

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat
Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat

Al·legacions d'Entesa per Sabadell al Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV)

Isidre Soler Clarena, major d'edat, amb DNI 39016946E, en nom i representació d'**Entesa per Sabadell** en qualitat de secretari general, amb seu social al carrer d'Advocat Cirera, 8 - 1r pis porta 13, 08201 de Sabadell

EXPOSA,

Que el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya ha elaborat el Pla Específic de Mobilitat del Vallès PEMV i ha estat publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya el dia 3 de febrer de 2020. Aquest Pla s'ha sotmès a informació pública fins el dia 6 d'abril de 2020 per fer les aportacions i al·legacions que consideri i posteriorment fins el 23 de juny a causa de la suspensió temporal dels terminis administratius a conseqüència de l'estat d'alarma per Covid-19.

Per aquests motius presenta les consideracions i al·legacions següents:

CONSIDERACIONS PRÈVIES

Les consideracions i al·legacions que presentem a continuació se centren bàsicament en l'àmbit d'actuació de l'Entesa per Sabadell, és a dir, Sabadell i el seu entorn més proper, i s'emmarquen en un determinat plantejament de model de territori i de mobilitat cap el qual considerem s'ha d'avançar.

El Vallès ha sofert en les darreres dècades un procés d'urbanització irracional, al marge d'una planificació ordenada, amb polígons industrials i urbanitzacions residencials disseminades pel territori i deslligades dels nuclis urbans i sense comptar amb cap tipus de transport col·lectiu, generant una mobilitat insostenible. Tampoc s'han realitzat les inversions necessàries destinades a pal·liar el greu dèficit a la xarxa de transport col·lectiu. Tanmateix, conserva nombrosos espais lliures de gran valor natural, ambiental, cultural, social i econòmic. Un patrimoni que és ineludible no preservar.

Alhora, el Vallès, Catalunya i el conjunt del planeta estem immersos en una greu situació d'Emergència climàtica, causada principalment per les emissions de gasos d'efecte hivernacle, amb uns efectes devastadors per a la salut pública i el medi.

Unes emissions causades principalment pels vehicles amb motor de combustibles fòssils, les quals, enlloc de disminuir, han augmentat de manera significativa en els darrers anys a la Unió Europea. Segons l'Agència Europea del Medi Ambient, avui en dia les emissions dels vehicles a motor registrades a la UE representen el 30 % del total.

Així doncs continuar apostant per construir més infraestructures viàries, enlloc d'apostar definitivament pel transport col·lectiu, implica apostar per la pèrdua de la biodiversitat, l'esgotament de recursos, la fragmentació del territori, el deteriorament del paisatge, la contaminació acústica, l'agreujament del canvi climàtic i els efectes negatius pel medi, la salut i el benestar.

Ara, a rel de la pandèmia generada pel Covid-19 i els greus efectes que ha ocasionat a nivell planetari, s'ha posat més en evidència encara la necessitat de **preservar la salut de les persones per damunt de tot**. Objectiu que passa necessàriament per naturalitzar el nostre model de vida i garantir l'equilibri ecològic i la biodiversitat del nostre entorn.

Davant d'aquesta greu realitat entenem que tot planejament i les polítiques públiques han d'anar bàsicament adreçades a reduir de manera dràstica les emissions de gasos d'efecte hivernacle i la pèrdua de diversitat, tal i com ve reclamant des de fa anys la comunitat científica.

Així doncs l'Entesa per Sabadell aposta per un model territorial i de mobilitat que respecti els valors dels espais naturals i els preservi com a elements indispensables d'equilibri territorial i com font de qualitat de vida i de mitigació de l'Emergència climàtica, a partir dels principis d'actuació següents:

- Evitar la fragmentació dels espais naturals de la plana del Vallès, per tal de garantir la continuïtat dels ecosistemes i els valors paisatgístics.
- Preservar de manera efectiva la integritat dels espais naturals del Rodal.
- Potenciar el Parc Agrícola del Vallès.
- Garantir els valors naturals, socials i el patrimoni històric i cultural del Rodal.

D'altra banda, apostem per una mobilitat sostenible a la ciutat i en les comunicacions amb els altres municipis, amb infraestructures eficients i amb el mínim impacte territorial i ambiental, millorant les infraestructures existents i impulsant la dotació i la gestió de serveis de transport col·lectiu i les vies ciclistes, amb els següents objectius:

- Evitar el consum de sòl i els impactes sobre el medi.
- Reducció de les emissions d'efecte hivernacle.
- Garantir el dret a la salut.

Finalment, també apostem perquè es doni compliment a la Llei 16/2017, del canvi climàtic. Especialment els seus articles següents:

- Art. 17 Biodiversitat – *La preservació de la permeabilitat ecològica i la no fragmentació dels hàbitats i dels sistemes naturals, i garantir, en la planificació amb incidència territorial, la connectivitat entre aquests hàbitats i sistemes naturals. La preservació del medi natural i la biodiversitat com un element estructural de la política ambiental.*
- Article 24. Transports i mobilitat - *Les mesures que s'adoptin en matèria de transports i mobilitat han d'anar encaminades a reduir la vulnerabilitat i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, per a avançar cap a un model de transport públic, col·lectiu i intermodal que no es basi en la tinença de vehicle privat i que fomenti l'ús generalitzat del transport públic i altres formes de transport sostenible sense emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.*

AL·LEGACIONS

1 – A la credibilitat d'execució del PEMV

Tot i considerar positives algunes de les actuacions proposades, especialment les destinades al transport col·lectiu, en el punt 6.5 de la Memòria del Pla, **Cost d'implementació del PEMV**, es quantifiquen els costos de la implantació de les diferents actuacions previstes:

Taula 70. Resum dels costos de construcció per administració responsable

Administració	Cost de construcció (M€)	%
MIFO	1.808	76%
DTES	509	22%
Ajuntaments	35	1%
DIBA	28	1%
TOTAL	2.379	

Tal i com es pot observar en la Taula resum 70, el repartiment del pressupost total del PEMV es fa segons l'Administració responsable. Així doncs el PEMV **confia el 76 % de les inversions necessàries al Ministerio de Fomento**. Una administració que no ha participat en la redacció ni aprovació del PEMV, fet que podria comportar la **nul·litat del propi Pla**.

D'altra banda, el Ministerio de Fomento és una administració que no gaudeix de **cap mena de credibilitat**, degut als seus incompliments històrics pel què fa a les inversions en infraestructures de les quals n'és responsable. Concretament, el 90% de les actuacions en transport públic previstes a Catalunya des de fa 20 anys no han estat executades.

Al·legació 1

En aquest sentit proposem que el PEMV basi la seva execució en recursos gestionats bàsicament per la Generalitat i no depengui d'unes inversions de l'Estat que mai es fan realitat.

2 – A la manca de prioritització de les actuacions

En la Memòria del Pla no hi consta cap article que plantegi un calendari que prevegi l'execució de les actuacions a partir de la prioritització de les mateixes. La manca d'aquesta programació implica una manca de compromís i de garanties de la seva materialització.

Al·legació 2

Proposem que s'inclogui una programació de les actuacions previstes a partir de la seva prioritització.

3 – A l'insuficient reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle

L'escenari de reducció de les emissions de gasos contaminants que el PEMV descriu assolir, un -7 % de CO₂, en relació als emesos el 2016, **és poc creïble i del tot insuficient.**

Poc creïble perquè, tot i el transvasament a modes més sostenibles, hi hauria un considerable augment de veh.km i d'emissions de CO₂, com a conseqüència de la construcció de **més infraestructures viàries** d'alta capacitat (Quart Cinturó, Ronda Est, Interpolar). Sense considerar la posada en servei d'aquestes noves vies d'alta capacitat, el PEMV ja **calcula un increment del % veh.km del 61% actual a un 67% en l'escenari PEMV el 2026** (pàg. 317).

D'altra banda tampoc és creïble la reducció d'emissions de gasos contaminants perquè confia la seva disminució a la **millora de la tecnologia dels vehicles**, quan en realitat la renovació del parc de vehicles, si bé pot millorar l'emissió de NO_x i de partícules PM₁₀, no aporten una disminució significativa de CO₂.

El propi **Estudi Ambiental Estratègic**, EAE, del PEMV posa en dubte que aquests dos factors tinguin un efecte significatiu a la reducció d'emissions (pàg. 240): *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, juntament amb els canvis en els patrons de mobilitat cap a modes més eficients (no motoritzats, transport ferroviari, transport col·lectiu, ocupació mitjana dels vehicles, etc.).

Cal doncs **donar compliment de manera efectiva els compromisos** de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle i de lluita contra el canvi climàtic:

- Pla director de la mobilitat de la Regió metropolitana de Barcelona. Objectiu ambiental: **Reduir la contribució del sistema de mobilitat al canvi climàtic.**
- Agenda 2030. Objectius de Desenvolupament Sostenible: Objectiu 13. Acció pel Clima: **Incorporar mesures relatives al canvi climàtic en les polítiques, estratègies i plans nacionals.**
- Pla de l'Energia i Canvi Climàtic de Catalunya 2012-2020: **Reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle un 20% en l'horitzó de l'any 2020 en relació a l'any 1990.**
- **Llei 16/2017, de l'1 d'agost, del canvi climàtic.**

Al·legació 3

Proposem que s'introdueixin totes aquelles actuacions que permetin una reducció efectiva les emissions de gasos d'efecte hivernacle, a més de recollir els canvis proposats en les al·legacions 4, 5 i 6 adreçades a evitar noves infraestructures viàries, disminuir l'ús del vehicle privat i potenciar el transport col·lectiu i els modes no motoritzats.

4 – A la xarxa d'infraestructures de transport públic - 6.3.1

4.1 – Línies de Rodalies i FGC

Compartim el plantejament general que fa el PEMV de voler millorar del transport col·lectiu de la xarxa ferroviària, amb l'objectiu d'**augmentar l'oferta del servei i la seva quota d'ús**. Tot i que considerem que **cal un major compromís** a favor de les actuacions a la xarxa ferroviària que permetin **augmentar el canvi modal** de manera efectiva per avançar cap una mobilitat sostenible. També cal una **major concreció** i prioritització de determinades actuacions en una àrea d'una gran densitat de població com és el Vallès.

En concret es valora de manera positiva la proposta de crear **nous intercanviadors** que permetin generar nous serveis regionals transversals i comunicar Girona i Tarragona sense haver de passar per Barcelona. També la voluntat d'**incrementar l'actual servei** a les capçaleres de la línia S2 de **Sabadell i Terrassa dels FGC**.

Considerem molt positiva la inclusió de la nova **estació de Can Llong de Rodalies R4** i poder fer realitat una llarga demanda ciutadana.

En relació una nova connexió entre Barcelona i el Vallès a través d'un **nou túnel ferroviari**, el PEMV posa al mateix nivell de prioritat la construcció d'un nou túnel a la línia R4 de Renfe per **Montcada** (XIF08) i la d'un nou túnel a la línia S1 i S2 dels FGC per **Collserola** (XIF10) (túnel ferroviari d'Horta).

Considerem que s'ha de **prioritzar el túnel de Montcada**. En primer lloc perquè aquest nou túnel és el que està previst en el PTMB, però especialment per **evitar importants afectacions al Parc de Collserola i reduir el cost de construcció**. Mentre que l'estimació del cost del de Montcada és de 185 M€ segons el PEMV, el de Collserola tindria, per les seves característiques, una major complexitat tècnica i un cost molt superior.

Trobem a faltar la inclusió de manera concreta del **perllongament de la línia S2 dels FGC fins a Castellar del Vallès**, amb estudi informatiu redactat, a pesar que el propi PEMV fa esment a que no disposar d'aquesta línia és una mancança en el servei de transport col·lectiu. No compartim que la seva concreció quedi **supeditada als resultats de l'estudi d'un hipotètic nou túnel** dels FGC per Collserola.

També destaquem la manca d'una mínima aposta per millorar **l'accessibilitat als polígons industrials amb transport col·lectiu**, preferentment per mitjà del ferrocarril, a pesar que en la seva diagnosi el PEMV reconeix 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*.

Al·legació 4

Codi	Actuació	Proposta
XIF03	Increment servei línia S2 FGC Barcelona-Sabadell	Considerar-la una actuació prioritària
XIF06	Estació Can Llong	Considerar-la una actuació prioritària
XIF09	Tercera via línia R4, entre Cerdanyola i Sabadell	Considerar-la una actuació prioritària
XIF10	Túnel de Montcada	Mantenir la proposta aprovada pel PTMB i considerar-la una actuació prioritària
	Perllongament S2 FGC fins Castellar del Vallès	Incloure'l al PEMV amb Alternativa alta
	Baipas a St Cugat línies FGC Terrassa-Sabadell	Estudi de baipas ferroviari que connecti les línies entre Terrassa i Sabadell
	Millora de l'accessibilitat als polígons industrials	Dinamitzar els Plans de mobilitat dels polígons industrials

5 – A la xarxa d'infraestructures viàries per al transport privat - 6.3.2

5.1 - Xarxa viària

Considerem que cal contenir l'oferta viària al Vallès, ja prou saturada d'infraestructures viàries, de manera que els possibles increments de demanda siguin absorbits pel transport col·lectiu i la millora de l'actual xarxa viària i, alhora, garantir la preservació dels espais naturals.

D'altra banda l'increment de l'oferta de la xarxa del transport col·lectiu no ha d'estar condicionada als creixements urbanístics, sinó que ha de ser una oferta estratègica per resoldre els actuals dèficits i per compensar el sistema modal de comunicacions de passatgers i de mercaderies a favor del transport col·lectiu en detriment del vehicle privat.

Per aquest motiu **rebutgem les infraestructures incompatibles amb la preservació dels espais naturals de la plana del Vallès i la reducció de l'emissió de gasos d'efecte hivernacle: Quart Cinturó (Ronda del Vallès, Autovia Orbital o B-40); Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell, Ronda del Vallès (Tram Castellar-Granollers), Ronda Est i la Interpolar Sud**, les quals comportarien una elevada ocupació i fragmentació del territori i una total destrucció dels espais naturals del terme municipal de Sabadell i de la resta del Vallès.

La construcció d'aquestes infraestructures entra en **total contradicció amb la defensa dels valors dels espais naturals** que afecten i que el Pla General Municipal d'Ordenació de Sabadell, **PGMOS**, els preserva qualificant-los d'espais d'interès ecològic i paisatgístics. Espais emblemàtics del Vallès com els de Ca n'Argelaguet, Ca n'Ustrell, Torre Turull, Torrent de Colobrers, Can Moragues, Togores, Can Vilar, etc. Al mateix temps, aquests espais també estan qualificats de **protecció especial d'interès natural i ambiental** pel Pla Territorial Metropolità de Barcelona, **PTMB**, del qual el PEMV n'ha de donar compliment, tal i com reconeix la seva Memòria.

En aquest sentit aquestes vies es converteix en el **màxim exponent de la doble moral de la planificació**, per una banda es reconeixen els valors naturals, ambientals i paisatgístics d'uns espais agrícoles i forestals i a l'hora se'ls condemna amb infraestructures viàries del tot innecessàries.

Es tracta d'infraestructures que **formen part d'un planejament antic**, que responen a un model de desenvolupament caduc i perjudicial, basat en el creixement sense límits i en una mobilitat pensada únicament en el vehicle privat, al servei d'interessos especulatiu i depredadors que són els que ens han portat a l'actual crisi mediambiental. Unes infraestructures que **mai no han estat justificades des del punt de vista de la mobilitat** i que l'únic futur que tenen és que siguin definitivament excloses del planejament urbanístic.

En relació a l'anomenada **Ronda Nord dels Sistemes urbans de Terrassa i Sabadell**, defensem la proposta de connectar la Ronda Oest, des de la Carretera de Matadepera BV-1248, fins la Carretera de Castellar del Vallès B-124 per mitjà de la **Ronda Nord de Sabadell** amb un traçat soterrat en el seu pas per l'àmbit urbà i pendent d'estudi de la complexa connexió amb la B-124 i d'avaluar els seus impactes.

La proposta de traçat però, que planteja el PEMV per a la **Ronda Nord**, cavalcada en el **tram del Quart Cinturó** Terrassa-Ctra. de Castellar en un clar intent de desviar l'atenció dels greus impactes que aquesta via ocasionaria, en realitat **fa inviable la seva execució** al confiar l'obra al Ministerio de Fomento, quan la titularitat de la mateixa és de la Generalitat de Catalunya, i pel fet de vincular la seva execució a la del Quart Cinturó, quan, probablement i confiem, que aquesta obra no s'efectuï mai.

Al·legació 5

Codi	PEMV	Proposta
XIVP06	Ronda Nord dels Sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	NO CONSTRUCCIÓ. Excloure-la del PEMV Únicament tram Ronda Oest - B-124 de Castellar del Vallès
XIVP08	Ronda del Vallès -Tram Castellar-Granollers- (Quart Cinturó)	NO CONSTRUCCIÓ Excloure-la del PEMV
XIVS10	Via Interpolar	NO CONSTRUCCIÓ Excloure-la del PEMV
XIVS17	Ronda Est	NO CONSTRUCCIÓ Excloure-la del PEMV

6 – A la xarxa de modes no motoritzats - 6.3.3

Valorem de manera molt positiva la proposta del PEMV d'ampliar la infraestructura ciclista existent i marcar-se com objectiu **la creació d'una xarxa pedalable de qualitat** que connecti els municipis separats per menys de 10 km de distància i assolir una quota modal de la bicicleta del 7% l'any 2026.

En el cas de Sabadell i el seu entorn el PEMV preveu les actuacions següents:

- Eix N-150 Terrassa – Sabadell – fins Rambla Iberia i connectar amb el de St Quirze.
- Sabadell - St. Quirze del Vallès.
- Sabadell – Castellar del Vallès.
- Sta. Perpètua de Mogoda - Sabadell
- Ripollet – Barberà del Vallès – Badia del Vallès - UAB
- Rubí - St. Cugat del Vallès - UAB
- Cerdanyola del Vallès – Badia del Vallès

Si bé aquestes actuacions són del tot benvingudes, considerem que **encara són insuficients per acabar de mallar la xarxa** de vies pedalables i afavorir molts desplaçaments que avui en dia es realitzen per mitjà d'altres sistemes de transport, com



seria l'accés a la UAB. Concretament, proposem **continuar** l'Eix N-150 des de Rambla Iberia de Sabadell fins Barberà del Vallès i **connectar-lo amb la via Ripollet – UAB**. També considerem molt necessari continuar la via ciclista que actualment finalitza a Sant Julià d'Altura a Sabadell, **fins Matadepera**.

També valorem important la proposta de construcció d'**aparcaments segurs de bicicletes** en les estacions de transport públic, si bé no concreta quin tipus d'estacions. Finalment, també veiem positiu l'estudi i desenvolupament d'accions adreçades a millorar la **permeabilitat de grans eixos viaris** com l'AP-7, B-30 i C-33 amb itineraris interurbans de vianants accessibles i segurs.

Al·legació 6

Codi	PEMV	Proposta
XNM01	Xarxa interurbana de vies ciclistes	Continuar la via ciclista de l'Eix N-150 des de Rambla Iberia de Sabadell fins l'Eix Ripollet-UAB a Barberà del Vallès
		Continuar la via ciclista de la BV-1248, des de Sant Julià d'Altura de Sabadell fins Matadepera
XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions de transport públic	Considerar l'estació d'autobusos interurbans de Sabadell

Per tot això **SOL·LICITO** que es tinguin per presentades aquestes al·legacions al Pla Específic de Mobilitat del Vallès, PEMV, que siguin tingudes en consideració i ens sigui notificada la seva resolució.

Isidre Soler Clarena
Entesa per Sabadell

Sabadell, 22 de juny de 2020