l'ATM, que compren 19 municipis (Vilafranca, els Monjos, Castellet i la Gornal, Olèrdola, Castellví de la Marca, Pacs, les Cabanyes, la Granada, Vilobí, Sant Martí, Puigdàlber, el Pla, Torrelavit, Sant Pere de Riudebitlles, Font-rubí, Sant Quintí, Mediona, Torrelles de Foix i Pontons).

Actuacions en altres mesures de mobilitat.

17. A la mesura GM.9 *Estudiar el perllongament d'algunes expedicions de l'R8 i l'RT2 i millorar la freqüència a l'R4 de Rodalies a Vilafranca:*
- a. Es parla d'estudiar el perllongament d'algunes expedicions de la línia R8 (actualment Martorell - Granollers) i RT2 (actualment l'Arboç - Port Aventura) però en realitat s'hauria de sol·licitar el perllongament de tota la línia, i **que la línia R8 passi a ser Vilafranca - Granollers i la RT2 Vilafranca - Port Aventura.** La R8 actualment té una freqüència d'un tren cada hora i la RT2 només disposa de 5 expedicions per sentit. Tenint en compte aquestes minses freqüències caldria que totes les expedicions arribessin o sortissin de Vilafranca. Com alternativa al perllongament d'aquestes dues línies de Rodalies seria la **creació d'una nova línia R80** que integrés les dues i **que comunicaria Reus - Tarragona - Vilafranca - UAB - Granollers - Girona de forma directa sense passar per Barcelona.** Cal destacar que la infraestructura necessària per posar en servei aquesta línia ja existeix.



- b. Per error es diu que la línia R8 milloraria el nombre de desplaçaments amb transport públic amb el Baix Llobregat, quan en realitat la millora és amb el Vallès.
 - c. Es proposa sol·licitar l'augment de la freqüència de trens de la R4 amb Barcelona (actualment de 30 minuts) però no es parla d'augmentar la freqüència amb el Vendrell (actualment de 60 minuts). **Per augmentar els desplaçaments en transports públic dins del Penedès és imprescindible augmentar la freqüència de la R4 entre Vilafranca i Sant Vicenç de Calders a un tren cada 30 minuts** (només cal el perllongament dels trens que acaben a Vilafranca fins a Sant Vicenç de Calders). A més, aquesta mesura facilitaria reduir el temps d'espera en els transbords a Sant Vicenç de Calders per enllaçar amb línies regionals que vagin al Camp de Tarragona, Terres de l'Ebre o Lleida.
18. A la mesura GM.10 *Solicitar millores en la les línies de bus amb Barcelona, Tarragona, Vilanova i comarcals. s'hauria d'incloure també la posada en servei d'una nova línia de bus exprés per l'Eix Diagonal que comuniqui Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Igualada i Manresa.* Aquesta proposta de línia va ser presentada per la pròpia Generalitat el 2014 amb l'objectiu de posar-la en servei el 2015 però no s'ha arribat a executar. Actualment només hi ha una única expedició de bus diària entre Vilafranca i Igualada. Si es vol articular amb un transport sostenible i universal la vegueria Penedès és imprescindible la creació d'aquesta línia de bus que comuniqui les capitals de comarca per l'Eix Diagonal.
19. **Reclamar a l'administració competent que s'habilitin les entrades i sortides de Vilafranca Nord i Vilafranca Centre de l'autopista AP-7 per poder entrar a l'autopista direcció Tarragona o sortir-ne des de Tarragona.** Que aquestes entrades i sortides només estiguin habilitades per anar i tornar de Barcelona provoca trànsit d'agitació dins del nucli urbà i a la carretera N-340, especialment de camions provinents de polígons industrials. On es concentra tot aquesta trànsit és a la part sud de l'Av. Tarragona, on justament ara s'està construint el carril bici que comunica el nucli urbà amb els polígons industrials i que en un futur ha de comunicar amb els Monjos. Seria convenient poder reduir el trànsit d'aquesta via. Que aquestes sortides només estiguin pensades per anar o tornar de Barcelona és un exemple de centralisme barceloní que costa de creure que fos acceptat per l'ajuntament en el seu moment.
20. Estudiar l'execució d'algunes de les avingudes que consten en el POUM que servirien per completar la ronda exterior, actualment inconnexa. Això hauria de permetre

reduir el trànsit dins del nucli urbà i pacificar carrers. Un exemple seria la **connexió de l'Av. del Vendrell amb la Rda. de Mar**, que permetria reduir el trànsit del Carrer de Moja, possibilitant la seva necessària pacificació tenint en compte que en el seu entorn hi ha diversos centres educatius.

Escenaris de mobilitat

21. En el document *VII Resum executiu* es presenta un escenari de mobilitat tendencial (en cas de no desenvolupar cap instrument de planificació de la mobilitat urbana) on es preveu un increment de la població del 6% per a l'any 2026. En canvi es considera que no augmentarien els desplaçaments en cap mode transport. Com pot ser que augmenti la població i no el número de desplaçaments?