



# INFORME AL·LEGACIONS pdI 2021-2030

Barcelona, desembre de 2020



## Índex

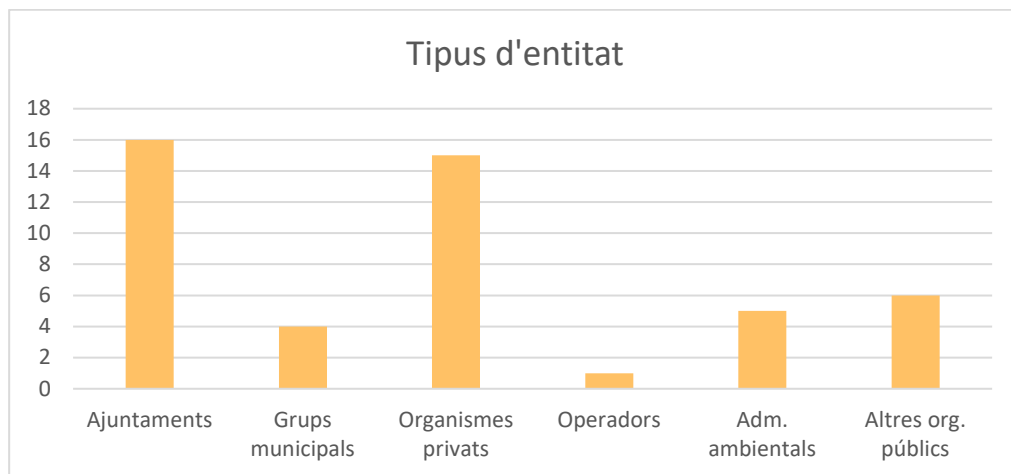
INFORME AL·LEGACIONS pdI 2021-2030 .....	1
1. INTRODUCCIÓ.....	4
2. RESOLUCIÓ DE LES AL·LEGACIONS.....	5
3. PROPOSTA	
ANNEX	
1. AL·LEGACIONS DELS DEPARTAMENTS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA .....	8
2. AL·LEGACIONS DE LES ADMINISTRACIONS SUPRAMUNICIPALS .....	15
3. AL·LEGACIONS DE LES ADMINISTRACIONS MUNICIPALS .....	26
4. AL·LEGACIONS D'ORGANISMES PRIVATS .....	55

## 1. INTRODUCCIÓ

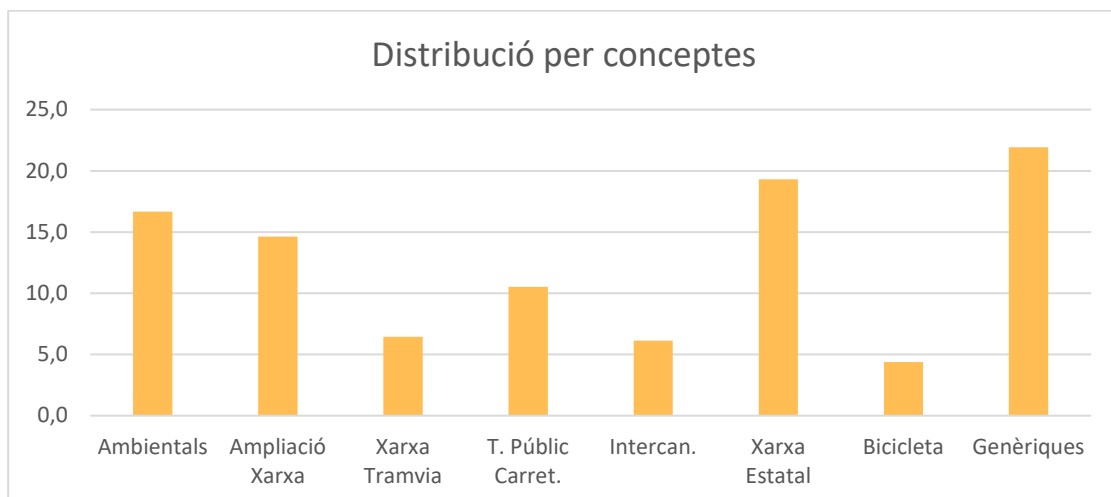
El pdl 2021-2030 es troba en fase d'informació pública i institucional per la qual cosa cal procedir a l'aprovació de l'informe de suggeriments de les al·legacions presentades. Un cop finalitzat el període d'informació públic i de consultes de les administracions afectades, s'ha elaborat el present informe que proposa incorporar al pdl algunes de les esmenes derivades de la informació pública.

Aquest informe recull les al·legacions rebudes en el període d'informació pública, del 4 d'agost fins el 4 de novembre, i aquelles que han arribat en posterioritat dins del termini possible per la seva incorporació (mitjans de novembre).

En total, s'han rebut 47 al·legacions, 39 en termini, i 8 fora d'aquest. Pel que fa a les entitats que han emès al·legacions, aquestes han estat diverses, sent majoritàries les que provenen d'administracions municipals. La gràfica següent en detalla la procedència.



D'altra banda, la distribució per conceptes es mostra en el següent gràfic.



## 2. RESOLUCIÓ DE LES AL·LEGACIONS

A l'annex es recullen tots els suggeriments rebuts per part de les 47 entitats i persones individuals que han formulat al·legacions i s'especifica la resolució que en fa l'àrea de mobilitat de l'ATM.

Es fa constar que els suggeriments que s'han incorporat no alteren els objectius aprovats pel Consell d'Administració de l'ATM ni el contingut essencial del pla.

## 3. PROPOSTA

Es proposa s'aprovi l'Informe de suggeriments al conjunt d'al·legacions corresponent al pdI 2021-2030 i incorporar les respostes en els documents que constitueixen el pdI, Memòria Tècnica, Proposta d'actuacions i Estudi Ambiental Estratègic.

Vist i Plau

Francesc Calvet i Borrull

Lluís Alegre i Valls



## **ANNEX . RESPOSTA A LES AL·LEGACIONS**



## 1. AL·LEGACIONS DELS DEPARTAMENTS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Al·legacions	Proposta de resposta
<b>9. Subdirecció General de Biodiversitat i Medi Natural</b>	
1) Es proposa que es desenvolupin noves mesures ambientals que considerin els següents aspectes: minimitzar l'afectació al valor ambiental del territori, racionalització de l'ocupació del sòl, minimitzar la fragmentació dels corredors agroforestals i fluvials, espais protegits, zones humides inventariades i espais d'interès geològic, fauna protegida i amenaçada, zones de presència de flora amenaçada i hàbitats	En l'EAE, s'incorporaran mesures ambientals en aquest sentit.
2) També s'haurien de desenvolupar les mesures derivades de les propostes d'ordenació del planejament territorial: sòls de protecció especial, connectors ecològics i fluvils i punts crítics i condicions generals per a la implantació de noves infraestructures.	En l'EAE, s'incorporaran mesures ambientals en aquest sentit.
3) Les actuacions recollides en el pdl s'hauran d'ajustar als instruments de planejament director (PDT i PDU) que desenvolupin les propostes del sistema d'espais oberts dels plans territorials parcials. També s'hauran de considerar mesures per ajustar-se les propostes del planejament urbanístic (PDU, POUM, PEU) que s'hagin desenvolupat per a la conservació dels principals espais agroforestals existents.	En l'EAE, s'incorporaran mesures ambientals en aquest sentit.



#### 14. Qualitat de l'aire

1) En cas que existeixi la possibilitat que el PDI tingui alguna incidència sobre la qualitat de l'aire, s'hauran de tenir en compte les següents mesures, necessàries per tal de minimitzar l'impacte sobre el medi.

En l'EAE, s'incorporaran com a mesures ambientals.

2) Caldria identificar i quantificar l'efecte de les mesures sobre l'àmbit 40 i sobre aquells municipis fora de la mateixa que tenen una contribució a la mobilitat de connexió important (municipis de l'àrea d'influència). Per a aquesta anàlisi caldria considerar aquelles àrees on cal reduir la població exposada.

L'efecte de les actuacions previstes pel pdI resulta, en conjunt, en una millora de la oferta i els serveis de transport públic amb la finalitat de mantenir i captar demanda en aquest mode de transport. No obstant això, no és viable caracteritzar d'una manera territorialitzada la demanda captada (o més concretament els vehicles privats motoritzats que s'eviten en circulació) i, per tant, no es pot valorar amb precisió l'efecte concret sobre l'àmbit-40. En qualsevol cas, cal tenir en compte que les infraestructures de transport públic es considera que beneficien principalment al territori on es projecten, captant persones del continu urbà. Si bé no es disposa d'estudis específics al respecte, i menys per la totalitat de les actuacions recollides al pdI, es podria estimar que un 90% dels beneficis en termes de captació d'usuaris i de millores ambientals quedarien dins l'àmbit-40, ja que és en aquest territori on es concentra la gran majoria de les actuacions previstes (exceptuant algun P&R i alguna actuació de la infraestructura que opera RENFE).

3) L'objectiu de reducció que s'estableix pels contaminants locals hauria de ser territorialitzat. Cal tenir en compte l'anàlisi diferenciat que es fa al pdM de l'àmbit 40 i com a mínim, de la Catalunya Central.

En l'EAE, es concretaran els objectius de reducció d'emissions.

4) Per aquests corredors (municipis de l'àrea d'influència que es troben connectats per infraestructures viàries d'alta capacitat i amb una important contribució a la mobilitat de connexió amb vehicles privats), caldrà garantir que les mesures proposades al PDI permeten un transvasament modal cap a transport públic efectiu.

El transvasament modal del vehicle privat al transport públic ha estat calculat a partir de les matrius de mobilitat actuals i futures, d'acord amb les previsions socioeconòmiques realitzades, i d'acord els càlculs realitzats pel model de simulació per al conjunt de la xarxa, tal com s'explica en el capítol 10.

5) En aquelles àrees on la contribució màxima a les emissions sigui predominantment degut a una mobilitat de pas o connexió, caldrà garantir que aquelles mesures concretes previstes al pdI que poden afectar a l'àrea, produiran una reducció de la capacitat viària de les principals infraestructures viàries que travessen el municipi.

En l'EAE s'identificaran les àrees on la mobilitat de pas o connexió sigui predominant en termes de contribució a les emissions. No obstant això, no és de l'abast del pdI reduir capacitat viària de les principals infraestructures que travessin aquests municipis.

6) Tenir en compte: Pla supramunicipal del Vallès Oriental, Pla supramunicipal del Vallès Occidental, Pla supramunicipal del Baix Llobregat I Pla supramunicipal de la Plana de Vic.

Es tindran en compte aquests estudis en l'EAE.

7) Per aquelles àrees identificades amb risc de població exposada i on hi hagi previst un desenvolupament urbanístic o econòmic, caldrà que es consideri la nova mobilitat generada per tal de determinar si les mesures previstes al pdI seran suficients per absorbir els nous desplaçament previstos.

S'incorporarà com a determinació per als plans o projectes que derivin, dins del Document resum del procediment d'avaluació ambiental estratègica.

8) Caldrà considerar l'efecte de mesures previstes en altres plans supramunicipals (PMMU, PMU de Barcelona i PEMV).

En la modelització de la mobilitat futura ja s'han tingut en compte les mesures contingudes en aquests plans de l'àmbit del SIMMB.

## 20. Oficina Catalana del Canvi Climàtic

- |  |   |
|--|---|
| <p>1) Cal tenir en compte l'actualització de les projeccions climàtiques regionalitzades a 1km pel 2030 i 2050 presentades pel Servei Meteorològic de Catalunya.</p>   | <p>Els escenaris climàtics utilitzats en la versió definitiva del projecte <i>Vulnerabilitats del sistema de mobilitat davant els efectes del canvi climàtic</i> són els darrers disponibles, facilitats directament pel SMC.</p> |
| <p>2) Revisar les referències a l'objectiu de reducció del 40% l'any 2030 així com a l'objectiu del 28% de reducció d'emissions difuses respecte 2005, ambdós modificats. Aclarir quin és l'objectiu de reducció assumit pel pdI, eliminant les incongruències existents en la documentació.</p> | <p>Es consideren errades materials que s'esmenaran en l'EAE.</p>  |
| <p>3) Caldria motivar de manera més detallada i explícita que només el 10% de la reducció de desplaçaments prevista al pdM és captada pel transport públic, i per aquest motiu, la contribució del pdI en les reduccions del pdM és d'un 1,2%.</p>   | <p>En l'EAE es motivaran de manera més detallada les assumpcions considerades per a la definició de l'objectiu de reducció d'emissions que integra el pdI.</p>  |
| <p>4) Respecte l'eina d'avaluació ambiental d'actuacions, caldria detallar com es calcula la puntuació final per a cada actuació.</p>  | <p>S'ampliarà la informació referida a l'eina en l'EAE.</p>   |
| <p>5) Caldria aportar dades del sumatori total d'emissions de GEH generades en la fase d'ús per a totes les actuacions, segons els resultats de l'eina d'avaluació ambiental d'actuacions, i contrastar-ho amb els càlculs realitzats en l'apartat 7.2 de l'EAE.</p>                             | <p>S'aportarà aquest sumatori en l'EAE.</p>   |
| <p>6) Caldrà, aportar informació més detallada sobre la metodologia i abast del càlcul d'emissions efectuat.</p>   | <p>S'ampliarà la informació referida al càlcul d'emissions en l'EAE.</p>  |
| <p>7) Caldria que s'identifiqui de manera més concreta quin és el grau de vulnerabilitat als impactes del canvi climàtic de cadascuna de les diferents infraestructures planificades.</p>  | <p>S'inclouran mapes per a cadascun dels 7 riscos climàtics considerats a l'estudi, en els que es sobreposaran les actuacions proposades pel pdI per tal d'identificar clarament els impactes.</p>                                |

#### 41. Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica

1) S'hauria de concretar en quines fases de la tramitació ambiental del pdl s'establiran determinacions per als instruments de desplegament del pdl en el sentit de garantir que aquests valoren acuradament l'impacte acústic i quines mesures correctores s'establiran.

En el Document resum del procediment d'avaluació ambiental estratègica s'incorporaran determinacions per als plans o projectes de desplegament del pdl.

2) S'hauria de fer un estudi sobre la incidència que tenen les actuals infraestructures ferroviàries i les travessies urbanes a l'hora de proposar les alternatives d'actuació, tant per evitar l'increment de la població exposada a nivells de soroll per sobre dels normatius, com per reduir-los en aquells casos que sigui possible, a partir de la informació disponible en els mapes estratègics de soroll de les aglomeracions urbanes, de les infraestructures (viàries i ferroviàries) i dels mapes de soroll dels municipis que no disposen de mapa estratègic de soroll.

En l'EAE s'ampliarà la diagnosi de la situació acústica a partir dels MES de les infraestructures ferroviàries i les aglomeracions urbanes, per tal d'identificar els punts crítics. A banda, s'inclouran determinacions per tal que els programes de manteniment i millora dels operadors de les infraestructures ferroviàries tinguin en compte la incidència acústica.

3) Definir els indicadors associats a l'objectiu ambiental 7 (minimitzar l'impacte acústic de les infraestructures de transport públic col·lectiu en zona urbana) per tal de fer el seguiment posterior.

En l'EAE es definiran els corresponents indicadors ambientals de seguiment, tenint en compte aquesta petició.

## 42. Servei de Plans i Programes de la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural

- |  |   |
|--|---|
| 1) Incorporar una descripció a escala més detallada dels traçats i ubicacions dels projectes que pugui ser contrastada amb els mapes temàtics dels valors ambientals a avaluar.  | Aquesta cartografia de detall s'inclou en les fitxes descriptives de cadascuna de les actuacions. A banda, les corresponents bases cartogràfiques de les actuacions previstes s'han emprat per generar nova documentació cartogràfica ambiental, sobreposant-se les actuacions sobre els diferents mapes temàtics ambientals.   |
| 2) Detallar quines són les dades ambientals que s'han pres per determinar quins són els municipis amb problemàtica ambiental, en l'apartat 10.2.1 (Definició de Corredors per a la prioritització d'actuacions) de la Memòria tècnica del pdl.   | S'ampliarà la informació continguda en aquest apartat en el sentit que exposa l'informe.  |
| 3) En l'apartat 10.2.3 (Definició de la Relació entre tipologies de corredors i programes d'actuació del PDI) de la Memòria tècnica del pdl, no s'argumenten accions relacionades la qüestió ambiental.  | S'ampliarà la informació continguda en aquest apartat en el sentit que exposa l'informe.  |
| 4) Aclarir si la valoració en detall dels impactes ambientals de les variables biofísiques o territorials es realitza a partir de l'anàlisi de les externalitats ambiental amb l'eina SAIT. Ampliar l'anàlisi ambiental de les actuacions previstes per evidenciar els impactes de la proposta conjunta. | S'esmenarà l'EAE per tal d'aclarir que la valoració en detall dels impactes sobre la matriu biofísica i territorial es realitzen en el propi EAE, ampliant-se'n el nivell de detall i la concreció d'aquest exercici (efectes acumulatius, càlculs de superfícies i cartografia de detall). L'eina SAIT s'empra complementàriament en la prioritització de les actuacions, com una metodologia més d'una anàlisi multicriteri més completa. |
| 5) Ampliar i aprofundir la diagnosi i l'anàlisi dels efectes del pdl en termes de connectivitat ecològica.   | En l'EAE s'ampliarà la diagnosi ambiental, adoptant una escala de detall que sigui coherent amb la naturalesa, l'abast i la capacitat d'incidència del pdl com a instrument de planificació sectorial.  |
| 6) Tenir en compte les consideracions específiques dels informes sobre l'aprovació inicial emesos pels organismes competents consultats de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic.   | Es tenen en compte i es responen pertinentment les aportacions d'aquestes administracions.  |

### 43. ACA

1) Incorporar mesures que permetin garantir la protecció de les masses d'aigua en general així com la definició sobre el territori dels respectius Plans especials o en el seu cas projectes, en els que es concretaran els estudis ambientals locals, es definiran els riscos i efectes sobre la inundabilitat, i es sol·licitaran les autoritzacions pertinents.

En l'EAE, s'incorporaran mesures ambientals en aquest sentit. A banda, en el Document resum del procediment d'avaluació ambiental estratègica s'incorporaran determinacions per als plans o projectes de desplegament del pdl.

## 2. AL·LEGACIONS DE LES ADMINISTRACIONS SUPRAMUNICIPALS

Al·legacions	Proposta de resposta
<b>1. El Vallès Oriental. Consell Comarcal</b>	
1) Execució del tram entre Granollers i Mataró de la Línia Orbital Ferroviària.	La rendibilitat de l'Orbital ferroviària en termes socioambientals es baixa; és per tant necessari reformular aquest projecte per tal de millorar els valors tant de demanda com d'impacte ambiental.
2) Execució de l'intercanviador de l'R3-R8 a la Riera de Caldes.	Aquesta proposta ha estat analitzada per l'ATM i no s'ha inclòs dins del període 2021-2030 perquè el flux d'intercanvi previst en aquest període no era suficient per tal de justificar-lo. A mesura que avancin els previsions urbanístiques serà el moment per a la seva incorporació.
3) Millora dels accessos ferroviaris a Barcelona.	L'ATM hi està d'acord, i en aquest sentit està col·laborant en la definició dels accessos ferroviaris en la vessant nord del continu urbà de Barcelona (àmbit Montcada)
4) Interconnexió de les línies R2 i R3 a Granollers.	Aquesta proposta serà traspassada al MITMA per al seu anàlisi.
5) Millora de l'intercanvi ferroviari entre l'R11 i R8 i millora de l'oferta de Granollers Centre i Mollet-Sant Fost.	L'ATM traslladarà aquesta petició a la Generalitat de Catalunya, perquè de forma conjunta amb l'ATM s'estudiï aquesta millora.
6) Increment del nombre d'aparcaments d'intercanvi: Granollers Centre, Circuit de Catalunya, Parets del Vallès i Franqueses del Vallès.	L'ATM està elaborant el Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç (en redacció l'informe d'al·legacions) en el que estan incloses les quatre estacions esmentades en l'al·legació per tal de ser construïdes en una fase posterior.
7) Reequilibri territorial i capil·laritat del transport públic.	El pdI 2021-2030, juntament amb el pdM 2020-2025 recentment aprovat, busca com a objectiu el reequilibri territorial i la coordinació dels serveis d'aportació a les línies principals.

- 8) Creació d'una xarxa pedalable de mobilitat quotidiana. El pdl impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària.
- 9) Ampliació de la previsió d'aparcaments segurs per a bicicletes a les estacions. Tant el pdM com el pdl promouen la implantació d'aparcaments per a bicicletes que es prioritzaran d'acord a les previsions de demanda, alhora la seva instal·lació es coordinarà amb operadors i altres agents implicats.
- 10) Emergència climàtica i qualitat de l'aire: prioritzar les actuacions més efectives. Les actuacions proposades en el pdl han estat analitzades pel SAIT (Anàlisi cost-benefici que prioritza les actuacions més efectives però també incorpora beneficis ambientals) i per l'Anàlisi del Cicle de Vida (ACV) que se centra en els aspectes medioambientals.
- 11) Coordinació amb l'Administració de l'Estat. L'ATM ha estat permanentment en contacte amb el MITMA, i concretament amb l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies de Catalunya i l'operador Renfe.
- 12) Governança del pdl. Seguiment de l'execució de les actuacions planificades. L'ATM, a través del Consell d'Administració, Comitè Executiu i serveis tècnics realitzarà un seguiment exhaustiu de l'estat d'execució de les actuacions proposades. Cada any, els serveis tècnics realitzen un informe de seguiment del pdl que està vigent.



## 17. Diputació de Barcelona

1) Se sol·licita a l'ATM informació de base en diversos aspectes (desplaçaments interurbans en bicicleta o a peu existents o potencials, centres generadors de mobilitat, equipaments de diferents tipologies) per a les tasques de planificació viària de la Diputació de Barcelona.

Els serveis tècnics de les dues administracions es posaran en contacte per tal de transmetre la informació existent.

2) En l'actuació TPC10 Desenvolupament d'una xarxa d'infraestructures per a bicicleta, no es considera cap paper de la Diputació de Barcelona, ni com a gent responsable ni com agent implicat.

Es proposa consensuar les actuacions amb la Diputació de Barcelona i treballar conjuntament en la redacció dels corresponents estudis i projectes previs. S'incorporarà la referència de la Diputació a la fitxa TPC10 del pdI.

3) Existeixen implicacions de la proposta de la xarxa pedalable interurbana per a bicicletes en la xarxa local actual de carreteres de la Diputació

El pdI impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària. Es modificarà el text perquè quedi més clar l'abast del pdI pel que fa a la xarxa pedalable.

4) El pdI proposa portar a terme el Pla d'Infraestructures interurbanes per desenvolupar la xarxa de mobilitat activa (a peu i en bicicleta).

El pdI primer fa una descripció de l'actuació en els seu conjunt on es fa esment al pla d'infraestructures interurbanes per a la mobilitat activa, que es defineix en el pdM, i a l'apartat característiques de l'actuació el que ha de fer-se a càrrec del pdI, que es tracta de les connexions amb les xarxes de transport públic d'alta capacitat i la construcció d'aparcaments de bicicleta. Tanmateix cal treballar conjuntament amb totes les administracions implicades en el procés d'elaboració d'aquest pla en les propostes que puguin afectar a la xarxa actual o futura.

### 33. AMB

- |   |   |
|---|---|
| <p>1) Abast territorial. Es troba a faltar la inclusió del tram final de l'R3 fins a Puigcerdà. La diagnosi no es concreta en actuacions en àmbits fora de l'RMB.</p>                             | <p>En termes de mobilitat, s'ha considerat el conjunt de la línia R3, concretament en els models de simulació de les xarxa de transport públic col·lectiu. Per la seva banda, la millora del transport públic en àmbits de baixa densitat no necessàriament passen per noves infraestructures sinó en millores del servei ferroviari i d'autobús, dins del conjunt de l'àmbit SIMMB.</p>  |
| <p>2) Nous plans de mobilitat i planejament urbanístic en redacció. El pdl s'hauria de coordinar amb el PDUMet i el PMMU de l'AMB, així com amb el nou Pla de Rodalies d'Adif i el Ministeri.</p> | <p>El pdl incorporarà de forma coordinada les propostes d'aquests plans donat que està en contacte amb els serveis de l'AMB i amb els diferents organismes dependents del MITMA.</p>  |
| <p>3) Les actuacions del pdl. En el document no es reflecteix una visió global de la xarxa de transport públic i les diferents propostes es tracten de forma aïllada.</p>                         | <p>El pdl desenvolupa la planejament urbanístic vigent, que conté documents que donen sentit a les infraestructures del Transport Públic Col·lectiu, i que el pdl en programa la seva execució. Tal com s'explica en el capítol 10, les propostes han estat avaluades de forma conjunta a partir de l'anàlisi realitzat amb el model de simulació amb les matrius de mobilitat estimades 2030, i no de forma aïllada. L'actual estudi d'alternatives del túnel de Collserola també és analitzat tenint en compte tota la xarxa de TPC.</p>  |
| <p>4) S'ha trobat a faltar el rol de l'AMB com "Agent implicat" i com "Agent responsable" en diverses actuacions</p>  | <p>Aquest suggeriment s'inclourà a les fitxes del document 'Propostes d'actuació'.</p>  |
| <p>5) És convenient actualitzar els costos de les actuacions proposades en el pdl 2021-2030 per tal que el ACB sigui més realista.</p>  | <p>Per norma, sempre s'ha utilitzat l'import de la inversió més recent facilitada per l'administració competent.</p>  |
| <p>6) En el cas del tramvia de la Diagonal, la seva TIR surt elevada per l'increment notable de passatge, però bona part d'aquest prové dels autobusos de TMB.</p>                                | <p>El projecte de connexió per la Diagonal ha estat objecte d'un Estudi Informatiu dins del qual ja es va analitzar de forma detallada l'afectació a la xarxa d'autobusos de TMB, i així s'ha tingut en compte, el qual va ser aprovat pel Consell d'Administració de l'ATM, el mes de març de 2018 (aprovació de l'informe d'al·legacions). Cal tenir present, que en tota actuació de transport públic, especialment les ferroviàries, la major part de la demanda prové del propi sistema de transport públic. Tot així, son persones beneficiades per la infraestructura, i així ho té en compte l'ACB.</p> |

- |   |  |
|---|--|
| 7) Cal una visió conjunta i mallada del territori i dels recursos infraestructurals presents per a pensar en una xarxa regional de transport públic en superfície complementària i intermodal al sistema de Rodalies i Metro.                                       | El pdl incorpora un programa específic del sistema d'autobús, i també la proposta de xarxa de bicicleta per tal d'assolir aquest objectiu de visió conjunta i complementària a la xarxa ferroviària, especialment en la fase de diagnosi on s'inclou un plànol de la cobertura del sistema d'autobús. La xarxa de TPC ha estat coherent amb el programa de serveis del pdM 2020-2025 i del Pla de Serveis. També cal fer esment especial a la proposta de la xarxa d'autobusos BRCats (actuació TPC05).      |
| 8) Seria desitjable que el pdl incorporés una cartografia de conjunt amb la totalitat de les xarxes planificades, l'existent i la recollida en el pdl.  | La versió definitiva del pdl incorporarà un plànol amb el conjunt de la xarxes actual i de proposta, en les diferents fases de prioritització (A i B).   |
| 9) Inversió proposada. Es proposen els següents criteris de cara a la programació del pdl: acabar actuacions inacabades, acabar el programa de PRMs, potenciar els P&R, millorar la mobilitat metropolitana en bus i prioritzar les infraestructures en superfície. | Tal com es constata en el capítol 16, la fase A de la programació coincideix bàsicament amb els criteris esmentats.  |
| 10) A l'actuació AX01 (perllongament de l'L1 a Estació de Badalona) no s'esmenta l'execució de les cotxeres de Montigalà a la primera fase.   | S'accepta incloure'l en el text de la fitxa AX01   |
| 11) L'Estació Pratenc no té previst l'inici d'obres.  | En la fitxa AX03 ja s'indica que la posada en servei es preveu per l'any 2028 segons informació facilitada pel Departament de TES.   |
| 12) L'actuació AX06 (L2 Sant Antoni-Parc Logístic) es podria avançar per tal de donar servei al barri de La Marina.   | L'ATM està d'acord amb aquesta apreciació, i així queda recollit en el text.   |
| 13) A l'actuació AX07 (L3 a Sant Feliu), el recorregut proposat té moltes estacions i amb un traçat sinuós que implica un cost molt alt.  | L'ATM està d'acord amb aquesta apreciació, per aquest motiu ja s'indica en el text que s'hauria de reformular amb alternatives que facin millora la seva rendibilitat socioambiental.  |
| 14) Actuació AX09 (L8 a Gràcia). La conversió d'aquest en Metro es penalitza els viatgers de llarg recorregut, incrementant-se el temps de viatge en l'àmbit urbà.  | El traçat definit entre Plaça Espanya i Gràcia respon a la millor solució de l'estudi d'alternatives i de l'estudi informatiu de manera que el projecte constructiu ja s'està redactant. Aquest traçat intenta minimitzar el nombre d'estacions, en aquest sentit, no es va incloure una estació prevista al C/ Urgell-València. L'estació d'Hospital Clínic, a més de ser d'alta densitat de mobilitat, té intercanvi amb l'L5, i l'estació de Francesc Macià, amb el Trambaix, la qual cosa les justifica. |

- |  |  |
|--|--|
| 15) Es proposa una nova alternativa a l'actuació AX11, Nou Túnel del Vallès, que incrementi la cobertura territorial (alternativa Horta)   | Aquesta nova infraestructura està sent objecte d'un estudi d'alternatives que manté la coherència amb el PTMB i alhora vol solucionar el problema de sobreocupació dels trens pel túnel actual, i dels seus resultats es derivarà quina és la solució idònia de les incloses en el pdl.  |
| 16) La variant de Sant Boi de Llobregat (AX12), milloraria la cobertura ferroviària a canvi de perjudicar la resta de passatgers   | S'està d'acord en que aquests aspectes han de ser valorats en l'estudi d'alternatives de l'AX12 que es realitzarà properament.   |
| 17) L'actuació XT05 (UAB-Montcada) es podria plantejar en primera fase com una plataforma de bus. També caldria buscar altres alternatives de traçat.  | S'està d'acord en plantejar una primera fase com a plataforma de bus. L'ATM ha realitzat estudis en aquest sentit que permetrien treballar amb una alternativa BUS tipus BRCAT i, en un futur, sobre la mateixa plataforma, fer el tramvia. S'incorporarà aquest suggeriment en el redactat de la fitxa.   |
| 18) Les actuacions XE s'han d'analitzar des d'una visió global de xarxa i no com a actuacions aïllades.  | L'ATM ha redactat les propostes de la XE d'acord amb el que preveu el planejament vigent, tenint en compte l'avanç dels treballs que està realitzant el MITMA, que és l'organisme que ha d'executar les actuacions. Pel que fa als estudis de mobilitat contenen el conjunt de tots els operadors ferroviaris i d'autobús.   |
| 19) L'actuació XE03 (nou traçat per l'Hospitalet) és una actuació molt complexa; caldria buscar solucions menys ambicioses i renunciar a algunes connexions i estacions.   | La construcció de les noves estacions en aquest punt permetria potenciar la Torrassa com un potent intercanviador entre el servei de Rodalies i la xarxa de Metro (L1 i L9). A nivell funcional, La Torrassa es configura com la ròtula sud de la xarxa ferroviària, juntament amb la de Montcada, i permetria un increment de flexibilitat en l'explotació. Tots aquests aspectes seran analitzats en el projecte bàsic que ha de redactar el MITMA, que en qualsevol cas intentarà reduir les afectacions de l'obra al màxim.  |
| 20) El cost del túnel de Montcada és baix (87,6 M€).   | L'import ha estat revisat en 110,0 M€.   |
| 21) L'opció de desviar el servei de l'R3 a l'R2 no provoca cap guany ferroviari i deixa sense servei les estacions de Santa Perpètua i Montcada-Ripollet. La connexió entre l'R3 i l'R8 no sembla tampoc l'opció més adequada. | El pdl no pretén desmantellar la línia R3 en el tram La Llagosta-Montcada-Barcelona. Aquesta variant permetria incrementar la flexibilitat del servei amb un increment d'expedicions per l'R2 (Estació La Sagrera). En aquest mateix sentit, la variant de l'R3 i R8 seguint la riera de Polinyà també caldrà analitzar-la degudament degut als inconvenients que presenta. Els estudis que estan portant a terme el MITMA i DTES haurien de posar de manifest els avantatges i inconvenients d'aquestes alternatives. Es millorarà el redactat de la proposta per a que quedi reflectit la necessitat de treballar més a fons la solució del final del desdoblament de la R3. |

22) A l'actuació XE08 no queda clar què es faria a l'estació existent de Castelldefels.

Aquesta estació es planteja com a terminal de línia, que permetria realitzar serveis parcials de serveis R2.

23) El traçat de l'actuació XE10 acaba a Zona Universitària, sense parlar de la seva continuïtat al llarg de la Diagonal. Aquest tercer túnel ve donat per un tema de capacitat global del sistema i no tant com una simple oportunitat de continuar la línia proposada en el delta.

El pdl té com a any horitzó el 2030, però s'està d'acord en que la línia ha de continuar cap a l'interior de Barcelona, també per un tema de capacitat global del sistema i no només d'oportunitat. S'incorporarà en la fitxa aquest aclariment.

24) Abans de la construcció de l'Orbital cal potenciar els busos exprés que ja existeixen. La seva saturació o no és la que donarà peu a la realització d'aquesta proposta.

L'ATM està d'acord amb aquesta afirmació, és per això que aquest pdl només inclou el by-pass de Barberà del Vallès en la fase B del pdl i recomana analitzar amb més detall la resta de trams.

25) Es troba a faltar una actuació senzilla per augmentar la capacitat de l'R1 al Maresme com seria que alguns dels serveis finalitzessin a l'estació de França.

Aquesta proposta no li correspon al pdl com a pla d'infraestructures, sinó al Pla de Serveis. En principi aquesta proposta no es considera adient pel cisallament que pot provocar amb el propi servei de l'R1; en qualsevol cas s'estudiarà la seva viabilitat.

26) A l'actuació TPC01 (C-31 Nord) no es considera necessari tornar a guanyar un carril de cotxes.

Aquest suggeriment serà traslladat al Departament de Territori i Sostenibilitat per tal que apliqui les mesures correctores i reconsideri la fase II. S'afegirà en el redactat de la fitxa.

27) L'actuació de l'estació de Sants (TPC02) s'ha de substituir per altres propostes existents.

En realitat, a la fitxa TPC11 ja es recull aquesta reflexió. Es crearà una comissió tècnica per analitzar aquesta problemàtica, i la fitxa TPC02 serà eliminada.

28) Cal potenciar altres eixos associats al BRCat (TPC05).

Un cop feta una proposta d'eixos BRCAT per Catalunya per part de DTES, es van analitzar aquelles actuacions que en l'àmbit del SIMMB tenien una bona rendibilitat socioambiental segons la metodologia SAIT i el Cicle de Vida. La concentració de BRCats en la comarca del Vallès es deu a aquest fet.

29) No s'entén la separació dels carrils busos de la resta (TPC08). S'hauria de millorar la correspondència bus-bus, i creació de Hubs.

S'ha preferit aplicar el criteri de separar els carrils busos del BRCat, donat que representen una tipologia d'actuacions molt diferents, tot i així, l'anàlisi dels serveis del pdM els tracta d'una manera integrada. Per una altra banda, es milloraran els punts d'intercanvi bus-bus i es crearà el Hub de l'UAB i se'n estudiaran d'altres.

30) L'actuació TPC10 (Xarxa per a bicicletes), només es contempla l'entorn metropolità (RMB). Caldria ampliar les propostes a tot l'àmbit d'actuació del pdI.

L'objectiu de la xarxa de bicicletes en el pdI és donar servei a la xarxa de transport públic i només contempla pressupostàriament les actuacions dels aparcaments segurs i dels itineraris d'aproximació. La xarxa de bicicletes està definida i pressupostada en el pdM. S'aclarirà aquest objecte en la fitxa i la memòria del pla i es modificarà la fitxa perquè no doni lloc a confusions.

31) En l'àmbit metropolità no s'ha tingut en compte la xarxa Bicivía (AMB).

El pdI impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària.

32) A l'actuació TPC11 (Terminals de bus) es proposa incloure l'estació de Maria Cristina.

S'inclourà que s'analitzi aquesta alternativa en els estudis que s'estan duent a terme sobre les terminals en aquest sector.

33) L'intercanviador Barberà té una dificultat constructiva destacable; cal estudiar si els beneficis compensen aquesta complexitat.

Aquesta actuació caldria reformular-la en cas que els costos superessin els beneficis socioambientals, tal com ja s'indica a la fitxa IN04.

34) A les fitxes IN06 i IN07 no s'especifica el criteri de selecció de les estacions.

En la documentació tècnica associada al Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç (P&R) s'indiquen els criteris adoptats per a la selecció i prioritització de les estacions, concretament a criteris urbanístics i de mobilitat.

35) Cal analitzar la idoneïtat de l'actuació IN08 (Can Amat).

La rendibilitat segons el SAIT i especialment per criteris de Cicle de Vida justifiquen aquesta actuació.

36) Realitzar la diagnosi ambiental segons àmbits funcionals ja que la majoria d'actuacions del pdI es concentren a la regió metropolitana de Barcelona, l'àrea metropolitana de Barcelona i la ciutat de Barcelona.

Es descarta modificar l'escala de treball de la diagnosi ambiental i es manté la pròpia del pdI tal com va resultar de les consultes efectuades per l'òrgan ambiental, si bé, en la valoració dels impactes associats a les actuacions del pdI, sí s'ampliarà l'escala per tal de poder-ne donar una visió més acurada.

37) Explicar adequadament les metodologies d'anàlisi emprades així com l'origen, la font i l'any de les dades.

S'explicarà de forma més extensa les metodologies d'anàlisis i les referències de les dades.

38) Completar la diagnosi ambiental, sobretot en els aspectes de la matriu territorial ja que l'impacte de les infraestructures es consideren molt rellevant. En aquest sentit, cal generar un capítol de l'impacte de les infraestructures sobre el paisatge.

En l'EAE s'ampliarà la diagnosi ambiental, sobretot pel que fa a la matriu territorial, adoptant una escala de detall que sigui coherent amb la naturalesa, l'abast i la capacitat d'incidència del pdI com a instrument de planificació sectorial.

39) Ampliar i revisar els efectes ambientals de la mobilitat en relació a la qualitat de l'aire i l'associada a la població exposada a nivells de soroll elevats. En el primer cas, cal una valoració de l'impacte de les restriccions al trànsit en la zona de baixes emissions (ZBE) i un càlcul de demanda energètica si la mobilitat tendeix a l'electrificació del vehicle. També cal una anàlisi més detallada per tal d'analitzar si la xarxa energètica actual permet aquesta electrificació del parc mòbil. En el segon cas, analitzar la població exposada de dia i de nit amb totes les infraestructures. També cal valorar l'impacte de les infraestructures sobre la contaminació lumínica.

En l'EAE s'ampliarà la diagnosi ambiental referida a la qualitat de l'aire, qualitat acústica i qualitat lumínica, tenint en compte les suggerències de l'al·legació i les recomanacions rebudes de l'òrgan ambiental a aquest respecte.

40) Modificar els objectius ambientals i la seva jerarquització, sobretot els relacionats amb la matriu territorial, i introduir un nou objectiu per cercar mecanismes de finançament per mitigar les externalitats ambientals de la mobilitat.

La proposta d'objectius ambientals és continuista amb el pdI anterior per tal de facilitar-ne i agilitzar-ne el seguiment ambiental. A més a més, es tracta d'una proposta i jerarquització validada per l'òrgan ambiental competent en termes d'avaluació ambiental de plans i programes. D'altra banda, les externalitats ambientals de les infraestructures com passos de fauna o pantalles acústiques, han d'estar contemplats en les propis projectes de nova implantació i en els plans d'acció en matèria de contaminació acústica.

41) Explicar adequadament perquè certes actuacions formen part dels escenaris plantejats i d'altres no, mostrar els resultats de la valoració ambiental de cada escenari i justificar que l'escenari proposta és el més adequat respecte els altres.

La prioritització de les actuacions s'han classificat en dues fases, tal com s'explica en el capítol 16 de la Memòria tècnica. Les infraestructures de la fase A tenen les obres ja iniciades o be tenen una alta rendibilitat socioeconòmica i ambiental, i per tant estan programades. De tota manera es millorarà l'explicació en el document ambiental.

42) Valorar els impactes provocats pel transport de MMPP (no només sobre la població sinó també sobre altres infraestructures) així com els efectes del canvi climàtic.

Atenent a les dades disponibles, en l'EAE es farà una valoració del potencial impacte en termes de riscos associats al transport ferroviari de mercaderies perilloses. En relació als efectes del canvi climàtic, cal tenir en compte que en el marc de la redacció del pdI, l'ATM ha encarregat un estudi sobre la vulnerabilitat del sistema de mobilitat als efectes del canvi climàtic que dona resposta a aquesta petició.

43) Preveure diferents escenaris de la mobilitat futura del transport públic, principalment a causa del teletreball ja que poden fer canviar de manera important els càlculs de reduccions de GEH i contaminants però sobretot poden invalidar totes les previsions del pdl.

En l'estadi actual de la tramitació del pdl, s'ha descartat procedir a recalculer nous escenaris de mobilitat. El pdl pretén captar el màxim de viatges realitzats en vehicle privat i aquests ni tan sols amb la pandèmia han tingut una reculada significativa. El transport públic ha de ser la columna vertebral de la mobilitat que no pugui ser efectuada en modes actius i cal millorar i ampliar les infraestructures per assolir-ho. Evidentment, el pdl és sensible amb les possibles derivades de la conjuntura sanitària actual i a canvis significatius que es poden donar de localitzacions de persones i empreses que caldrà anar fent un seguiment per anar avaluant el seu impacte. De tota manera, les matrius de mobilitat han tingut en compte l'efecte del probable increment del teletreball, tal com s'apunta en els primers capítols de la Memòria Tècnica.

44) Estimar quines actuacions poden tenir més incidència en els nivells de contaminants i sonsors (també s'hauria de valorar els impactes de les infraestructures sobre la contaminació lumínica) i en la salut de les persones ja que empitjorà en alguns punts però es desconeix en quins i el perquè.

L'efecte de les actuacions previstes pel pdl resulta, en conjunt, en una millora de la oferta i els serveis de transport públic amb la finalitat de mantenir i captar demanda en aquest mode de transport. No obstant això, no és viable caracteritzar d'una manera territorialitzada la demanda captada (o més concretament els vehicles privatitzats que s'eviten en circulació) i, per tant, no es pot valorar amb precisió l'efecte territorial en llocs molt concrets en termes de qualitat de l'aire i acústica. Aquest nivell de detall s'ha de realitzar en els estudis informatius que incorporen els estudis de mobilitat i ambientals a l'escala adequada. No obstant això, s'indicarà les actuacions que potencialment poden tenir més incidència en la reducció d'emissions pròpiament i s'indicarà la necessitat de què els estudis informatius afinin més aquests treballs, que, com ja s'ha dit, ja es duen a terme.

45) Preveure la valoració d'impactes associats en minimitzar les externalitats de les infraestructures. En aquest sentit, cal valorar altres factors com la ubicació dels Park & Ride, la reserva d'espais per microplataformes de DUM o la planificació de grans aparcaments de bicicletes en hubs de mobilitat, entre altres.

Els aparcaments P&R inclosos al pdl es contemplen en el corresponent Pla Director Urbanístic, sotmès al tràmit d'avaluació ambiental estratègica simplificada, fet pel qual es descarta preveure'n una valoració d'impactes específica en el pdl. En relació amb les microplataformes de DUM i els grans aparcaments de bicicletes en hubs de mobilitat, es considera que el seu impacte serà reduït i localitzat en punts del territori que ja tenen un elevat grau d'antropització i, en conseqüència, amb reduïda sensibilitat ambiental a no ser que s'estigui pensant en actuacions molt grans que hauran de respondre a l'avaluació ambiental que els hi sigui determinada per l'òrgan ambiental.

46) Incloure mesures correctores referents als efectes ambientals de les infraestructures ja que només n'hi ha referents al soroll.

En l'EAE, s'incorporaran mesures ambientals en aquest sentit.



#### 44. MITMA

1) Les actuacions incloses en el pdl es corresponen amb el contingut de l'actualització del Plan de Rodalies que s'està actualment desenvolupant. Qualsevol actuació en la 'Red Ferroviaria de Interés General' serà desenvolupada pel MITMA.

La redacció final del document del pdl serà coherent amb la versió final del Plan de Rodalies.

#### 45. Consorci del Besòs

1) L'actuació TPC04 Plataforma reservada C-245 del pdl 2011-2020, i l'actuació TPC06 Plataforma reservada bus, marge esquerre Besòs han tingut tractaments molt diferenciats; en concret, la TPC06 ha estat eliminada. Aquesta infraestructura és essencial per estructurar el flux de mobilitat amb tot el TPC existent en el marge esquerre del Besòs.

D'aquesta actuació es va realitzar un estudi d'alternatives sense que es traduís en un acord entre les diferents administracions per tal de portar-lo a terme. Aquesta actuació no està programada, donat que en l'estudi d'alternatives la rendibilitat en termes social i ambiental tampoc era gaire elevada. Aquesta actuació no figura en l'Avanç del PDU de l'AMB, i en el PTMB està indicada com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.

2) L'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet no ha estat convidada al procés de participació, per la qual cosa no ha pogut transmetre la importància d'aquesta infraestructura.

El procés de participació va constar de quatre sessions participatives, la darrera de les quals va correspondre a l'àmbit AMB, on es va convidar a tots els municipis.

#### 4. AL·LEGACIONS DE LES ADMINISTRACIONS MUNICIPALS

Al·legacions	Proposta de resposta
<b>2. Grup Municipal d'ERC Avancem-Més a Badalona</b>	
1) El pdI continua obviant el dèficit històric d'inversions en infraestructura a la regió metropolitana del Barcelonès Nord.	En els darrers anys, s'ha realitzat una forta inversió en aquest àmbit; en concret, s'ha construït l'L10 Nord, el perllongament de la línia L2 i el Trambesòs, i en el present pdI s'inclou el perllongament de la línia L1 de Metro i el perllongament de la línia T4 del Trambesòs.
2) Es demana l'arribada de l'L1 (actuació AX01) al centre de Badalona el 2025.	Donat que es preveu la finalització del projecte constructiu per l'any 2023, l'inici de les obres de la fase 1 es realitzarà l'any 2025.
3) Possible perllongament de l'actuació XT04 T4 Sant Adrià - Port de Badalona fins a Montgat.	Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.
4) Creació d'una comissió d'estudi sobre el futur de la C-31 format per l'AMB, la Generalitat de Catalunya, Badalona i Sant Adrià de Besòs per tal d'incorporar les conclusions en el pdI 2031-2040.	Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura.
5) Incorporació d'un carril bici als laterals de la C-31 que facilitaria la connexió directe entre Montgat i Sant Adrià de Besòs.	Durant els treballs de concreció final de la xarxa proposada s'analitzarà aquesta connexió per part de l'ATM i TES.
6) Creació d'aparcaments a les estacions de Rodalies de Badalona, i de metro de Pompeu Fabra i Gorg.	El pdI no preveu la construcció de P&R en àmbits urbans tan centrals en zones que ja tenen bon servei de transport públic.
7) Incloure el projecte d'accessibilitat a l'estació de Rodalies de Badalona pel costat mar.	Aquesta petició serà traslladada a l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies de Catalunya i al MITMA.

8) Millora de la connexió del Barcelonès Nord amb el Vallès Oriental.

El pdI 2021-2030 no preveu cap infraestructura directe entre aquests dos àmbits, ni ha estat discutida en el procés de participació. En el PTMB, aquesta actuació no està prevista.

9) Millora de la mobilitat a l'accés de l'Hospital Germans Trias i Pujol (Can Ruti).

L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).

#### 4. Grup Municipal ERC Ajuntament de Viladecans

1) Transformació del baixador ferroviari de Viladecans en una estació que inclogui el desdoblament de vies, sense interferir la circulació de trens de llarga distància o mercaderies, amb la finalitat d'augmentar la freqüència de pas.

Aquesta petició serà traslladada al MITMA per a la seva consideració.

## 5. Grup Municipal ERC Ajuntament de Sant Adrià del Besòs

- |  |   |
|--|---|
| <p>1) El pdl continua obviant el dèficit històric d'inversions a la regió metropolitana del Barcelonès Nord. Les inversions es localitzen a Badalona.</p>  | <p>En els darrers anys, s'ha realitzat una forta inversió en aquest àmbit; en concret, s'ha construït l'L10 Nord, el perllongament de la línia L2 i el Trambesòs, i en el present pdl s'inclou el perllongament de la línia L1 de Metro i el perllongament de la línia T4 del Trambesòs.</p>  |
| <p>2) Perllongament de la línia T4 entre Sant Adrià i Estació de Rodalies de Badalona, incorporant una nova estació al projecte, i el posterior perllongament fins a Montgat.</p>  | <p>Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.</p> |
| <p>3) Es proposa que el pdl incorpori una comissió d'estudi sobre el futur de la C-31 format per l'AMB, Generalitat de Catalunya, Badalona i Sant Adrià i que les conclusions que se'n derivin s'incorporin en el pdl 2031-2040.</p> | <p>Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura.</p>  |
| <p>4) Es proposa la incorporació d'un carril-bici en els laterals de la C-31 que facilitaria la connexió directe amb bicicleta entre Montgat i Sant Adrià de Besòs.</p>  | <p>Durant els treballs de concreció final de la xarxa proposada s'analitzarà aquesta connexió per part de l'ATM i TES.</p>  |
| <p>5) Incorporar la construcció d'aparcaments propers a les estacions de Rodalies de Badalona i de metro de Pompeu Fabra i Gorg.</p>   | <p>L'abast del PDU dels P&amp;R no incorpora de forma directa la construcció d'aparcaments dins del continu urbà de Barcelona.</p>  |
| <p>6) Millora de la línia de bus B-21 en el seu pas pel Besòs i augment de la freqüència de pas.</p>   | <p>La remodelació i increment de la freqüència del servei no és de l'abast competencial del pdl, si bé serà estudiada conjuntament pel Departament de TES i l'ATM dins del marc del Pla de Serveis.</p>   |
| <p>7) Necessitat de la variant de l'actual línia Barcelona-Mataró que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera que suposa el ferrocarril respecte l'accés al mar.</p>   | <p>L'estudi d'aquesta proposta està prevista per més enllà del 2030.</p>  |

## 7. Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat

- |  |  |
|--|--|
| <p>1) AX05 L1 Hospital de Bellvitge - El Prat Estació: la construcció de la cua de maniobres ha de ser una aposta ferma. Es proposa la eliminació de les instal·lacions a l'Hospital de Bellvitge.</p> | <p>L'estudi funcional redactat ja contempla la cua de maniobres. L'eliminació de les instal·lacions a l'Hospital de Bellvitge serà analitzat durant la redacció de l'estudi informatiu, i es tindran en compte les opinions de l'ajuntament de l'Hospitalet. En el ACB ja es tenen en compte els futurs desenvolupaments urbanístics a partir de les matrius de mobilitat.</p>   |
| <p>2) AX05 L1 Hospital de Bellvitge - El Prat Estació: aquesta actuació ha de guanyar prioritat en la programació del pdl.</p>   | <p>Les actuacions incloses en la fase A només són les que estan en construcció o tenen una elevada rendibilitat social i ambiental segons la metodologia SAIT i Cicle de Vida. Presenta una TIR del 2,2%, per sota de l'índex de capitalització, i per tant no és una actuació prioritària. Per tant, caldrà reformular el projecte, sigui revisant la proposta constructiva o analitzant noves alternatives. També caldrà analitzar la repercussió ambiental de la proposta, en temes tals com els aqüífers, zones protegides i terrenys agrícoles.</p> |
| <p>3) AX05 L1 Hospital de Bellvitge - El Prat Estació: es proposa revisar el concepte d'increment de cobertura territorial.</p>  | <p>La metodologia proposada en l'estudi d'escenaris (capítol 10 de la Memòria Tècnica) valora l'increment de cobertura; el fet de ser una estació d'intercanvi no provoca una variació d'aquesta magnitud, però en canvi, obté una elevada demanda provinents dels transbordaments. La demanda estimada també inclou la previsió dels nous desenvolupaments en aquest àmbit.</p>   |
| <p>4) L2 Sant Antoni - Parc Logístic: falta fer constar que aquesta actuació també afecta al municipi de l'Hospitalet de Llobregat degut a l'estació Pedrosa / Fira</p>                                | <p>S'accepta incloure a l'Hospitalet de Llobregat com a municipi afectat i implicat, tal com figurarà en la fitxa AX06.</p>  |
| <p>5) XE02 Nou Accés a l'Aeroport Barcelona El Prat: cal fer esment a l'intercanvi de l'L1 de Metro</p>  | <p>S'inclourà la referència explícita a l'intercanvi amb la línia L1.</p>  |
| <p>6) XE03 Nou traçat a l'Hospitalet de Llobregat: es proposa remodelar el text de la fitxa segons text proposat.</p>  | <p>S'accepta revisar la proposta de nova redacció de text de la fitxa XE03 i del plànol de la pàgina 51. L'import econòmic també es revisarà amb l'Oficina del Pla de Rodalies.</p>  |

7) XT02 bis Nova línia T2 i/o T3 Sant Joan Despí-Cornellà-L'Hospitalet: es proposa una nova línia de tramvia que uneixi Sant Joan Despí (Moisés Broggi), amb Cornellà i l'Hospitalet de Llobregat amb final a la Ciutat de la Justícia

La rendibilitat d'aquesta actuació des de Cornellà Centre fins a l'Hospital de Bellvitge ha estat estudiada per l'ATM i presenta una rendibilitat del -0,3%, per la qual cosa no s'aconsella en el curt termini però es tindrà en compte de cara al proper pdl 2031-2040. El tram Hospital de Bellvitge-Ciutat de la Justícia se solaparia, en bona part, amb el Metro Llobregat-Anoia. En qualsevol cas es tindrà en compte l'evolució dels paràmetres urbanístic. Aquesta proposta no està inclosa en l'Avanç del PDU de l'AMB.

8) Es demana desglossar la informació relativa a la fitxa TPC08 Altres carrils busos, concretament la relativa a la Gran Via (C-31). També es demana el canvi de denominació de les actuacions realitzades al conjunt de la C-31.

La inversió aproximada prevista en la Gran Via es pot situar en 0,8 M€; de totes formes, serà en el desenvolupament dels projectes que es determinarà el cost total de la inversió. Per altra banda, s'accepta el canvi de denominació de les actuacions relatives a la C-31 pel seu pas per l'Hospitalet de Llobregat.

9) Es demana que es desglossin les característiques de les intervencions i la xifra d'inversió específica. També es demana el canvi de denominació de "Can Boixeres" pel topònim correcte "Can Buxeres". A mitjà-llarg termini es demana que s'abordi el futur d'aquesta instal·lació i els seus entorns immediats segons ja va ser analitzada l'any 2010 amb els agents implicats.

L'ATM demanarà a TMB un major desglossament de la inversió a realitzar a les bases de manteniment, concretament la de Can Buxeres. També traslladarà el canvi de denominació de "Can Buxeres" a la Comissió de Nomenclatura. Per una altra banda, es considera que no és funció del pdl la reconsideració a llarg termini la reordenació del recinte, sinó que la reubicació de les cotxeres i tallers de Can Buxeres (L5) es farà durant la redacció del projecte. En qualsevol cas la petició serà traslladada al Departament de TES i a TMB, i el pdl s'adaptarà a la previsió de la planificació urbanística.

10) MM05 FGC Actuacions en infraestructura i estacions: reconfiguració de l'estació de l'Hospitalet. Es demana una major concreció de la inversió associada a aquesta actuació

La inversió a realitzar se situa pels 3,5 M€, quantitat que s'acabarà de definir quan es faci el projecte.

11) Llocs de treball localitzats: es detecta un decalatge entre la informació especificada en la Memòria de l'ATM i la que apareix en l'Avanç del Pla Director Urbanístic Metropolità.

S'accepta incorporar la informació especificada en l'Avanç del PDU Metropolità.

12) Suggestiments sobre l'Estudi Ambiental Estratègic. Es demana afinar més els càlculs en la determinació de l'impacte o afectació de les actuacions. També demana que es reconsideri l'aplicació dels criteris de l'apartat 4. Matriu biofísica (dins de l'anàlisi del cicle de vida) per ser una infraestructura soterrada. En relació amb l'actuació AX06 L2 Sant Antoni-Parc Logístic, es demana que la qualificació de l'apartat 4.2 del ACV (Afectació sobre altres espais de rellevància ambiental) sigui reconsiderada. També es demana la revisió de l'actuació IN02 Intercanviador d'Ernest Lluch.

Tots aquests suggeriments seran transmesos a l'equip redactor de l'EAE per a la seva revisió i correcció, si s'escau. Concretament es revisarà si la infraestructura anava o no en túnel.

## 11. Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

1) Proposa variar el traçat amb estacions a l'entorn de Plaça Catalunya i a Plaça Generalitat, i compatible amb una estació al Barri del Centre.

La ubicació de les estacions seran discutides dins de la Comissió de Seguiment en la redacció de l'estudi d'alternatives que es realitzarà en el futur.

2) Aquest traçat hauria de ser compatible amb el perllongament de l'L8 en direcció a Castelldefels per al període 2031-2040.

Aquesta possibilitat serà analitzada d'acord amb la proposta XE10 Nova línia Castelldefels-Cornellà de Llobregat-Zona Universitària.

### 13. Montornès del Vallès

1) Millora del transport públic al marge esquerre del riu Mogent: es proposa la creació d'un eix BRCat pel marge esquerre del riu Mogent, i creació d'un servei expres.cat amb una freqüència de 60 minuts.

El Departament de TES està realitzant actualment diferents estudis d'alternatives de la xarxa BRCat. Aquesta petició serà traslladada al Departament per al seu anàlisi, així com del nou servei Bus Exprés.

2) Construcció d'una nova estació i P&R a la línia R2-R8 a Montornès Nord.

Aquesta actuació (estació i P&R) ja va ser analitzada pel propi Departament de Territori i Sostenibilitat, però serà revisada. El pdI ja preveu l'ampliació del P&R de Mollet-Sant Fost a la línia R2.

3) Incorporació de l'itinerari Montmeló-Montornès a les actuacions prioritàries de millora de la xarxa interurbana de vies ciclistes.

Aquesta proposta està continguda en el pdM, i serà traspassada al Departament de TES.

4) Construcció d'un aparcament segur de bicicletes a l'estació de Montmeló.

Aquesta petició serà tinguda en compte dins del projecte que lidera el Departament de TES.



## 15. Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda

1) El desdoblament de l'R3 (XE04) no és una alternativa viable en aquest tram.

Aquesta proposta serà analitzada conjuntament amb l'actuació XE05, dins dels estudis que està portant a terme el MITMA, i on s'analitzaran els avantatges i inconvenients de les diferents propostes.

2) El desdoblament en by-pass de l'R3 a l'R8 (XE05) no distorsiona la capacitat de servei de l'R3, i no suposa un increment de temps ja que la velocitat comercial és major.

Aquesta proposta serà analitzada conjuntament amb l'actuació XE04, dins dels estudis que està portant a terme el MITMA, i on s'analitzaran els avantatges i inconvenients de les diferents propostes.

3) TPC05. Es podria preveure un node de BRCat a Santa Perpètua de Mogoda

Es traslladarà aquesta proposta al Departament de Territori i Sostenibilitat que està realitzant els estudis d'alternatives dels BRcats (corredor B6A).

4) Increment de la freqüència de la línia R8

La proposta de millora serà estudiada conjuntament pel Departament de TES i l'ATM dins del Pla de serveis ferroviaris.

5) Fer accessible l'estació de Santa Perpètua - La Florida

Aquesta petició serà trasllada al gestor d'infraestructures ADIF, si bé ja s'estan adaptant de forma progressiva totes les estacions de la xarxa a PMRs.

6) Al potenciar l'Estació de La Llagosta com a estació de mercaderies, cal garantir l'accés en ample internacional per potenciar el trànsit vers Europa, així com un accés viari que no col·lapsi la C-17 i C-59.

La proposta d'un nou accés viari serà remès al Departament de TES.

## 16. Ajuntament de Barcelona

1) Abast territorial. Es troba a faltar la inclusió del tram final de l'R3 fins a Puigcerdà. La diagnosi no es concreta en actuacions en àmbits fora de l'RMB.

En termes de mobilitat, s'ha considerat el conjunt de la línia R3, concretament en els models de simulació de les xarxa de transport públic col·lectiu. Per la seva banda, la millora del transport públic en àmbits de baixa densitat no necessàriament passen per noves infraestructures sinó en millores del servei ferroviari i d'autobús, dins del conjunt de l'àmbit SIMMB.

2) Es creu però necessari analitzar amb més detall la xarxa viària per si s'han de fer millores per agilitzar el bus o millores per potenciar l'ús de la bicicleta.

L'anàlisi s'ha fet amb el conjunt dels operadors de bus que trepitgen el territori pdM (àmbit SIMMB) i dels treballs de creació d'una xarxa BRCAT i de les propostes de programació de la mateixa.

3) En els àmbits dels PDUS establerts pel planejament territorial vigent (AMB i altres) s'hauria de vincular tant la concreció física de les actuacions, ubicació de les infraestructures i geometries dels traçats, com la programació de les intervencions als documents de planejament que s'hauran d'anar adoptant amb les aprovacions definitives dels corresponents PDUS.

S'està d'acord amb la proposta, en aquest sentit el pdl prioritza el que preveu el planejament vigent i quan aquest es modifica el pdl s'hi ha d'adequar, de manera que des de l'ATM es treballa per tal de garantir aquesta adaptació. A mesura que s'ha aproven aquests plans, el pdl i, posteriorment, els corresponents estudis informatius s'hi han d'adaptar.

4) Està en redacció un nou Pla de Rodalies per part d'Adif i el MITMA que està pendent d'aprovació inicial. Aquesta revisió de l'anterior "Plan de infraestructuras ferroviarias de Cercanías de Barcelona 2008-2015" comportarà noves propostes i actuacions i segurament una planificació diferent de l'anterior, que caldria incorporar a aquest nou PDI.

S'han tingut diverses reunions amb els responsables del pla de rodalies i amb el Ministeri per tal d'incorporar les noves propostes. En aquest sentit s'ha rebut informe positiu per part del MITMA pel que fa a la proposta que s'ha presentat.

5) Donades les grans incerteses que es plantegen, es fa la proposta que aquest PDI tingui una revisió a 2-3 anys vista (sense esperar a la seva revisió quinquennal prevista), quan la "nova normalitat", les noves tendències de la mobilitat sostenible i el teletreball, a més les possibles noves inversions de fons Europeus, situïn adequadament un nou punt de partida.

S'està d'acord en que es pugui fer una revisió del pdl a mesura que es vagin concretant algunes dels aspectes que s'indiquen quan així ho decideixin els òrgans de govern de l'ATM.

6) Hi ha un conjunt de propostes que apareixen juntament amb la resta i amb una prioritització secundària (fase B), però potser haurien d'estar recollides en un altre grup diferent ja que la seva execució no té un horitzó temporal concret sinó que serà en funció dels desenvolupaments associats, alguns dels quals és possible que no s'acabin materialitzant.

Aquest és justament el motiu pel qual s'ha creat una fase B, on es recomana que es tornin a avaluar després de revisar la proposta constructiva o analitzant noves alternatives.

7) Seria adequat afegir un plànol conjunt de les actuacions on es distingissin cada una d'elles segons siguin de la fase A o B.

S'accepta la proposta de realitzar un plànol relatiu a cada fase.

8) Faria falta afegir als estudis realitzats un tractament per àmbits territorials.

S'han utilitzat el corredors del Pla Territorial Metropolità de Barcelona i els del pdM; tot i així, la xarxa s'ha d'entendre de forma integral, com una sola i complerta, sigui quin sigui l'operador. Per aquest motiu hi ha els mapes de cobertura de la xarxa i es planteja el programa d'intercanviadors que dona cohesió a les diferents xarxes.

9) En l'anàlisi exposat, caldria revisar els imports de la inversió i les demandes estimades.

Els imports de les inversions han estat consultats al Departament de TES, mentre que en el cas de la demanda cal tenir present que està condicionada per l'execució de totes les operacions urbanístiques que indica el planejament. Aquest endarreriment respecte la informació de partida és un element clau, i està sent molt important en infraestructures tals com l'L9-L10 i la seva connexió en el tram central.

10) Seria convenient incorporar l'avaluació de la reestructuració del servei de bus amb l'entrada en funcionament del tramvia a la Diagonal de manera més global.

A l'estudi informatiu d'aquest projecte ja es va fer així, i el resultat ho recull d'acord amb les hipòtesis que es van fer conjuntament amb l'ajuntament.

11) A l'actuació AX01 (perllongament de l'L1 a Estació de Badalona) no s'esmenta l'execució de les cotxeres de Montigalà a la primera fase.

S'accepta incloure'l en el text de la fitxa AX01

12) L'Estació Pratenc no té previst l'inici d'obres.

En la fitxa AX03 ja s'indica que la posada en servei es preveu per l'any 2028 segons informació facilitada pel Departament de TES.

13) L'actuació AX06 (L2 Sant Antoni-Parc Logístic) es podria avançar per tal de donar servei al barri de La Marina.

L'ATM està d'acord amb aquesta apreciació, i així queda recollit en el text.

14) A l'actuació AX07 (L3 a Sant Feliu), el recorregut proposat té moltes estacions i amb un traçat sinuós que implica un cost molt alt.

L'ATM està d'acord amb aquesta apreciació, per aquest motiu ja s'indica en el text que s'hauria de reformular amb alternatives que facin millora la seva rendibilitat socioambiental.

15) Actuació AX09 (L8 a Gràcia). La conversió d'aquest en Metro es penalitza els viatgers de llarg recorregut, incrementant-se el temps de viatge en l'àmbit urbà.

El traçat definit entre Plaça Espanya i Gràcia respon a la millor solució de l'estudi d'alternatives i de l'estudi informatiu de manera que el projecte constructiu ja s'està redactant. Aquest traçat intenta minimitzar el nombre d'estacions, en aquest sentit, no es va incloure una estació prevista al C/ Urgell-València. L'estació d'Hospital Clínic, a més de ser d'alta densitat de mobilitat, té intercanvi amb L'L5, i l'estació de Francesc Macià, amb el Trambaix, la qual cosa les justifica.

16) Es proposa una nova alternativa a l'actuació AX11, Nou Túnel del Vallès, que incrementi la cobertura territorial (alternativa Horta)

Aquesta nova infraestructura està sent objecte d'un estudi d'alternatives que manté la coherència amb el PTMB i alhora vol solucionar el problema de sobreocupació dels trens pel túnel actual, i dels seus resultats es derivarà quina és la solució idònia de les incloses en el pdI.

17) La variant de Sant Boi de Llobregat (AX12), milloraria la cobertura ferroviària a canvi de perjudicar la resta de passatgers

S'està d'acord en que aquests aspectes han de ser valorats en l'estudi d'alternatives de l'AX12 que es realitzarà properament.

18) L'actuació XT05 (UAB-Montcada) es podria plantejar en primera fase com una plataforma de bus. També caldria buscar altres alternatives de traçat.

S'està d'acord en plantejar una primera fase com a plataforma de bus. L'ATM ha realitzat estudis en aquest sentit que permetrien treballar amb una alternativa BUS tipus BRCAT i, en un futur, sobre la mateixa plataforma, fer el tramvia. S'incorporarà aquest suggeriment en el redactat de la fitxa.

19) Les actuacions XE s'han d'analitzar des d'una visió global de xarxa i no com a actuacions aïllades.

L'ATM ha redactat les propostes de la XE d'acord amb el que preveu el planejament vigent, tenint en compte l'avanç dels treballs que està realitzant el MITMA, que és l'organisme que ha d'executar les actuacions. Pel que fa als estudis de mobilitat contenen el conjunt de tots els operadors ferroviaris i d'autobús.

20) L'actuació XE03 (nou traçat per l'Hospitalet) és una actuació molt complexa; caldria buscar solucions menys ambicioses i renunciar a algunes connexions i estacions.

La construcció de les noves estacions en aquest punt permetria potenciar la Torrassa com un potent intercanviador entre el servei de Rodalies i la xarxa de Metro (L1 i L9). A nivell funcional, La Torrassa es configura com la ròtula sud de la xarxa ferroviària, juntament amb la de Montcada, i permetria un increment de flexibilitat en l'explotació. Tots aquests aspectes seran analitzats en el projecte bàsic que ha de redactar el MITMA, que en qualsevol cas intentarà reduir les afectacions de l'obra al màxim.

21) El cost del túnel de Montcada és baix (87,6 M€).

L'import ha estat revisat en 110,0 M€.

22) L'opció de desviar el servei de l'R3 a l'R2 no provoca cap guany ferroviari i deixa sense servei les estacions de Santa Perpètua i Montcada-Ripollet. La connexió entre l'R3 i l'R8 no sembla tampoc l'opció més adequada.

El pdI no pretén desmantellar la línia R3 en el tram La Llagosta-Montcada-Barcelona. Aquesta variant permetria incrementar la flexibilitat del servei amb un increment d'expedicions per l'R2 (Estació La Sagrera). En aquest mateix sentit, la variant de l'R3 i R8 seguint la riera de Polinyà també caldrà analitzar-la degudament degut als inconvenients que presenta. Els estudis que estan portant a terme el MITMA i DTES haurien de posar de manifest els avantatges i inconvenients d'aquestes alternatives. Es millorarà el redactat de la proposta per a que quedi reflectit la necessitat de treballar més a fons la solució del final del desdoblament de la R3.

23) A l'actuació XE08 no queda clar què es faria a l'estació existent de Castelldefels.

Aquesta estació es planteja com a terminal de línia, que permetria realitzar serveis parcials de serveis R2.

24) El traçat de l'actuació XE10 acaba a Zona Universitària, sense parlar de la seva continuïtat al llarg de la Diagonal. Aquest tercer túnel ve donat per un tema de capacitat global del sistema i no tant com una simple oportunitat de continuar la línia proposada en el delta.

El pdI té com a any horitzó el 2030, però s'està d'acord en que la línia ha de continuar cap a l'interior de Barcelona, també per un tema de capacitat global del sistema i no només d'oportunitat. S'incorporarà en la fitxa aquest aclariment.

25) Abans de la construcció de l'Orbital cal potenciar els busos exprés que ja existeixen. La seva saturació o no és la que donarà peu a la realització d'aquesta proposta.

L'ATM està d'acord amb aquesta afirmació, és per això que aquest pdI només inclou el by-pass de Barberà del Vallès en la fase B del pdI i recomana analitzar amb més detall la resta de trams.

26) Es troba a faltar una actuació senzilla per augmentar la capacitat de l'R1 al Maresme com seria que alguns dels serveis finalitzessin a l'estació de França.

Aquesta proposta no li correspon al pdI com a pla d'infraestructures, sinó al Pla de Serveis. En principi aquesta proposta no es considera adient pel cisallament que pot provocar amb el propi servei de l'R1; en qualsevol cas s'estudiarà la seva viabilitat.

27) A l'actuació TPC01 (C-31 Nord) no es considera necessari tornar a guanyar un carril de cotxes.

Aquest suggeriment serà traslladat al Departament de Territori i Sostenibilitat per tal que apliqui les mesures correctores i reconsideri la fase II. S'afegirà en el redactat de la fitxa.

28) L'actuació de l'estació de Sants (TPC02) s'ha de substituir per altres propostes existents.

En realitat, a la fitxa TPC11 ja es recull aquesta reflexió. Es crearà una comissió tècnica per analitzar aquesta problemàtica, i la fitxa TPC02 serà eliminada.

29) Cal potenciar altres eixos associats al BRCat (TPC05).

Un cop feta una proposta d'eixos BRCAT per Catalunya per part de DTES, es van analitzar aquelles actuacions que en l'àmbit del SIMMB tenien una bona rendibilitat socioambiental segons la metodologia SAIT i el Cicle de Vida. La concentració de BRCats en la comarca del Vallès es deu a aquest fet.

30) No s'entén la separació dels carrils busos de la resta (TPC08). S'hauria de millorar la correspondència bus-bus, i creació de Hubs.

S'ha preferit aplicar el criteri de separar els carrils busos del BRCat, donat que representen una tipologia d'actuacions molt diferents, tot i així, l'anàlisi dels serveis del pdM els tracta d'una manera integrada. Per una altra banda, es milloraran els punts d'intercanvi bus-bus i es crearà el Hub de l'UAB i se'n estudiaran d'altres.

31) L'actuació TPC10 (Xarxa per a bicicletes), només es contempla l'entorn metropolità (RMB). Caldria ampliar les propostes a tot l'àmbit d'actuació del pdl.

L'objectiu de la xarxa de bicicletes en el pdl és donar servei a la xarxa de transport públic i només contempla pressupostàriament les actuacions dels aparcaments segurs i dels itineraris d'aproximació. La xarxa de bicicletes està definida i pressupostada en el pdM. S'aclarirà aquest objecte en la fitxa i la memòria del pla i es modificarà la fitxa perquè no doni lloc a confusions.

32) En l'àmbit metropolità no s'ha tingut en compte la xarxa Bicivía (AMB).

El pdl impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària.

33) A l'actuació TPC11 (Terminals de bus) es proposa incloure l'estació de Maria Cristina.

S'inclourà que s'analitzi aquesta alternativa en els estudis que s'estan duent a terme sobre les terminals en aquest sector.

34) L'intercanviador Barberà té una dificultat constructiva destacable; cal estudiar si els beneficis compensen aquesta complexitat.

Aquesta actuació caldria reformular-la en cas que els costos superessin els beneficis socioambientals, tal com ja s'indica a la fitxa IN04.

35) A les fitxes IN06 i IN07 no s'especifica el criteri de selecció de les estacions.

En la documentació tècnica associada al Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç (P&R) s'indiquen els criteris adoptats per a la selecció i prioritització de les estacions, concretament a criteris urbanístics i de mobilitat.

- |  |  |
|--|--|
| 36) Cal analitzar la idoneïtat de l'actuació IN08 (Can Amat).  | La rendibilitat segons el SAIT i especialment per criteris de Cicle de Vida justifiquen aquesta actuació.  |
| 37) Realitzar la diagnosi ambiental segons àmbits funcionals ja que la majoria d'actuacions del pdl es concentren a la regió metropolitana de Barcelona, l'àrea metropolitana de Barcelona i la ciutat de Barcelona.   | Es descarta modificar l'escala de treball de la diagnosi ambiental i es manté la pròpia del pdl tal com va resultar de les consultes efectuades per l'òrgan ambiental, si bé, en la valoració dels impactes associats a les actuacions del pdl, sí s'ampliarà l'escala per tal de poder-ne donar una visió més acurada.  |
| 38) Explicar adequadament les metodologies d'anàlisi emprades així com l'origen, la font i l'any de les dades.   | S'explicarà de forma més extensa les metodologies d'anàlisis i les referències de les dades.   |
| 39) Completar la diagnosi ambiental, sobretot en els aspectes de la matriu territorial ja que l'impacte de les infraestructures es consideren molt rellevant. En aquest sentit, cal generar un capítol de l'impacte de les infraestructures sobre el paisatge.   | En l'EAE s'ampliarà la diagnosi ambiental, sobretot pel que fa a la matriu territorial, adoptant una escala de detall que sigui coherent amb la naturalesa, l'abast i la capacitat d'incidència del pdl com a instrument de planificació sectorial.  |
| 40) Ampliar i revisar els efectes ambientals de la mobilitat en relació a la qualitat de l'aire i l'associada a la població exposada a nivells de soroll elevats. En el primer cas, cal una valoració de l'impacte de les restriccions al trànsit en la zona de baixes emissions (ZBE) i un càlcul de demanda energètica si la mobilitat tendeix a l'electrificació del vehicle. També cal una anàlisi més detallada per tal d'analitzar si la xarxa energètica actual permet aquesta electrificació del parc mòbil. En el segon cas, analitzar la població exposada de dia i de nit amb totes les infraestructures. També cal valorar l'impacte de les infraestructures sobre la contaminació lumínica. | En l'EAE s'ampliarà la diagnosi ambiental referida a la qualitat de l'aire, qualitat acústica i qualitat lumínica, tenint en compte les suggerències de l'al·legació i les recomanacions rebudes de l'òrgan ambiental a aquest respecte.   |
| 41) Modificar els objectius ambientals i la seva jerarquització, sobretot els relacionats amb la matriu territorial, i introduir un nou objectiu per cercar mecanismes de finançament per mitigar les externalitats ambientals de la mobilitat.  | La proposta d'objectius ambientals és continuista amb el pdl anterior per tal de facilitar-ne i agilitzar-ne el seguiment ambiental. A més a més, es tracta d'una proposta i jerarquització validada per l'òrgan ambiental competent en termes d'avaluació ambiental de plans i programes. D'altra banda, les externalitats ambientals de les infraestructures com passos de fauna o pantalles acústiques, han d'estar contemplats en les propis projectes de nova implantació i en els plans d'acció en matèria de contaminació acústica. |

42) Explicar adequadament perquè certes actuacions formen part dels escenaris plantejats i d'altres no, mostrar els resultats de la valoració ambiental de cada escenari i justificar que l'escenari proposta és el més adequat respecte els altres.

La prioritjació de les actuacions s'han classificat en dues fases, tal com s'explica en el capítol 16 de la Memòria tècnica. Les infraestructures de la fase A tenen les obres ja iniciades o be tenen una alta rendibilitat socioeconòmica i ambiental, i per tant estan programades. De tota manera es millorarà l'explicació en el document ambiental.

43) Valorar els impactes provocats pel transport de MMPP (no només sobre la població sinó també sobre altres infraestructures) així com els efectes del canvi climàtic.

Atenent a les dades disponibles, en l'EAE es farà una valoració del potencial impacte en termes de riscos associats al transport ferroviari de mercaderies perilloses. En relació als efectes del canvi climàtic, cal tenir en compte que en el marc de la redacció del pdl, l'ATM ha encarregat un estudi sobre la vulnerabilitat del sistema de mobilitat als efectes del canvi climàtic que dona resposta a aquesta petició.

44) Preveure diferents escenaris de la mobilitat futura del transport públic, principalment a causa del teletreball ja que poden fer canviar de manera important els càlculs de reduccions de GEH i contaminants però sobretot poden invalidar totes les previsions del pdl.

En l'estadi actual de la tramitació del pdl, s'ha descartat procedir a recalculer nous escenaris de mobilitat. El pdl pretén captar el màxim de viatges realitzats en vehicle privat i aquests ni tan sols amb la pandèmia han tingut una reculada significativa. El transport públic ha de ser la columna vertebral de la mobilitat que no pugui ser efectuada en modes actius i cal millorar i ampliar les infraestructures per assolir-ho. Evidentment, el pdl és sensible amb les possibles derivades de la conjuntura sanitària actual i a canvis significatius que es poden donar de localitzacions de persones i empreses que caldrà anar fent un seguiment per anar avaluant el seu impacte. De tota manera, les matrius de mobilitat han tingut en compte l'efecte del probable increment del teletreball, tal com s'apunta en els primers capítols de la Memòria Tècnica.



45) Estimar quines actuacions poden tenir més incidència en els nivells de contaminants i sonors (també s'hauria de valorar els impactes de les infraestructures sobre la contaminació lumínica) i en la salut de les persones ja que empitjorarà en alguns punts però es desconeix en quins i el perquè.

46) Preveure la valoració d'impactes associats en minimitzar les externalitats de les infraestructures. En aquest sentit, cal valorar altres factors com la ubicació dels Park & Ride, la reserva d'espais per microplataformes de DUM o la planificació de grans aparcaments de bicicletes en hubs de mobilitat, entre altres.

47) Incloure mesures correctores referents als efectes ambientals de les infraestructures ja que només n'hi ha referents al soroll.

L'efecte de les actuacions previstes pel pdI resulta, en conjunt, en una millora de la oferta i els serveis de transport públic amb la finalitat de mantenir i captar demanda en aquest mode de transport. No obstant això, no és viable caracteritzar d'una manera territorialitzada la demanda captada (o més concretament els vehicles privats motoritzats que s'eviten en circulació) i, per tant, no es pot valorar amb precisió l'efecte territorial en llocs molt concrets en termes de qualitat de l'aire i acústica. Aquest nivell de detall s'ha de realitzar en els estudis informatius que incorporin els estudis de mobilitat i ambientals a l'escala adequada. No obstant això, s'indicarà les actuacions que potencialment poden tenir més incidència en la reducció d'emissions pròpiament i s'indicarà la necessitat de què els estudis informatius afinin més aquests treballs, que, com ja s'ha dit, ja es duen a terme.

Els aparcaments P&R inclosos al pdI es contemplen en el corresponent Pla Director Urbanístic, sotmès al tràmit d'avaluació ambiental estratègica simplificada, fet pel qual es descarta preveure'n una valoració d'impactes específica en el pdI. En relació amb les microplataformes de DUM i els grans aparcaments de bicicletes en hubs de mobilitat, es considera que el seu impacte serà reduït i localitzat en punts del territori que ja tenen un elevat grau d'antropització i, en conseqüència, amb reduïda sensibilitat ambiental a no ser que s'estigui pensant en actuacions molt grans que hauran de respondre a l'avaluació ambiental que els hi sigui determinada per l'òrgan ambiental.

En l'EAE, s'incorporaran mesures ambientals en aquest sentit.

## 19. Ajuntament de Mataró

1) Desenvolupament de la línia de tren interior del Maresme, tram entre Mataró i Barcelona.

L'increment de capacitat de la línia R1 entre Mataró i Barcelona en el curt-mig termini està condicionada a l'establiment de les dobles composicions dels trens. Aquest fet està relacionat amb la longitud d'andana de l'estació d'Arc de Triomf, actualment en procés de licitació. La construcció d'una nova línia s'hauria de plantejar en un horitzó més enllà del 2030.

2) Connexió ferroviària directa entre Mataró i l'Aeroport.

Els serveis de connexió ferroviària amb l'Aeroport esta sent estudiats en un estudi d'alternatives que està realitzant el Departament de TES. Es considera que la xarxa de rodalies funciona amb unes dinàmiques pròpies que no coincideixen amb les del nou servei, amb una necessitat d'oferta i d'horaris específics.

3) Connexió del tren entre Mataró i Granollers.

La rendibilitat de l'Orbital ferroviària en termes socioambientals es baixa; és per tant necessari reformular aquest projecte per tal de millorar els valors tant de demanda com d'impacte ambiental. En el curt-mig termini, la millora de la connexió entre Mataró i Granollers passa per la potenciació del servei Bus exprés, que ja ofereix temps de viatges competitiu.

4) Construcció d'un P&R a Mataró. L'actual aparcament està afectat pel desenvolupament urbanístic del sector IVECO-Pegaso.

Actualment, l'ATM i el Departament de TES està redactant el Pla Director Urbanístic dels aparcament d'enllaç, on s'analitzen tots els condicionants urbanístics existents.

## 22. Ajuntament de Viladecans

1) El document sotmès a informació pública requereix d'una actualització dels objectius ambientals abans de la seva aprovació definitiva.

La proposta d'objectius ambientals és continuista amb el pdl anterior per tal de facilitar-ne i agilitzar-ne el seguiment ambiental. A més a més, es tracta d'una proposta i jerarquització validada per l'òrgan ambiental competent en termes d'avaluació ambiental de plans i programes. Es descarta, per tant, modificar aquests objectius ambientals. En qualsevol cas, cal destacar que responen als compromisos adquirits a nivell comunitari i català pel que fa a les principals externalitats de la mobilitat (canvi climàtic i qualitat de l'aire).

2) Contaminació atmosfèrica: no queden clars quins son els objectius de millora fixats.

En l'apartat 4.2 de l'Estudi Ambiental Estratègic es detallen els objectius quantitius de reducció d'emissions que assumeix el pdl.

3) Contaminació acústica: cal intensificar al màxim la substitució de les flotes actuals dels vehicles de transport públic per les de motorització parcialment o total elèctriques.

El pdl ja contempla un ambiciós pla d'electrificació de la flota d'autobusos, amb l'objectiu de reduir les emissions contaminants, reducció de l'efecte de canvi climàtic i del soroll, tal com es recull a la fitxa TPC06 dins de l'apartat de beneficis socials de la proposta.

4) Xarxa d'Adif: l'actual baixador requereix d'un transport d'alta capacitat de millors prestacions.

Aquesta petició serà analitzada en l'elaboració del Pla de Serveis.

5) Xarxa d'Adif: és poc ambiciós que la nova línia Castelldefels - Cornellà - Zona Universitària tingui l'objectiu fixat en disposar del Projecte Constructiu a l'any 2027. També cal reestudiar les estacions proposades a l'Estudi Informatiu.

La petició serà transmesa al MITMA, administració encarregada de la redacció del projecte. Tot i això, atesa les condicions econòmiques del moment, aquesta actuació es mantindrà en fase B donada l'actual conjuntura.

### 23. Ajuntament de Sabadell

1) Mesures sobre les infraestructures viàries per al transport privat: configuració de la futura Ronda Nord i millores a la B-124, i la transformació de la N-150.

Aquestes peticions seran traslladades al Departament de TES, perquè no son de l'àmbit competencial del pdl.

2) Es considera que caldria arribar a acords amb el Ministerio de Fomento per a una major implicació en la programació de les mesures previstes al pdl.

L'ATM està mantenint reunions amb el MITMA i amb l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies de Catalunya.

3) Actuació AX11 (Túnel de Collserola): cal apostar per l'opció del túnel ferroviari que recull el PTMB. Les dues alternatives plantejades empitjoren l'eix Sabadell-Cerdanyola-Horta-Besòs i la futura connexió amb Terrassa.

Aquesta nova infraestructura està sent objecte d'un estudi d'alternatives que manté la coherència amb el PTMB, i dels seus resultats es derivarà la solució inclosa en el pdl.

4) Connexió amb Castellar del Vallès: caldria incorporar l'estudi de viabilitat del perllongament de la línia d'FGC fins a Castellar al pdl.

El perllongament de la línia actual fins a Castellar del Vallès ja va ser analitzat durant els treballs d'elaboració del pdl 2011-2020, amb una rendibilitat no gaire elevada en termes socials i ambientals, per sota la taxa d'actualització. Es considera que l'alternativa idònia és la implantació d'un BRCat, tal com es mostra en la fitxa TPC05, i de forma complementària actuacions puntuals (fitxa TPC08).

5) Actuació AX05. Túnel de Montcada: es demana prioritzar aquesta actuació per millorar les previsions actuals.

S'està d'acord amb aquest suggeriment però les disponibilitats pressupostàries limiten la seva execució; cal tenir present que en aquest àmbit hi ha altres obres prioritàries, i que cal realitzar abans, tal com s'indica a la fitxa.

6) L'estació de Can Llong (Renfe) ha de ser una actuació prioritària, un cop ja s'ha demostrat la seva viabilitat tècnica.

El Departament de TES ha realitzat un estudi de viabilitat constructiva on es constata una rendibilitat no gaire elevada en termes socioambientals degut especialment a l'afectació al trànsit de pas; per una altra banda, és una actuació viable tècnicament. Es un projecte que necessita reconsiderar la proposta per tal de millorar la seva rendibilitat.

7) Estudi de dues noves estacions a Parc Taulí i a Gràcia.

El servei de Rodalies de Renfe es caracteritza per la seva elevada velocitat comercial, com a conseqüència de la distància entre les estacions. El fet d'afegir un nombre més elevat d'estacions redueix la competitivitat de la línia que s'acaba traduint en un major temps de desplaçament per al conjunt de la xarxa. Les persones usuàries d'aquests àmbits tenen una bona cobertura de transport públic, concretament de bus urbà. En qualsevol cas, aquestes propostes seran analitzades per tal d'estudiar la seva viabilitat.

8) Cal donar prioritat a la implantació de trens semidirectes de la línia R4, prèvia ampliació de vies al tram Sabadell-Cerdanyola i l'execució del túnel de Montcada.

La realització de serveis semidirectes és desitjable per la reducció de temps que suposa, però per una altra banda és de difícil implementació quan es dona una densitat elevada de servei, tal com ho demostra l'experiència en altres punts. A més, el traçat discorre en un territori molt urbanitzat. En qualsevol cas, aquesta petició serà transmesa al Departament de TES i al MITMA.

9) Connexió directe amb l'Aeroport: se sol·licita que s'inclougui com actuació prioritària la implantació d'una nova línia de rodalies amb trens directes entre Sabadell-Terrassa i l'Aeroport del Prat.

Els serveis de connexió ferroviària amb l'Aeroport esta sent estudiats en un estudi d'alternatives que està realitzant el Departament de TES. Es considera que la xarxa de rodalies funciona amb unes dinàmiques pròpies que no coincideixen amb les del nou servei, amb una necessitat d'oferta i d'horaris específics.

10) By-pass del Vallès de la nova línia Orbital ferroviària: es demana prioritzar aquesta actuació.

La rendibilitat de l'Orbital ferroviària en termes socioambientals es baixa; és per tant necessari reformular aquest projecte per tal de millorar els valors tant de demanda com d'impacte ambiental. El by-pass de Barberà és el que presenta major potencial de demanda.

11) Actuació TPC05. BRCat Terrassa-Sabadell-Granollers: es considera que el pas d'aquest BRCat per Sabadell és molt més eficient sense desplaçar-se cap al nord.

Aquesta petició (connexió més directe per dins de Sabadell) està sent analitzada per part dels serveis tècnics de TES per a la seva incorporació.

12) Actuació TPC08. BRCat Sabadell-Castellar: la proposta presentada és insuficient per millorar les mancances de comunicació Sabadell-Castellar. També caldria millorar la carretera B-124 al seu pas per sobre del riu Ripoll i l'avinguda Alcalde Moix.

Les infraestructures incloses en la TPC08 son actuacions prèvies al desenvolupament del respectius BRCats. En qualsevol cas les millores proposades en l'al·legació seran traslladades al Departament de Territori i Sostenibilitat.

13) Actuació IN06 Aparcaments d'intercanvi modal a la xarxa d'FGC: l'intercanviador de Sabadell Nord hauria de ser completat amb altres aparcaments a l'entorn de les noves estacions de Can Llong i el Parc del Nord, i d'altres a Castellar del Vallès.

S'està d'acord amb aquest suggeriment; en aquest sentit, cal recordar que si bé l'estació del Parc del Nord no preveu la construcció d'un aparcament d'enllaç a curt termini, està construïda de forma que en un futur es pugui portar a terme, i així es farà constar en la fitxa IN06.

## 24. Ajuntament de Molins de Rei

1) Se sol·licita que s'inclogui la modificació del traçat del Tramvia a partir de la cruïlla del Parc de la Mariona amb l'av. Barcelona i el carrer del Canal de la Infanta en direcció Quatre Camins.

Aquesta alternativa ja va ser estudiada en l'actualització d'alternatives de traçat que es va fer l'any 2019, i que es va lliurar a l'Ajuntament. El traçat definitiu es definirà en l'Estudi Informatiu.

### 34. Ajuntament de Granollers

1a) Línia orbital ferroviària: es demana prioritzar la construcció del by-pass entre les línies de rodalies R4 i R8. també cal tenir en consideració la connexió entre l'R2 i R8, la connexió a Montmeló (R2 amb R3) i a Santa Perpètua (R3 a R8).

La rendibilitat de l'Orbital ferroviària en termes socioambientals es baixa; és per tant necessari reformular aquest projecte per tal de millorar els valors tant de demanda com d'impacte ambiental. Dins del conjunt de la Línia orbital ferroviària, el by-pass de Barberà és el que presenta major interès perquè permet connectar tres importants ciutats (Granollers, Sabadell i Terrassa) amb una inversió limitada. Dins d'aquest projecte, també està previst analitzar les diferents connexions entre les línies R2, R3, R4 i R8, que s'hauran d'estudiar convenientment.

1b) Se segueix posant l'èmfasi en la connexió entre el Vallès i el Barcelonès, més que no pas en les connexions internes del Vallès.

En el Vallès es portaran a terme la duplicació l'R3, el nus de Montcada, el tramvia Montcada - UAB (XT059, noves estacions i aparcaments d'enllaç etc. Tanmateix, s'ha d'entendre que el problema de qualitat d'aire en l'àmbit central fa que aquestes infraestructures de connexió siguin necessàries, tals com la millora del Metro del Vallès.

2) L'actual oferta de transport públic entre Granollers i Mataró correspon a la línia e13 de la xarxa exprés.cat, que és insuficient.

Aquesta petició serà estudiada pel Departament de TES i a l'ATM perquè valorin la seva millora, dins del marc del Programa de Serveis.

3) Desdoblament de l'R3. XE04. Es considera prioritari avançar i coordinar els projectes de desdoblament de la línia R3 a Osona, en el tram entre Centelles i Vic.

El desdoblament del tram Centelles-Vic està programat per executar, després del tram Parets del Vallès-La Garriga.

4) A mig termini es preveu el trasllat de l'estació de mercaderies de Granollers Centre a la Llagosta, i convertir aquesta estació en un gran node de connexió.

Granollers Centre en una zona d'intercanvi quan es porti a terme el trasllat de l'estació de mercaderies. Tot i que el pdl no contempla la construcció de plataformes de mercaderies, es considera que la proposta ha de ser analitzada i serà traspassada al MITMA.

5) Estació de Montmeló-Circuit de Catalunya (R3). Es proposa que l'estació a Granollers Sud-Circuit de Montmeló connecti fora del nucli urbà R3-R8-R2 amb l'opció d'habilitar zones de P&R.

El Pla Director Urbanístic dels Aparcaments d'Enllaç analitzarà aquest proposta i en determinarà la seva idoneïtat i viabilitat.

6) Increment del nombre d'aparcaments d'intercanvi.

El pdl consideri prioritari la prioritització del programa d'aparcaments d'enllaç; en aquest sentit, esmentar que el Departament de TES i l'ATM estan duent a terme la realització del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, on s'analitza la creació de nous aparcaments i l'ampliació dels actuals, sota criteris de mobilitat i urbanístics, principalment.

7) Xarxa d'infraestructures per a la bicicleta més ambiciosa.

El pdl impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària.



### 35. Ajuntament de Badalona

1) Arribada del Metro al Campus Biotecnològic de Can Ruti, de l'estació de Rodalies, amb connexió amb l'L2 i L1, i també accés de l'L1 als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet.

L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).

2) Eliminar les fases II i III de l'actuació TPC01 Carril Bus VAO a la C-31, i a canvi finalitzar el tram del lateral pendent entre el carrer Coll i Pujol i Rambla de Sant Joan, així com la col·locació de pantalles acústiques.

Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura, i les seves fases d'implementació.

3) Perllongament de la línia T4 fins a l'estació intermodal a l'Estació de Renfe Badalona i en una segona fase l'arribada fins a Montgat.

Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.

### 36. Ajuntament de Terrassa

- |  |  |
|--|--|
| 1) Estació de Terrassa Oest. Es valora positivament la seva inclusió en la fase A (XE08).  | Aquesta estació té una bona rendibilitat, però condicionada als desenvolupaments urbanístics previstos.  |
| 2) Terrassa Sud. Hauria d'incloure's a la fase A i no pas a la fase B.   | Tal com s'indica en el document 'Proposta d'actuacions', la rendibilitat d'aquesta estació està condicionada a l'execució dels desenvolupaments previstos en aquests àmbits.   |
| 3) Intercanviadors i estacions de l'R8. Es valora positivament la inclusió dels intercanviadors de l'R8 en la fase A, especialment la d'Hospital General, i de l'intercanviador de Riu Sec.                                  | L'estació d'Hospital General genera un intercanvi entre les xarxes de Renfe Rodalies i FGC (S1), amb una inversió acotada. En canvi, l'intercanvi de Riu Sec (Barberà) caldrà reconsiderar-la tal com està actualment definida, degut al seu elevat volum d'inversió i a les dificultats constructives.                              |
| 4) Túnel de Montcada. Es valora positivament la inclusió del túnel de Montcada (XE05) tot i que es lamenta que es posposin els estudis fins a l'any 2025.  | El pdl considera que el túnel de Montcada és necessari donada la seva rendibilitat tot i que a curt termini és més prioritària la remodelació de l'àmbit Montcada-La Llagosta que permeti la reordenació dels serveis nord de Rodalies (condicionats per la posada en servei de l'Estació de La Sagrera) i l'increment de capacitat. |
| 5) Accés a l'Aeroport. Es proposa que sigui l'R4 Nord la que es dirigeixi a l'Aeroport per tal de no limitar les possibilitats de millora de freqüència de les línies de Rodalies en cas de finalitzar a Sant Andreu Comtal. | Els serveis de connexió ferroviària amb l'Aeroport esta sent estudiats en un estudi d'alternatives que està realitzant el Departament de TES. Es considera que la xarxa de rodalies funciona amb unes dinàmiques pròpies que no coincideixen amb les del nou servei, amb una necessitat d'oferta i d'horaris específics.             |

6) Flexibilitat en els encaminaments ferroviaris. Es valora positivament que el pdI hagi inclòs dins de la fase A les obres previstes relatives al Salt de Moltó (XE05) i intercanviador de la Torrasa

Aquestes obres han de ser prioritàries perquè flexibilitzen les possibilitats d'encaminaments ferroviaris pels túnels de Barcelona.

7) Millora de la velocitat comercial de l'R4 nord. Es valora positivament.

Aquesta mesura permetrà un estalvi de temps significatiu.

8) Orbital ferroviària. Es demana prioritzar el tram Martorell-Terrassa que comporta una major contribució a la promoció del transport públic en comparació al tram Sabadell-Granollers.

Els estudis de demanda i accessibilitat constaten que si bé el temps d'estalvi podria ser més elevat en el tram Terrassa-Martorell, la demanda potencial del by-pass de Barberà, que permet unir tres municipis tant importants com son Terrassa, Sabadell i Granollers, és molt més elevada. A més, cal tenir present que la inversió requerida en la construcció del by-pass és clarament inferior que la del tram Terrassa-Martorell. Per tant, primer es proposa prioritzar la connexió Vallès.

9) Nou túnel del Vallès. El pdI ha d'incloure la "Nova línia Barcelona-Vallès pel túnel d'Horta", en el seu tram entre Cerdanyola, Sabadell i Terrassa i que aquest connecti ferroviàriament fins a Barcelona.

El Metro del Vallès presenta un grau de saturació molt important (amb repercussions ja sobre la seguretat i el confort), i les previsions de mobilitat per als deu propers anys encara agreujaran més aquesta disfuncionalitat; és per aquest motiu que cal prioritzar l'estudi d'aquest corredor; actualment, el Departament de TES està portant a terme un estudi que inclou diverses alternatives, on també s'avaluarà la seva rendibilitat socioambiental amb l'aplicació del SAIT i el càlcul del Cicle de Vida.

10) Millores de les estacions d'ADIF. Es valora globalment de forma positiva, però es troba a faltar la millora de les condicions d'accessibilitat, tant des del punt de vista de PMRs com de persones amb discapacitat visual.

Està previst que Renfe-Adif vagi adaptant de forma progressiva totes les estacions de la seva xarxa en els propers anys. Per una altra banda, es transmetrà a Renfe-Adif la necessitat de l'adaptació per a persones amb discapacitat visual.

11) Millores a les estacions d'FGC. Dins de l'actuació MM05, es troba a faltar les necessàries millores a l'estació de les Fonts (manca d'accessibilitat dels seus accessos i a l'existència de lavabos). També manquen escales mecàniques de baixada a les estacions de Vallparadís-Universitat, Terrassa-Estació del Nord i Terrassa-Nacions Unides.

Aquestes peticions seran remeses al Departament de TES i a l'operador FGC per a la seva consideració.

12) Aparcaments d'intercanvi modal a Terrassa. Es valora negativament la inclusió de l'aparcament d'intercanvi modal a l'estació de Vallparadís-Universitat, doncs es tracta d'una estació situada al centre de Terrassa que pot provocar desplaçaments innecessaris amb vehicle privat per la trama urbana.

Es proposa eliminar l'aparcament de Vallparadís-Universitat com aparcament d'intercanvi modal (P&R), i tampoc s'inclourà en el PDU dels aparcaments d'enllaç.

13) Corredor BRCat. Es valora positivament la inclusió del corredor BRCat B3 Terrassa-Sabadell-Granollers

L'actuació BRCat presenta globalment una bona rendibilitat, i concretament el BRCat del corredor Terrassa-Sabadell-Granollers.

### 37. Ajuntament de Sant Celoni

1) No té cap suggeriment envers la documentació que integra el pdl de l'àmbit SIMMB.

L'ATM agraeix la revisió del pla.

### 38. Ajuntament de Mollet del Vallès

1) Incloure dins de l'actuació XE04 Duplicació de la línia R3 el soterrament del tram urbà de la línia i el trasllat de l'estació al centre del municipi, o alternativament s'estableixin terminis i costos per la seva execució en una segona fase de l'actuació.

La programació de la duplicació de la línia R3 Montcada - Vic s'ha realitzat en funció de la seva viabilitat tècnica que ha permès accelerar aquells trams en que els projectes estan més avançats; és per aquest motiu que el tram Mollet del Vallès-Parets del Vallès per la seva complexitat ja s'ha deixat per una segona fase degut a la dificultat de la integració del traçat al territori. En qualsevol cas, aquest suggeriment serà transmès al MITMA per al seu anàlisi.

2) Incloure l'execució d'itineraris segurs a peu i en bicicleta, especialment en els creuaments amb les xarxes viàries i ferroviàries.

El pdI impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària.

3) Es proposa que Mollet del Vallès tingui parada en els BRCats Terrassa-Sabadell-Granollers i Caldes de Montbuí-La Llagosta.

En el cas del BRCat Terrassa-Granollers, aquest suggeriment ja ha estat analitzat en sentit afirmatiu en l'estudi d'alternatives que s'està duent a terme. També es transmetrà el suggeriment pel corredor Caldes de Montbuí-La Llagosta.

4) Es proposa que el BRCat Terrassa-Granollers tingui continuïtat a la C-59 fins a Caldes de Montbuí, i facilitar la relació amb la Riera de Caldes.

Es considera oportú transmetre aquest suggeriment al Departament de TES perquè l'estudi d'alternatives del BRCat Terrassa-Granollers ho pugui tenir en compte de cara a l'anàlisi d'una futura ampliació.

#### 40. Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet

1) L'actuació TPC04 Plataforma reservada C-245 del pdl 2011-2020, i l'actuació TPC06 Plataforma reservada bus, marge esquerre Besòs han tingut tractaments molt diferenciats; en concret, la TPC06 ha estat eliminada. Aquesta infraestructura és essencial per estructurar el flux de mobilitat amb tot el TPC existent en el marge esquerre del Besòs.

D'aquesta actuació es va realitzar un estudi d'alternatives sense que es traduís en un acord entre les diferents administracions per tal de portar-lo a terme. Aquesta actuació no està programada, donat que en l'estudi d'alternatives la rendibilitat en termes social i ambiental tampoc era gaire elevada. Aquesta actuació no figura en l'Avanç del PDU de l'AMB, i en el PTMB està indicada com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.

2) L'Ajuntament de Santa Coloma de Gramenet no ha estat convidada al procés de participació, per la qual cosa no ha pogut transmetre la importància d'aquesta infraestructura.

El procés de participació va constar de quatre sessions participatives, la darrera de les quals va correspondre a l'àmbit AMB, on es va convidar a tots els municipis de l'àmbit.

## 5. AL·LEGACIONS D'ORGANISMES PRIVATS

Al·legacions	Proposta de resposta
<b>3. Taula Mobilitat i Accessibilitat Badalona-FAVB</b>	
<p>1) Eliminar les fases II i III de l'actuació TPC01 Carril Bus VAO a la C-31, i a canvi finalitzar el tram del lateral pendent entre el carrer Coll i Pujol i Rambla de Sant Joan, així com la col·locació de pantalles acústiques.</p>	<p>Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura, i les seves fases d'implementació.</p>
<p>2) Perllongament de la línia T4 fins a l'estació intermodal a l'Estació de Renfe Badalona i en una segona fase l'arribada fins a Montgat.</p>	<p>Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.</p>
<p>3) Arribada del Metro al Campus Biotecnològic de Can Ruti, de l'estació de Rodalies, amb connexió amb l'L2 i L1, i també accés de l'L1 als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet.</p>	<p>L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la força dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).</p>

## 6. FEM Vallès

1) A Rodalies, tant a la part més central com als finals de línies, és possible establir combois més curts, per a serveis de rodalia, exercits per terceres companyies.

Els serveis en el PDI es redacten considerant el Pla de serveis del pdM, els plans de serveis dels propis operadors ferroviaris. Pel que fa a la longitud dels combois canviants exercits per terceres companyies és un aspecte que depassa aquest pla.

2) La dualitat radical entre inversió i serveis no és admissible. Poden haver-hi plans de mobilitat, plans de serveis i plans d'inversió, però cal fer-los el més conjuntament possible, ja que altrament es perd la visió integrada que és la pròpia dels països europeus.

Aquesta és la funció del pdM que fa una visió integral de totes les accions sobre mobilitat sostenible.

3) Les inversions de la Generalitat s'ha de fer presents en el conjunt del territori.

Les inversions ja es realitzen en el conjunt del territori, però no es planteja executar inversions ferroviàries en zones on és més eficient l'autobús.

4) Reequilibri territorial en ferrocarril en el conjunt del país.

El pdI és un pla integral que incorpora inversions en els diferents modes de transport; el fet que les inversions en infraestructura ferroviària es concentri en bona part en l'àrea central, es deu a un fet de rendibilitat socioeconòmica avaluada amb l'eina SAIT. El pdI contempla un programa específic de transport públic per carretera.

5) Tramitació i participació solvents. Cal l'auditoria i valoració per part d'un organisme independent sobre les inversions i la seva justificació.

Aquestes inversions son avaluades pel departament de vicepresidència i economia i per diferents consells consultius que no participen en la redacció del projecte i on hi ha presents moltes de les institucions de tot el territori català per acabar en el consell català del treball econòmic i social.



6) Equitat en mobilitat. Hi ha un contrast entre una mobilitat en transport públic (TP) del 50% al centre metropolità per un escadusser 10% a la perifèria és inadmissible, sense polítiques actives de reequilibri.

La menor densitat fora de l'àmbit metropolità explica aquest fenomen alta demanda ferrocarril i poca demanda el bus.

7) Objectivar la demanda. La memòria tècnica i la proposta de les actuacions queden totalment deslligades, tal com feien els anteriors pdl. Les propostes han de quedar emmarcades en el seu i per àmbits i corredors territorials.

El pdl és coherent amb els corredors del pdM i del Pla Territorial, i els respecte mentre no hi hagi cap canvi. Per una altra banda, per l'avaluació de la demanda s'han utilitzat les darreres dades de mobilitat, tant pel transport públic (validacions dels operadors) com per al vehicle privat (dades de telefonia mòbil) en el conjunt de l'àmbit SIMMB. Aquestes matrius de mobilitat s'han assignat en un model integral de mobilitat de transport públic col·lectiu.

8) Existeixen duplicitats entre els diferents modes de transport.

En els diferents estudis de viabilitat de les infraestructures, el model de simulació ja ha tingut en compte de la possible duplicitat de les propostes; cal tenir present que la demanda servida per les xarxes de menor rang tenen sovint un paper complementari a les xarxes de gran capacitat. A més, cal tenir present que en un intercanviador és més important la seva bondat (funcionalitat) i a qui serveixen que la seva ubicació.

9) El límit del Metro: l'extensió d'FGC a Sabadell i Terrassa ha demostrat que la nova demanda està a la perifèria no al centre del sistema.

La construcció d'infraestructures té com a funció la captació de nova demanda però especialment té la funció de dotar-li de més capacitat en els àmbits que ja es troben saturats, com és el cas de Barcelona; a més, les restriccions a la utilització del vehicle privat degut als temes ambientals, encara reforcen més el transvasament modal cap als modes de transport públics.

10) Demanda integrada: el pdl justifica la demanda actuació per actuació.

Les previsions de demanda del pdl s'ha acomplert força tenint en compte que algunes de les infraestructures fetes l'entorn urbà han endarrerit els creixements previstos. A més són infraestructures que han de suportar la demanda prevista ara i el creixement previst d'acord amb les actuacions de mobilitat sostenible que preveuen altres plans.

11) Línia orbital: és una contradicció que el pdl només inclogui el tram central entre Santa Perpètua i Sabadell Sud.

Els estudis de rendibilitat realitzats al si de l'ATM i pel Pla específic del Vallès constaten que és el tram amb major potencial de demanda, i per tant cal prioritzar el seu estudi. Els altres trams necessiten millorar la seva TIR i per tant cal aprofundir-hi més.

12) La primera prioritat del pdl hauria de ser la línia d'FGC al Vallès

El pdl ja inclou, dins de l'actuació AX11 el desenvolupament d'una nova línia entre Sant Cugat i Barcelona per tal de descongestionar el traçat actual, i encara amb un important potencial de creixement de la demanda. S'està redactant l'estudi d'alternatives i es preveu iniciar-la a finals d'aquesta dècada.

13) El nou accés d'FGC a Barcelona la prioritat és la duplicació de la línia actual i no una línia de l'UAB fins a Glòries.

L'estudi d'alternatives que està desenvolupant el Departament de Territori i Sostenibilitat inclou diferents alternatives; la solució escollida serà la que tingui major demanda i beneficis socioambientals.

14) 20 estacions pel 2020.

Aquesta proposta ja va ser analitzada de forma conjunta amb l'ATM, i que va donar com a resultat la viabilitat d'un nombre limitat d'estacions i a més, condicionada als desenvolupaments urbanístics futurs. Les estacions viables ja han estat incorporades al pdl.

15) Semidirectes regionals i servei urbà: l'establiment de serveis directes serviria millor a la integració regional.

L'establiment de serveis semidirectes ja està sent estudiat per la Generalitat de Catalunya i l'ATM. L'increment de l'oferta (increment de serveis) dificulta de forma important la implantació de serveis semidirectes de forma efectiva.

16) Línies de Rodalia en via única: millora de les freqüències en fase prèvia al desdoblament.

El pdl ja contempla desdoblaments parcials com una primera fase del desdoblament total; aquest és el cas per exemple, de l'actuació XFE09 que inclou actuacions puntuals entre Arenys de Mar i Blanes per tal d'incrementar la capacitat, i l'actuació XE04 (Desdoblament de la línia R3).

17) El soterrament de Montcada ha d'incloure quatre vies i no tres.

Està prevista que aquesta actuació es comenci a construir properament i es considera que amb 3 vies resolen la millora que necessita aquest corredor.

18) Bus i ferrocarril: la perifèria ha de disposar d'una articulació acurada entre la major capacitat ferroviària com a troncal i la distribució més fina del territori en bus.

El pdI és un pla integral que analitza de forma conjunta les xarxes ferroviàries i de bus, concretament la xarxa BRCat, Bus-exprés, etc. El Bus es pot convertir en el Metro del futur en determinats territoris.

## 8. Volem el Trambaix al Pla

1) Es demana incloure una nova parada situada en Laureà Miró a partir de la Carretera de Sanson en el terme de Sant Feliu de Llobregat.

La distància d'aquesta parada és massa propera a la següent, però es podrà analitzar en la redacció de l'Estudi Informatiu.

2) Es demana suprimir el text 'amb una densitat de mobilitat potencial de persones baixa'

S'accepta refer el text i substituir-lo per "amb una densitat de mobilitat no gaire elevada".

3) El quart paràgraf de la fitxa d'actuacions XT03 té un redactat que provoca confusió, cosa que s'evidencia en el plànol posterior de la pàgina 39. El redactat hauria de deixar obert l'alternativa del pas del tramvia per l'interior de Molins de Rei.

La fase 2 finalitza d'acord amb el traçat continu del plànol de la pàgina 39; el text serà refet per tal d'evitar confusions, si bé no es descarta el possible pas per l'interior de Molins de Rei. Quan es faci l'estudi informatiu es decidirà la millor solució conjuntament amb l'ajuntament.

## 10. Pompas fúnebres de Badalona

1) Eliminar les fases II i III de l'actuació TPC01 Carril Bus VAO a la C-31, i a canvi finalitzar el tram del lateral pendent entre el carrer Coll i Pujol i Rambla de Sant Joan, així com la col·locació de pantalles acústiques.

Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura, i les seves fases d'implementació.

2) Perllongament de la línia T4 fins a l'estació intermodal a l'Estació de Renfe Badalona i en una segona fase l'arribada fins a Montgat.

Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.

3) Arribada del Metro al Campus Biotecnològic de Can Ruti, de l'estació de Rodalies, amb connexió amb l'L2 i L1, i també accés de l'L1 als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet.

L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).

## 12. RACC

1) Objectius necessaris però sense una visió d'impacte engrasadora. El problema principal continua sent la preponderància del vehicle motoritzat.

El pdI és un pla complementari al pdM 2020-2025, recentment aprovat, on s'analitza de forma més global i conjunta aspectes tals com el repartiment modal de tots els mitjans de transport i la seva gestió integral.

2) Manca una visió integrada més clarificadora

A part del resumen del capítol 13, en el capítol 10 s'analitzen el conjunt de les actuacions segons diferents escenaris propositius que permeten obtenir una visió del conjunt de les propostes.

2) Les propostes d'infraestructura tenen una visió molt centralitzada

El pdI contempla actuacions ferroviàries amb un caràcter radial i en el continu urbà de Barcelona, però també inclou tot un programa d'actuacions de Transport Públic per Carretera que conté propostes en la resta del SIMMB.

3) Cal plantejar la rendibilitat de les actuacions amb visió de conjunt de xarxa, i no d'actuació individualitzada.

Els estudis de mobilitat realitzat sobre les actuacions s'han fet de forma conjunta mitjançant el model de simulació i matrius associades al transport públic col·lectiu.

4) No queda clar que el Pla tingui en compte altres plans urbanístics i de transformació urbana.

Aquests desenvolupaments han estat inclosos en la matriu de mobilitat futura 2030, a partir d'unes previsions realitzades en els treballs per part de l'UAB.

5) Es demana que l'estació de Sarrià s'inclogui en el grup d'estacions prioritàries, dins del període 2025-2028.

Tal com s'indica la pàgina 14 del document 'Propostes d'actuacions', l'estació de Sarrià està prevista per a l'any 2026, dins del període indicat.

6) AX06. L2 Metro entre Sant Antoni - Parc Logístic. Es demana prioritzar l'actuació. Es planteja eliminar una o dues estacions (La Foixarda i/o Montjuïc)

Aquesta actuació té una rendibilitat positiva (1,1%) però bastant baixa, perquè transcorre per àmbits de densitat no gaire elevada. L'eliminació de dues parades augmentaria la velocitat comercial i faria disminuir lleugerament la demanda; la inversió a realitzar també disminuirà lleugerament, perquè s'evitaria construir únicament l'estació (caverna). En la fitxa ja s'esmenta que en tot cas es prioritzaria l'arribada fins a l'estació de Foc, al Passeig de la Zona Franca.

7) AX12. Variant de Sant Boi i AX05. Hospital de Bellvitge - El Prat Estació. Proposta A: es proposa que sigui la línia L1 de Metro la que circuli per dins de Sant Boi fins a Ciutat Cooperativa. Proposta B: es proposa una nova línia d'FGC des de Barcelona - El Prat - Sant Boi, i perllongar l'L1 des de l'Hospital de Bellvitge fins a Mercabarna.

La possibilitat de construir una nova línia per dins del casc urbà de Sant Boi, ja està continguda en la fitxa AX12 (variant d'FGC), estudi d'alternatives a realitzar prou. La proposta B implicaria la construcció d'una nova forca a l'inici de la línia, i amb un tram en buit considerable entre El Prat i Sant Boi, cosa que s'evita amb la proposta inicial de la variant de Sant Boi de Llobregat (AX12). Per una altra banda, Mercabarna ja queda coberta per la línia L10.

8) Actuació AX07. Ampliació de l'L3 de Metro Zona Universitària - Esplugues - Sant Feliu i AX10 L6 Reina Elisenda - Finestres. Es proposa perllongar l'L3 per Finestres-Sant Just Desvern i Sant Feliu amb un traçat més directe. L'L5 es proposa perllongar-lo fins a Sant Feliu seguint el traçat final de l'actuació AX07, i perllongar l'L6 fins a Castelldefels, fusionant-se amb l'actuació XE10.

Aquesta remodelació ha requerit un estudi en detall de tot l'àmbit, i s'ha obtingut una TIR del 0,6%, per la qual cosa es considera que no millora la proposta actual. A més, aquesta reformulació provoca problemes funcionals i operatius a l'intercanviador de Sarrià, donat que no hi ha prou capacitat en el tram de túnel entre Sarrià i Plaça Catalunya. També presenta problemes la cua de maniobres de la línia L5, que s'hauria de remodelar tota ella, donada la seva orientació.

9) Fusionar les actuacions XE10 i AX10 des de Finestrelles fins a Castelldefels.

Aquesta proposta coincideix amb la línia L12 del pdI 2001-2010, la qual va ser posteriorment reformulada per qüestions principalment funcionals i operatius, tal com s'explica en el punt anterior.

10) Nou túnel del Vallès. Es demana accelerar l'estudi informatiu i dels possibles traçats.

Aquesta nova infraestructura està sent objecte d'un estudi d'alternatives que manté la coherència amb el PTMB, i dels seus resultats es derivarà la solució inclosa en el pdI.

11) TPC01. Carril Bus a la C-31 Nord. Es valora positivament aquesta proposta, si bé es demana que durant la fase 1 i fase 2 també sigui permesa als vehicles amb dos o més ocupants (VAO).

Aquesta petició serà traslladada pel Departament de TES.

12) TPC08. Carrils bus: es demana que aquests carrils bus permetin també el seu ús als vehicles privats d'alta ocupació.

Els carrils bus de l'actuació TPC08 són obres d'avançament i prioritització del transport públic en punts de congestió molt determinats de la xarxa, on la incorporació d'altres vehicles podrien fins i tot empitjorar el seu funcionament. S'analitzarà, conjuntament amb DTES si en algun cas aquesta sol·licitud és factible.

13) Aparcaments d'enllaç: TPC09, IN06 i IN07: es proposa maximitzar les funcions P+R d'aquests espais incorporant un servei de bus llançadora a altres punts de l'RMB no connectats a la xarxa ferroviària, com per exemple un Castellbisbal - Zona Universitària.

Les propostes de nous serveis queden recollits al Pla de Serveis del pdM, després de l'anàlisi de les necessitats de nous serveis de carretera. El seguiment del pdM valorarà les necessitats de nous serveis que puguin sorgir, entre elles aquestes que el RACC ens ha traspassat.

## 18. PSC d'Igualada i Joventud Socialista de l'Anoia

1) Davant les dificultats de millorar substancialment el traçat de l'actual línia Igualada-Martorell d'FGC, es proposa la construcció del tram de via fèrria en ample ibèric com estava previst en el projecte de l'Eix Transversal Ferroviari.

En el curt-mig termini, la millora del servei entre Igualada i Martorell passa per incrementar expedicions entre aquestes dues poblacions, donat que ja tenen un temps de viatge competitiu (51 minuts entre l'estació de busos d'Igualada i avinguda Diagonal). De totes formes, el pdl (fitxa MM05) inclou actuacions d'increment de la capacitat en aquest ramal mitjançant apartadors i/o desdoblaments parcials. No es considera justificada la incorporació del traçat de l'Eix Transversal Ferroviari en el pdl 2021-2030 perquè la rendibilitat socioambiental no és gaire elevada.

2) Execució del soterrament del pas a nivell d'Igualada.

Actualment, el projecte de supressió del pas a nivell d'Igualada ja està redactat. Es transmetrà al Departament de Territori i Sostenibilitat la possibilitat d'accelerar la seva execució.

## 21. Manel Larrosa

1) Es presenta un esquema global alternatiu que atendria al conjunt de la regió i no solament la ciutat central. Afectaria la duplicació de la via de la línia R3, node de Montmeló d'AV amb R2, Orbital de Mataró a Granollers, BRCat estructurat amb el ferrocarril, Hub de Bus a Mollet i Montmeló, noves estacions Pla 20x2020 i esquema de Bus BRCat segons les propostes de malla proposades per FEMVallés.

El pdl aten al conjunt global del sistema integrat de mobilitat metropolitana de Barcelona i té en compte els planejament territorial aprovat, els plans de mobilitat específics elaborats i els plans sectorials aprovats per altres administracions. A més, no és objecte del pdl l'esquema global del país que es defineix en el moment que es redacta el planejament territorial, el pdl determina la programació de les actuacions.

## 25. RCD Espanyol

1) Prioritzar el perllongament de l'L8 d'FGC fins al centre de Barcelona.

El pdl ja considera aquesta actuació de forma prioritària (fase A) donada la seva alta rendibilitat socioambiental.

2) Incloure dins del pdl un nou vestíbul de l'estació Cornellà Riera a la plaça de La Sardana. Cal establir un cronograma d'actuacions.

Aquesta actuació ja està contemplada en l'actuació MM05 del pdl. Existeix un projecte constructiu que caldria actualitzar.

3) Perllongament de la línia T1/T2 del tramvia fins a l'Hospitalet Bellvitge i/o Fira II

La rendibilitat d'aquesta actuació des de Cornellà Centre fins a l'Hospital de Bellvitge ha estat estudiada per l'ATM i presenta una rendibilitat del -0,3%, per la qual cosa no s'aconsella en el curt termini però es tindrà en compte de cara al proper pdl 2031-2040. El tram Hospital de Bellvitge-Ciutat de la Justícia se solapararia, en bona part, amb el Metro Llobregat-Anoia. En qualsevol cas es tindrà en compte l'evolució dels paràmetres urbanístic. Aquesta proposta no està inclosa en l'Avanç del PDU de l'AMB.



## 26. SPLAU

1) Prioritzar el perllongament de l'L8 d'FGC fins al centre de Barcelona.

El pdl ja considera aquesta actuació de forma prioritària (fase A) donada la seva alta rendibilitat socioambiental.

2) Incloure dins del pdl un nou vestíbul de l'estació Cornellà Riera a la plaça de La Sardana. Cal establir un cronograma d'actuacions.

Aquesta actuació ja està contemplada en l'actuació MM05 del pdl. Existeix un projecte constructiu que caldria actualitzar.

3) Perllongament de la línia T1/T2 del tramvia fins a l'Hospitalet Bellvitge i/o Fira II.

La rendibilitat d'aquesta actuació des de Cornellà Centre fins a l'Hospital de Bellvitge ha estat estudiada per l'ATM i presenta una rendibilitat del -0,3%, per la qual cosa no s'aconsella en el curt termini però es tindrà en compte de cara al proper pdl 2031-2040. El tram Hospital de Bellvitge-Ciutat de la Justícia se solaparia, en bona part, amb el Metro Llobregat-Anoia. En qualsevol cas es tindrà en compte l'evolució dels paràmetres urbanístic. Aquesta proposta no està inclosa en l'Avanç del PDU de l'AMB.

## 27. La Roca Village

- |  |   |
|--|---|
| 1) Afavorir la duplicació Montcada-Vic R3 (XE04) que permetria millorar els horaris de l'estació de Cardedeu.  | L'estació de Cardedeu pertany a a línia R2 Nord. Per una altra banda, ja existeix un servei de bus entre Cardedeu i LRV. En qualsevol cas, aquesta petició serà analitzada dins del marc del Pla de Serveis.  |
| 2) El nou traçat de la línia R2 (XE06) pot permetre la millora de freqüències i l'establiment de serveis directes.   | Aquesta actuació és prioritària i està en fase A.   |
| 3) Es proposa prioritzar el tram Granollers-Sector de Can Massaguer de l'actuació XE11 orbital Ferroviària.  | La rendibilitat de l'Orbital ferroviària en termes socioambientals es baixa; és per tant necessari reformular aquest projecte per tal de millorar els valors tant de demanda com d'impacte ambiental. En el curt-mig termini, la millora de la connexió entre Mataró i Granollers passa per la potenciació del servei Bus exprés, que ja ofereix temps de viatges competitiu. |
| 4) Dins del programa XE08 estacions i intermodalitat, es planteja la possibilitat d'implantar una estació per als visitants de LRV i del Sector de Can Massaguer.            | Aquesta estació no esta prevista en cap pla; es proposarà al MITMA la realització d'un anàlisi de viabilitat.   |
| 5) En la proposta TPC05 Corredors BRCat, es planteja el perllongament de la línia B2 Barcelona - Granollers fins a Cardedeu, Can Massaguer i el nucli de La Roca del Vallès. | Aquesta proposta s'analitzarà en el programa de servei conjuntament amb el Departament de TES per a la seva anàlisi.  |

## 28. Hospital Trias i Pujol

- |   |  |
|---|--|
| 1) Arribada del Metro al Campus Biotecnològic de Can Ruti, de l'estació de Rodalies, amb connexió amb l'L2 i L1, i també accés de l'L1 als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet. | L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència). |
|---|--|

## 29. Santiago Montero

1) Esmena a la totalitat. El treball fet i la metodologia emprada és correcte però al arribar al pronòstic del sistema de transport, es tendeix a analitzar-los en funció dels titulars de les xarxes.

La prognosi de les xarxes es realitza en funció del planejament urbanístic, i les actuacions proposades en son conseqüència directe. En el capítol 10 de la Memòria Tècnica, després de la Diagnosi i la Previsió de la Mobilitat futura, es realitza una assignació sobre el model de simulació de tot l'àmbit SIMMB on es detecten les disfuncionalitat de les xarxes a partir de les quals es deriven les propostes d'actuació.

2) AX05 Ampliació L1 Bellvitge - El Prat. Les línies L1 i L5 es poden veure molt afectades.

Les línies L1 i L5, en el seu tram central estan força saturades, que anirà a més. Per pal·liar aquest problema, el pdl contempla l'adquisició de nou material mòbil per tal d'incrementar freqüències. La construcció del tram central de la línia L9 també permetrà descongestionar aquestes dues línies en uns percentatges que oscil·len entre el 5 i el 10%, tal com es constata dels resultats obtinguts del model de simulació Visum. Tot i així, aquesta actuació serà reestudiada dins de la fase B.

3) AX09 Plaça Espanya - Gràcia. L8. Aquesta línia no té interacció amb la resta de línies de Rodalies. L'allargament ha d'arribar a l'àmbit de Marina-Glòries-Sagrera-Sant Andreu.

Aquesta actuació fins a Gràcia permet l'enllaç amb el Metro del Vallès i l'L3. En el futur, el seu perllongament és del tot compatible amb la seva arribada a l'àmbit de Glòries. En realitat, és el traçat que ja recull el PTMB.

4) AX10 Reina Elisenda - Finestrelles. Es podrien trobar altres propostes que donessin més cobertura als espais poc comunicats de la part central de la ciutat.

Tal com s'indica al document Proposta d'Actuacions, aquest perllongament s'ha de reconsiderar i reformular donada la seva baixa rendibilitat socioambiental, en funció de com evolucionin les previsions urbanístiques d'aquest àmbit.

5) AX11 Nou túnel del Vallès FGC. És improcedent la planificació del nou túnel del Vallès per part d'FGC. Aquesta gran inversió podria destinar-se a fer el túnel central.

Aquesta nova infraestructura està sent objecte d'un estudi d'alternatives que manté la coherència amb el PTMB, i dels seus resultats es derivarà la solució inclosa en el pdl. D'altra banda cal donar solució als increments de demanda d'aquest corredor previstos pels propers anys.

6) XE02 Nou accés a l'Aeroport: aquesta actuació hauria d'estar acompanyada de tres accions complementàries.  
1.reservar espai a l'aparcament de la T-2 per fer-hi la Terminal d'AV. 2. Reafirmar la qualificació urbanística de la línia L1. 3. Construir els 3 km de la segona via amb l'enllaç amb la LAV a la pròpia estació.

La primera petició serà traspassada al MITMA per a la seva anàlisi. En el segon cas, revisarà la qualificació urbanística de la línia L1. La tercera acció no es considera adient incorporar-la.

7) XE03 Nou traçat d'Hospitalet de Llobregat. És discutible afirmar que la relació Mar-Mar i Muntanya-Muntanya augmenti la capacitat.

Aquests aspectes estan sent actualment analitzats en els estudis d'alternatives que s'estan portant a terme a l'àmbit de Montcada i Reixac i La Torrassa per part del MITMA. En qualsevol cas, l'increment de la flexibilitat és important.

8) XE04 Duplicació Montcada-Vic. Aquesta actuació comporta que s'hagi d'incloure una semiterminal o 'rebotador' a l'entorn de la Diagonal o de la Meridiana.

Aquest suggeriment serà transmès als representants del MITMA i a l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies per al seu anàlisi.

9) La unió de l'R3 amb l'R2 a La Llagosta pot suposar una reducció de capacitat del sistema molt significativa. La segona connexió entre l'R2 i R3 en camp obert sembla que tingui la missió de ròtula. El túnel de Montcada hauria d'anar acompanyat d'una semiterminal entre Glòries i Verdguer.

La remodelació del nus àmbit Montcada i La Llagosta està sent estudiat per part del MITMA. Aquesta variant permetria incrementar la flexibilitat del servei amb un increment d'expedicions per l'R2 (Estació La Sagrera). En relació amb la semiterminal (aturada parcial de serveis), el suggeriment serà transmès al MITMA i a l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies.

10) Nova línia Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària. La línia hauria d'acabar a Glòries per connectar amb les línies del Nord.

El pdl té com a any horitzó el 2030, però s'està d'acord en que la línia ha de continuar cap a l'interior de Barcelona.

### 30. Institut de Recerca Josep Carreras

1) Arribada del Metro al Campus Biotecnològic de Can Ruti, de l'estació de Rodalies, amb connexió amb l'L2 i L1, i també accés de l'L1 als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet.

L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).

### 31. SIETESS

1) Arribada del Metro al Campus Biotecnològic de Can Ruti, de l'estació de Rodalies, amb connexió amb l'L2 i L1, i també accés de l'L1 als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet.

L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental molt baixa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca, a més, impediria prestar el servei ferroviari que exigeix arribar fins a l'estació de Rodalies de Badalona amb una freqüència de metros alta. (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).

### 32. PTP

1) El pdl no és coherent amb el compliment dels compromisos nacionals en matèria de reducció d'emissions gasos efecte hivernacle i de lluita contra el canvi climàtic. Concretament, es considera que l'objectiu de reducció de gasos d'efecte hivernacle és manifestament insuficient, i que cal introduir decididament aquelles actuacions que mitjançant un traspàs modal significatiu permeti una reducció important i significativa de les emissions que vagi en la línia dels compromisos assumits.

Per a la definició de l'objectiu de reducció de les emissions de CO<sub>2</sub> (com a contaminant equivalent de GEH) s'han tingut en compte les determinacions de la Llei de canvi climàtic, que es marca assumir les reduccions pertinents d'acord amb els criteris de repartiment d'esforços europeus en matèria d'emissions difuses. Cal remarcar que l'objectiu que directament estableix la Llei (32%) correspon a un horitzó temporal 2005-2030. De tota manera, s'estarà al que dictimini l'òrgan ambiental per els objectius ambientals.

2) El pdl no fa cap revisió en el balanç de l'anterior pdl 2011-2020 de les actuacions previstes i no iniciades.

En el capítol 3 de la memòria Tècnica es recull el Cinquè informe de seguiment del pdl 2011-2020. El motiu pel qual no s'han executat les actuacions es deu a motius sobretot pressupostaris. A les Taules 6 i 7 s'indica, segons un codi de color, l'estat d'execució de les actuacions AX, XT i XE.

3) El pdl hauria de considerar l'existència d'una xarxa única ferroviària al marge de la seva titularitat o operador actual.

Els anàlisis de mobilitat s'han realitzat de forma conjunta a partir de la matriu de desplaçaments sobre el conjunt de la xarxa de transport públic col·lectiu. Per una altra banda, les actuacions d'infraestructura del programa XE també son avaluades segons la metodologia SAIT i ACV tal com s'han fet amb les AX i XT.

4) El pdl hauria de reconsiderar algunes actuacions que suposen clarament un solapament d'infraestructures, especialment entre les ferroviàries: AX11 amb la XE05, AX12 amb la XE10, AX07 amb la xarxa actual.

Qualsevol proposta de nova infraestructura és analitzada en un model de simulació integral de transport públic col·lectiu que a més de considerar tota la xarxa actual, també fa una previsió de les infraestructures que estaran en servei a l'any horitzó proposat. D'aquesta manera s'evita duplicacions de demandes que es podrien donar si es fes l'anàlisi una per una.

5) El pdl sotmès a informació pública inclou actuacions que no ho són en la mesura que són urbanístiques sense connexió amb la mobilitat.

L'ATM considera que aquestes actuacions també estan lligades a la mobilitat i a l'explotació ferroviària. En el cas concret del soterrament de Montcada i Reixac, l'actuació preveu la construcció d'una tercera via que millorarà el servei de rodalies amb més trens semidirectes; en el cas de l'Hospitalet, es crearà una ròtula ferroviària que permetrà la creació de noves relacions d'abast metropolità.

6) El pdl sotmès a informació pública perpetua el model "Metro per a Barcelona, Autovies per al país".

El pdl és un pla integral que inclou tant el transport ferroviari com el transport per carretera. La prioritització de les actuacions es realitza a partir del SAIT i del Cicle de Vida. Que bona part de les infraestructures ferroviàries es concentrin en el continu urbà de Barcelona és conseqüència de la seva major densitat i perquè son el nexa d'unió entre les actuacions d'una banda i altra de la ciutat. Cada sistema ferroviari té el seu lloc idoni en funció de la demanda que el planejament urbanístic ha previst, de manera que sembla raonable un sistema de metro d'altra freqüència i parades més properes en la ciutat densa i un sistema de trens amb parades més allunyades, P&R i velocitat més alta en el territori metropolita. El pdl també un ambicions programa de Modernització i Millora que inclou actuacions a les seves instal·lacions.

7) El pdl inclou dues propostes per a la connexió ferroviària entre el Vallès i Barcelona amb el mateix grau de prioritització i que poden resultar excloents entre ells.

El pdl considera que el corredor de l'R4 Nord té una important capacitat de millora a curt termini amb l'ampliació de material mòbil i la remodelació del nus de Montcada. A mig termini, l'execució del túnel de Montcada permetrà obtenir major capacitat i un important estalvi de temps. Finalment, el túnel d'FGC es planteja a més llarg termini, per a la següent dècada, si bé és una obra del tot necessària tal com ho constata l'elevat grau de saturació de la xarxa abans de la Covid'19, en un àmbit (Vallès) que encara té un potencial de creixement important. En qualsevol cas, el seu traçat i la seva rendibilitat està sent estudiada pel Departament de TES.

8) Eliminar tota proposta de supressions ferroviàries, concretament la supressió del tram Mollet - Santa Perpètua de la línia R3.

El pdl no pretén desmantellar la línia R3 en el tram La Llagosta-Montcada-Barcelona, sinó mantenir-ne els serveis. Aquesta variant permetria incrementar la flexibilitat del servei amb un increment d'expedicions per l'R2 (Estació La Sagrera). Els estudis que està portant a terme el MITMA haurien de posar de manifest els avantatges i inconvenients d'aquestes alternatives.

9) El soterrament de l'Hospitalet i reforma ferroviària costa-costa i interior-interior. Aquesta actuació no permet cap increment de capacitat, la configuració costa-costa i interior-interior no és necessàriament la més eficient, no es genera flexibilitat de fluxos, complicarà l'explotació del servei, els traçats seran pitjors les obres son costoses i complicades i el nou intercanviador no estaria prou justificat.

10) El pdl sembla preveure com a opció preferent per a l'explotació del nou accés ferroviari a l'Aeroport la creació d'una llançadora independent de les línies existents.

11) Incorporació de les actuacions dels trams Vilanova i la Geltrú - Vilafranca del Penedès i Mataró - Granollers de la Línia Orbital Ferroviària.

12) Incorporació de les actuacions que permetin millorar el temps de viatge entre les poblacions de les corones exteriors i el centre de l'àrea metropolitana: triplicació del Sant Vicenç de Calders - Castellbisbal, baixador del TAV a Vilafranca, millora del temps de viatge entre l'Anoia i Barcelona, extensió del R1 fins el centre de Blanes i Lloret de Mar.

13) Infraestructures per la millora de l'accés interurbà a Barcelona amb transport col·lectiu per carretera: el document no concreta les actuacions dels principals corredors d'accés ni fixa cap criteri per endreçar les estacions terminals d'autobusos. Es proposa l'actuació en vuit vies d'alta capacitat.

14) Millora de la problemàtica dels estacionaments d'autobusos interurbans a Barcelona: creació d'una estació d'autobusos a la Plaça Espanya, remodelació de l'estació d'autobusos a l'Estació de La Sagrera (millorar la vinculació amb la Meridiana i incrementar el nombre de dàrsenes per a autobusos articulats).

A nivell funcional, La Torrassa es configura com la ròtula sud de la xarxa ferroviària, juntament amb la de Montcada, i permetria un increment de flexibilitat en l'explotació. Tots aquests aspectes seran analitzats en el projecte bàsic que ha de redactar el MITMA, que en qualsevol cas intentarà reduir les afectacions de l'obra al màxim.

Els serveis de connexió ferroviària amb l'Aeroport esta sent estudiats en un estudi d'alternatives que està realitzant el Departament de TES. Es considera que la xarxa de rodalies funciona amb unes dinàmiques pròpies que no coincideixen amb les del nou servei, amb una necessitat d'oferta i d'horaris específics.

La rendibilitat de l'Orbital ferroviària en termes socioambientals es baixa; és per tant necessari reformular aquest projecte per tal de millorar els valors tant de demanda com d'impacte ambiental.

El pdl ja incorpora mesures en el corredor Sant Vicenç de Calders-Castellbisbal, algunes d'elles ja en execució. També FGC preveu actuacions de millora de traçat i actuacions diverses en el ramal d'Igualada. En relació amb el perllongament de l'R1 afins a Lloret cal tenir en compte que la seva demanda es concentra en els tres mesos de l'estiu, la qual cosa la fa poc rendible en el seu conjunt.

L'Ajuntament de Barcelona, juntament amb la resta d'administracions, ha constituït un grup de treball que analitzarà les diferents propostes de remodelació de les terminals de busos, tal com s'indica a la fitxa TPC11 Intercanviadors a l'àmbit Llobregat. Les propostes realitzades seran analitzades degudament.

Dins del procés de remodelació del sistema d'estacions de busos en el continu urbà de Barcelona, a la fitxa TPC11 ja s'inclou la possible utilització de la Plaça Espanya com a terminal. Per la seva part, els suggeriments realitzats a l'Estació de la Sagrera seran analitzats per l'ATM i el Departament de TES.



15) Insuficiència de les actuacions previstes en matèria de tramvia. S'han eliminat propostes de projectes descrits al darrer pdl. Propostes d'addició de noves actuacions: ampliació Tramvallès, perllongaments a Badalona, Perllongament a Quatre Camins, Conversió C-245 a eix tramviari, ampliació del tramvia de Glòries a Bellvitge per la Gran Via.

El pdl 2021-2030 conserva les propostes realitzades en l'anterior pdl. Les propostes que s'afegeixen en la present al·legació seran analitzades pels serveis tècnics de l'ATM. En el cas concret del Perllongament a Quatre Camins, ja està inclosa en la fitxa XT03 per una fase posterior, i els perllongaments a Badalona també estan contemplats per al proper pdl tal com s'esmenta en la fitxa XT04.

16) Connexió del Tram Badalona (XT04) fins a Rodalies Badalona.

Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.

17) Inclusió del perllongament del Tram de Gorg a Montigalà i possible prolongació a Can Ruti. Es crea un eix de transport ferroviari per barris d'alta densitat de població i dona cobertura a zones comercials.

S'ha analitzat la proposta de l'arribada fins a Lloreda | Sant Crist, la que se'n dedueixen beneficis. Tenint en compte la inversió a realitzar, es dedueix una rendibilitat en termes de TIR aplicant la metodologia SAIT del 1,5%, per la qual cosa es considera correcte, però no suficient per incloure-la dins del pdl 2021-2030. El perllongament a Can Ruti, a més, presenta pendents superiors al 9% que no és apte per al material mòbil tramviari actual, per la qual cosa la proposta cal aprofundir-hi per tal de millorar el seu encaix abans de programar-la, i caldrà analitzar-la dins la previsió urbanística.

18) Tramvallès XT05 Nova línia de tramvia UAB Cerdanyola - Montcada. Es demana l'ampliació des de l'UAB fins a Badia i Barberà del Vallès.

Es proposa estudiar aquesta possible ampliació del traçat dins dels treballs de desenvolupament de l'actuació XT05 que es realitzaran properament.

19) Modificacions al Perllongament del tramvia fins a Quatre Camins: en el marc de les propostes d'actuació, el pdl hauria de considerar la inclusió d'una nova parada a Sant Feliu de Llobregat. Caldria refer el redactat en referència a l'estudi d'alternatives del projecte.

La ubicació de les parades ha de buscar la màxima cobertura sense penalitzar la velocitat comercial amb interdistàncies curtes. Aquesta possibilitat s'estudiarà en el corresponent Estudi Informatiu.

20) Es considera necessari incloure al pdl l'anàlisi i prioritització tècnica dels eixos Gran Via de Glòries a Bellvitge, i la conversió de la C-245 a eix tramviari.

Aquestes dues propostes seran analitzades en una fase posterior, durant el transcurs d'aquest pdl 2021-2030, i sempre d'acord amb el planejament urbanístic previst.

21 a) P&R al Maresme. Es considera insuficient la proposta de P&R a l'àmbit del Maresme, ja que només es preveu un P&R a Alella.

La proposta que contempla el pdI es basa en els estudis realitzats en la redacció del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, a partir dels condicionants urbanístics i demanda potencial. En el cas del Maresme, dins dels deu propers anys, es contempla actuacions a Montgat Nord i Caldes d'Estrac en Renfe, a Premià de Dalt (Bus), a més del aparcament d'Alella.

21 b) La proposta de P&R a Vallparadís Universitat està poc fonamentada.

Es proposa eliminar l'aparcament de Vallparadís-Universitat com aparcament d'intercanvi modal (P&R), i tampoc s'inclourà en el PDU dels aparcaments d'enllaç.

22 a) Millora de l'intercanviador de Sant Cugat (R8) i Volpelleres (S2). L'actuació consisteix en reduir la distància a recórrer entre les dues estacions.

Aquesta petició ja està sent analitzada per part de Renfe-Adif, per tal de veure quina serà la solució més idònia.

22 b) Intercanviador R3-R8 a Santa Perpètua.

Aquesta actuació va ser estudiada per l'ATM i s'obté una baixa rendibilitat en termes socioambiental degut a la demanda captada en relació amb la inversió a realitzar.

22 c) Millora de l'intercanviador de Plaça Catalunya a Passeig de Gràcia. L'intercanviador té nivells de demanda molt elevades per la qual cosa s'opta per l'intercanviador integral de Plaça Catalunya L2 + L4 + L3 + FGC.

L'actuació contemplada en el pdI 2021-2030 cal entendre-la com una primera fase de l'actuació en aquest intercanviador. Posteriorment caldrà un estudi d'alternatives per tal de trobar la solució més adient en aquest intercanviador atès que es tracta d'una actuació molt complexa.

23) Cal més concreció pel que fa a la xarxa d'infraestructura per a bicicletes.

El pdI impulsa la xarxa ciclable que de forma específica permeti la connexió al sistema ferroviari i doni accessibilitat a les estacions, i es basa en la xarxa del pdM per tal de potenciar la integració amb la xarxa ferroviària.

24) Incorporació d'actuacions destinades a l'eficiència energètica en el transport públic: es proposa la construcció de sots-centrals reversibles i la constitució d'un operador energètic per garantir el suficient subministrament elèctric.

Els operadors ferroviaris ja tenen en la seva programació actuacions de recuperació d'energia elèctrica en els processos de les unitats de tren. Per altra banda, s'ha elaborat un projecte de xarxa elèctrica que s'incorpora en el pdI i que conté les estratègies per assolir un sistema per superfície més eficient, i que ho fa conjuntament amb les infraestructures elèctriques del sistema ferroviari.

### 39. Soler i Sauret

1) El programa de TPC del pdl 2011-2020 és el que menys ha avançat i invertit segons es dedueix dels Informes anuals de Seguiment del pdl.

És voluntat del pdl 2021-2030, i així es constata en les valoracions de les actuacions que es poden observar en el capítol 16, que aquest programa i el d'Intercanviadors sigui prioritari, tal com es dedueix de l'aplicació de la metodologia SAIT així com del Cicle de Vida.

2) Sobta que una iniciativa d'aquesta magnitud disposi (TPC06 e-bus) tan sols d'una previsió pressupostària de menys de 600 M€ i d'un calendari tan dilatat. Es proposa revisar en profunditat aquesta actuació.

La inversió indicada és la que es va obtenir a partir d'un treball específic en la que hi van participar tots els agents implicats (administracions, operadors, etc). La inversió indicada en aquesta actuació té dues parts. La primera conté la inversió en infraestructura elèctrica de recàrrega. La segona part fa referència al sobrecost del material mòbil donat que s'entén que la renovació estricta dels vehicles no ha d'estar inclosa en el pdl. Per una altra banda, es constata que aquest sobrecost tendeix a baixar, encara que no de forma homogènia. Amb les actuals condicions de contorn, tant econòmiques com tecnològiques, sembla raonable aplicar un principi de prudència respecte a la inversió a realitzar.

3) Es demana prioritzar l'execució de la proposta TPC07 (Carril Bus VAO a la B-23), donada la seva rendibilitat en termes d'ACB i Cicle de Vida.

És objectiu de les administracions prioritzar al màxim l'execució d'aquesta infraestructura.

4) Es valora positivament l'actuació TPC09 Aparcaments d'enllaç a terminals i parades de busos. Caldria desglossar cadascuna de les actuacions incloses a la proposta, i establir un cronograma de previsió.

La programació vindrà donada de l'acord entre les administracions i els agents afectats, principalment operadors, d'acord amb els resultats que s'obtingran de la redacció del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.

5) Es proposa crear un Intercanviador Barcelona Sud que aplegui Busos, Tramvia, FGC i Metro.

La reformulació dels intercanviadors a l'àmbit Llobregat serà discutida per part de les diferents administracions i agents implicats.

## 46. FAVB

1) L3 Trinitat Nova - Trinitat Vella: es proposa avançar les previsions de l'estudi i encàrrec del projecte per al 2021, ja que és una actualització prevista ja per al període 2011-2020.

La construcció d'aquest perllongament és necessària però no de forma tan prioritària com per incloure-la en la fase A. La redacció de l'estudi informatiu està prevista per al proper any, a partir del qual es definirà la solució definitiva per a la seva execució.

2) Es proposa una connexió mitjançant tramvia pel corredor que uneix Barcelona amb Montcada, aprofitant la necessària transformació de l'Av. Meridiana, com alternativa a un Nou Túnel Vallès.

El pdl proposa la construcció d'una nova línia ferroviària des del Vallès fins a Barcelona com a conseqüència de l'alt grau de saturació de l'actual Metro del Vallès; en el futur, encara es preveu un creixement de la mobilitat entre aquestes dues comarques. Per tant és urgent la descongestió de l'actual línia, que ja està provocant problemes de seguretat i confort. Aquesta nova infraestructura està sent objecte d'un estudi d'alternatives que manté la coherència amb el PTMB, i dels seus resultats es derivarà la solució inclosa en el pdl.

3) T4 fins a l'estació de tren de Badalona

Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'.

4) L'explicació de les variants ferroviàries i les seves implicacions en el cobriment de les vies fèrries en algunes zones de Barcelona, com Vallbona o Trinitat Vella son confuses.

Aquestes aspectes seran definits amb major grau a mesura que es redactin els estudis informatius i projectes constructius en aquests àmbits.

5) El Bus Vao a la C-31 al municipi de Barcelona s'ha d'entendre com la substitució d'alguns carrils de circulació de la Gran Via segregada des de la Pau i no com la construcció de cap estructura elevada.

6) A La Marina de la Zona Franca, el Metro arribarà quan estiguin vivint tothom en comptes d'anticipar-se a la nova situació.

7) Les actuacions de renovació haurien de ser més destacades.

Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura, i les seves fases d'implementació.

La inauguració de les estacions del tram Motors-Pratenc de la línia L10 es realitzarà durant els propers anys (el túnel i el viaducte ja estan finalitzats). Si bé l'estació de Motors es preveu per a l'any 2028, la seva posada en servei es podria avançar en cas de necessitat i sempre que hi hagi les disponibilitats pressupostàries necessàries.

Un dels cinc programes d'actuació del pdl està dedicat exclusivament als programes de modernització, renovació i millora de les infraestructures i del material mòbil.

#### 47. AV Besòs

1) Treure del pdl l'actuació TPC01 Carril Bus Vao a la C-31 en quant allò que fa referència a les Fases II i III (construcció d'un quart carril) i un nou viaducte). El Bus Vao en la C-31 ha d'entendre's com la substitució d'alguns carrils de circulació de la Gran Via segregada.

Es traslladarà aquesta petició al Departament de TES per tal que analitzi el futur d'aquesta infraestructura, i les seves fases d'implementació.

2) Es demana al Departament de TES el tram del lateral pendent entre el carrer Coll i Pujol i la Rambla de Sant Joan i la col·locació de les pantalles acústiques.

Aquesta petició serà transmesa al Departament de Territori i Sostenibilitat.

3) Agilitzar i es faciliti la informació i la participació a les entitats i ciutadania del avantprojecte de transformació de la C-31 engegat.

Aquesta petició serà transmesa al Departament de Territori i Sostenibilitat.

4) Incorporar en el pdl 2021-2030 l'arribada del Metro al Campus Bio-Tecnològic de Can Ruti des de l'estació de Rodalies de Badalona, amb connexió amb la L2 i la L1, i concretament a l'estació de Bufalà per donar servei als barris de Morera-Pomar i Bonavista-Canyet. També cal que es tingui en compte durant l'elaboració de l'Estudi Informatiu de la línia L1 les anteriors connexions.

L'ATM té analitzada aquesta proposta segons quatre alternatives: 1.- Metro Bufalà-Can Ruti, 2.- Metro lleuger Badalona Centre - Can Ruti, 3.- Tramvia Bufalà - Can Ruti; 4.- Reforç de les línies de bus de Badalona. Els resultats recomanen la potenciació del TPC mitjançant llançadores de bus, perquè les tres primeres alternatives tenen una rendibilitat socioambiental negativa segons s'ha calculat a partir de la metodologia SAIT i de Cicle de Vida. La construcció de la forca dificultaria el servei ferroviari (perjudicaria la demanda principal cap a Estació de Badalona degut a la reducció de la freqüència).

5) Incorporar en el pdI l'arribada de la T4 fins a l'estació de Rodalies de Badalona, i s'incorpori l'obertura d'un accés a la banda de mar del futur intercanviador. El pdI ha de deixar oberta la porta al perllongament de la T4 fins a Montgat.

Tal com s'indica a la fitxa XT04, aquesta actuació preveu el perllongament fins al Port de Badalona en una primera fase, i posterior perllongament fins l'Estació de Badalona, que s'inclou com a possibilitat en l'Estudi Informatiu actualment en redacció. Aquesta actuació no està inclosa en el PDU de l'AMB, i en el PTMB hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. L'arribada fins a Montgat seria analitzada en una fase posterior, d'acord amb el PTMB, que hi figura com 'Ferrocarril lleuger o plataforma reservada d'autobús'. La petició d'obrir un nou accés a la banda mar serà transmesa a MITMA.

6) L3 Trinitat Nova - Trinitat Vella: es proposa avançar les previsions de l'estudi i encàrrec del projecte per al 2021, ja que és una actualització prevista ja per al període 2011-2020.

La construcció d'aquest perllongament és necessària però no de forma tan prioritària com per incloure-la en la fase A. La redacció de l'estudi informatiu està prevista per al proper any.

7) Es proposa una connexió mitjançant tramvia pel corredor que uneix Barcelona amb Montcada, aprofitant la necessària transformació de l'Av. Meridiana, com alternativa a un Nou Túnel Vallès.

El pdI proposa la construcció d'una nova línia ferroviària des del Vallès fins a Barcelona com a conseqüència de l'alt grau de saturació de l'actual Metro del Vallès; en el futur, encara es preveu un creixement de la mobilitat entre aquestes dues comarques. Per tant és urgent la descongestió de l'actual línia, que ja està provocant problemes de seguretat i confort. Actualment està en redacció un estudi d'alternatives que analitza diferents traçats, des de Sant Cugat del Vallès fins l'UAB (alternativa plantejada en el PTMB).

8) L'explicació de les variants ferroviàries i les seves implicacions en el cobriment de les vies fèrries en algunes zones de Barcelona, com Vallbona o Trinitat Vella son confuses.

Aquestes aspectes seran definits amb major grau a mesura que es redactin els estudis informatius i projectes constructius en aquests àmbits.