

Al·legacions de FEMvallès al Pla específic de mobilitat del Vallès

Aspectes generals

1. **Seria d'interès -en funció de la política de participació pública establerta en la redacció del PEMV- que se citessin els treballs aportats per FEMvallès** i que hi han tingut alguna significació directe o indirecte en la seva elaboració.
2. En la mesura que la major part de les inversions previstes al PEMV depenen del Ministeri de Foment, seria oportú **que la simulació de la mobilitat es faci també segons l'escenari en què el Ministeri no compleixi les seves obres assignades**. Al capdavant, el Ministeri ha estat un gran incomplidor a Catalunya i al Vallès en especial. Seria de major realisme aportar una previsió parcial de compliment del pla, en tot allò que depèn de la Generalitat i els ajuntaments.
3. **Establir un calendari d'actuacions** és indispensable per evitar que quedin al calaix. Una bona previsió ajudarà molt a la realització del pla.
4. És necessari **diferenciar el nivell de prioritats cada mesura**. Les limitacions pressupostàries de la situació actual de pandèmia obliguen a una millor planificació de les prioritats, tant a escala catalana com en les demandes del Ministeri. El PEMV ha d'assumir la necessitat de prioritzar.
5. 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. [Propostes per al PEMV (2018); Promoció del Transport Públic]
6. **Creació de material informatiu unificat i específic del Vallès** pensat en servir l'elevada mobilitat interna d'aquest àmbit. Són exemples els mapes propis de les connexions principals de tren i autobús fets per l'ATM de Lleida (www.atmlleida.cat) o el creat per a la comarca d'Osona (BusOsona.cat). [Propostes per al PEMV (2018); Promoció del Transport Públic]
7. **Adopció d'un sistema de nomenclatura unificat** que permeti entendre el conjunt de línies de bus i tren com a part d'una xarxa. [Propostes per al PEMV (2018); Promoció del Transport Públic]

Xarxa ferroviària

8. **Manteniment del traçat actual de l'R3 i el seu lligam amb l'estació de Sta. Perpètua**. No podem prescindir d'aquest node entre la vall prelitoral i l'eix de Vic-Puigcerdà. La racionalitat de l'R3 al pas pels municipis entre Mollet i Montcada no hauria de significar la pèrdua de xarxa ni la seva dependència al centre de Barcelona en connexions.
9. **Execució del desdoblament de la línia R3 de Vic a Barcelona**.

Noves estacions

10. Seguint la proposta 20x2020 proposem, en particular, la **creació del node ferroviari "Riera de Caldes"** de les línies R3-R8 a l'altura Santa Perpètua de Mogoda. L'eix prelitoral

a escala del Vallès i de Catalunya manca de sentit sense aquest node. Demanem també **que totes les noves estacions plantejades** en el nostre document *20x2020* i **que assolixen un rendiment suficient en el document de l'ATM (Anàlisi de la factibilitat tècnica i viabilitat de noves estacions ferroviàries al Vallès) siguin incorporades al PEMV**. Hi ha base racional per fer-ho, però el pla no especifica perquè les descarta.

Nous trams

11. Substitució al **PEMV del nou traçat Orbital entre Sabadell i Granollers i inclusió del tram Granollers-Mataró com a més prioritari**. L'orbital entre Sabadell i Granollers és la inversió més costosa encomanada al ministeri. Tot i això, manca de sentit perquè el node de Riu Sec (R4-R8) serà suficient per assolir la seva funcionalitat. No és imaginable el moviment de combois seguint el tram orbital. Seria un traçat costós, poc freqüentat i gens rendible. En canvi **la construcció del tram Granollers-Mataró hauria de ser la principal inversió del Ministeri**, ja que creiem, seria la més beneficiosa de les millores de la xarxa i **aportaria inversions al Vallès Oriental, que queda descompensat respecte l'Occidental**.
12. **Construcció de l'orbital ferroviària Terrassa-Martorell**. En segona instància seria també una inversió molt positiva pel territori. (XIF12)

Perllongament FGC a Castellar del Vallès

13. **Inclusió en el PEMV del perllongament a Castellar del Vallès**.
14. **Estudi i redacció d'alternatives a la proposta actual de perllongament de FGC a Castellar (IA-TF-08249)**. El tram hauria de poder executar-se amb menor cost. És bo recordar que la retirada del projecte del PDI va ser causa de la projecció del tram amb un cost massa elevat. **En aquest sentit, cal una atenció específica a les solucions aportades des de FEMvallès sobre el perllongament a Castellar** en el document *Una alternativa de traçat dels FGC de Sabadell a Castellar del Vallès* presentat per FEMvallès.

Millora de la xarxa

15. **Projectar l'estudi de la construcció de dues vies més en el traçat de l'R8**, ampliant així la línia a 4 vies per al pas de mercaderies, regionals, Rodalies i AV per a la consolidació del corredor ferroviari prelitoral. Aniria amb concordança la proposta XIF19 descartada del PEMV.
16. **Inclusió de trens semidirectes a la línia R4 en el PEMV**. Seguint el document publicat per FEMvallès (*Semidirectes a la línia de Rodalies R4, una visió regional*) la combinació de línies simples i semidirectes resultaria eficient i beneficiós pels usuaris.

Xarxa d'autobusos

17. **Especificar millor en el pla la lògica entre la xarxa d'autobusos i la ferroviària**.
18. **Instar a refer les concessions de les línies d'autobús, com a pas per aplicar la nova xarxa BRCat**.
19. **Desenvolupar un nou model més eficient i coherent amb els serveis actuals**. Aquest model hauria d'articular una xarxa complementària de busos urbans, interurbans i comarcals amb nusos compartits. El model BRCat ha de ser **simple, verticals i horitzontals amb nodes i finals de línia clars** i distribuïdors. Evitar complicar recorreguts.

Xarxa viària

20. És prioritària una **diagnosi de la xarxa viària secundària**. El fet que el PTMB treballés principalment en la xarxa bàsica i que dictés l'elaboració del PEMV, comporta el fet ineludible de dur a terme en aquest pla la diagnosi de la xarxa secundària a escala del Vallès. S'ha d'efectuar una anàlisi i previsió dels trams on la xarxa bàsica assumeix funcions de secundària i viceversa. **Falta un model acabat** on aquesta xarxa sigui completa i autònoma.
21. **Proposem l'execució d'un programa que resolgui amb continuïtats, variants i rondes, les fractures actuals de la xarxa secundària**. La xarxa secundària és, en general, una vella xarxa resultant d'una inèrcia històrica. Li cal una planificació pròpia que la faci coherent i actualitzada. La relació entre la xarxa bàsica i secundària ha de ser clarificada. Segons el grau dels problemes (intensitat de vehicles colls d'ampolla, trams incomplets de xarxa...), cada actuació obtindria més o menys rellevància, pel que fóra bo establir prioritats en base l'anàlisi del conjunt de la xarxa. Per exemple, és de prioritat la millora de l'enllaç viari de la B124 Castellar del Vallès –B30, i de la B140 –A7 (Santa Perpètua)-B30 (Barberà).
22. L'eliminació del peatge a la C33 (2021), comportarà el reequilibri dels trànsits en favor de la racionalitat, perquè la C17 perdrà pressió i en guanyarà l'autopista. Aquest fet posa de relleu que **manquen entrades i sortides en la C33**, en especial **manca la connexió essencial amb la C59**. **En un segon ordre, aquest fet permetrà la Pacificació de la C17**. Per exemple **en el tram de ronda de Mollet**. La C17 es va desdoblar de la N152 pel motiu del peatge i avui aquesta funció ha perdut sentit.
23. **Pacificar els laterals de l'AP7 i B30 traient els llargs recorreguts d'enllaç**, servint millor al territori annex.
24. **Cal una cartografia específica que separi xarxa bàsica de la urbana**.

B40

25. **No caldria resoldre les problemàtiques locals** (com les connexions de Sabadell amb Terrassa o Castellar) amb un **projecte de xarxa bàsica de l'estat, com és la B40**.
26. En virtut de l'art. 140 de l'Estatut, **la Generalitat ha de portar a terme la definició de la B40 no delegant el traçat exclusivament al Ministeri**, per la qual cosa cal que anticipi la seva opció de traçat.

Governança

27. **Formació d'un organisme de caràcter públic per la gestió del PEMV**, format per la Generalitat (Departament, ATM) i el món local (consells comarcals i ajuntaments) amb la participació d'entitats del territori (econòmiques, de mobilitat...). Assignació d'un comissionat del PEMV que treballi pel compliment del mateix amb dedicació exclusiva. El nou càrrec haurà de refer les concessions de les línies d'autobús i fer nou model més eficient i coherent amb els serveis actuals (comarcals, locals i de BRCAT). El gran problema de la mobilitat vallesana és intermunicipal i per raons laborals.
28. Formació d'una **Junta de seguiment** formada pels Consells comarcals, els Ajuntaments amb transport públic i les entitats socials i econòmiques.

29. **Impulsar la gestió de la mobilitat en la xarxa bàsica** (AP7, C58, C17...) regulant elements com la velocitat, congestió, emissions, accidentalitat, avançaments o la seguretat per tal de fer resilient el sistema seguint la línia del que s'ha iniciat als accessos a Barcelona des del Baix Llobregat.
30. **Atorgar competència de transport urbà mancomunat 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.

Sobre FEMvallès

La plataforma FEMvallès és una iniciativa promoguda per Cecot, Consell Intersectorial d'Empresaris de Sabadell i Comarca (CIESC), Unió Empresarial Intersectorial Cercle d'Empresaris (UEI) i Via Vallès.

A més a més han subscrit la seva adhesió a la plataforma: Associació d'Empresaris de Castellbisbal, Baricentro, Cambra de Terrassa, CCOO Vallès Occidental i la Catalunya Central, CCOO Vallès Oriental, Maresme i Osona, Cerdanyola Empresarial, Circuit de Barcelona-Catalunya, Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers d'Edificació de Barcelona (delegacions del Vallès Oriental i Occidental), Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (Delegació del Vallès), Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya (Delegació del Vallès), Col·legi d'Advocats de Sabadell, Il·lustre Col·legi d'Advocats de Terrassa, Sant Cugat Empresarial, Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) i UGT Vallès Oriental i Vallès Occidental.





[@FEM_valles](https://twitter.com/FEM_valles)



[Presidència](mailto:presidencia@femvalles.cat)



[Coordinador](mailto:coordinador@femvalles.cat)



FEMvallès.cat