



AL·LEGACIONS DE LA COORDINADORA DEL MOVIMENT VEÏNAL DEL VALLÈS AL PLA ESPECIAL DE MOBILITAT DEL VALLÈS

1. Un Plan de Movilidad de un territorio, necesita tener una visión global más allá de lo que el territorio delimita y teniendo en cuenta todas las variables que inciden en los distintos ámbitos de la vida de la ciudadanía. Un Plan de Movilidad, que no responda a las necesidades humanas, sociales, económicas y medio ambientales, de la gente y el territorio, no merece ser implementado.
2. El Vallès (Occidental y Oriental) sufre las consecuencias de la cercanía de la gran Barcelona que haciendo las veces de “agujero negro”, engulle todo aquello que está a su alrededor, dejando a los territorios que le rodean como simples complementos de sus necesidades. El PEMV y el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDU) no abordan esa realidad lo que provoca una incoherencia desde la perspectiva del necesario equilibrio que el territorio necesita para un desarrollo sostenible dado que incide en mantener la división entre centro y periferia.
3. No obstante, no se puede obviar que los valleses aporta más del 17% del PIB de Catalunya y que con sus 1.300.000 habitantes y un capital humano desde todos los aspectos (profesional, intelectual....) es un territorio de primerísimo orden que precisa de una atención más acorde con su importancia.
4. Es imprescindible caminar decididamente hacia el equilibrio funcional que supere la dicotomía entre zona residencia/actividad económica, si se pretende ser consecuente con el gravísimo problema de la crisis climática, implementando modelos económicos y de infraestructuras equilibrados y sostenibles y poner freno a la expulsión de ciudadanos de las gran Barcelona hacia los territorios que le rodean convirtiéndolos en la práctica, zonas residenciales, alterando el precio de la vivienda. Una visión global del territorio necesita de gobernanza supramunicipal para salir del concentrismo imperante teniendo en cuenta las fronteras naturales y no las administrativas y aquí apelamos a la voluntad política de los partidos para que hagan posible el giro tan necesario hacia la gobernanza supramunicipal.
5. La movilidad de los trabajadores y trabajadoras a sus centros de trabajo, constituye el primer motivo de viaje en el ámbito urbano. Las circunstancias en las que se produce esta movilidad, empeoran inexorablemente por el aumento de la distancias entre los domicilios y los centros de trabajo. Una situación que se agrava aún más en los casos en los que deben combinarse dos o más medios de transporte y que unido al coste del mismo, contribuye a que buena parte de la ciudadanía opte por el transporte privado.

La eficiencia, eficacia, comodidad, coste, frecuencia, etc., son algunos de los elementos que deben mejorar mucho para que el transporte público sea atractivo y competitivo con el privado.

6. Todo ello comporta unas consecuencias muy negativas desde la perspectiva medio ambiental, social y económica. Así, para los trabajadores y trabajadoras, se trata de una situación que supone un incremento del coste económico de los desplazamientos, estrés, pérdida de tiempo, exclusión social (no todo el mundo tiene acceso al vehículo privado) y un aumento de la siniestralidad con todas las consecuencias graves personales y de bajas laborales. Y medioambientalmente estamos ahondando en la actual crisis climática.

7. No se observa en el Plan redes y nodos de transporte público e infraestructuras que conforme una red en los valleses, más bien sigue primando la concepción radial. Consideramos un error histórico no aprovechar la oportunidad que el PEMV para dar un giro definitivo en la concepción del cómo entender y poner avanzar hacia un modelo de movilidad sostenible que apueste decididamente por el transporte público y la movilidad activa para lo cual es imprescindible facilitar comunicación en red de los municipios para que los ciudadanos tengan garantizado su desplazamiento en transporte público, caminos y carriles bici a los polígonos industriales y centros de trabajo (es inaceptable que en el SXXI existan un servicio público de transporte tan deficiente para los desplazamientos de los trabajadores y trabajadoras a sus centros de trabajo y polígonos industriales), los equipamiento sanitarios, los centros de estudios, centros de estudio, centros culturales, recreativos, deportivos, (en general los de pública concurrencia).

8. Oportunidad para realizar un estudio sobre los efectos y consecuencias beneficiosas medio ambientales limitando la velocidad a 80 o 100 como máximo

9. El PEMV debe ser un punto de inflexión para que los municipios aborden de forma rigurosa y eficaz la movilidad y la accesibilidad en sus municipios: la anchura de las calles, la eliminación de obstáculos en las acera (postes de tendidos diversos, adecuación para las personas con discapacidades,.....).

10. Los distintos planes y proyectos, deben ir acompañados de un calendario público para que la ciudadanía pueda ejercer un control sobre la ejecución de las diferentes infraestructuras y compromisos adquiridos, lo que a su vez implica que deben establecerse instrumentos participativos.

En base a los documentos del Plan de Movilidad del Vallés, aprobado inicialmente la Coordinadora del Moviment Veïnal del Vallés Occidental que agrupa las federaciones vecinales de los municipios de la comarca, presentamos las siguientes

ALEGACIONES

1. En relación con la red de autobuses urbanos

Alegaciones

El Vallés necesita de un plan para implantar estaciones intermodales, con frecuencia razonables, que cubra el trayecto entre centros urbanos y desde las estaciones hasta los centros de trabajo, polígonos industriales, centros médicos, centros de estudio, centros culturales, recreativos, deportivos, (en general los de pública concurrencia),....Eso requiere un estudio sobre los puntos donde son más oportunos para planificar su implantación.

2. En relación con la red ferroviaria

Alegaciones

Si se pretende potenciar el transporte ferroviario como alternativa real a uso del vehículo privado, hay que ser coherentes y consecuentes. En el actual estado es una quimera plantearlo. Es preciso una planificación para que la tendencia cambie lo que implica que hay que invertir recursos para el aumento de la frecuencia de paso (incrementando trenes, aumentando los combos, construyendo una tercera vía para semidirectos,); aumentar la comodidad y modernización de los trenes, su limpieza, las infraestructuras (vías, catenarias,...), es decir trenes atractivos tanto física como económicamente, fiables, eficientes y eficaces.

- a. **Accesibilidad.** Respecto a la accesibilidad en accesos a estaciones, apeaderos y trenes, queda mucho camino por recorrer para cumplir con la normativa legal al respecto. Es preciso hacer un mapeo/listado de las deficiencias existente en todos los terrenos y elaborar un calendario de actuación para subsanar tales carencias.
- b. **Pasos a nivel.** Identificar los existentes y elaborar un calendario en el que se programe la eliminación de los pasos a nivel.

Unos criterios generales que creemos necesarios aplicar a toda la línea y servicio ferroviario pero que en particular y teniendo en cuenta que estamos refiriéndonos al PEMV, lo concretamos en los valleses.

Conexión entre Sabadell y Terrassa a través de los FGC por la zona norte de ambos municipios con perspectivas de conectar con Castellar del Vallés

2.1. Intercambiadores

Alegaciones

R8: Rubí, Sant Cugat, Cerdanyola del Vallès, Río Seco y Santa Perpetua (Riera de Caldes). Estos intercambiadores tienen que ser estaciones intermodales con oferta de transporte

por carretera. También con los centros urbanos, con los centros de trabajo, centros de estudio, centros médicos, centros de estudio, centros culturales, recreativos, deportivos, (en general los de pública concurrencia)

2.2. Los apeaderos (Cercanías RENFE)

Alegaciones

- a. **Puesta en funcionamiento de los apeaderos.** Las propuestas precisan de calendario de ejecución y apertura de los apeaderos proyectados para saber cuándo serán realidad.
- b. **Estación del Taulí.** Que el PEMV no contemple que el hospital de referencia para todo el Valles-Occidental-Est que da servicio a cerca de medio millón de personas como es el caso del Consorcio Hospitalario del Taulí no disponga de un apeadero para los usuarios de los distintos municipios, es además de una falta de sensibilidad, un error grave. Como Movimiento Vecinal del Valles, consideramos imprescindible que se construya el apeadero en ese punto para facilitar el acceso a miles de usuarios y evitar la contaminación ambiental y sonora por la circulación de cientos de vehículos diarios por carecer de esta posibilidad.
- c. **Estación Rambla-Gran Vía en Sabadell**

2.3. Las nuevas estaciones (FGC)

Alegaciones

Estación de los FGC en Badia. El PEMV no contempla ninguna estación para cubrir Badia. Un municipio importante por el número de habitantes y con alto grado de movilidad necesita una estación de los FGC que cubriese sus necesidades de movilidad.

2.4. Desdoblamiento

Alegaciones

Se propone que el desdoblamiento de la R3 contemple el by-pass entre Mollet y Montcada, para que la R3 pase por la nueva estación de la R8 en Santa Perpetua y sea esta una estación de referencia en la comunicación de la comarca del Vallès Occidental y Osona.

2.5. Aparcamientos urbanos (park&rides)

Alegaciones

- a. Valorar si los dos puntos que se recogen (Park Nord en Sabadell y Nacions Unides Terrassa) en estaciones de los FGC cubre con las necesidades. No existe calendario para poner en marcha estas instalaciones ni el coste que supondría para el usuario (caso de no recoger la propuesta de incluirlo en el billete de tren)

- b. Integrar en el precio del billete de tren el coste del aparcamiento (park&rides)
- c. Se precisa un park&rides en el intercambiador de la Plaça d'Espanya de Sabadell siendo un punto estratégico por el número de usuarios de la zona norte de Sabadell y de Castellar del Vallés

3. Plan de mercancías

Alegaciones

El PEMV no explota las potencialidades del uso del ferrocarril que supone planificar e implantar terminales intermodales de mercancías. Es necesario llevar a cabo un estudio riguroso al respecto construir, y determinar dónde, nuevas terminales

En el caso de la terminal de La Llagosta (a medio construir) y dado los problemas a l ahora de maniobrar, no debería ponerse en funcionamiento sin antes construir el ramal de salida directa sentido Girona.

4. Plan de carreteras

Alegaciones

La red viaria local o secundaria debería ser plenamente completa y autónoma de la red básica (autopistas y autovías). En ese sentido, el Quart Cinturó (que históricamente desde el movimiento vecinal como otras entidades agrupadas genéricamente en la Plataforma “No al Quart Cinturó”, hemos venido rechazando) no puede convertirse ni en chantaje, ni en excusa, ni en condición sine qua non para construir la Ronda Nord. Son dos infraestructuras diferenciadas que cumplen objetivos diferentes. Mientras la Ronda Nord con un trazado con sentido común puede verse como parte de las rondas que Sabadell necesita, el Quart Cinturó, es una infraestructura que consideramos innecesaria y contraria a un planteamiento coherente con la imprescindible lucha contra el cambio o crisis climática.

Por otra parte, la relación entre ambas redes (local y básica) debe ser clarificada. En particular, la eliminación del peaje de la C33 debería poner de relieve:

- ✓ La falta de entradas después del peaje actual y de salidas antes, como por ejemplo la falta de conexión con la C59 que es esencial.
- ✓ Que la finalización del peaje llevará a un reequilibrio de los tráficoes en favor de la racionalidad, porque la C17 perderá presión y ganará la autopista.

La previsión de funcionamiento razonable de la red secundaria y la urbana obliga a analizar todos los lugares donde ésta asume funciones de la red básica así como los lugares donde los tramos urbanos hacen de red secundaria. Lo que debería planear las rondas y variantes necesarias y una estimación de prioridad en su resolución.

El caso es especialmente grave en Sabadell, donde la Gran Vía hace de distribuidor de todas las carreteras radiales para la AP7.

Y que tramos como la Interpolar sur (entre la carretera de Sabadell-Santa Perpètua) y las conexiones de la carretera de Castellar con la ronda oeste de Sabadell deberían ser locales y no de la red básica del Estado.

5. Plan de carril bici (movilidad activa)

Alegaciones

Enlace Sant Quirze-Sabadell. Se trata de un enlace de escasos 100 metros, por donde pasa la Via Verda del Vallès y que permitiría, comunicar (en bicicleta y caminando) al otro lado de la autopista C58 (Barberà, Badia y Sabadell), entre el carrer de l'Oreneta i carrer Albareda, la conexión con el transporte urbano de Sabadell y una vía rápida de enlace no tan solo a Barberà y Badia, sino a los centros comerciales de Riu Sec que se han abierto recientemente.

Vallés Occidental, marzo del 2020

Coordinadora del Moviment Veïnal del Vallés