



MOCIÓ PER A L'IMPULS DEL CANVI MODAL EN EL TRANSPORT DE PERSONES I MERCADERIES ALS VALLESOS DAVANT EL COL·LAPSE DE L'AUTOPISTA AP7

L'autopista AP7 que travessa i dona servei als dos Vallesos està en situació de col·lapse pràcticament diari des de que es van aixecar els peatges el setembre de 2021. La gratuïtat, pràcticament inèdita a tot Europa en vies d'alta capacitat, ha esdevingut en un increment d'ús d'aquesta via, molt especialment en el seu recorregut metropolità. Segons dades del Servei Català de Trànsit, la mobilitat s'hi ha incrementat de mitjana un 26%, amb un augment del 36% en la circulació de camions provocant de retruc un augment de les retencions, que ara duren un 74% més de temps, i les cues provocades per accidents o avaries han incrementat la seva durada en un 142%. També han crescut els accidents amb víctimes passant dels 503 l'any 2019 accidents amb víctimes (32 amb morts o ferits greus) als 647 l'any 2022 (55 amb morts o ferits greus).

La connexió entre les autopistes C58 i A2 mitjançant el tram de la B40 entre Terrassa i Abrera ha encomanat aquest col·lapse fins a Terrassa pels vehicles direcció Lleida que volen evitar l'embús del nus del Papiol.

Les conseqüències amb forma d'accidents, pèrdua d'hores de treball, contaminació atmosfèrica o qualitat de vida són difícils de calcular però afecten directament a tota la població vallesana i molt especialment les veïnes i veïns del Vallès Occidental.

Com recull el Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV) aprovat el 2020, la falta d'alternatives eficients en transport públic per als trajectes entre els municipis del Vallès Oriental i l'Occidental (i d'aquests amb el Baix Llobregat), condemnen una àrea de població de 1.335.000 habitants a l'ús del vehicle privat com a principal mode de transport per a la mobilitat obligada no radial.

L'autopista AP7 és probablement el millor exemple, i el més proper, que demostra fins a quin punt ampliar carrils d'una infraestructura viària no resol els col·lapses sinó que genera nova demanda. La història d'aquesta infraestructura, així com de les adjacents com els laterals a la B30, són un seguit inacabable d'ampliacions i millores sense fi que sempre queden superades per una major demanda induïda. L'alternativa no és ampliar indefinidament la capacitat d'aquesta via ni construir-ne de paral·leles.

Cal impulsar decididament un canvi modal que derivi els principals usos de l'AP7 a sistemes de transport alternatius, eficients i sostenibles. Això significa oferir alternatives al



transport de mercaderies de llarg recorregut i a la mobilitat obligada amb vehicle privat. El mateix PEMV avala aquest diagnòstic i defineix quines són les alternatives a implementar.

Pel que fa al trànsit de mercaderies les darreres xifres publicades estimen el trànsit en uns 13.000 camions diaris els laborables i un volum total anual de més de 3'6 milions de camions l'any. D'aquests, segons dades del PEMV, un 44% serien de trànsit de llarg recorregut. A Espanya la quota de transport de mercaderies per ferrocarril oscil·la entre el 3% i el 4'5% segons les fonts consultades mentre que la mitjana europea és del 20%.

És una necessitat urgent derivar al ferrocarril bona part del transport de mercaderies de llarg recorregut. L'esperada posada en funcionament del Corredor Mediterrani és el primer pas però ha de venir acompanyat de mesures i inversions que els facin eficaç i econòmicament viable.

Actualment es dona la contradicció que la circulació liberalitzada de trens té taxada l'ús de la infraestructura ferroviària mentre que les vies d'alta capacitat com l'AP7 són gratuïtes. És urgent fer participar al transport de mercaderies per carretera de part dels costos de creació i manteniment de les infraestructures viàries. Sense anar més lluny, el 16/12/2024 la Comissió Europea donava un ultimàtum a l'estat espanyol per implementar la normativa comunitària de 1999 que tenia data límit d'aplicació el 25/03/2024. La no transposició d'aquesta directiva europea, un cop emès el dictamen motivat de la Comissió, pot donar lloc a un procediment d'infracció davant el Tribunal de Justícia de la Unió Europea (TJUE).

Una segona línia de treball és generar alternatives a la mobilitat obligada, especialment segons proposa el PEMV, per a recorreguts no radials on hi ha menys oferta. En aquest sentit s'enumeren les principals propostes que poden oferir una alternativa al col·lapse de l'AP7.

L'eix ferroviari que connecta el Baix Llobregat i el Vallès Oriental és la única infraestructura d'alta capacitat paral·lela a l'AP7 que, si bé es va dissenyar a l'extraradi de les ciutats per on circula, actualment amb poques adaptacions pot funcionar com un veritable eix de mobilitat metropolitana. Avui dia hi circula la línia R8 de Rodalies RENFE entre Granollers i Martorell passant per la UAB. Les millores més urgents són la creació de tres intercanviadors que permetin mallar la línia R8 amb la S1 de FGC a l'Hospital General, la S2 de FGC a Volpelleres, (aquests dos intercanviadors han estat objecte d'una encomana de gestió de l'Estat a la Generalitat i esperem que s'executin amb celeritat) i la R4 de RENFE a Riu Sec,

També a la línia R8 el PEMV preveu incrementar les freqüències a més de perllongar la línia fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni. Aquest perllongament va en la línia de la proposta de la Plataforma pel Transport públic de creació d'una línia regional entre Reus i



Tarragona, els Vallesos i Girona. Més enllà de l'aportació d'estudiants a la Universitat Autònoma de Barcelona, seria el primer corredor ferroviari no radial de Catalunya. Conjuntament amb els intercanviadors abans descrits, obriria una gran quantitat de combinacions per a trajectes entre ciutats mitjanes sense obligar a passar pel centre de Barcelona i dotaria el sistema ferroviari català d'alternatives de gran capacitat davant qualsevol incidència greu en algun dels accessos a la capital.

La relació dels Vallesos amb el Baix Llobregat necessita un transport públic d'alta capacitat que, a més, permetria accedir a Barcelona pel seu accés ferroviari existent directament pel nord de la ciutat, sense travessar Collserola ni entrar pel corredor del Besós. Aquesta millora es pot aconseguir, ja sigui amb el perllongament de la R7 (actualment entre Sant Andreu Arenal de Barcelona i la UAB) fins a l'Hospitalet o amb el perllongament de l'actual línia R1 més enllà de Molins de Rei també fins la UAB. A més de servir la suma dels 826.000 habitants d'aquesta comarca i els 1.335.000 dels Vallesos amb noves combinacions possibles permetria escurçar trajectes com UAB-L'Hospitalet dels 50 minuts actuals a la meitat. Actualment la pràctica totalitat dels trajectes entre aquests dos àmbits es fa per l'autopista AP7.

L'altra gran aposta del PEMV és la línia orbital ferroviària, o R9, en el seu tram vallesà. La proposta completa és certament ambiciosa per establir un servei entre Vilanova i la Geltrú, passant per Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa i Sabadell, Granollers, i fins a Mataró. En tot cas només la construcció de l'enllaç entre la R4 i la R8 a Barberà del Vallès ja permetria obrir un primer tram aprofitant les infraestructures existents entre les cocapitals del Vallès Occidental i la del Vallès Oriental. Aquesta connexió serviria a una població total de 593.000 habitants, i una potència industrial i comercial de primer ordre.

Finalment, cal replantejar les formes d'aportació d'usuaris a aquesta xarxa de transport públic d'alta capacitat. A nivell metropolità cal potenciar la creació d'aparcaments d'intercanvi modal coneguts com a «Park&Ride» on deixar els vehicles privats en combinació amb el transport públic. Aquests serveis estan vinculats a estacions de transport d'alta capacitat, sovint línies de tren amb un accés directe i ràpid a Barcelona. La previsió és ampliar la xarxa actual sota la coordinació de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i les parades de tren de l'entorn de l'AP7 serien susceptibles d'acollir-ne. Alguns exemples podrien ser:

- RENFE UAB – R7: a 20 minuts de Sant Andreu Arenal, Barcelona
- FGC Volpelleres – S2: a 33 minuts de Plaça Catalunya, Barcelona
- FGC Hospital General – S1: a 40 minuts de Plaça Catalunya, Barcelona

Ja sota responsabilitat de cada municipi, es pot aportar usuaris al transport de gran capacitat facilitant els accessos i aparcaments per a modes de mobilitat activa com la



bicicleta o els patinets. A més cal estudiar com reconfigurar les línies de transport urbà per afavorir aquesta intermodalitat.

Per tot això, el Grup Municipal d'ERC del Consell Comarcal del Vallès Occidental proposa que el Ple Comarcal acordi:

ACORDS:

PRIMER.- Manifestar la necessitat d'executar les inversions abans descrites amb la màxima urgència per oferir una alternativa competitiva al transport de persones i mercaderies que actualment saturen l'autopista AP7.

SEGON.- Instar el Govern de l'estat espanyol i al Govern de la Generalitat de Catalunya a negociar el sistema de gestió per a implementar un sistema de pagament per ús de les infraestructures viàries tipus vinyeta per acabar amb la subvenció oculta al transport per carretera i la discriminació amb el transport ferroviari liberalitzat, d'acord amb la Directiva Eurovinyeta de 1999.

TERCER.- Instar al Govern de l'estat espanyol a executar de forma prioritària i urgent les infraestructures necessàries pel funcionament de l'eix Mediterrani de transport de mercaderies per ferrocarril, en especial les connexions amb els ports i les terminals logístiques i de distribució.

QUART.- Instar al Govern de l'estat i la Generalitat de Catalunya a executar les inversions compromeses de les estacions d'intercanvi situades sobre el traçat ferroviari de la línia R8 de rodalies:

- Rubí Hospital general – FGC Terrassa BCN
- Volpelleres – FGC Sabadell BCN
- Barberà – RENFE R4 Manresa BC

CINQUÈ.- Instar al govern de la Generalitat de Catalunya a millorar el servei de la línia R8 ampliant la franja horària del servei i les freqüències de pas.

SISÈ.- Instar al govern de la Generalitat de Catalunya a implementar un servei ferroviari de mitja distància no radial sobre la infraestructura existent seguint la proposta de línia R80 de L'Associació per a la Promoció del Transport Públic entre Girona, Granollers, Cerdanyola UAB, Mollet, Vilafranca del Penedès, Tarragona, Reus.



SETÈ.- Instar al govern de la Generalitat de Catalunya a implementar un servei, sobre la infraestructura existent, que connecti els Vallesos amb el Baix Llobregat, perllongant la línia R7 o la R1.

VUITÈ.- Instar el govern de l'Estat a dur a terme la inversió necessària per a fer possible que la Generalitat de Catalunya posi en servei la Línia Orbital Ferroviària R9 entre Vilanova, Vilafranca, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró, executant de forma prioritària i posant en servei el tram entre Terrassa, Sabadell i Granollers.

NOVÈ.- Instar l'Àrea Metropolitana de Barcelona a dotar de forma prioritària les estacions vallesanes de la línia R8, on sigui possible, d'aparcaments d'intercanvi modal degudament senyalitzats i informats com a alternativa a la mobilitat en vehicle privat per l'autopista A7.

DESÈ.- Instar a totes les administracions competents, i als titulars d'infraestructures ferroviàries (FGC, ADIF i RENFE) a implementar el Pla director urbanístic (PDU) dels aparcaments d'intercanvi modal transport públic-vehicle privat a l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'ATM de Barcelona aprovat per la Comissió de Territori de Catalunya el desembre de 2022.

ONZÈ.- Instar els ajuntaments del Vallès Occidental a dotar les estacions de tren dels seus municipis d'aparcaments d'alta capacitat segurs per a bicicletes i patinets, a més de configurar-ne els entorns per a un accés ràpid i segur per aquests vehicles de mobilitat sostenible.

DOTZÈ.- Comunicar l'aprovació d'aquesta moció als Consells Comarcals del Vallès Occidental, del Vallès Oriental, i del Baix Llobregat, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a la Generalitat de Catalunya i al Govern de l'estat espanyol.