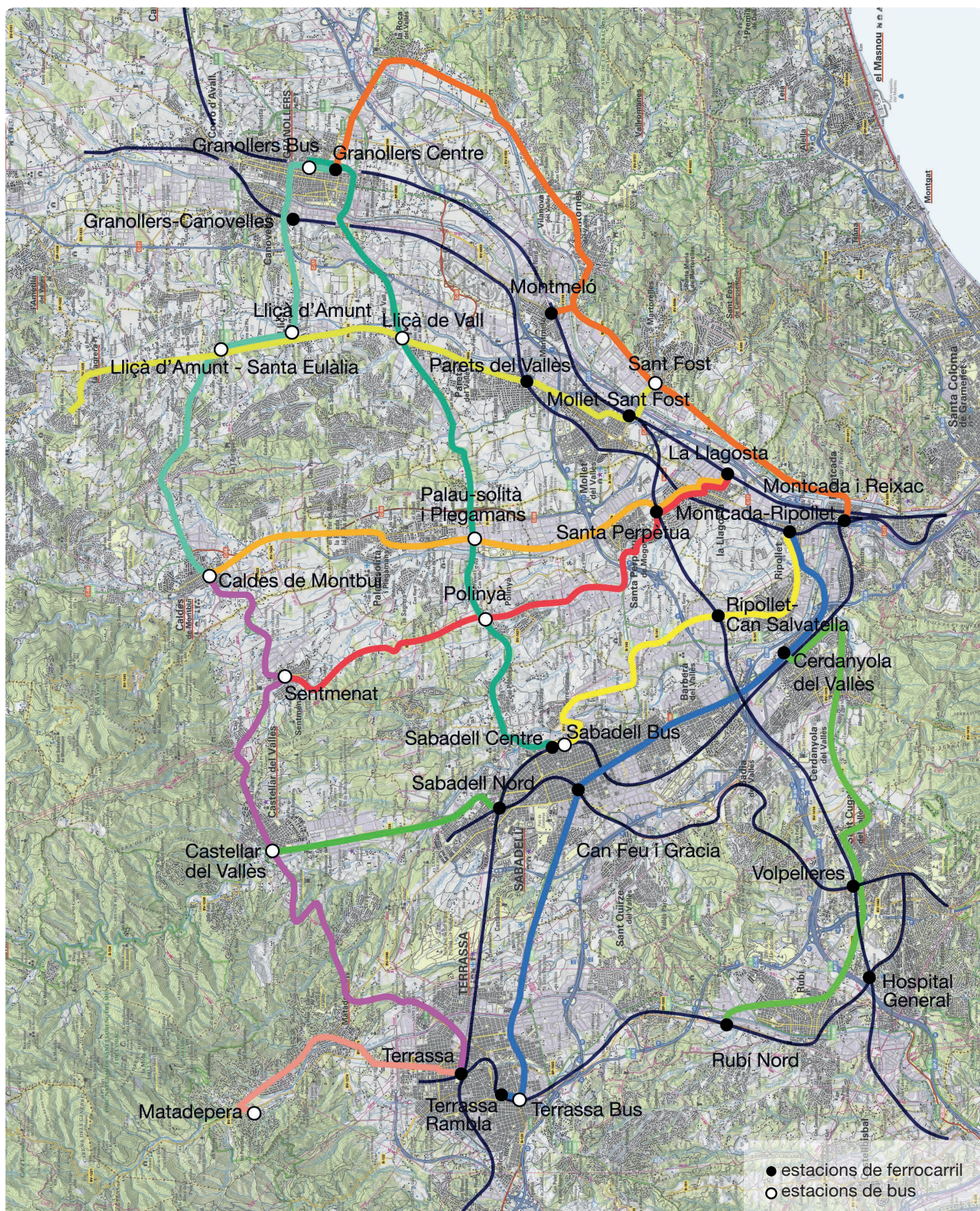


Bus Ràpid Vallès

rV



Proposta de línies

Bus ràpid Vallès rV

Principals traces de les línies longitudinals:

(entre parèntesi les connexions amb línies de Rodalies)

De cornisa nord: **rV1**, de Terrassa (R4, S2) a Caldes. **rV2**, de Caldes a Canovelles (R3) i Granollers (R2).

De centre de la plana: **rV3**, de Sabadell (R4) a Granollers (R2).

Riera de Sant Cugat, Besòs i Mogent: **rV4**, de Rubí (S1) a Sant Cugat (R8, S2) i Cerdanyola (R4). **rV5**, de Montcada (R2) a Montmeló (R2) i Granollers (R2).

Principals eixos de les línies transversals:

(entre parèntesi les connexions amb línies de Rodalies)

Riera de Rubí: **rV6**, de Matadepera a Terrassa (R4, S1).

N150: **rV7**, de Terrassa (S1) a Sabadell (S2), Cerdanyola (R4) i Montcada (R3).

Riu Ripoll: **rV8**, de Castellar a Sabadell (R4, S2) i **rV9**, de Sabadell (R4) a Montcada (R3).

Riera de Polinyà: **rV10**, de Sentmenat a Santa Perpètua (R3, R8) i La Llagosta (R2).

Riera de Caldes: **rV11**, de Caldes a Santa Perpètua (R3, R8) i La Llagosta (R2).

Riu Tenes: **rV12**, de Bigues i Riells a Parets (R3) a Mollet (R2) i Martorelles.

Nous nodes d'intercanvi

Al centre de la plana, amb coordinació horària de línies longitudinals i transversals:

Polinyà, Palau-solità i Plegamans, Lliçà de Vall, Lliçà d'Amunt.

Principals Estacions de Bus de perímetre

per a extensions més enllà:

Terrassa (oest Vallès, àrea Martorell), Caldes (Sant Feliu de Codines i Moianès), Granollers (Vallès est i Montseny).

Principals corredors servits principalment per Ferrocarril: destacar

(sense Bus Exprés)

Riera de Rubí, Besòs (marge dret), Congost, Tordera.

Accés a estacions de ferrocarrils regionals, futures estacions:

Montmeló, Volpalleres, Hospital General.

Altres línies, més enllà de la malla:

rV20, de La Garriga (R3) a l'Ametlla i Bigues i Riells.

rV21, de Cànoves a Cardedeu (R2).

rV22, de Sant Pere i Sant Antoni de Vilamajor a Llinàs (R2).

rV23, de Sant Esteve i Santa Maria de Palautordera a Sant Celoni (R2).

rV24, de Breda a Viabrea (R2).

rV25, d'Ullastrell a Terrassa (S1).

rV26, de Sant Llorenç Savall a Castellar i Sabadell (R4, S2).

rV27, de Caldes a Sant Feliu de Codines.

Línies actuals de Bus Exprés

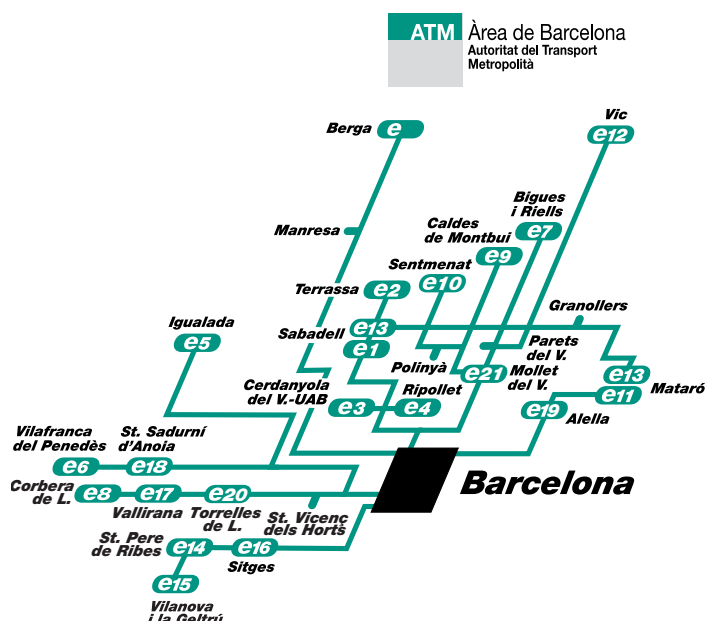
Són línies sempre en un esquema radial a Barcelona, excepte la línia Sabadell – Mataró. No assoleixen caràcter de xarxa ni disposen de nodes que relliguin a escala Vallès.

Línies:

- e1: Barcelona – Sabadell
- e2: Barcelona – Terrassa
- e3: Barcelona – Cerdanyola del V. – UAB
- e4: Barcelona – Ripollet
- e7: Barcelona – La Vall del Tenes
- e9: Barcelona – Caldes de Montbui
- e10: Barcelona – Sentmenat
- e13: Mataró – Granollers – Sabadell
- e21: Barcelona – Bus del Vallès

Les actuals línies de Bus exprés només quan arriben a Barcelona esdevenen clarament intermodals (amb Metro, Rodalies...), però al Vallès només connecten amb altres bussos interurbans o locals i molt més rarament amb els ferrocarrils i mai no construeixen una xarxa integrada entre elles.

Constatem l'existència de 3 nivells jeràrquics de Bus (Exprés, interurbans i locals) sense formar un model conjunt ni un plànol de referència.



Objectius:

Una xarxa intermunicipal de Bus ràpid d'articulació comarcal. Una malla conjunta entre Ferrocarril i Bus de serveis públics a escala Vallès.

Amb origen/destí a les principals estacions de Ferrocarril i Bus.

Una xarxa de Bus alimentada pels serveis ferroviaris de Rodalies (RENFE i FGC).

Una malla de primer nivell de Bus, que alimenta el Bus urbà i altres línies interurbanes.

Una malla que reconeix de l'estructura del Vallès (un mapa mental per a la ciutadania).

Una xarxa de servei entre nodes i amb parades intermèdies a una distància tipus al voltant de 700m a 1km (superior al Bus urbà).

Criteris:

No es duplica cap línia ferroviària amb una línia de Bus exprés paral·lela.

Se segueixen trams urbans i amb una demanda significativa, però en lògica intermunicipal.

En trams urbans les parades queden distanciades, reforcen el bus urbà i no l'anul·len.

Línies amb un temps tipus de recorregut entre 1/2 hora i 1 hora.

Es milloren moltes línies interurbanes existents, dotant-les de lògica general.

Per un govern de la xarxa intermunicipal de Bus a escala Vallès

L'oferta de bus actual depèn dels ajuntaments, amb limitacions de no poder travessar els límits del terme municipal i depèn del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en les línies entre municipis. Es tracta diverses concessions sense un model integrat, talment com si el Vallès fos com una comarca poc poblada i no un territori poblat i complex.

El Vallès constitueix un àmbit específic de mobilitat.

La xarxa a escala regional està constituïda, bàsicament, per les Rodalies ferroviàries, però a interior del Vallès la mobilitat entre municipis és molt accentuada i forma una malla de relacions pròpia i desatesa. A part de les relacions radials amb Barcelona, hi ha una multitud de relacions encreuades. De l'orde de la meitat de la mobilitat obligada, per treball o estudi, surt dels municipis i s'adreça a la rodalia i no pas sempre cap a Barcelona. Denunciem que l'AMB (Àrea Metropolitana de Barcelona) pretengui estendre l'àmbit d'actuació de l'empresa TMB, responsable de la xarxa de Metro i Bus de la conurbació barcelonina, fins la meitat del Vallès Occidental, quan aquesta no és ni la solució correcta ni l'àmbit adient.

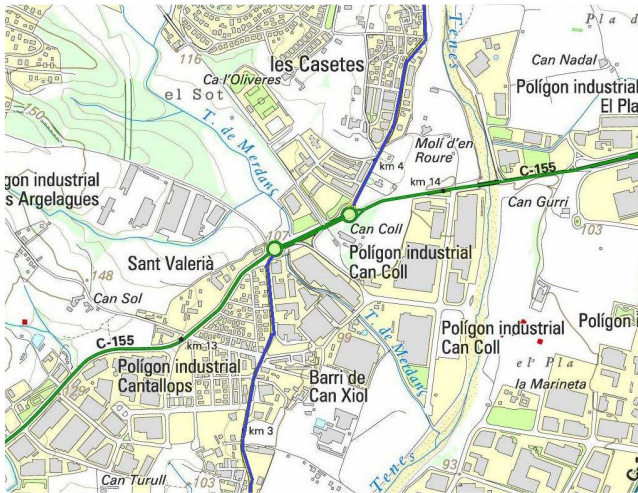
Cal una autoritat de Transport tal Vallès.

1,4 milions d'habitants del Vallès demanem una atenció específica a la nostra mobilitat. Cal una autoritat intermunicipal del Vallès per a atendre la demanda interna, amb una oferta sòlida de Bus. L'Àrea Vallès seria l'autoritat ideal per a aquesta funció. Aquesta autoritat ha d'endreçar i atorgar coherència a les concessions i atendre un model conjunt. Cal que les línies urbanes es coordinin amb les interurbanes. És urgent i imprescindible.

Nous nodes d'intercanvi entre línies longitudinals i transversals en el centre de la plana del Vallès (carretera C155)

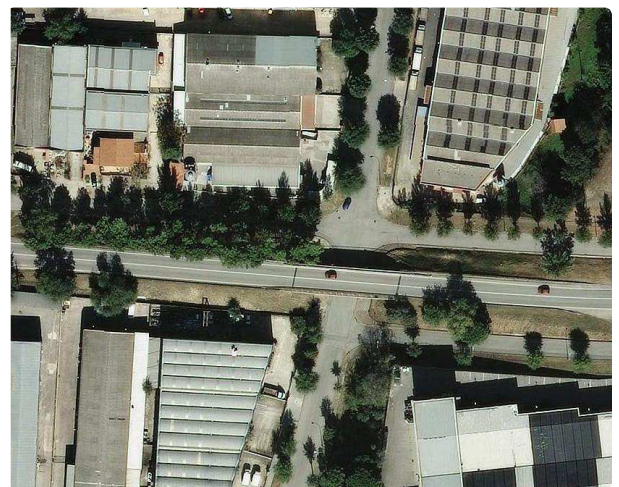
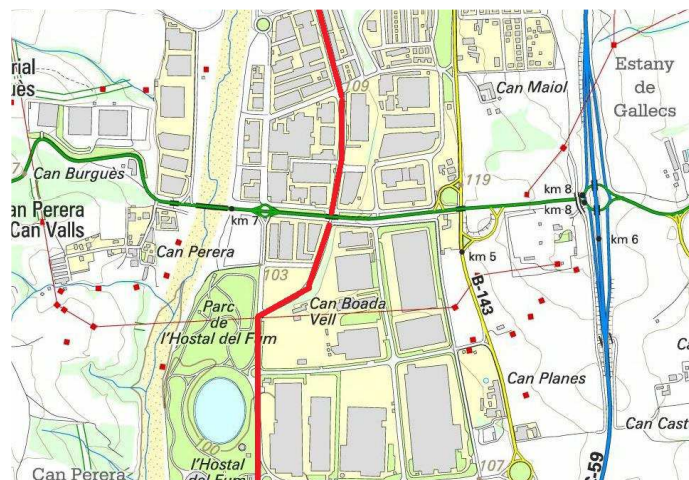
Node de Lliçà de Vall

Node en la C155 en la cruïlla amb les BV1602 i BV1604. La cruïlla en 'Z' ja compta amb les parades de Bus entre les dues rotondes, parades que serien comunes a les dues línies longitudinal i transversal.



Node de la Riera de Caldes

Es planteja el Bus transversal al llarg de l'àrea industrial (no per la carretera C59) amb un node en la carretera C155. Existeix un encreuament a doble nivell, fàcil d'habilitar amb 4 parades, una per sentit, a dalt i a baix de la cruïlla.



Node de Polinyà

La rotonda en la cruïlla de les carreteres C155 i B142 demana una simple ordenació urbana amb voreres i parada de Bus per a permetre els 4 intercanvis en els trams sud i est.



La mobilitat interna del Vallès: La gran oblidada

Acostumen a parlar de la mobilitat radial a Barcelona, com la més important i certament assoleix una gran dimensió, però la mobilitat dins el Vallès és molt significativa, com revelen els valors de la taula.

Valorem els desplaçaments entre els 16 àmbits definits a la Regió de Barcelona, 9 dels quals són del Vallès, 4 del Baix Llobregat, 2 del Maresme i 1 al Barcelonès. Dels 2 milions de desplaçaments, la xifra major (29%) correspon a la relació radial Vallès - Barcelonès, i la segueix la relació Baix Llobregat - Barcelonès (27%), a distància de la resta de valors com el del Maresme - Barcelonès (11%).

Les relacions internes entre les 9 àrees del Vallès són molt elevades (22% del total), superior als valors entre les àrees del Baix Llobregat (4,1%) i propera a la intensitat de les relacions Baix Llobregat - Barcelonès.

Les relacions radials amb Barcelona compten amb molts serveis públics: Rodalies RENFE i FGC i Bussos Exprés. Per contra, les relacions internes del Vallès només parcialment poden fer servir les serveis radials a Barcelona. L'únic servei clarament no radial és la línia de Rodalies R8, molt mancada, i no hi ha cap servei de Bus transversal (excepte un bus Sabadell - Mataró).

Taula 1

Vallès, total desplaçaments generats	1.061.945	53%
Vallès, radials Barcelona	581.040	29%
Vallès, desplaçaments interns	438.301	22%
Vallès amb Maresme i Baix Llobregat	42.604	2%
Total radials Barcelona, del conjunt de la regió	1.341.107	67%
Total regional entre grans àrees	2.007.134	100%

Els valors del Vallès són significatius per la gran extensió i nombre de relacions creuades entre les 9 àrees, en un marc de manca d'oferta de serveis de transport públic per a la major part d'aquestes relacions.

En cercles oficials, s'acostuma a dir que en aquesta perifèria "no hi ha demanda", cosa completament errònia. Cert que és complex establir-hi una oferta solvent de transport públic, però no si hi ha voluntat de resoldre-ho.

Taula 2

	Mobilitat absoluta		Mobilitat relativa
	Desplaçaments diaris de mobilitat		índex del lligam = desplaçaments/ (mitjana població i llocs de treball) *1000
Barcelona - Vallès	581.040	29%	34,2
Interior Vallès	438.301	22%	99,2
Barcelona - Baix Llobregat	545.453	27%	71,9
Interior Baix Llobregat	81.443	4,1%	84,9
Barcelona - Maresme	214.614	11%	55,6
Interior Maresme	30.185	1,5%	107,4
Baix Llobregat - Vallès	29.640	1,5%	24,2
Vallès - Maresme	12.964	0,6%	41,8
Total	2.007.134	100%	51,0

Taula 1, Font: valors de l'ISA (Informe de Sostenibilitat Ambiental del PTMB), desplaçaments obligats superiors a 4.500 desplaçaments dia entre els 18 territoris definits a la Regió de Barcelona. Valors del 2006.

Taula 2, Font: valors de l'ISA (Informe de Sostenibilitat Ambiental del PTMB), desplaçaments obligats superiors a 4.500 desplaçaments dia entre els 18 territoris definits a la Regió de Barcelona. Valors del 2006.

Elaboració pròpia. Les xifres fa referència a la Regió de Barcelona (exclosos el Garraf i l'Alt Penedès, com àmbit estrictament metropolità, és a dir, sense la Vegueria del Penedès).

Els àmbits de l'ISA són:

Vallès, 9 àrees: Cerdanyola-Montcada, Rubí-Sant Cugat, Sabadell, Mollet, Granollers, Terrassa, Llinars-St. Celoni, Riera de Caldes, Riu Tenes.

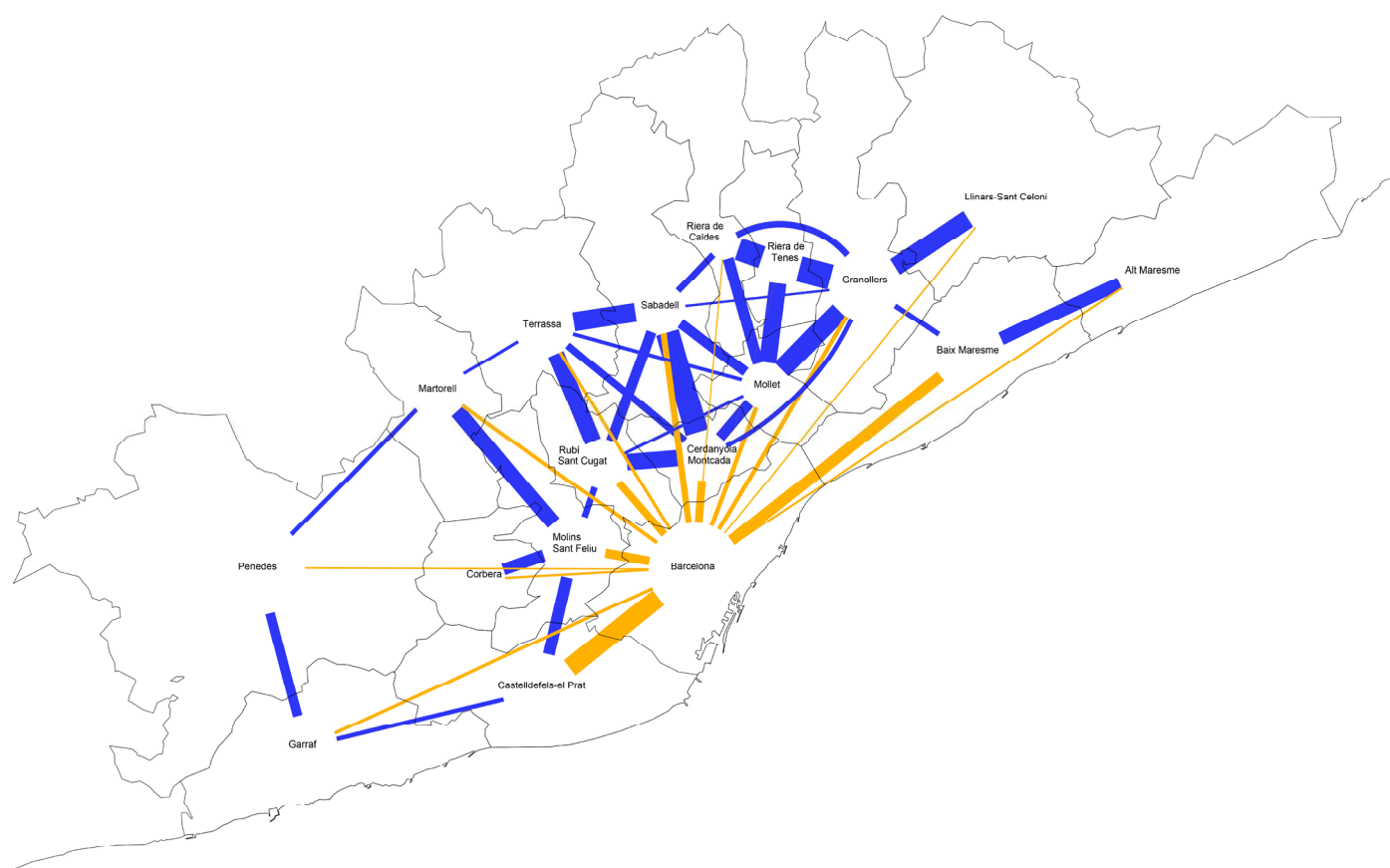
Baix Llobregat, 4 àrees: Castelldefels-El Prat, Molins-Sant Feliu, Martorell, Corbera.

Maresme, 2 àrees: Alt Maresme, Baix Maresme.

Barcelona, 1 àrea, coincident a grans trets amb el Barcelonès.

Lligams relatius:

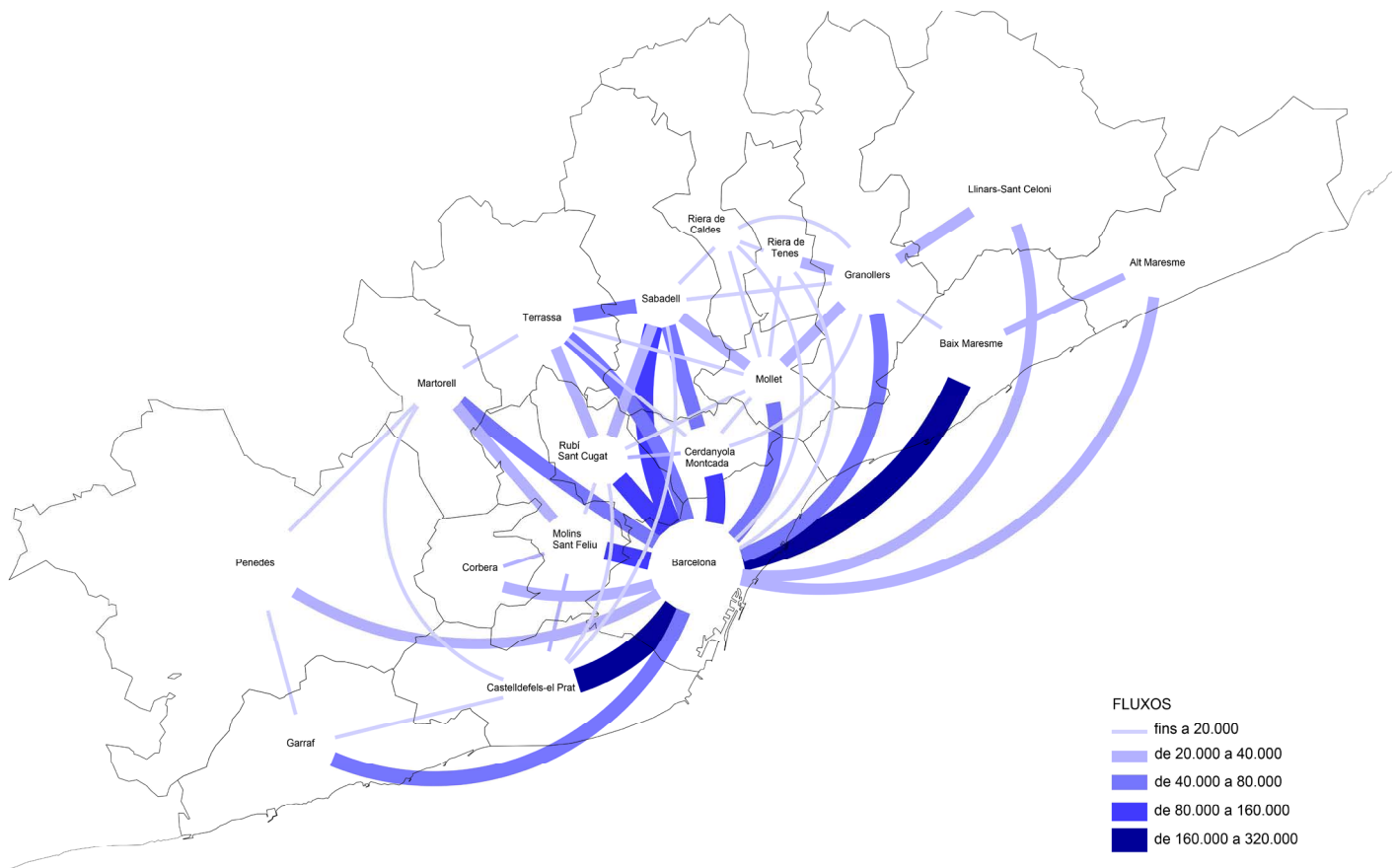
relacions metropolitanes de mobilitat entre àmbits regionals, en taronja les relacions radials amb Barcelona i en blau la resta. El gruix de les unions és proporcional als desplaçaments i inversament proporcional a la població i els llocs de treball de cada àmbit, fet que posa de relleu l'articulació interna del Vallès. Els valors absoluts queden ponderats per la diferent massa de població i llocs de treball entre cada parella d'àmbits relligats.



En síntesi, el Vallès involucra la meitat (53%) de total de la mobilitat entre les grans àrees de la regió de Barcelona, dels quals desplaçaments prop d'un terç són radials amb la capital (29%), una cinquena part del total pròpiament interns del Vallès (22%) i un petit resta (2%) de relació directa amb el Maresme i el Baix Llobregat. Vegi els valors de la **Taula 1**.

Lligams absoluts:

relacions metropolitanes de mobilitat entre àmbits regionals, en color mes fosc segons la major intensitat. El gruix de les unions és proporcional als desplaçaments, fet que posa de relleu la principal articulació des de Mataró a Castelldefels, o façana marítim de la regió de Barcelona.



Si aquestes són les dades en valors absoluts, en termes relatius, referides al conjunt de residents i llocs de treball, el panorama indica una gran intensitat de relació o lligam entre les àrees del Vallès. El valor més fort a la Regió és l'establert entre el Baix i l'Alt Maresme (107,4) uns punts per damunt del valor entre les àrees del Vallès (99,2). El lligam relatiu entre les àrees del Vallès és 3 vegades més intents que amb Barcelona (34,2) tot i que deixem de banda moltes relacions entre municipis que estan continguts dins la mateixa àrea. Vegi els valors de la **Taula 2**.

Una proposta de:



maig 2017

Amb l'adhesió de: