

# INFORME DE BALANÇ DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

*pd* **I**

PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES  
2021-2030

Juny 2020



**ATM**

**Àrea de Barcelona**  
Autoritat del Transport  
Metropolità

**Direcció:**  
Autoritat del Transport Metropolità

**Document elaborat:**  
Equip MOMENTUMco

## ÍNDEX DE CONTINGUTS

1.	INTRODUCCIÓ .....	4
2.	OBJECTE DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ DEL PDI .....	5
3.	NECESSITATS I ANTECEDENTS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ.....	6
4.	EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ.....	8
4.1.	METODOLOGIA: DISSENY DEL PROCÉS .....	8
4.2.	FASES: DESENVOLUPAMENT DEL PROCÉS .....	9
	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sessions de participació presencials (territorials i sectorials)</li> <li>• Punts informatius i participatius al carrer, destinats a la ciutadania</li> <li>• Participació online amb la Pregunta del mes i la Bústia ciutadana</li> <li>• Grups de treball tècnic</li> </ul>	
5.	RESUM EXECUTIU DE RESULTATS .....	15
5.1	EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ DEL PDI EN XIFRES.....	15
5.2	PRINCIPALS APORTACIONS FRUIT DE LA PARTICIPACIÓ PRESENCIAL.....	16
5.3	PRINCIPALS APORTACIONS DERIVADES DE LES PREGUNTES DEL MES.....	24
5.4	PRINCIPALS APORTACIONS REBUDES MITJANÇANT LA BÚSTIA CIUTADANA.....	26
6.	RETORN DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ .....	27
7.	ANNEXES .....	28

## 1. INTRODUCCIÓ

El Pla Director d'Infraestructures (PDI) és el document de planificació que recull totes les actuacions en infraestructures de transport públic previstes a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), independentment de l'Administració responsable i de l'operador que les explota. Aquest és el tercer PDI que s'elabora, per al decenni 2021-2030. Anteriorment es van redactar dos PDI, per als períodes 2001-2010 i el 2011-2020. Per al correcte desenvolupament del pla, es duu a terme un informe anual sobre el grau de compliment del PDI, a més d'una revisió al cap de cinc anys.

El PDI 2021-2030 s'estructura en diversos programes d'actuació:

- 1) Ampliació de la Xarxa Ferroviària
- 2) Programa d'Intercanviadors
- 3) Programa de Modernització i Millora de les xarxes existents
- 4) Actuacions a la xarxa ferroviària estatal
- 5) Infraestructures de transport públic per carretera

En l'elaboració d'un document com és el PDI, és molt important disposar d'un ampli coneixement tècnic de diferents professionals, així com representants dels principals operadors o administracions implicades. És per això que s'han constituït diversos grups de treball tècnic, en els quals s'han recollit les opinions qualificades de les diferents persones. A més a més, s'ha considerat de gran importància el desenvolupament d'un procés de participació del PDI a diferents nivells, en el qual poder recollir les opinions i inquietuds, respecte les infraestructures, del les pròpies persones usuàries del transport públic, així com també dels/les professionals de diversos sectors i entitats vinculats al pla, com persones representants dels principals operadors o administracions implicades, etc.

El present document recull tota la informació relativa al procés de participació, calendari de les sessions, aportacions dels participants i totes les idees clau sorgides al llarg de totes les accions de participació realitzades.

*NOTA: Part d'aquest procés participatiu s'ha realitzat en paral·lel i de forma conjunta amb el procés de redacció del Pla director urbanístic dels aparcaments d'intercanvi modal (d'ara endavant, PDU), gràcies a la coincidència temporal, però també pel fet que els dos plans comparteixen part dels continguts i públics objectius. Cal recordar que el PDU P&R, està definit en el Pla Director d'Infraestructures 2011- 2020 (PDI) i que el nou PDI incorporarà el programa d'intercanviadors.*

## 2. OBJECTE DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ DEL PDI

L'objecte del procés de participació ha estat informar a les persones usuàries de transport públic i els/les professionals relacionats amb el sector, dels treballs de redacció del Pla Director d'Infraestructures (PDI) en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), per tal de recollir les propostes i comentaris relatius a les actuacions ja previstes al pla o a les considerades necessàries, i per tant a incloure. El procés s'ha desenvolupat tant per a conèixer la visió de les persones usuàries i dels /les experts, com per aproximar als diferents actors implicats al PDI.

En tot moment s'ha garantit la participació més àmplia, inclusiva i plural possible, afavorint un tipus de procés de participació que respecti la diversitat i la igualtat de gènere.

Els temes tractats al procés han estat:

- Informació i debat sobre l'estat actual de les infraestructures de transport públic, els serveis oferts, la seva eventual transformació i altres propostes de millora.
- Informació i debat sobre el projecte d'intercanviadors de transport públic, els nous intercanviadors previstos al PDI i altres propostes d'intercanviadors.
- Informació i debat sobre les noves línies de transport públic per carretera que s'estan estudiant a l'àmbit del SIMMB i noves propostes de línies.

### 3. NECESSITATS I ANTECEDENTS DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

L'Autoritat del Transport Metropolità ha considerat necessari i oportú la realització d'un procés de participació al voltant del Pla Director d'Infraestructures (PDI) en l'àmbit del SIMMB. L'objecte d'aquest procés ha estat informar a les persones usuàries del transport públic i als/les professionals relacionats/des, sobre el procés de redacció que s'estava duent a terme, al mateix temps que es recollien propostes i comentaris de millora que podrien ser inclosos al nou PDI.

Anteriorment es van redactar dos PDI, per als períodes 2001-2010 i el 2011-2020. El PDI subjecte d'aquest procés de participació és el PDI 2021-2030, en procés de redacció. És important fer referència al fet que l'àmbit territorial del PDI 2021-2030 s'ha vist ampliat respecte el PDI 2011-2020 a resultes de l'Acord de Govern de 21 de febrer de 2017, en què es va aprovar la modificació dels Estatuts de l'ATM i on, entre d'altres aspectes, es va modificar l'àmbit territorial de l'ATM. Així doncs, qualsevol referència realitzada en aquest document a qualsevol aspecte dels treballs o conclusions del PDI 2011-2020 i anterior, s'haurà de matisar tenint en compte la modificació substancial de l'àmbit territorial abastat.

El PDI té per objectiu recollir totes les actuacions en infraestructures de transport públic per a un decenni previstes a l'àmbit del SIMMB, amb independència de l'Administració i l'operador que les explota. S'emmarca principalment en la Llei 9/2003, de la Mobilitat, les lleis sectorials vigents en matèria d'infraestructures i serveis de transport públic i la normativa sobre avaluació ambiental dels instruments de planificació. Segons aquest context normatiu, es tracta d'un pla de caràcter específic, en tant que conforma un instrument de planificació que té per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les Directrius Nacionals de Mobilitat (veure apartat 2.3.1) per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat, tant en el cas de transport de persones com en el cas de transport de mercaderies.

El PDI 2011-2020, predecessor al PDI objecte d'aquest procés de participació i vigent actualment, ha estat objecte de seguiment anual. A tal efecte, s'han elaborat els corresponents Informes anuals de seguiment, incloent una anàlisi de l'evolució de les variables socioeconòmiques amb incidència sobre la mobilitat i una descripció de l'estat d'execució de cadascuna de les actuacions en infraestructures previstes. Algunes de les conclusions més destacables, tenint en compte el darrer informe disponible, són:

- Variació de població positiva per al període 2001-2017, essent destacable el creixement poblacional corresponent als àmbits que no són Barcelona ni la corona A1.
- Índex de motorització dels municipis de l'àmbit amb una evolució força estable en el conjunt de l'RMB per al període 2001-2017, però observant una tendència a l'increment en els anys recents, més destacable en els àmbits de les corones més

externes. Per contra, en el continu urbà de Barcelona s'aprecien decrements generalitzats.

- Evolució favorable en relació a la demanda de transport públic en tots els mitjans però especialment destacable en el cas dels autobusos, Rodalies, Tramvia i FGC.
- El 50,7 % de les actuacions estan dins del termini previst i la resta presenten algun endarreriment.

La documentació i treballs relatius al PDI 2011-2020 han conformat la base de partida per a l'elaboració del nou PDI 2021-2030.

## 4. EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

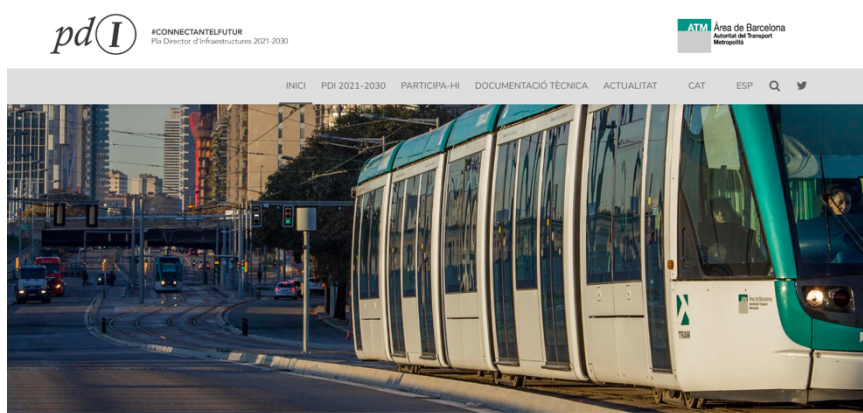
### 4.1. METODOLOGIA: DISSENY DEL PROCÉS

El procés de participació del PDI 2021-2030, ha comprès un conjunt d'accions, en un període delimitat de temps, amb l'objectiu de promoure el debat per tal de recollir opinions i propostes respecte el nou Pla Director d'Infraestructures (PDI).

El disseny del procés de participació s'ha realitzat de forma conjunta entre l'equip tècnic responsable de la redacció del PDI de l'Autoritat del Transport Metropolità i l'empresa adjudicatària del concurs respectiu. En el disseny, s'ha vetllat sempre per la incorporació del màxim nombre de persones usuàries del transport públic, de persones professionals del sector i d'altres stakeholders clau implicats, decidint així la realització de diversos actes repartits pel territori del SIMMB. És per aquest motiu també que s'han convocat diverses entitats, organitzacions, empreses i administracions.

Les metodologies de cada actuació / sessió han estat adaptades al tema a tractar, la tipologia dels assistents, l'espai i el nombre de participants. Es pot trobar la metodologia específica emprada a cada acte / sessió a les actes disponibles als annexos, així com una relació de les persones professionals participants.

Finalment, amb l'objectiu de facilitar el desenvolupament i seguiment del procés de participació, s'ha posat en funcionament una web específica del PDI: [www.pdinfraestructures.cat](http://www.pdinfraestructures.cat). A aquesta web s'ha compartit el calendari de propers actes, la documentació disponible sobre el PDI 2021-2030 i també sobre els anteriors, les actes de les sessions que s'han realitzat en el marc del procés de participació, entre d'altres.



The screenshot shows the website for the PDI 2021-2030 process. At the top left is the logo 'pdI' with the tagline '#CONNECTANTEL FUTUR' and 'Pla Director d'Infraestructures 2021-2030'. At the top right is the ATM logo and 'Àrea de Barcelona Autoritat del Transport Metropolità'. Below the header is a navigation menu with links: INICI, PDI 2021-2030, PARTICIPA-HI, DOCUMENTACIÓ TÈCNICA, ACTUALITAT, CAT, ESP, and search/social media icons. The main image is a tram on a city street. Below the image is a red warning box: 'ATENCIÓ! Degut a la crisi del COVID-19, totes les sessions de participació presencials previstes per al mes de març i abril s'han pososat, però seguim amb vosaltres online!'. At the bottom is an orange section with three icons and text: a lightbulb icon for 'pdI 2021-2030' (basic info), a megaphone icon for 'Participa-hi' (participation info), and a location pin icon for 'Documentació tècnica' (technical documentation).



A aquesta web s'ha permès també la participació online, facilitant així la participació de persones amb dificultats per assistir a les sessions presencials i dels usuaris del transport públic en general.

## 4.2. FASES: DESENVOLUPAMENT DEL PROCÉS

El procés de participació s'ha desenvolupat de forma estructurada en 4 fases:

1. Fase de preparació i treball intern, en la qual s'ha posat en marxa l'espai web específic del PDI, i en el qual s'han obert els espais de participació online.
2. Fase d'informació, en la qual s'ha fet difusió al conjunt de la ciutadania i les persones professionals del procés de redacció del PDI i s'ha informat de les properes sessions de participació presencial i dels canals virtuals disponibles.
3. Fase de formulació de propostes, en la qual, i emprant les metodologies adequades, s'ha promogut la participació i s'han recollit les aportacions de les persones participants.
4. Fase de retorn, en la qual es trasllada als participants, i al conjunt de la ciutadania, els resultats del procés.

Aquest apartat del document recull els principals esdeveniments desenvolupats en el marc de les fases indicades. Tanmateix, no es recullen les accions relatives a la fase de retorn, que es durà a terme amb posterioritat a l'aprovació del pla al que el procés fa referència, i un cop superada la crisi post-Covid actual, que dificulta la celebració de sessions de retorn multitudinàries.

### 4.2.1 Fase de preparació i treball intern

Aquest procés de participació s'ha treballat internament entre l'empresa guanyadora de la licitació corresponent i l'ATM. En tot moment s'ha fet un seguiment regular de l'evolució del procés.

En aquesta fase de treball previ es va posar en marxa l'espai web dedicat en exclusiva al PDI: [www.pdinfraestructures.cat](http://www.pdinfraestructures.cat). Dins d'aquest espai web s'ha permès a l'usuari consultar documentació rellevant relacionada amb anteriors PDI o amb el procés de redacció actual. A més a més, dins de la pròpia web existia un espai de participació virtual, que ha facilitat la participació de totes aquelles persones que tenien dificultats per assistir a les sessions presencials.

#### 4.2.2 Fase d'informació

La fase d'informació es va realitzar combinant canals presencials i virtuals. Es va fer difusió del procés de participació a través de la web de l'ATM, de les xarxes socials de l'ATM i del butlletí informatiu de l'ATM.

A més a més, va realitzar-se una sessió presencial, el dia 29 d'octubre de 2019, a la que van assistir prop de 100 persones professionals de diferents àmbits.

#### **Sessió de presentació del PDI i inici del procés de participació**



El 29 d'octubre de 2019 va tenir lloc la «Jornada oberta del Pla Director d'Infraestructures 2021-2030», una sessió presencial a la que van assistir prop de 100 persones professionals de diferents àmbits i que va marcar l'inici del procés de participació. El Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports va acollir la jornada, on figures i autoritats destacades del sector de la mobilitat,

van debatre sobre els reptes de la xarxa infraestructural del transport, la inclusió del medi ambient en la planificació del seu futur i aspectes a tenir en compte, com la tecnologia i la innovació.

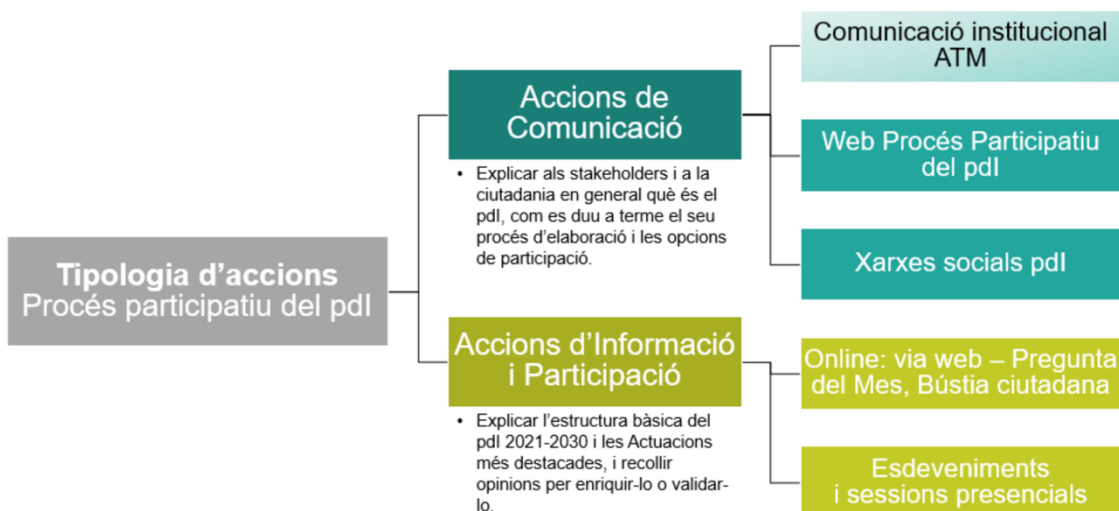
La sessió va ser convocada per correu electrònic des de l'àrea de comunicació de l'ATM i es va comunicar també a través de les xarxes socials de l'ATM.

#### 4.2.3. Fase de formulació de propostes

Dins d'aquesta fase es troba el gruix de la participació d'aquest procés. Per tal de garantir la participació més àmplia, inclusiva i plural possible, s'ha facilitat en tot moment accés a canals de participació virtuals, tant a la web del PDI com a les xarxes socials.

La participació s'ha dut a terme utilitzant diverses tipologies d'accions / sessions participatives diferents (explicades amb més detall a les Actes de les sessions annexes al present document):

1. Sessions de participació presencials (territorials i sectorials)
2. Punts informatius i participatius al carrer, destinats a la ciutadania
3. Participació online amb la 'Pregunta del Mes' i la Bústia ciutadana
4. Grups de treball tècnic



Aquestes accions s'han concretat amb la organització d'esdeveniments i sessions de treball presencials. En concret, s'han desenvolupat les accions participatives següents:

## 1. Sessions de participació presencials

### 4 Sessions de participació territorials:

- Vilanova i la Geltrú: 2 de març de 2020.
- Les Franqueses (Granollers): 5 de març de 2020.
- Igualada: 20 de febrer de 2020.
- Àrea metropolitana de Barcelona: 5 de maig de 2020 (sessió virtual).

### 2 Sessions de participació sectorials:

- Transport Públic per Carretera: 16 d'abril de 2020.  
Sessió virtual – Microsoft Teams
- Transport Públic Ferroviari: 28 d'abril de 2020.  
Sessió virtual – Microsoft Teams

## 2. Punts informatius i participatius al carrer, destinats a la ciutadania

### 3 Punts al carrer:

- Terrassa: 17 de febrer de 2020 de 8:30h a 12:00h.
  - Lloc: Interior de l'intercanviador de Rodalies i FGC, accés per l'entrada propera a Parc del Nord.

- **Cornellà:** 19 de febrer de 2020 de 8:30h a 12:00h.
  - Lloc: Interior de l'estació de Rodalies i exterior de l'estació de Rodalies, a la Plaça de l'Estació que té efecte d'intercanviador entre Rodalies, Metro i Tram.
- **Barcelona - Arc de Triomf:** 28 de febrer de 2020 de 8:30h a 12:00h.
  - Lloc: Interior de l'intercanviador de Rodalies i Metro, a la sortida per Arc de Triomf, juntament al Punt d'Atenció al Client de Rodalies i les màquines de venda de bitllets del servei de Metro.

### 3. Participació online amb la 'Pregunta del Mes' i la Bústia ciutadana

La 'Pregunta del Mes' s'ha dut a terme des de l'inici del procés. En alguns casos i degut a causes alienes (com el període nadalenc o la crisi causada pel COVID-19) pot ser que algunes preguntes hagin estat publicades més d'un mes. Les 4 preguntes del mes que s'han fet de forma oberta, a través dels canals de participació online i Twitter, han estat:

1. Quina considereu que ha de ser la prioritat de futur del sistema ferroviari?
2. Quina tecnologia creus que és més clau per a assolir els reptes de futur de les nostres infraestructures?
3. Des del punt de vista de les infraestructures del PDI, en quin aspecte ambiental caldria incidir més en els propers anys?
4. Quins beneficis de la regulació dels aparcaments d'enllaç destacaríeu?

Als annexos es troben les actes de totes les sessions de participació presencials, així com un informe de resultats dels Punts informatius i participatius al carrer i els resultats de les 4 Preguntes del mes realitzades.

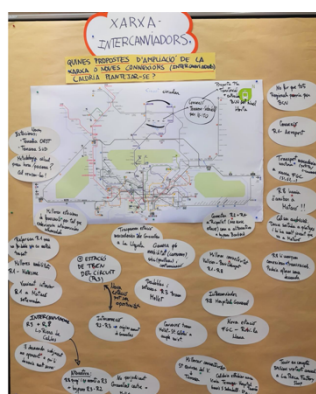
Finalment, un cop acabades totes les accions d'aquesta fase, s'ha elaborat el present "Informe Final de Participació Ciutadana" que recull totes les aportacions realitzades així com un resum executiu de les mateixes.

## Metodologia emprada a les sessions presencials

Les sessions de participació presencial s'han realitzat utilitzant la metodologia Writing Thinking Momentumco.

La metodologia Writing Thinking Momentumco, permet, mitjançant l'ús de targetes i panells de treball, una completa visualització de les idees aportades pels participants, les quals són agrupades generant grups de conceptes similars.

Es tracta d'una metodologia participativa que es basa en llençar preguntes concretes que els participants responen per escrit en targetes i són compartides en panells de treball, les quals són agrupades en grups de conceptes similars.



A més a més, la metodologia Writing Thinking Momentumco és especialment versàtil i:

- Promou el diàleg constructiu i l'intercanvi d'opinions i punts de vista, estructurant i centrant el debat en allò essencial, evitant dispersions i divagacions.
- Fomenta la participació igualitària de totes les persones assistents, evitant monopolitzacions del debat.
- És fàcilment adaptable als objectius concrets de la sessió i al perfil de les persones assistents.
- Permet disposar de forma immediata dels resultats (fotografia dels panells).
- Facilita l'estructuració de les conclusions i les orienta a l'acció.

#### 4. Grups de treball tècnic

En el marc de l'elaboració del nou PDI s'han posat en marxa diferents Grups de Treball Tècnic, espais de participació integrats per personal amb un important coneixement tècnic, cadascun pels quals s'han centrat en algun dels aspectes que configuren el nou PDI 2021-2030. Aquests Grups de Treball van començar la seva tasca abans de l'inici del procés de participació del PDI i alguns continuaran més enllà de la finalització d'aquest.

##### *Grup de treball Comissió d'Operadors*

La Comissió d'Operadors està formada principalment pels tècnics de planificació i mobilitat dels quatre operadors ferroviaris (Metro, FGC, Tram i Renfe) i d'autobús. Es debat quin ha de ser el model de transport públic (principalment ferroviari) per les properes anys dins del conjunt de l'àmbit SIMMB, i de forma més concreta s'analitzen diferents propostes d'actuació dels diferents programes d'actuació. Aquestes sessions ajuden a l'equip redactor de PDI a definir les prioritats i la concreció de les propostes.

##### *Grup de treball Comissió d'Operadors*

La funció d'aquest grup de treball és l'anàlisi de les infraestructures elèctriques per a la xarxa d'autobusos, amb l'objectiu de definir un planejament i estratègia per a les infraestructures elèctriques en el nou paper com a element clau de la nova mobilitat sostenible del sistema integrat de transport a l'àmbit SIMMB. S'analitzaran les diferents tecnologies que existeixen actualment i s'estableix un pla d'implantació temporal en funció de com evolucionen aquestes innovacions. També es té en compte la repercussió que tindrà aquest pla en la xarxa de distribució d'energia elèctrica, i es la implicació dels diferents operadors ferroviaris i subministradors d'energia elèctrica.

##### *Pla Director Urbanístic – Aparcaments d'enllaç (P&R)*

L'objectiu general del pla director urbanístic és la creació del marc urbanístic i territorial adequat que permeti explotar les potencialitats dels intercanviadors de transport públic – vehicle privat definits en el Pla director d'infraestructures del transport col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona 2011-2020 (PDI) situats a les estacions ferroviàries suburbanes, RENFE-ADIF i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i en algunes parades d'autobús, per donar resposta a la demanda creixent d'aquest tipus d'aparcaments. Es proposaran els emplaçaments per a l'ampliació de P&Rs existents, o bé la construcció de nous P&Rs.

Tal i com es comentava a l'inici d'aquest document, actualment s'està realitzant un procés participatiu paral·lel, enfocat exclusivament als aparcaments d'intercanvi modal. Cal recordar que el PDU P&R, està definit en el Pla Director d'Infraestructures 2011- 2020 (PDI) i que el nou PDI incorporarà el programa d'intercanviadors.

## 5. RESUM EXECUTIU DE RESULTATS

### 5.1 EL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ DEL PDI EN XIFRES



## 5.2 PRINCIPALS APORTACIONS FRUIT DE LA PARTICIPACIÓ PRESENCIAL

A continuació es mostren els temes sorgits al llarg de tot el procés de participació. S'inclouen tant les propostes formulades a les sessions de participació presencial, com aquelles fetes als punts informatius al carrer. El detall de totes les aportacions pot trobar-se a les actes de les sessions realitzades, incloses als Annexos del present document.

Les principals aportacions s'ordenen a les categories següents:

- Xarxa ferroviària
  - R1
  - R2
  - R3
  - R4
  - R5
  - R6
  - R8
  - R12
  - S1 i S2
  - S5
  - Ampliació de xarxa i mobilitat interna
  - Connexions entre línies (intercanviadors)
  - Freqüència de pas
  - Millores infraestructurals
  
- Xarxa de busos
  - Ampliació de la xarxa de busos
  - Trams en nuclis urbans
  - Complicacions a la xarxa viària
  
- Consideracions generals
  - Consideracions generals entre la xarxa ferroviària i la xarxa de busos
  - Consideracions generals sobre el PDI



## XARXA FERROVIÀRIA

### *R1*

- Millorar la connexió entre l'R1 i l'aeroport.
- Reforçar l'R1 però sense afegir la doble via pel traçat actual, ja que no tots els trams de la línia permeten la instal·lació de la doble via.
- A l'R1, més enllà dels problemes habituals de concentració i saturació de la línia, hi ha una dificultat afegida pel que fa a la connexió amb les línies que surten des de Blanes i Maçanet-Massanes: la freqüència de pas dels trens és de cada mitja hora i un cop a Blanes o Maçanet-Massanes, les connexions amb els altres trens no són immediates i moltes vegades provoquen un llarg temps d'espera.

### *R2*

- Millorar la integració tarifària a la zona del Garraf. Hi ha municipis propers, tots a la segona corona, cadascun en una zona tarifària diferent, cosa que encareix la mobilitat a la zona.
- Instaurar una "tarifa plana" a la zona del Garraf, com es va fer a Castelldefels.
- Establir un "preu simbòlic" entre Sitges i Garraf, per a que la gent pugui aparcar a Sitges i anar amb tren fins a Garraf, ja que a l'estiu no hi ha aparcament.

### *R3*

- Soterrament de l'R3 en el seu pas pel terme municipal de Mollet.
- Desdoblament de l'R3 com a solució a l'actual congestió de la xarxa i millora de la connexió amb el Vallès.
- Augmentar la freqüència de pas dels trens de l'R3, sobretot en hores punta.

### *R4*

- Trajectes més curts, per tal de reduir el temps de viatge.
- Construcció del túnel de Montcada.
- Augmentar de la freqüència de pas de l'R4 com a única solució a l'actual situació de congestió de la línia.

### *R5*

- Per accedir a Manresa, el temps de trajecte és encara més alt que amb Rodalies. Els FGC no tenen parada al centre de Barcelona, com si que en té el Rodalies.

### *R6*

- Fer servir l'R6 nocturnament per a mercaderies.

### *R8*

- Oferir un servei més competitiu en aquest corredor amb connexions transversals que podrien fer aflorar nova demanda i reequilibrar la transversalitat nord. El pol de referència de l'R8 és la Universitat Autònoma de Barcelona, però no és l'únic.
- Potenciar intercanviadors de l'R8 al Vallès. A l'anterior PDI ja hi figuraven actuacions d'intercanviadors al Vallès, però finalment no es van dur a terme i sembla que ara tampoc no siguin una prioritat.
- Allargar l'R8 fins a Mataró, ja que les platges del Maresme donen servei a molts usuaris, entre els quals els del Vallès.

### *R12*

- Instal·lar a Calaf un moll de càrrega i descàrrega.
- Augmentar la freqüència dels trens que van a Manresa, ja que actualment és baixa i en horaris poc pràctics per a la majoria d'usuaris.

### *S1 i S2*

- Fer servir les línies S1 i S2 nocturnament per a mercaderies lleugeres.

### *S5*

- Allargar la línia S5 i nova estació de FGC a Rubí La Llana.

## **AMPLIACIÓ DE XARXA I MOBILITAT INTERNA**

- Aprofitar la línia actual de l'AVE, de forma paral·lela a les línies convencionals, per tal d'oferir algun servei de tren de tipus "expres" o semidirecte.
- Dues noves estacions a Terrassa: Terrassa Oest i Terrassa Sud. Actualment l'estudi econòmic del projecte relatiu a l'estació de Terrassa Sud no acaba de donar un resultat positiu. Es considera que cal revisar metodologia emprada per l'estudi econòmic.
- Construcció d'una nova estació a "Les Arenes" a Terrassa.
- Eliminar l'estació de mercaderies de Granollers i traslladar-la a La Llagosta. L'estació provoca malestar degut als problemes de mobilitat generats pel tràfic de camions i per la contaminació acústica i mediambiental.

- Trens regionals que connectin el Vallès però que no arribin a entrar a Barcelona, de la mateixa manera que fan les mercaderies. Cal tenir present que contra més trens entrin a Barcelona, més es limita la capacitat del sistema.
- Pensar en la mobilitat interna dins del territori, no només en la connexió amb Barcelona. Els desplaçaments diaris dins del Vallès, per exemple, excedeixen els que es realitzen entre el Vallès i el Barcelonès. Donant prioritat a la connexió amb Barcelona s'agreugen les diferències actuals entre diversos territoris.
- Eliminar la diferència de zona tarifaria entre Sabadell i Terrassa.
- Donar prioritat a la Línia Orbital, ja que en el PDI anterior figurava com a actuació en segona fase, igual que al plantejament del PDI actual.

### CONNEXIONS ENTRE LÍNIES (INTERCANVIADORS)

- Creació d'un intercanviador a Vilafranca del Penedès entre Rodalies i la línia de llarga distància de l'AVE.
- Connexió R1-R8 per millorar la comunicació entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental i també d'aquests dos amb el Baix Llobregat.
- Intercanviador R3-R8 a la Riera de Caldes. Una alternativa seria que l'R8 s'acoblés a l'R3 en algun tram del recorregut, per a després connectar aquesta línia R3 amb l'R2. Aquesta opció es planteja sempre que es pugui garantir que aquesta connexió no vagi en detriment de l'R3 (Granollers Centre i Mollet).
- Intercanviador de les línies S1 i S5 amb l'R8 a la parada d'Hospital General, actualment sense parada aquesta zona però passant-hi just pel costat.
- Connexió R2-R4 a Ripollet com a alternativa al by-pass de Barberà, per tal de millorar el temps de viatge entre les capitals del Vallès i amb la resta del territori.
- Connexió FGC entre Sabadell i Terrassa mitjançant una línia circular que recorri un traçat similar al de l'actual N-150.
- Connexió R2-R3, a les rodalies de Granollers.
- Nova línia Terrassa - Hospital de Terrassa - Sabadell - Sant Quirze - UAB per tal de millorar la connectivitat entre Sant Quirze del Vallès i Terrassa. En conseqüència, cal avançar amb el túnel d'Horta o amb actuacions de desdoblament de línies en algun punt.
- Nova estació de tren del Circuit de Catalunya de l'R3 de Rodalies. Oportunitat de connexió R2-R3.
- Importància de guanyar temps a l'intercanviador. Els transbordaments mostren una falta de cura en el disseny i aparentment no fan guanyar gaire temps a l'usuari.
- Contemplar noves connexions i intercanviadors a les principals parades de les línies d'autobús del Vallès, pàrquings segurs per a bicicletes, etc.

## FREQÜÈNCIA DE PAS

- Incrementar de la capacitat dels trens, sobretot a les hores punta. Actualment, sobretot a Vilanova i la Geltrú i a Sitges, es dona una alta concentració de persones.
- Augmentar la freqüència de pas dels tres des de Vilafranca del Penedès, ja que actualment és de mitja hora i el trajecte fins a Barcelona és força llarg.
- Sincronitzar les freqüències de pas entre les línies de les estacions Granollers Centre i Granollers Canovelles. Usuaris propers a l'estació Granollers Canovelles prefereixen desplaçar-se a l'estació Granollers Centre per agafar el tren.

## MILLORES INFRAESTRUCTURALS

- Introduir passos a nivell a les línies d'FGC que arriben a Igualada.
- Existeix un coll d'ampolla a Martorell pel que respecta als trens d'FGC, fet que impedeix un augment de la velocitat. Es podria fer servir el túnel de mercaderies.
- Soterrar les vies del tren amb passos a nivell en alguns punts de Sitges i Vilanova i la Geltrú, ja que la via parteix aquests dos municipis per la meitat.
- Soterrament de la via del tren al seu pas per Mataró.
- Impulsar la connexió del Vallès Occidental i del Vallès Oriental amb grans infraestructures, com aeroports, ports, etc.
- Pel que fa al transport de mercaderies, conversió del tram Mollet - Sant Celoni d'FGC a un d'amplada mixta.
- Millores a les estacions: millores en neteja, informació actualitzada, ampliació del personal de seguretat, instal·lació de lavabos, incorporació d'ascensor a totes les estacions, etc.
- Millorar els creuaments d'una via a l'altra a moltes estacions.
- Garantir el bon funcionament de les màquines de venda de bitllets.
- Evitar que les obres depenguin del desenvolupament urbanístic. Per tal de potenciar el desenvolupament del transport públic cal evitar que les obres depenguin tant del desenvolupament urbanístic associat, i que es tingui més en compte el valor afegit i la millora que aporten als usuaris.
- Les estacions s'han convertit en un lloc de pas, sense serveis, caldria millorar-ne la neteja i l'aspecte de moltes elles, com per exemple l'estació de Rodalies de Cornellà.
  - Calen més ascensors a les estacions i garantir-ne el seu correcte funcionament. Les escales mecàniques també acostumen a fallar molt i triguen força en arreglar-les.
  - Caldria instal·lar lavabos a totes les estacions de la xarxa ferroviària. És una necessitat bàsica.

## XARXA DE BUSOS

### **AMPLIACIÓ DE LA XARXA DE BUSOS**

- Allargar el BrCat Sant Joan - Manresa fins a Sant Fruitós, fent una forma de U.
- Fer un BrCat únic que passi pels tres municipis d'Igualada, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès.
- Fer un BrCat entre Igualada i Vilafranca del Penedès i un Bus Exprés entre Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.
- Fer una línia llançadora amb Sant Pere de Ribes a l'actual línia de bus Vilafranca del Penedès - Olivella - Sitges. Es podria provar el transport flexible o "on demand". Una altra opció seria refer els horaris i/o augmentar la freqüència en hores punta.
- Variar el disseny proposat al PDI del recorregut del BrCat entre Sitges i Vilanova i la Geltrú, fent que pari a Les Roquetes i utilitzant la mateixa via que fa servir l'interurbà.
- Prioritzar la connexió entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental: Terrassa - Sabadell - Granollers amb parada a Mollet.
- Nou servei de bus que connecti Rubí - Terrassa - Matadepera.
- Millores en la xarxa de bus dels municipis del Maresme. Actualment, són els municipis els que estan assumint les línies urbanes i interurbanes, fins i tot aquelles que connecten amb els Hospitals de Mataró i Blanes.
- Ampliar l'oferta de busos actual a l'eix Congost (Les Franqueses, La Garriga) mentre no es disposi d'una xarxa ferroviària.
- Eix Santa Coloma - La Roca pel marge esquerra del riu Besòs - Mogent.
- Potenciar la connexió del Vallès amb Mataró.
- Eix de connexió entre la capital de Berguedà i el Bages, i entre el Berguedà i Barcelona.
- Nova ruta de BrCat o bus Exprés entre Manresa i Santpedor.
- Potenciar els corredors, sobretot la connexió Vallès - Barcelona.
- Posar èmfasi en aquelles ampliacions o noves línies que condueixin a nuclis comercials o industrials importants. Millorar la oferta de transport públic als polígons del Vallès.
- Desacord amb els canvis al bus exprés que connecta Sabadell - Granollers - Mataró, que ja no fa parades al centre de Mataró. La modificació ha estat duta a terme per l'operador per tal d'escurçar el temps de viatge i garantir els horaris establerts.

### **TRAMS EN NUCLIS URBANS**

- Fer anar els busos per un únic tram a l'entrada d'Igualada (el tram final de moltes línies de bus), tant els busos exprés de Barcelona com els interurbans. Aquesta millora facilitaria l'accés al centre d'Igualada.
- Fer una prova de carrils de busos BrCat a partir de la rotonda de la zona d'Igualada de "La Masia"/Òdena i fins al centre de Igualada.
- Fer arribar els BrCat a les estacions d'autobusos dels municipis, allà on hi ha la demanda, no parar exclusivament per les afores dels municipis.
- La idea dels BrCats, en general, és bona, però un cop dins d'un nucli urbà, hi ha els problemes de tràfic habituals, que són difícils de solventar.
- Possibilitat de compartir la plataforma del tramvia amb els serveis de bus.

### **COMPLICACIONS XARXA VIÀRIA**

- A la C-15 per Igualada la connexió és complicada. Es tracta de trams accidentats i amb força demanda en alguns punts.
- El tram de la C-15 entre Vilanova i la Geltrú i Igualada es col·lapsa amb facilitat.
- L'enllaç a La Roca del Vallès entre la AP-7 i la C-60, per la connexió Mataró - Granollers, és un punt on actualment hi ha molta densitat.

## CONSIDERACIONS GENERALS

### *CONSIDERACIONS GENERALS ENTRE LA XARXA DE BUSOS I LA XARXA FERROVIÀRIA*

- El PDI hauria de ser un pla de la xarxa d'autobusos o, si més no, un pla que donés una gran importància a la xarxa de busos, amb algunes actuacions concretes a la xarxa ferroviària.
- L'autobús no hauria de ser un substitut de la xarxa ferroviària, sinó que haurien de ser modes de transport complementaris.
- Les actuacions relacionades amb la xarxa d'autobús no impliquen una gran inversió i produeixen un impacte molt positiu. Cal fer un esforç per entendre's amb altres administracions que puguin estar implicades en aquestes actuacions. La rendibilitat social d'aquestes actuacions pot ser més elevada que la de les actuacions ferroviàries.
- Cal evitar tenir duplicitats de corredors de bus, produïts en part per la manca d'inversions a la xarxa ferroviària. Es tendeix a fer corredors de bus similars a la xarxa ferroviària, com passa al Maresme.

### *CONSIDERACIONS GENERALS DEL PDI*

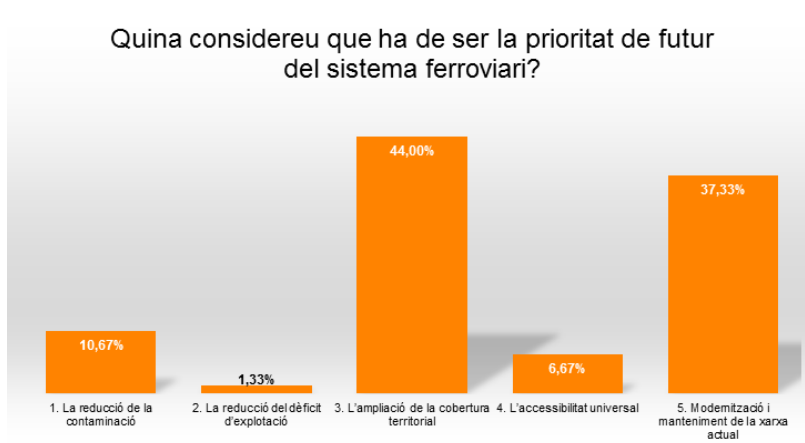
- Necessitat d'enfortiment de la xarxa de transport públic en general. El debat no ha de ser una confrontació entre les actuacions a realitzar-se al nucli de Barcelona o aquelles que potencien la connexió d'altres territoris amb Barcelona, sinó que caldria potenciar tot el conjunt de la xarxa per igual.
- Pensar en una homogeneïtzació de les connexions al territori, ja que molts territoris segueixen sense estar connectats a la xarxa de transports. La dependència de la mobilitat a les zones menys denses hauria de ser un factor a tenir en compte a l'hora de realitzar actuacions, i no tant l'indicador de la densitat com a criteri de prioritització. Cal transformar els objectius del PDI en resultats reals.
- Actualment es pensa molt en connectar els centres dels municipis, però cal també connectar altres zones del territori i P&R perifèrics.
- En alguns casos, part de les actuacions en vies d'autobús s'estan realitzant amb finançament local, provinent dels municipis implicats i s'entén que no hauria de ser així.
- Cal una millora de la relació entre administració i administrats, sobretot abans del tancament de documents importants, evitant haver de recórrer a la formulació d'al·legacions amb posterioritat.
- Cal pensar alguna solució per a gestionar el gran volum de visitants que rep anualment La Roca Factory Shop.

### 5.3 PRINCIPALS APORTACIONS DERIVADES DE LES PREGUNTES DEL MES

Al llarg de les 4 preguntes del mes, realitzades online, han participat més de 300 persones. Les preguntes del mes realitzades i els resultats obtinguts són les següents:

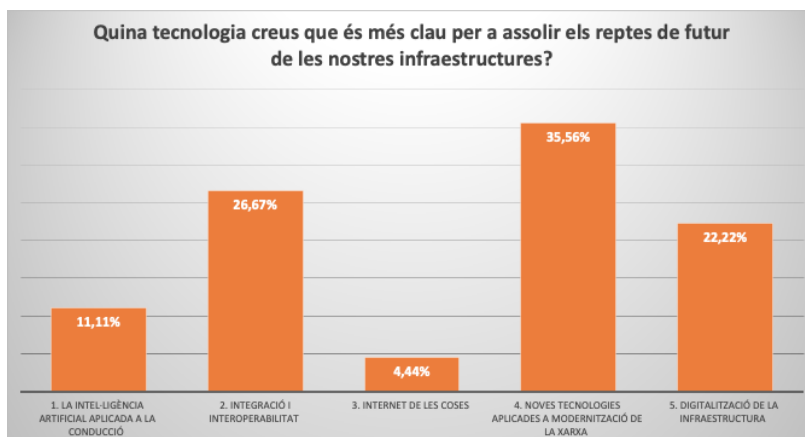
#### 1. Quina considereu que ha de ser la prioritat de futur del sistema ferroviari?

- Resposta més votada: “L’ampliació de la cobertura territorial” amb un 44,07% dels vots.



#### 2. Quina tecnologia creus que és més clau per a assolir els reptes de futur de les nostres infraestructures?

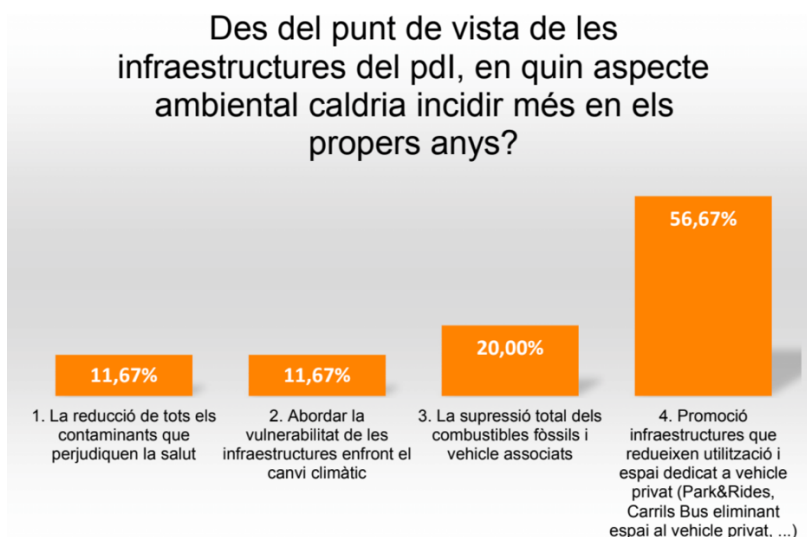
- Resposta més votada: “Noves tecnologies aplicades a modernització de la xarxa” amb un 35,56% dels vots.





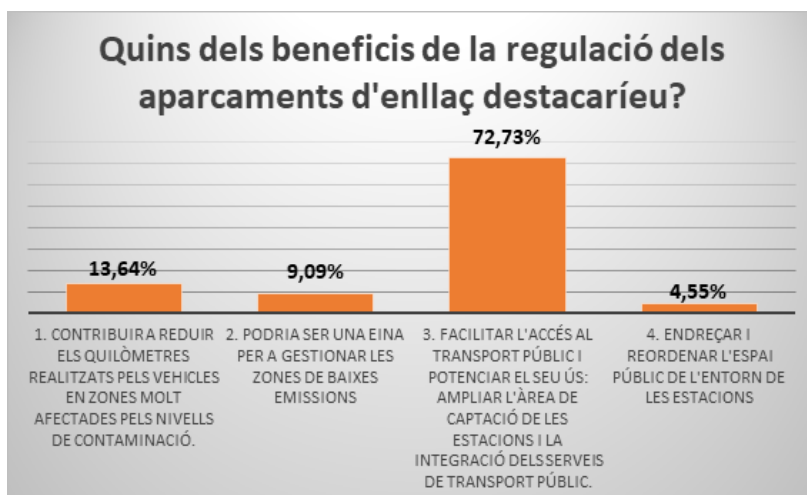
### 3. Des del punt de vista de les infraestructures del PDI, en quin aspecte ambiental caldria incidir més en els propers anys?

- Resposta més votada: “Promoció d’infraestructures que redueixen utilització i espai dedicat a vehicle privat (Park&Rides, Carrils Bus eliminant espai al vehicle privat, ...)” amb un 56,67% dels vots.



### 4. Quins beneficis de la regulació dels aparcaments d'enllaç destacaríeu?

- Resposta més votada: “Facilitar l'accés al transport públic i potenciar el seu ús: ampliar l'àrea de captació de les estacions i la integració dels serveis de transport públic” amb el 72,73% dels vots.



Als annexos es troben els 4 informes de resultats de les preguntes del mes, un per pregunta, amb informació detallada dels percentatges de suport per a cada resposta i les persones que han participat.

## 5.4 PRINCIPALS APORTACIONS REBUDES MITJANÇANT LA BÚSTIA CIUTADANA

Els missatges rebuts a la bústia ciutadana (un total de 10) no es mostren complerts, al ser confidencials. Els temes sobre els que versen són els següents:

- Renovació de l'estació de Virrei Amat.
- Millorar la comunicació de les poblacions de Santpedor i Sallent amb la capital de la comarca i amb Barcelona.
- Possibilitat d'eventuals semidirectes a la línia 9 i 10 de Metro de Barcelona.
- Possibilitat d'enllaç directe entre la B-30 i la C-58.
- Perllongament de l'L8 des de Plaça Espanya fins a Gràcia i descongestió de L1 i L5 de Metro.
- Millora de freqüències a la R1 de Rodalies, reforç a les línies R15 i R16 i desdoblament R3 Montcada-Vic.
- Millora de l'accés en transport públic a Barcelona des del Vallès Oriental i Osona.
- Projecte d'extensió del Trambaix de Sant Feliu a Molins de Rei, Sant Vicenç dels Horts i Pallejà fins l'estació del FGC a 4 Camins. (2 missatges a la bústia respecte a aquest tema).
- Millorar la gestió de la infraestructura en si i dels materials, p.e. trens pintats amb graffitis.

## 6. RETORN DEL PROCÉS DE PARTICIPACIÓ

Per tal de concloure el procés de participació, està prevista la celebració d'una darrera sessió de retorn, a realitzar-se a la tardor de 2020, on es convidarà a totes les persones implicades al llarg del procés.

La sessió es realitzarà si la crisi sanitària actual i les mesures preses pel Govern així ho permeten i sempre i quan es puguin garantir les mesures de seguretat pertinents.

## 7. ANNEXES

- ANNEX 1: ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL. IGUALADA
- ANNEX 2: ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL. VILANOVA I LA GELTRÚ
- ANNEX 3: ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL. LES FRANQUESES (GRANOLLERS)
- ANNEX 4: ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ SECTORIAL. TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA
- ANNEX 5: ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ SECTORIAL. INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC
- ANNEX 6: ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL. ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA
- ANNEX 7: INFORME DE RESULTATS . PREGUNTA DEL MES | NOVEMBRE – DESEMBRE
- ANNEX 8: INFORME DE RESULTATS . PREGUNTA DEL MES | DESEMBRE - GENER
- ANNEX 9: INFORME DE RESULTATS . PREGUNTA DEL MES | FEBRER
- ANNEX 10: INFORME DE RESULTATS . PREGUNTA DEL MES | MARÇ
- ANNEX 11: INFORME RESUM DE LA DINÀMICA PARTICIPATIVA PRESENCIAL. PUNTS INFORMATIUS AL CARRER (PICs)

## ANNEX 1:

# ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL IGUALADA

20 de febrer de 2020

Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030  
Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç

*pd*Ⓢ



## 0. Introducció

En el marc del procés participatiu del Pla director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030 i del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, es planteja la celebració de 4 sessions participatives territorials, a Igualada, Vilanova i la Geltrú, Granollers i a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Aquest document és l'acta de la sessió participativa celebrada a Igualada el 20 de febrer de 2020 i recull els comentaris i propostes formulades pels assistents.

## 1. Ordre del dia

11:00 h Benvinguda i presentació de la Jornada.

11:15 h Presentació dels treballs de redacció del pdl en curs i aprofundiment i reflexió en les especificitats del corredor / territori de la sessió (Francesc Calvet).

11:45 h Torn obert de paraules.

12:00 Dinàmica de treball en 3 temes: Xarxa / Intercanviadors, Carrils busos – BrCats i Aparcaments d'enllaç.

13:00 Posada en comú.

13:15 Finalització de la Jornada.

## 2. Assistents

Jordi Cuadres, Consell Comarcal de l'Anoia

David Viladric Ajuntament d'Igualada

Miquel Vives Ajuntament d'Igualada

Queralt Torres, Ajuntament de Manresa

Jordi Sèquia, Ajuntament de Manresa

Lluís Alegre, Autoritat del Transport Metropolità

Francesc Calvet, Autoritat del Transport Metropolità

## 3. Objectius de la sessió

Els objectius d'aquesta sessió són:

- La presentació dels treballs de redacció del PDI en curs.
- Aprofundir i reflexionar en les especificitats del corredor.
- Presentar el projecte de Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.
- Compartir suggeriments i propostes de forma participativa.

## 4. Desenvolupament de la sessió

La sessió va començar amb unes paraules de benvinguda del Regidor de Sostenibilitat i Mobilitat d'Igualada, el Sr. Miquel Vives, que va agrair als presents l'assistència a l'acte. Per part de l'ATM es va fer una breu presentació dels treballs de redacció del pdl en curs, explicant també què és el pdl i els seus objectius. Es posa de relleu la importància d'aquest procés, ja que qualsevol projecte d'infraestructures requereix d'un procediment de preparació prèvia molt important. Paral·lelament, també s'està duent a terme també el procés participatiu del pdU dels aparcaments d'enllaç.

Seguidament es va aprofundir en l'àmbit d'actuació concret de les comarques de l'Anoia, el Bages, el Moianès i una part del Vallès Occidental i en la diagnosi de les infraestructures, així com en les seves connexions amb la capital de la comarca en diferents modes de transport.

Per acabar, es varen presentar els objectius del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, ressaltant els criteris establerts i els models futurs dels aparcaments d'enllaç, tant pels seus serveis associats com pels requeriments. Un cop acabada aquesta primera part informativa, es va demanar als assistents que es traslladessin a una altra sala, on estava prevista la vessant més participativa de la sessió.

Els participants van treballar, per ordre, els següents temes i qüestions:

1. **Xarxa / Intercanviadors:** Quines propostes d'ampliació de la xarxa o noves connexions (intercanviadors) caldria plantejar-se?
2. **Carrils Busos - BrCats :** Quines propostes d'ampliació de la xarxa o interconnexions de BrCats caldria plantejar-se?
3. **Aparcaments d'enllaç :** Esteu d'acord amb aquests criteris que ens proposa l'equip tècnic? En qüestioneu algun? Quins requeriments i serveis caldria plantejar-se pels aparcaments d'enllaç?

En el present document es recullen les principals aportacions realitzades en el desenvolupament de la sessió.

## 5. Aportacions recollides

### 5.1 XARXA / INTERCAVIADORS

**Quines propostes d'ampliació de la Xarxa o noves connexions caldria plantejar-se?**

- A la R4 de Rodalies: es planteja que caldrien trajectes més curts. És important reduir el temps de viatge, i es proposa l'eventual construcció del túnel de Montcada. La línia està saturada.
- A la R5 de FGC: el temps de trajecte és encara més alt per accedir a Manresa que amb Rodalies. Es comenta que els FGC no tenen parada al centre de Barcelona, com si te el Rodalies.

- Es pregunta sobre l'Eix transversal ferroviari i des de l'ATM s'explica que no entra a l'àmbit del pdl perquè es considera una millora a tot el territori català. Sobretot interessa el ramal Igualada-Martorell, que es planteja com a possibilitat d'una connexió directe entre els dos municipis amb un nou traçat.
- Es planteja que la R6 es podria fer servir nocturnament per a mercaderies.
- A la R12 de Rodalies: es proposa la instal·lació a Calaf d'un moll de carrega i descarrega.
- A la R12 de Rodalies: es comenta que la freqüència dels trens que van a Manresa és baixa i en horaris poc pràctics per a la majoria d'usuaris.
- S'explica que manquen passos a nivell a la línia de FGC que arriben a Igualada.
- Es comenta que hi ha un coll d'ampolla a Martorell pel que respecta als FGC, fet que impedeix un augment de la velocitat. Potser es podria fer servir el túnel de mercaderies.

## 5.2 CARRILS BUSOS / BRCATS

### Quines propostes d'ampliació de la Xarxa o interconnexions de BrCats caldria plantejar-se?

- Lluís Alegre explica que els BrCaTs no es plantegen tant per millorar la connectivitat amb Barcelona, sinó entre diverses parts del territori. Es tracta d'un carril bus segregat.
- S'explica que a part dels BrCaTs, també hi ha alguns trams on s'hi fan millores puntuals. En alguns casos, algunes actuacions petites o de curt recorregut poden suposar una millora considerable, sobretot als municipis petits.
- Es comenta que a la c-15, per Igualada, la connexió es complicada. Es tracta de trams accidentats i amb força demanda en alguns punts.
- A partir de la rotonda de la zona d'Igualada de "La Masia" / Òdena i fins al centre de Igualada potser es podria fer una prova o experiència d'aquest tipus de carrils de busos o similar, ja que hi ha una gran demanda.
- Es planteja que per a l'entrada a Igualada (el tram final de moltes línies de bus) seria interessant que els busos anessin per un únic tram, tant els busos exprés de Barcelona com els interurbans. Es creu que aquesta millora facilitaria l'accés al centre d'Igualada.
- Es comenta que la idea dels BrCats, en general, és bona, però que un cop dins d'un nucli urbà, hi ha els problemes de tràfic habituals, que són difícils de solventar.
- Es comenta que a Sant Fruitós i Santpedor, a la rodalia de Manresa, hi ha una alta demanda i es considera que caldria reflexionar sobre si es podria allargar el BrCaT Sant Joan - Manresa fins a Sant Fruitós, fent una forma de U.

Comentaris fora de l'àmbit del pdl però que s'han recollit:

- Es planteja que cal tenir present que hi ha algunes parades de bus, especialment les de l'A2 en condicions d'inseguretat, difícils de accedir-hi, etc. A més a més, hi ha



alguns itineraris cap a les parades bastant inaccessibles. Hi ha parades sense marquesines, etc.

## 5.3 APARCAMENTS D'ENLLAÇ

### 5.3.1 Presentació i contrast dels criteris que fonamentaran la proposta de PDU

A la primer dinàmica es presenten els criteris que fonamentaran la proposta del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.

Es demana als participants si volen fer alguna consideració sobre algun dels criteris o si volen traslladar al equip redactor alguna pregunta.

Les intervencions es centren en els criteris que assenyalarem amb un signe d'interrogació.

Núm.	Criteris	
<b>A) Existeix oferta i demanda d'aparcament</b>		
1	Elevada demanda / ocupació:	?
2	Nombre de places superior a 40	
3	Correcte estat i gestió de l'aparcament (no excloent) :	
4	Possibilitat d'ampliació:	
<b>B) Existeix oferta i demanda de transport públic</b>		
5	Hi ha una alta freqüència de serveis	
6	Més d'una línia (mes destinacions potencials)	
7	Elevat nombre de passatgers diaris	
8	<i>Competitivitat Transport públic – vehicle privat motoritzat:</i>	
<b>C) Població en l'àrea d'influència: cobertura potencial elevada</b>		
9	Població coberta: Es considera que l'àmbit d'influència general de l'aparcament és d'entre 500 metres i 10 km (seguint la xarxa viària).	?
10	Ús exclusiu de l'aparcament per l'intercanvi	
<b>D) Bona accessibilitat (a peu i en vehicle)</b>		
11	Bona accessibilitat des de la xarxa viària bàsica: (no demanen desviaments importants en temps de recorregut)	
12	No hi ha congestió en hora punta	?
13	Qualitat dels accessos a l'entorn immediat (estat del vial, senyalització)	

14	Distància (màxim 300m) i qualitat dels itineraris a peu des de l'aparcament (seguretat, comoditat)	?
----	--	---

## En relació al:

### **Criteri 1: Elevada demanda / ocupació:**

- Es comenta que es té l'experiència que a les ciutats, cada espai d'aparcament que s'obre s'acaba omplint. Per tant, es considera que tot el que s'arribi a ofertar s'acabarà omplint. Només queden buits els aparcaments que hi ha la perifèria.
- Resposta: Els pàrquings tenen l'objectiu de dissuadir d'entrar en la ciutat mitjançant el cotxe. Es vol traslladar la demanda de pàrquing de la ciutat als emplaçaments dels aparcaments d'enllaç.

### **Criteri 9: Població.**

- Hi ha d'haver grans aparcaments que concentrin poblacions de diferents municipis per no fer molts aparcaments i moltes parades durant el trajecte.

### **Criteri 14: Distància.**

- Es valora l'opció de posar els aparcaments a més de 300 metres de l'estació. Aquesta opció hauria de contemplar la possibilitat d'oferir recursos que facin d'enllaç entre l'aparcament i l'estació. Aquesta opció es planteja per evitar problemes a l'hora de construir grans aparcaments d'enllaç en l'interior dels municipis.
- També es reflexiona que depenent de la demanda de l'aparcament el servei d'enllaç amb l'estació no serà suficient. Necessita molta freqüència, és una demanda molt exigent

### **Criteri 12: Congestió en hora punta.**

- No s'acaba de veure la relació, ja que hi ha zones que estan congestionades precisament per la manca de transport públic.
- Resposta: el criteri fa referència a que es buscaran emplaçaments que no estiguin col·lapsats pels aparcaments d'enllaç.
- Cal recordar que els aparcaments es posaran també per estacions d'autobús, ja que hi ha zones que no disposen de tren.

## **5.3.2 Recollida de propostes del territori sobre les ubicacions del Aparcaments d'enllaç**

A la segona dinàmica, i un cop analitzats els criteris, es demana als presents que localitzin en el mapa les estacions de transport públic que, d'acord amb els criteris exposats, podrien ubicar aparcaments d'enllaç.

Es proposa:

- Estació d'Igualada, que té separades les estacions de tren i de bus exprés.
- Estació de tren de Manresa i estació de bus Manresa-Alta.

### 5.3.3 Els requeriment i els serveis associat

En aquesta dinàmica es presenten alguns requeriments i serveis dels aparcaments d'enllaç.

Es demana als participants que ressaltin els requeriments i serveis més importants, i si volen afegir serveis o requeriments que no reflectits.

Les intervencions es centren en argumentar perquè els requeriments/serveis escollits són els més importants i recollir noves aportacions.

#### a) Requeriment vinculats a l'aparcament i el intercanvi

1	Accessibilitat / Facilitats d'accés i intercanvi (per a persones i vehicles)	!
2	Seguretat per a persones	
3	Seguretat per a vehicles	
4	Informació i senyalització	
5	Preu	!
6	Qualitat de l'entorn (disseny urbà i paisatgístic)	
7	Gestió intel·ligent (E-pàrquing)	

En relació al:

#### Ítem 5: Preu

- Es considera que el requeriment més important per tal de fomentar-ne l'ús és que el seu preu estigui inclòs amb el tiquet de transport públic. Es posa l'exemple d'Estrasburg que dona tiquets de transport públic a les persones que fan ús de l'aparcament d'enllaç.

#### Ítem 1: Accessibilitat / Facilitats d'accés i intercanvi

- També és considera necessari que siguin aparcaments exclusivament per a gent que fa l'enllaç i no per a persones que en fan servei per altres motius. Exemple de Sant Feliu de Llobregat: es reserven places d'aparcament públic a les persones usuàries del tram.

b) **Serveis dels aparcaments d'enllaç: quina és l'experiència de les persones usuàries d'un aparcament d'enllaç?**

Es demana als participants si volen fer algun comentari o aportació als exemples dels diferents serveis d'un aparcament d'enllaç.

Serveis a la mobilitat sota demanda:

- Serveis personalitzats basats en la localització
- Centre de transport modal multiservei

....

Serveis a les persones i els passatgers:

- Gestió de cotxes compartits
- Punts de lliurament (comerç local o electrònic)
- Gestió cotxes compartits
- Aparcaments de bicicletes

....

Serveis als vehicles:

- Reparacions de cotxes
- Assegurança
- Eco rentat
- Carrega eficient

....

Altres serveis: sinèrgics:

- Botigues
- Co-treball

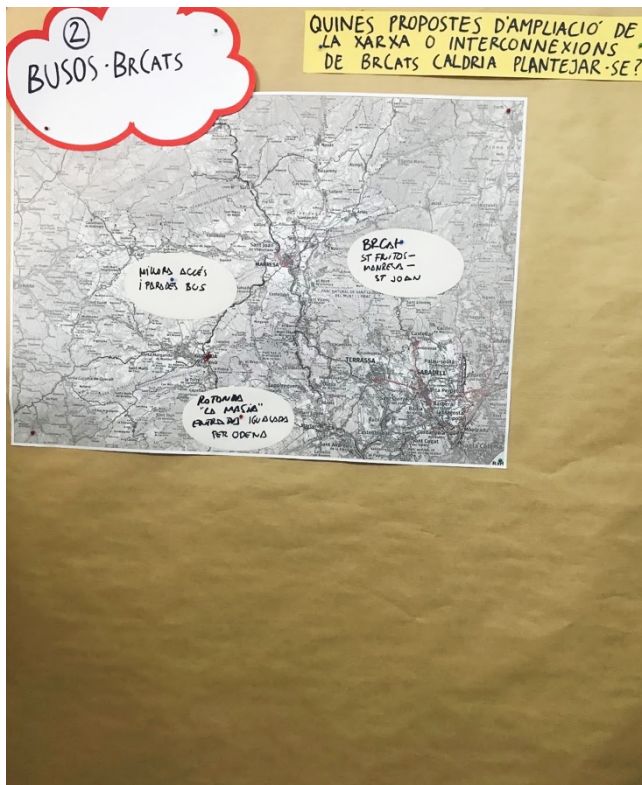
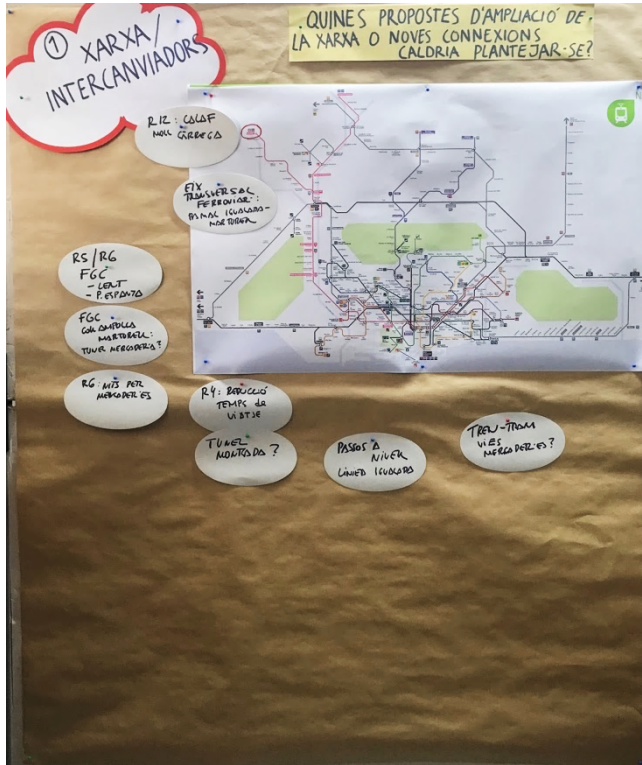
....

Es destaquen **tres serveis** principalment:

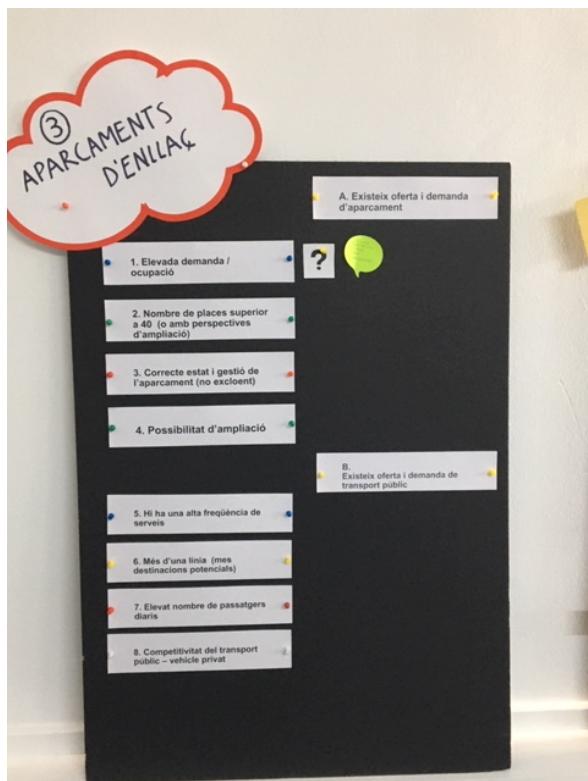
- Punts de recollida de paqueteria (ex. Correus, Amazon).
- Lloguer de bicicletes i/o patinets.
- Lavabos.

## 6. FOTOGRAFIES DE LA SESSIÓ

### Panells de treball XARXA / INTERCANVIADORS i BUSOS / BRCATS



## Pla Director Urbanístic del aparcaments d'enllaç



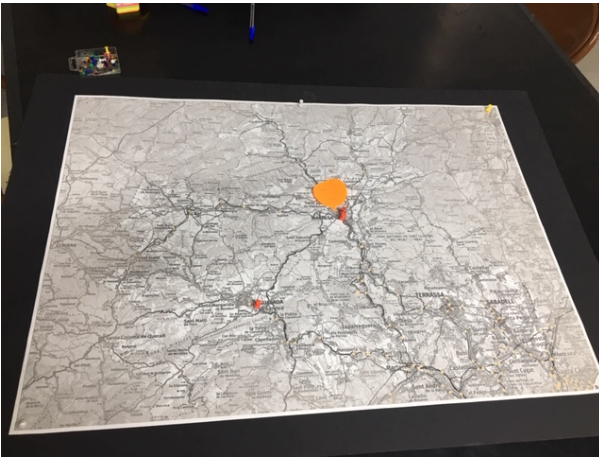
Es presenten els criteris que fonamentaran la proposta del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç



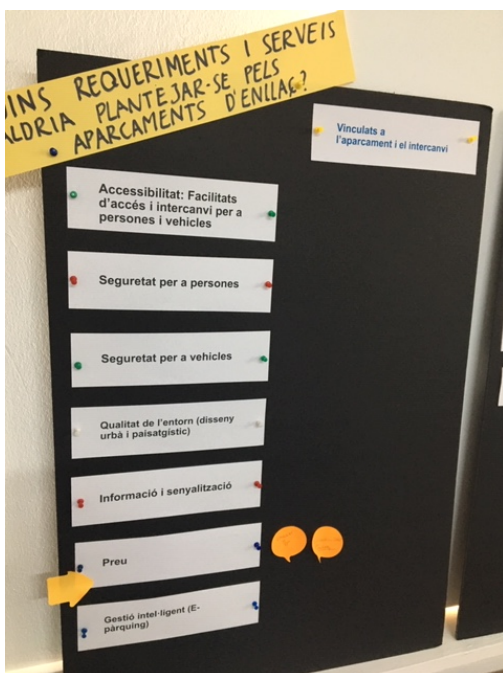
Es demana als participants si volen fer alguna consideració sobre algun dels criteris o si volen traslladar al equip redactor alguna pregunta.



Un cop analitzats els criteris, es demana als presents que localitzin en el mapa les estacions de transport públic que, d'acord amb els criteris exposats, podrien ubicar aparcaments d'enllaç.



La finalitat d'aquest exercici era recollir les propostes del grup de les possibles ubicacions dels aparcaments d'enllaç



Per últim, es demana als participants alguna consideració sobre els requeriments i alguns exemples de serveis proposats, o afegir serveis o requeriments que no s'hagin mencionat.

## ANNEX 2:

# ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL VILANOVA I LA GELTRÚ

2 de març de 2020

Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030  
Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç

*pd*Ⓢ





## 0. Introducció

En el marc del procés participatiu del Pla director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030 i del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, es planteja la celebració de 4 sessions participatives territorials, a Igualada, Vilanova i la Geltrú, Granollers i a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Aquest document és l'acta de la sessió participativa celebrada a Vilanova i la Geltrú el 2 de març de 2020 i recull els comentaris i propostes formulades pels assistents.

## 1. Ordre del dia

11:00 h Benvinguda i presentació de la Jornada.

11:15 h Presentació dels treballs de redacció del pdl en curs i aprofundiment i reflexió en les especificitats del corredor / territori de la sessió (Francesc Calvet).

11:45 h Torn obert de paraules.

12:00 Dinàmica de treball en 3 temes: Xarxa / Intercanviadors, Busos – BrCats i Aparcaments d'enllaç.

13:00 Posada en comú.

13:15 Finalització de la Jornada.

## 2. Assistents

Oscar Lopez, Ajuntament de Sitges.

Josep Maria Martí Ràfols, Ajuntament de Vilafranca del Penedès.

Jaume Monasterio i Miró, Ajuntament de Sitges.

Fran Perona, Ajuntament de Sant Pere de Ribes i Conseller de Planejament i Programes Europeus del Consell Comarcal del Garraf.

Eva Piñol, Consell Comarcal del Garraf.

Xavier Ribera Pujadas, Ajuntament de Sitges.

Marta Verdejo Sanchez, Ajuntament d'Olivella i Consellera Presidenta de l'Àrea d'Ordenació Territorial i Habitatge del Consell Comarcal del Garraf.

Bea Zaplana Botella, Ajuntament de Vilanova i la Geltrú.

Deborah Edith Zimmerman Mileguir, Som VNG.

## 3. Objectius de la sessió

Els objectius d'aquesta sessió són:

- La presentació dels treballs de redacció del PDI en curs.

- Aprofundir i reflexionar en les especificitats del corredor.
- Presentar el projecte de Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.
- Compartir suggeriments i propostes de forma participativa.

#### 4. Desenvolupament de la sessió

La sessió va començar amb unes paraules de benvinguda de l'Alcaldessa d'Olivella i Cap de l'Àrea d'Ordenació Territorial i Habitatge del Consell Comarcal del Garraf, la Sra. Marta Verdejo Sánchez, que va agrair als presents l'assistència a l'acte.

La Sra. Verdejo remarca la importància d'aquesta línia de tren que passa per Vilanova i la Geltrú per ser la que connecta la zona amb Barcelona. Comenta que la connexió amb el Penedès és complicada, ja que no comparteixen una única zona tarifaria. A més, explica que molts municipis petits tampoc no estan connectats per un transport eficaç, ni entre ells ni amb nuclis poblacionals més grans.

Per part de l'ATM es va fer una breu presentació dels treballs de redacció del pdl en curs, explicant també què és el pdl i els seus objectius. Es posa de relleu la importància d'aquest procés, ja que qualsevol projecte d'infraestructures requereix d'un procediment de preparació prèvia molt important. Paral·lelament, també s'està duent a terme també el procés participatiu del pdU dels aparcaments d'enllaç.

Seguidament es va aprofundir en l'àmbit d'actuació concret de les comarques del Garraf, del Baix Llobregat, l'Alt Penedès i una part del Vallès Occidental, i en la diagnosi de les infraestructures, així com en les seves connexions amb la capital de la comarca en diferents modes de transport.

Per acabar, es varen presentar els objectius del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, ressaltant els criteris establerts i els models futurs dels aparcaments d'enllaç, tant pels seus serveis associats com pels requeriments.

Un cop acabada aquesta primera part informativa, es va iniciar, al mateix espai, la vessant més participativa de la sessió.

Els participants van treballar, per ordre, els següents temes i qüestions:

1. **Xarxa / Intercanviadors**: Quines propostes d'ampliació de la xarxa o noves connexions (intercanviadors) caldria plantejar-se?
2. **Busos - BrCats** : Quines propostes d'ampliació de la xarxa o interconnexions de BrCats caldria plantejar-se?
3. **Aparcaments d'enllaç** : Esteu d'acord amb aquests criteris que ens proposa l'equip tècnic? En qüestioneu algun? Quins requeriments i serveis caldria plantejar-se pels aparcaments d'enllaç?

En el present document es recullen les principals aportacions realitzades en el desenvolupament de la sessió.

## 5. Aportacions recollides

### 5.1 XARXA / INTERCAVIADORS

#### Quines propostes d'ampliació de la Xarxa o noves connexions caldria plantejar-se?

- Com a aspecte reflexionar en global, es comenta que caldria pensar també en la mobilitat interna dins de la Vegueria, i no només en la connexió típica amb Barcelona.
- Es pregunta sobre la Línia Orbital, en especial el tram entre Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. Francesc Calvet explica que el projecte de la Línia Orbital es manté, però que té un plantejament més a llarg termini. Tanmateix, si està inclòs ja al PDI actual.
  - Es comenta que caldria començar a donar-hi certa prioritat, ja que en el PDI anterior figurava com a actuació en segona fase, igual que al plantejament del PDI actual.
- R2: S'explica que és necessària una millora de la integració tarifària. Hi ha municipis propers, tots a la segona corona, cada un en una zona tarifària diferent, cosa que encareix la mobilitat a la zona.
  - Es proposa la possibilitat d'instaurar una "tarifa plana" a la zona, com s'explica que es va fer a Castelldefels.
  - S'explica el cas específic entre Garraf i Sitges: al nucli del Garraf a l'estiu no hi ha aparcament i es comenta que es podria establir un "preu simbòlic" entre Sitges i Garraf, per a que la gent pogués aparcar a Sitges i anar amb tren fins a Garraf.
- De forma general, s'explica que es veu necessari un increment de la capacitat dels trens, sobretot a les hores punta. Actualment, sobretot a Vilanova i la Geltrú i a Sitges, es dona una alta concentració de persones.
- Des de Vilafranca del Penedès es comenta que la freqüència de pas dels trens és de mitja hora i el trajecte fins a Barcelona força llarg. Aquests dos fets desincentiven força l'ús d'aquest transport.
- Es proposa la creació d'un intercanviador a Vilafranca del Penedès entre Rodalies i la línia de llarga distància de l'AVE.
- Es proposa aprofitar la línia actual de l'AVE, de forma paral·lela a les línies convencionals, per a oferir algun servei de tren de tipus "expres" o semidirecte.
- Es recorda la demanda històrica dels municipis de Sitges i Vilanova i la Geltrú de soterrar les vies del tren en alguns punts amb passos a nivell. Sobretot en aquests dos municipis, la via parteix el municipi per la meitat.
- De forma general, es parla de la necessitat de millora de les estacions en si mateixes. Hi manca informació, el grau de neteja és baix, en algunes estacions no hi ha serveis, etc. Es demana tornar a humanitzar les estacions.

## 5.2 BUSOS / BRCATS

Quines propostes d'ampliació de la Xarxa o interconnexions de BrCats caldria plantejar-se?

- Un cop mostrada la proposta de BrCat que es vol dur a terme entre Sitges i Vilanova i la Geltrú, es proposa variar lleugerament el disseny de recorregut del BrCaT, fent que pari a Les Roquetes, un nucli de 14.000 habitants. Es comenta que una solució senzilla seria utilitzar la mateixa via que fa servir l'interurbà. Es creu que el disseny que es proposa al PDI respon a demandes antigues, i que caldria actualitzar-lo.
- Hi ha un gran problema de mobilitat entre Igualada, Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès. S'indica que les possibles solucions serien:
  - Tractar de fer un BrCat únic que passés pels tres municipis.
  - Fer un BrCat entre Igualada i Vilafranca del Penedès i un Bus Exprés entre Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú.
  - Actualment, el tram de la C-15 entre Vilanova i la Geltrú i Igualada es col·lapsa amb facilitat.
- S'explica que s'ha estudiat l'actual línia de bus entre Vilafranca del Penedès – Olivella – Sitges. Es comenta que potser caldria fer una línia llançadora amb Sant Pere de Ribes. Actualment, el trajecte és llarg i poc pràctic. Degut a les característiques de la ruta, potser es podria provar aquí el transport flexible o "on demand". Una altra opció seria refer els horaris, que actualment es consideren poc pràctics, i/o augmentar la freqüència en hores punta. Cal plantejar accions que facin la línia més útil i atractiva per als viatgers.

## 5.3 APARCAMENTS D'ENLLAÇ

### 5.3.1 Presentació i contrast dels criteris que fonamentaran la proposta de PDU

A la primera dinàmica es presenten els criteris que fonamentaran la proposta del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.

Es demana als participants si volen fer alguna consideració sobre algun dels criteris o si volen traslladar a l'equip redactor alguna pregunta.

Les intervencions es centren en els criteris que assenyalarem amb un signe d'interrogació.

Núm.	Criteris	
<b>A) Existeix oferta i demanda d'aparcament</b>		
1	Elevada demanda / ocupació:	
2	Nombre de places superior a 40	?
3	Correcte estat i gestió de l'aparcament (no exclouent) :	
4	Possibilitat d'ampliació:	
<b>B) Existeix oferta i demanda de transport públic</b>		

5	Hi ha una alta freqüència de serveis	
6	Més d'una línia (mes destinacions potencials)	
7	Elevat nombre de passatgers diaris	
8	<i>Competitivitat Transport públic – vehicle privat motoritzat:</i>	
<b>C) Població en l'àrea d'influència: cobertura potencial elevada</b>		
9	Població coberta: Es considera que l'àmbit d'influència general de l'aparcament és d'entre 500 metres i 10 km (seguint la xarxa viària).	
10	Ús exclusiu de l'aparcament per l'intercanvi	?
<b>D) Bona accessibilitat (a peu i en vehicle)</b>		
11	Bona accessibilitat des de la xarxa viària bàsica: (no demanen desviaments importants en temps de recorregut)	?
12	No hi ha congestió en hora punta	
13	Qualitat dels accessos a l'entorn immediat (estat del vial, senyalització)	
14	Distància (màxim 300m) i qualitat dels itineraris a peu des de l'aparcament (seguretat, comoditat)	

En relació al:

**Criteri 2:** Nombre de places superior a 40

- Nombre de places: ha de ser de més de 40 espais.

**Criteri 10:** Ús exclusiu de l'aparcament per l'intercanvi

- L'ús exclusiu com a intercanviador. Es poden compatibilitzar diferents usos? Ex. estiu per anar a la platja, nit pels veïns, etc.

**Criteri 11:** Bona accessibilitat des de la xarxa viària bàsica

- Emplaçament dels aparcaments d'enllaç: no hi ha lloc a prop de les estacions. Necessitat de buscar terrenys i possibilitat de posar transports d'enllaç entre aparcaments i estacions.

**Altres aportacions**

- Preocupa que hi hagi una coherència amb altres plans urbanístics i de mobilitat i es respon que en alguns casos: s'hauran de fer ajustos amb la normativa vigent.

### 5.3.4 Recollida de propostes del territori sobre les ubicacions del Aparcaments d'enllaç

A la segona dinàmica, i un cop analitzats els criteris, es demana als presents que localitzin en el mapa les estacions de transport públic que, d'acord amb els criteris exposats, podrien ubicar aparcaments d'enllaç.

Es proposa:

- Sitges, Vilanova i Ribes (tots de la comarca del Garraf). Són ciutats amb gran pressió de la població dels nuclis a prop.

- Cas de Vilanova: també té molt d'èxit les parades autobús que es troben als afores. La gent fa servir els recursos disponibles: aparcaments hospital, supermercats, etc.
- Es valora l'opció de posar-los en altres estacions no tan freqüentades i que disposen de més terreny lliure.

### 5.3.5 Els requeriment i els serveis associats

En aquesta dinàmica es presenten alguns requeriments i serveis dels aparcaments d'enllaç.

Es demana als participants que ressaltin els requeriments i serveis més importants, i afegir aquells serveis o requeriments no reflectits.

Les intervencions es centren a argumentar perquè els requeriments/serveis escollits són els més importants i recollir les noves aportacions.

#### a) Requeriment vinculats a l'aparcament i el intercanvi

1	Accessibilitat / Facilitats d'accés i intercanvi (per a persones i vehicles)	!
2	Seguretat per a persones	
3	Seguretat per a vehicles	
4	Informació i senyalització	
5	Preu	!
6	Qualitat de l'entorn (disseny urbà i paisatgístic)	
7	Gestió intel·ligent (E-pàrquing)	!

En relació al:

**Ítem 5:** Preu

- Preu: possibilitat d'integració amb el bitllet de transport.

**Ítem 7:** Gestió intel·ligent (E-pàrquing)

- Disponibilitat places: informar els possibles usuaris del nombre de places disponibles.

**Ítem 1:** Accessibilitat / Facilitats d'accés i intercanvi (per a persones i vehicles)

- L'accessibilitat com a element clau perquè els aparcaments d'enllaç funcionin.

#### b) Serveis dels aparcaments d'enllaç: quina és l'experiència de les persones usuàries d'un aparcament d'enllaç?

Es demana als participants si volen fer algun comentari o aportació als exemples dels diferents serveis d'un aparcament d'enllaç.

Serveis a la mobilitat sota demanda:

- Serveis personalitzats basats en la localització
- Centre de transport modal multiservei

....

Serveis a les persones i els passatgers:

- Gestió de cotxes compartits
- Punts de lliurament (comerç local o electrònic)
- Gestió cotxes compartits
- Aparcaments de bicicletes

....

Serveis als vehicles:

- Reparacions de cotxes
- Assegurança
- Eco rentat
- Carrega eficient

....

Altres serveis: sinèrgics:

- Botigues
- Co-treball

....

Es destaquen els següents serveis:

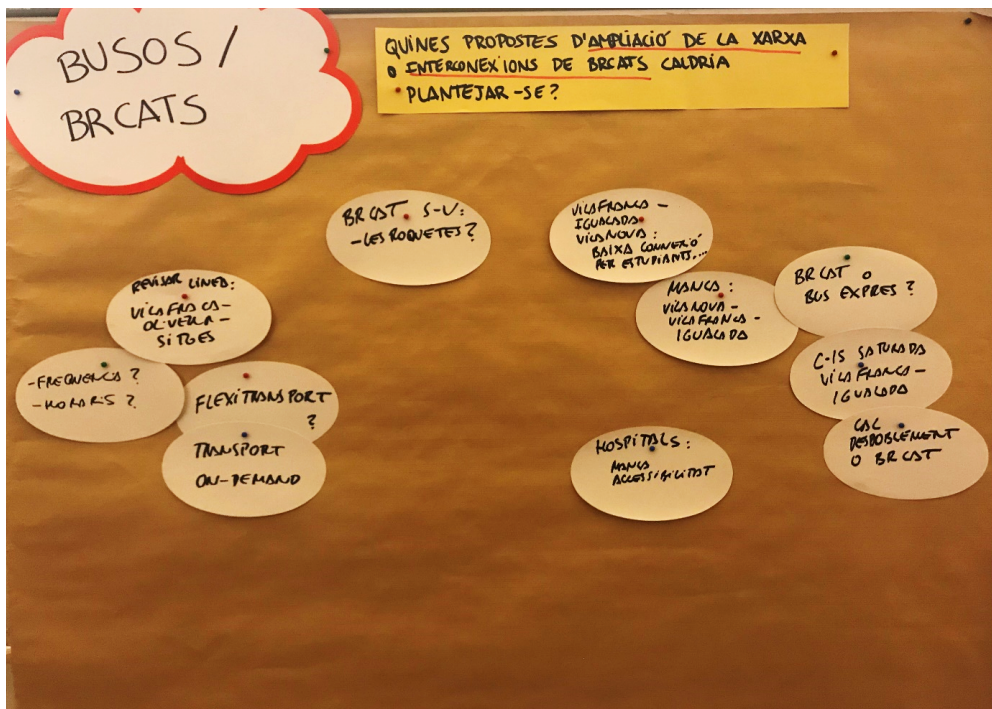
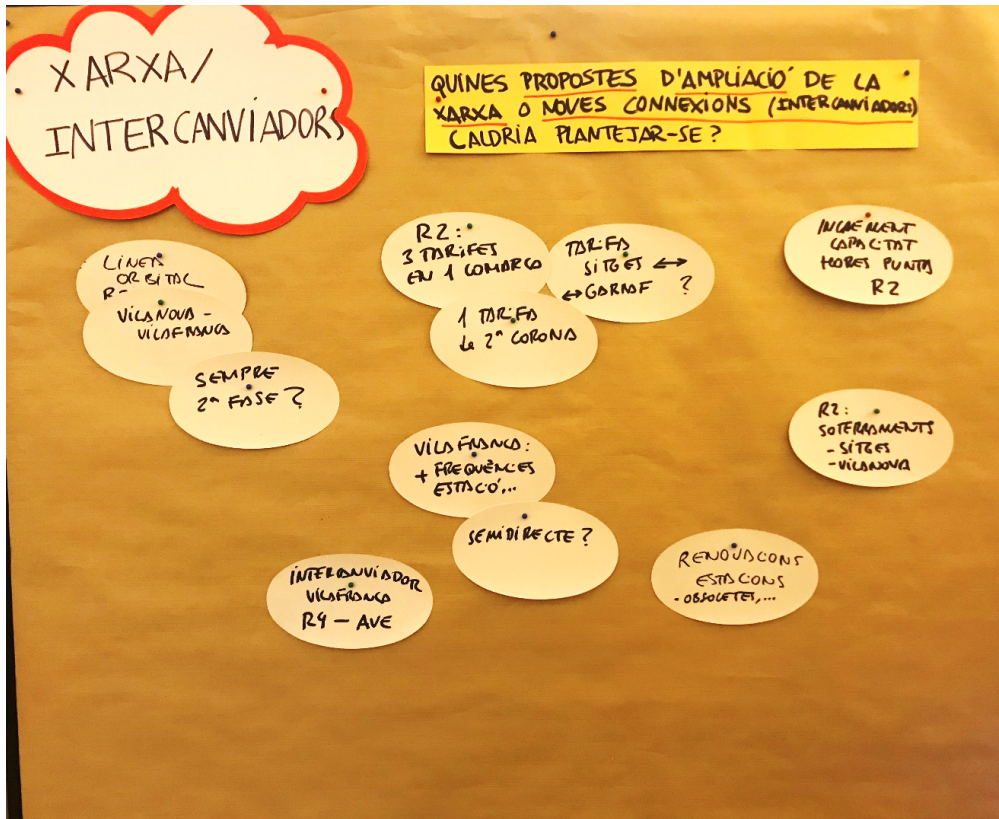
- Lavabos
- Serveis de neteja de cotxes.
- Gestió de vehicles compartits i de lloguer.
- Recàrrega de cotxes elèctrics.

Altres reflexions

- Cal pensar més enllà dels serveis, un excés de serveis potser afecta el centre del municipi. S'han d'adaptar els serveis a les possibilitats del territori per tal de no fer-li la competència. Possibilitat d'associar el sector terciari.
- Preocupa la manca d'espai i la relació amb la llei d'urbanisme.
- Es comenta que les tecnologies poden discriminar les tarifes de l'aparcament. Ex. es pot fer més barat per les persones que associen un bitllet de tren. Adaptar tarifes a dies de baixa demanda, etc.

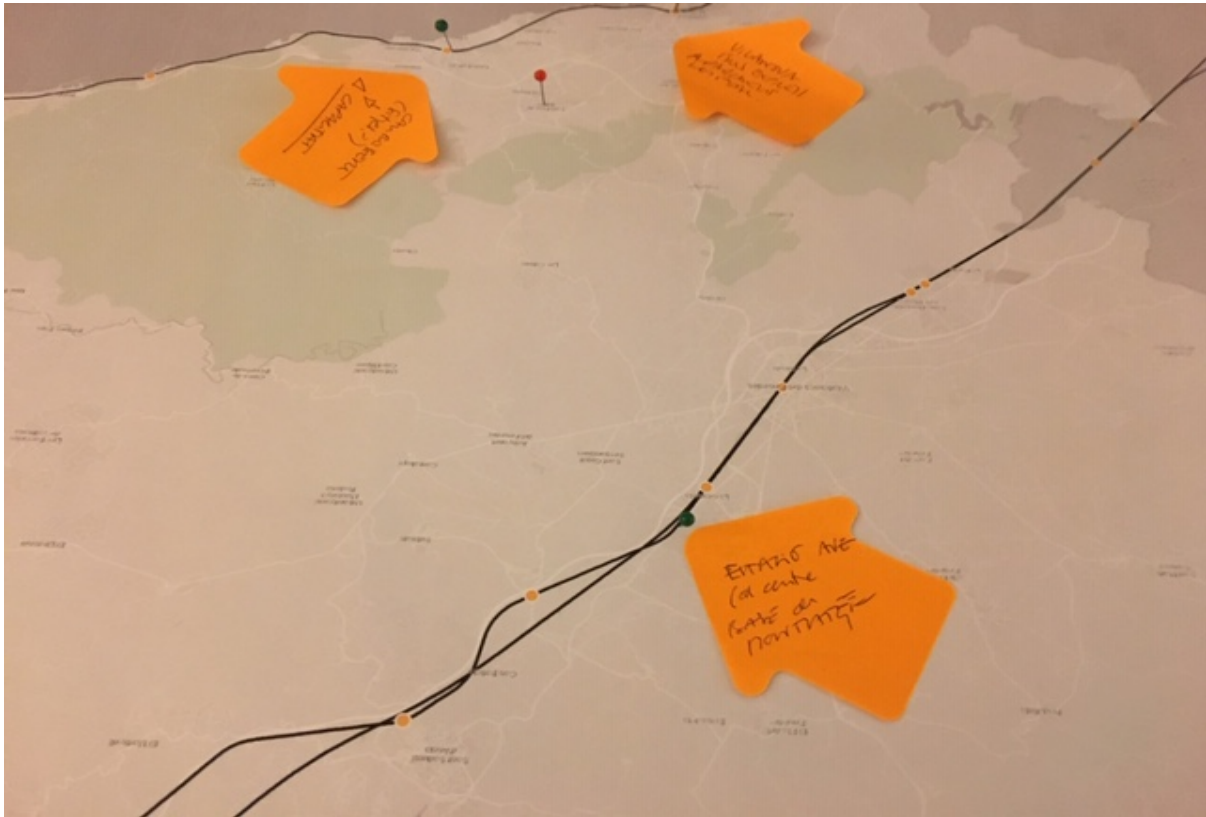
## 6. Fotografies de la sessió

## Panells de treball XARXA / INTERCANVIADORS i BUSOS / BRCATS





## Mapa de les possibles ubicacions dels APARCAMENTS D'ENLLAÇ



## ANNEX 3:

# ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL LES FRANQUESES (GRANOLLERS)

5 de març de 2020

Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030  
Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç

*pd* **I**



## 0. Introducció

Jornada de Sessió de Treball ATM Objectius i contingut del pdl 2021-2030 i aparcaments d'enllaç.

En el marc del procés participatiu del Pla director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030 i del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, es planteja la celebració de 4 sessions participatives territorials, a Igualada, Vilanova i la Geltrú, Granollers i a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Aquest document és l'acta de la sessió participativa celebrada a Les Franqueses del Vallès el 5 de març de 2020 i recull els comentaris i propostes formulades pels assistents.

## 1. Ordre del dia

11:00 h Benvinguda i presentació de la Jornada. (Juanma Segovia, Conseller Delegat de l'Àrea Política Territorial i Mobilitat)

11:15 h Presentació dels treballs de redacció del pdl en curs i aprofundiment i reflexió en les especificitats del corredor / territori de la sessió (Francesc Calvet, Cap de Servei de Planificació de l'ATM).

11:45 h Torn obert de paraules.

12:00 Dinàmica de treball en 3 temes:

- Xarxa / Intercanviadors
- Busos – BRCats
- Aparcaments d'enllaç

13:00 Posada en comú.

13:15 Finalització de la Jornada.

## 2. Assistents

Blai A Dupasquier, Ajuntament de Llicà d'Amunt

Adam Bonnín, Ajuntament de Sant Quirze del Vallès

Miquel Castellà, Ajuntament de Canovelles

Montserrat Folguera Sans, Ajuntament de Parets del Vallès

Daniel Fonoll Valls, Ajuntament de Sant Feliu de Codines

Xavier Gadea Borguñó, Ajuntament de Parets del Vallès

David Gallifa Peiron, Ajuntament de Llinars del Vallès

Susi Lopez, Ajuntament de Terrassa

Xavier Massallé, Ajuntament de Terrassa

Laura Ordaz Suarez, Ajuntament de Sant Quirze del Vallès  
Aurora Ortega Soler, Ajuntament de Llicà d'Amunt  
Lidia Pérez Sánchez, Ajuntament de Mataró  
Xavier Serarols Campmay, Ajuntament de Canovelles  
Jofre Serret Ballart, Ajuntament de Malgrat de Mar  
Alejandro Tornay Alarcón, Consell Comarcal Vallès Oriental  
Jaume Viure i Ribas, Consell Comarcal Vallès Oriental  
Laura Llavina, Ajuntament de Granollers  
Manel Fernández, Ajuntament de Les Franqueses  
Jordi Carrer, Ajuntament de Santa Eulàlia de Ronçana  
Juanma Segovia, Consell Comarcal Vallès Oriental  
Francesc Calvet, Autoritat de Transport Metropolità

### 3. Objectius de la sessió

Els objectius d'aquesta sessió són:

- La presentació dels treballs de redacció del PDI en curs.
- Aprofundir i reflexionar en les especificitats del corredor.
- Presentar el projecte de Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç,
- Compartir suggeriments i propostes de forma participativa.

### 4. Desenvolupament de la sessió

La sessió va començar amb unes paraules de benvinguda del Conseller Delegat de l'Àrea Política Territorial i Mobilitat del Consell Comarcal del Vallès Oriental, el Sr. Juanma Segovia, que va agrair als presents l'assistència a l'acte.

El Sr. Segovia remarca la importància d'aquestes sessions per la significació actual de la mobilitat i dels processos participatius. A més va voler destacar les anomalies en infraestructures que pateix la seva comarca, com l'escassa freqüència de la línia de tren R3 i R8, la manca del desdoblament de la línia de tren R3 i les millores que des del territori es demanden per moltes estacions de trens que s'estan degradant. També va apel·lar que moltes de les reivindicacions no només tindrien efectes positius en el Vallès Oriental sinó que en l'àmbit de la mobilitat els efectes poden ser indirectes per altres comarques i territoris.

Per part de l'ATM es va explicar el desenvolupament de la sessió en dues parts; la primera per presentar el PDI i el PDU dels aparcaments d'enllaç, i una segona part de participació dels assistents en dos grups de treball.

En primer lloc, Francesc Calvet, va presentar els treballs de redacció del PDI en curs, explicant què és el PDI i els seus objectius. Es posa de relleu la importància d'aquest procés, ja que qualsevol projecte d'infraestructures requereix un procediment de preparació prèvia molt important per això aquests processos es realitzen cada deu anys. Paral·lelament, també s'està duent a terme el procés participatiu del PDU dels aparcaments d'enllac.

Seguidament va aprofundir en l'àmbit d'actuació concret de les comarques del Vallès Oriental, Maresme, Berguedà i Osona i en la diagnosi de les infraestructures, així com en les seves connexions amb les capitals de les comarques en diferents modes de transport.

Per acabar, es varen presentar els objectius del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllac, ressaltant els criteris establerts i els models futurs dels aparcaments d'enllac, tant pels seus serveis associats com pels requeriments.

Un cop acabada les explicacions dels treballs en curs del PDI i del PDU es va obrir un torn de paraules:

- En relació amb els PDU aparcaments d'enllac, es va demanar si està previst qui explotará aquest servei. Des de l'ATM es contesta que no està reflectit al PDU però que per als operadors ferroviaris pot ser un possible negoci a realitzar.
- Es demana per la connexió directa entre les tres capitals que actualment no ho estan (Granollers, Sabadell i Terrassa) i des de l'ATM s'explica que al PDI la interconnexió entre l'R3 i R4 és el projecte que vol assegurar que les tres capitals estiguin connectades.
- Es reflexiona sobre la millora dels túnels de l'entrada i dins de Barcelona de la xarxa d'Adif, argumentant que es poden millorar altres aspectes del transit ferroviari però que és clau que aquest coll d'ampolla s'arregli. ATM informa que des de Foment s'està treballant per solucionar aquest tema.

Un cop finalitzat aquesta primera part de la sessió, es va iniciar, la vessant més participativa de la sessió per dos grups en dos espais addicionals

Els participants van treballar, els següents temes i qüestions:

- **Xarxa / Intercanviadors:** Quines propostes d'ampliació de la xarxa o noves connexions (intercanviadors) caldria plantejar-se?
- **Busos - BrCats:** Quines propostes d'ampliació de la xarxa o interconnexions de BrCats caldria plantejar-se?
- **Aparcaments d'enllac:** Esteu d'acord amb aquests criteris que ens proposa l'equip tècnic? En qüestioneu algun? Quins requeriments i serveis caldria plantejar-se pels aparcaments d'enllac?

En el present document es recullen les principals aportacions realitzades en el desenvolupament de la sessió.

## 5. Aportacions recollides

### 5.1 XARXA / INTERCAVIADORS

Quines propostes d'ampliació de la Xarxa o noves connexions caldria plantejar-se?

#### *Connectivitat*

- Connexions transversals R8 que podrien fer aflorar nova demanda. El pol de referència de la línia és la Universitat Autònoma de Barcelona, però no és l'únic. En la mesura en que es pugui oferir un servei més competitiu en aquest corredor, es creu que això ajudarà també a reequilibrar la transversalitat nord.

Connexió R1 – R8 per millorar la comunicació entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental i també d'aquests dos amb el Baix Llobregat.

- Connexió R2 – R4 a Ripollet com a alternativa al by-pass de Barberà per tal de millorar el temps de viatge en transport públic entre les capitals del Vallès i entre aquestes amb el territori. Es coneix que a l'estudi que va fer el Ministeri del pla de l'orbital, la opció del by-pass no era la única. Ripollet és l'únic municipi de més de 30.000 habitants sense estació de tren. D'aquesta manera, es podria connectar l'R2 amb l'R4 sense haver de recórrer a utilitzar el tram de l'R8, que inicialment es volia utilitzar, a la vegada que es dota a Ripollet d'una estació de tren. La proposta inicial del by-pass de Barberà feia pensar que potser la freqüència de pas dels trens que efectuessin el servei no seria massa elevada.
- Connexió FGC entre Sabadell i Terrassa mitjançant una línia circular que recorri un traçat similar al de l'actual N-150.

La idea és connectar els FGC entre Sabadell i Terrassa intentant generar una línia circular, que fes una funció de metro real. A més a més facilitaria l'eventual unió d'un dels polígons industrials més importants de la zona.

- Connexió entre l'R2 i l'R3, a les rodalies de Granollers. Es comenta que es podria fer aiguës amunt de Granollers, en qualsevol cas caldria valorar-ho.
- Allargar l'R8 fins a Mataró. Una de les al·legacions que es vol fer al Pla Específic de Mobilitat del Vallès és demanar que l'orbital del Vallès arribi a Mataró (R8). S'explica que les platges del Maresme donen servei a molts usuaris, entre ells els del Vallès. Cal ser ambiciós.
- Nova línia Terrassa – Hospital de Terrassa – Sabadell – Sant Quirze – UAB per tal de millorar la connectivitat entre Sant Quirze del Vallès i Terrassa. Si es vol avançar amb aquest projecte s'entén que caldrà avançar també o amb el túnel d'Horta o amb actuacions de desdoblament de línies en algun punt.
- Caldria impulsar la connexió del Vallès Occidental i del Vallès Oriental amb grans infraestructures, com aeroports, ports, etc.
- Cal millorar la connexió entre l'R1 i l'aeroport.

### *Estacions i intercanviadors*

- Nova estació de tren del Circuit de Catalunya de l'R3 de Rodalies. Podria ser una gran oportunitat per a connectar l'R2 i l'R3.
- Dues noves estacions a Terrassa: Terrassa Oest i Terrassa Sud. Actualment existeix un petit problema al projecte relatiu a l'estació de Terrassa Sud pel que fa a l'estudi econòmic, que no acaba de donar un resultat positiu. Es considera que cal revisar metodologia emprada per l'estudi econòmic i si el preu / hora que s'està aplicant per als càlculs és correcte.
- Nou intercanviador entre la línia R3 i R8 de Rodalies, a la Riera de Caldes, per millorar la connectivitat de tot el territori i donar servei a la demanda subjacent existent, a qui li pot donar molt servei.
  - Una alternativa a l'intercanviador seria que l'R8 s'acoblés a l'R3 en algun tram del recorregut, per a després connectar aquesta línia R3 amb l'R2. Aquesta opció es planteja sempre que es pugui garantir que aquesta connexió no vagi en detriment de l'R3 (Granollers Centre i Mollet).
- Intercanviador a la parada d'Hospital General de les línies S1 i S5 de FGC en connexió amb l'R8, actualment sense parada a la zona d'Hospital General però passant-hi just pel costat.
- Nova estació de FGC a Rubí La Llana (allargament de la línia S5 de FGC).
- Eliminar l'estació de mercaderies de Granollers i traslladar-la a La Llagosta. L'estació provoca malestar entre la ciutadania, degut sobretot als problemes de mobilitat generats pel tràfic de camions i per la contaminació acústica, de la pròpia activitat, i mediambiental, provocada pel transport de certes mercaderies.

### *Soterraments de via*

- Soterrament de la via del tren al seu pas per Mataró, crear una variant interior i evitant el pas del tren per la costa, com passa actualment.  
Soterrament i desdoblament de l'R3 en el seu pas pel terme municipal de Mollet. Transport de mercaderies
- Conversió del tram Mollet - Sant Celoni de FGC a un d'amplada mixta.
- Possibilitat d'efectuar transport de mercaderies lleugeres / de petit volum a les línies S1 i S2, en horari nocturn.

### *Comentaris sobre la saturació de línies de tren*

- Dins de Granollers, les freqüències de pas entre les línies que donen servei a les estacions de Granollers Centre i Granollers Canovelles és diferent. Alguns usuaris propers a l'estació de Granollers Canovelles prefereixen desplaçar-se a l'estació de Granollers Centre per agafar el tren.

- Actualment l'R3 està saturada de viatgers i caldria augmentar-ne la freqüència de pas, sobretot en hores punta.
- Reforçar l'R1 però sense afegir la doble via pel traçat actual: no tots els trams del traçat actual de l'R1 permeten la instal·lació de la doble via i es qüestiona si és pràctic fer només alguns trams de doble traçat i deixar els altres amb via única.
- A la línia R1, més enllà dels problemes habituals de concentració i saturació de la línia, hi ha una dificultat afegida pel que fa a la connexió amb les línies que surten des de Blanes i Maçanet-Massanes.
  - S'explica que, a la línia R1 en direcció cap a Blanes i Maçanet-Massanes (servei que ara tampoc no es presta degut a la caiguda d'un pont a causa del temporal) la freqüència de pas dels trens és de cada mitja hora.
  - A més, un cop a Blanes o Maçanet – Massanes, les connexions amb els altres trens no són immediates, degut a la mala sincronia entre els horaris de les diverses línies, i moltes vegades provoquen un temps d'espera de aproximadament 20 minuts més a l'estació.
- A l'R4 tots els trens circulen ja en el seu format doble, és a dir, dos trens acoblats (6 cotxes), i que l'única acció que podria millorar la situació actual de congestió de la línia seria l'augment de la freqüència de pas.

#### *Altres millores i comentaris*

- Millores a les estacions: necessitat de dotar a les estacions de la xarxa ferroviària de serveis que els transformin en autèntics intercanviadors.
- Es comenta que potser és necessari pensar en trens regionals que connectin el Vallès però que no arribin a entrar a Barcelona, de la mateixa manera que fan les mercaderies. Cal tenir present que contra més trens entrin a Barcelona, més es limita la capacitat del sistema.
- Per a reflexionar-hi, es comenta que sovint no es contempen algunes actuacions a l'entorn ferroviari pel cost que tenen, mentre que, pel que fa al sistema viari, sembla que el cost no tingui tanta importància.
- Reflexionar sobre com millorar la situació de saturació i augment de visitants de La Roca Factory Outlet.

## 5.2 BUSOS / BRCATS

Quines propostes d'ampliació de la Xarxa o interconnexions de BrCats caldria plantejar-se?

#### *Noves connexions i ampliacions*

- Prioritzar la connexió entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental: Terrassa – Sabadell – Granollers amb parada a Mollet: l'actual BRCaT de Terrassa- Sabadell-Granollers no té parada a Mollet i seria interessant estudiar-ne la seva parada. A



més a més, cal tenir present que Mollet no disposa en aquests moments de bona connexió en transport públic amb Sabadell o altres nuclis urbans d'importància de les rodalies.

- Tenint en compte aquest cas de Mollet, potser caldria revisar i assegurar que les línies de BRCats ofereixen bones connexions pels viatgers, que esdevenen útils.
- Connectar Rubí – Terrassa – Matadepera amb un servei de bus.
- Bona xarxa de bus que connecti els municipis del Maresme. Actualment, són els municipis els que estan assumint les línies urbanes i interurbanes, fins i tot aquelles que connecten amb els Hospitals de Mataró i Blanes.
- Estendre l'oferta de busos actual a l'eix Congost (Les Franqueses, La Garriga) mentre no es disposi d'una xarxa ferroviària adequada a les necessitats.
- Eix Santa Coloma – La Roca pel marge esquerra del riu Besòs – Mogent.

#### ***Altres comentaris***

- Potenciar la connexió del Vallès amb Mataró.
- S'han fet canvis al bus exprés que connecta Sabadell – Granollers – Mataró que no agraden als viatgers de Mataró. La modificació ha estat duta a terme per l'operador, per a escurçar el temps de viatge i garantir els horaris establerts. El canvi ha estat evitar el pas que antigament feia l'autobús pel centre de Mataró, evitant així les parades centrals. Per a molts viatgers mataronins es tracta d'una pèrdua de qualitat del servei.
  - Els BRCaTs han d'arribar a les estacions d'autobusos dels municipis, allà on hi ha la demanda, no parar exclusivament per les afores dels municipis.
  - El principal problema a Mataró amb el canvi de parada ha estat la manca d'informació que s'ha proporcionat als viatgers. Es comenta que molts cops sols manca pedagogia. El canvi que s'ha fet (traslladar la parada 300 metres) ha estat justificat, per un tema de seguretat.
- Actualment es pensa molt en connectar els centres dels municipis, que és important, però potser també caldria connectar altres zones del territori i P&R perifèrics.
- La Roca Factory Shop / La Roca Village rep anualment milers de visitants, nombre que aquest any es preveu que segueixi augmentant, de forma exponencial. Caldria pensar alguna solució per a gestionar-ho.
- L'enllaç a La Roca del Vallès entre la AP-7 i la C-60, per la connexió Mataró – Granollers és un punt on actualment hi ha molta densitat.
- Caldria reflexionar sobre com millorar la oferta de transport públic als polígons.

## 5.3 APARCAMENTS D'ENLLAC

### 5.3.1 Presentació i contrast dels criteris que fonamentaran la proposta de PDU

A la primera dinàmica es presenten els criteris que fonamentaran la proposta del Pla director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.

Es demana als participants si volen fer alguna consideració sobre algun dels criteris o si volen traslladar a l'equip redactor alguna pregunta.

Les intervencions es centren en els criteris que assenyalarem amb un signe d'interrogació.

Núm.	Criteris	
<b>A) Existeix oferta i demanda d'aparcament</b>		
1	Elevada demanda / ocupació:	
2	Nombre de places superior a 40	?
3	Correcte estat i gestió de l'aparcament (no excloent) :	
4	Possibilitat d'ampliació:	
<b>B) Existeix oferta i demanda de transport públic</b>		
5	Hi ha una alta freqüència de serveis	
6	Més d'una línia (mes destinacions potencials)	
7	Elevat nombre de passatgers diaris	
8	<i>Competitivitat Transport públic – vehicle privat motoritzat:</i>	
<b>C) Població en l'àrea d'influència: cobertura potencial elevada</b>		
9	Població coberta: Es considera que l'àmbit d'influència general de l'aparcament és d'entre 500 metres i 10 km (seguint la xarxa viària).	?
10	Ús exclusiu de l'aparcament per l'intercanvi	?
<b>D) Bona accessibilitat (a peu i en vehicle)</b>		
11	Bona accessibilitat des de la xarxa viària bàsica: (no demanen desviaments importants en temps de recorregut)	
12	No hi ha congestió en hora punta	
13	Qualitat dels accessos a l'entorn immediat (estat del vial, senyalització)	
14	Distància (màxim 300m) i qualitat dels itineraris a peu des de l'aparcament (seguretat, comoditat)	?

En relació amb el:

Criteri 2: Nombre de places superior a 40

Es considera que un aparcament d'enllaç, d'una estació ferroviària i una estació d'autobusos poden ser molt diferents i que per tant en els casos dels aparcaments d'enllaç, d'autobusos el límit de places podria ser inferior a les 40 places.

**Criteri 9: Població coberta:** Es considera que l'àmbit d'influència general de l'aparcament és d'entre 500 metres i 10 km (seguint la xarxa viària).

- Es remarca que els vehicles sempre adoptaran la direcció on estigui el destí final (riera avall) i que majoritàriament no aniran cap enrere per buscar aparcament d'enllaç.

**Criteri 10: Ús exclusiu de l'aparcament per l'intercanvi**

- L'ús exclusiu com a intercanviador. Es poden compatibilitzar diferents usos? Per alguns assistents sí, es poden compatibilitzar usos, infraestructures ja existents, com per exemple utilitzar aparcaments de discoteques com a aparcaments d'enllaç.
- En alguns municipis els aparcaments d'enllaç, estant propers als centres de les ciutats, per tant i més si són gestionats pels municipis, creuen que haurien de donar servei també als veïns i no només als veïns dels altres municipis que utilitzen aquests espais com a aparcaments d'enllaç.

**Criteri 14: Distància (màxim 300m) i qualitat dels itineraris a peu des de l'aparcament (seguretat, comoditat)**

- Les distàncies entre el vehicle privat i el transport col·lectiu, depenen de diversos factors però es volen ressaltar que en clau de gènere (seguretat) és important que estigui el més a prop possible i que hi ha diferències entre aparcaments que estiguin en trames urbanes, hora del dia (nit/matí etc.)

**Altres aportacions**

- Es comenta que en alguns casos abans de projectar un aparcament d'enllaç, potser seria més eficient una línia d'autobús que recorregués les urbanitzacions portant-los fins a l'estació.
- S'indica que en el projecte previ de Parc and Ride (P&R) de 2011 es va treballar també des del punt de vista urbanístic i en alguns casos els terrenys esmentats ja no estan disponibles.

### 5.3.2 Recollida de propostes del territori sobre les ubicacions del Aparcaments d'enllaç

A la segona dinàmica, i un cop analitzats els criteris, es demana als presents que localitzin en el mapa les estacions de transport públic que, d'acord amb els criteris exposats, podrien ubicar aparcaments d'enllaç.

Es proposa:

- Mataró: hi ha un espai d'ADIF al costat de l'estació, també hi hauria espais a la zona del Techno campus de Mataró

- Sant Fost de Campsentelles/Mollet als terrenys de l'antiga fàbrica de Teneria
- Terrenys de l'antiga discoteca ACDC, entre Granollers, Montmeló i Mollet
- Granollers; a la zona de Renfe Granollers de mercaderies
- Es valora l'opció de posar-los en altres estacions no tan freqüentades i que disposen de més terreny lliure (per exemple Mollet del Vallès i Martorelles)

### 5.3.3 Els requeriment i els serveis associats

En aquesta dinàmica es presenten alguns requeriments i serveis dels aparcaments d'enllaç,

Es demana als participants que ressaltin els requeriments i serveis més importants, i afegir aquells serveis o requeriments no reflectits.

Les intervencions es centren a argumentar perquè els requeriments/serveis escollits són els més importants i recollir les noves aportacions.

#### A) *Requeriment vinculats a l'aparcament i el intercanvi*

1	Accessibilitat / Facilitats d'accés i intercanvi (per a persones i vehicles)	!
2	Seguretat per a persones	!
3	Seguretat per a vehicles	!
4	Informació i senyalització	
5	Preu	!
6	Qualitat de l'entorn (disseny urbà i paisatgístic)	
7	Gestió intel·ligent (E-pàrquing)	!

En relació amb el:

#### Ítem 1: Accessibilitat / Facilitats d'accés i intercanvi (per a persones i vehicles)

- Es considera l'element bàsic perquè un aparcament d'enllaç funcioni: que hi hagi aparcament per poder utilitzar el transport públic.

#### Ítem 2: Seguretat per a persones

- Necessitats de seguretat per les persones des de la perspectiva de gènere (bona visibilitat, aparcaments amb bona il·luminació etc.)

### Ítem 3: Seguretat per a vehicles

- Importància d'una vigilància (per càmeres, de manera remota o altres sistemes) per tenir la seguretat que tant els vehicles privats com les bicis es puguin aparcar sense por a ser robades o danyades en absència.

### Ítem 5: Preu

- Hi ha divergència d'opinió; per alguns assistents hauria de ser gratuït, per altres creuen que un mínim sempre s'hauria de pagar i per uns tercers hauria de gestionar-se a partir de la mobilitat: si és una persona que cada dia utilitza l'aparcament d'enllaç, bonificar-lo front aquell que ho fa esporàdicament,

### Ítem 7: Gestió intel·ligent (E-pàrquing)

- Disponibilitat places: informar els possibles usuaris del nombre de places disponibles.

### *B) Serveis dels aparcaments d'enllaç; quina és l'experiència de les persones usuàries d'un aparcament d'enllaç?*

Es demana als participants si volen fer algun comentari o aportació als exemples dels diferents serveis d'un aparcament d'enllaç.

Serveis a la mobilitat sota demanda:

- Serveis personalitzats basats en la localització
- Centre de transport modal multiservei
- ...

Serveis a les persones i els passatgers:

- Gestió de cotxes compartits
- Punts de lliurament (comerç local o electrònic)
- Gestió cotxes compartits
- Aparcaments de bicicletes
- ...

Serveis als vehicles:

- Reparacions de cotxes
- Assegurança
- Eco rentat
- Carrega eficient
- ...

Altres serveis: sinèrgics:

- Botigues

- Co-treball

....

#### Es destaquen els següents serveis:

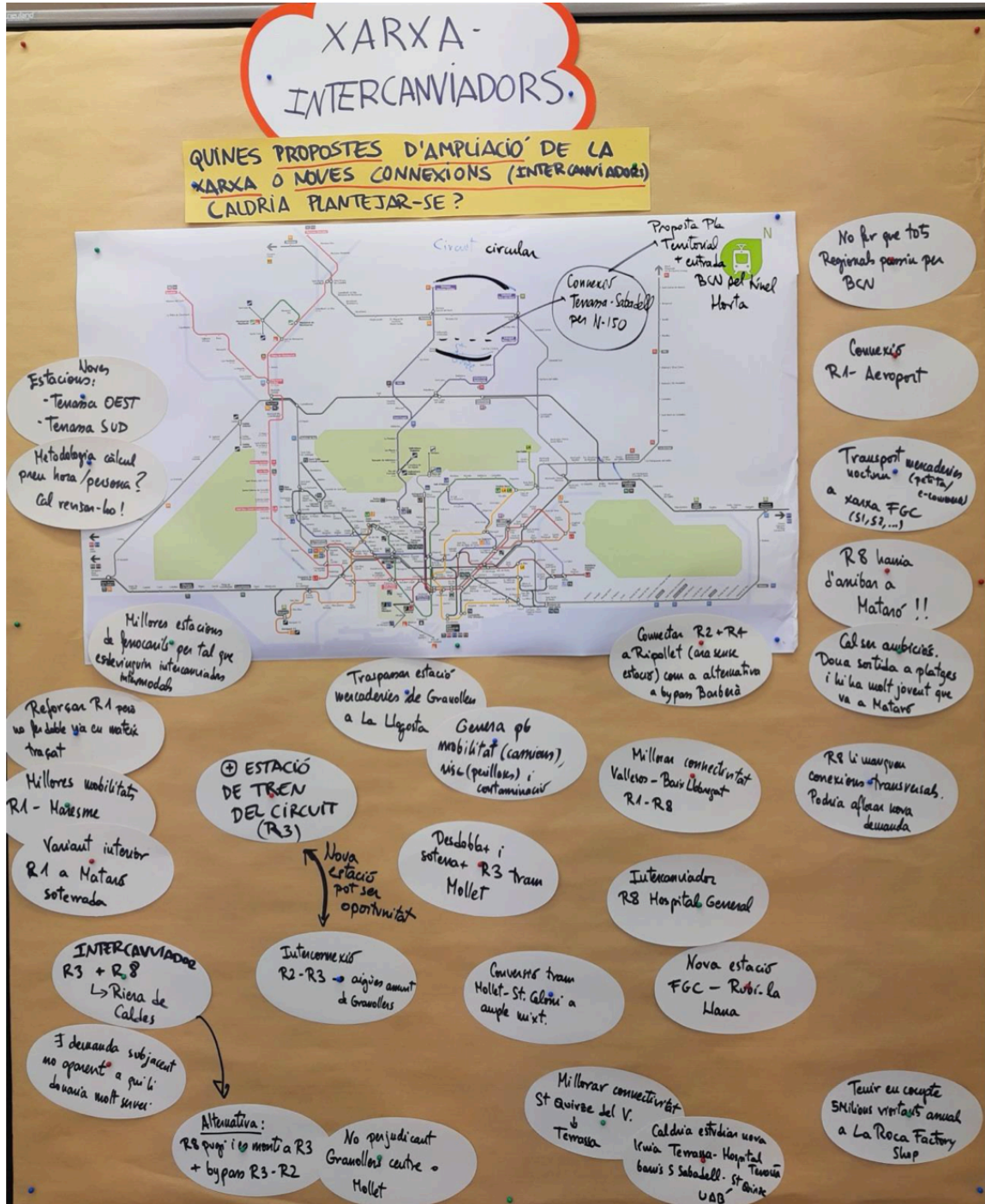
- Recollida de paquets.
- Gestió de vehicles compartits i de lloguer.
- Recàrrega de cotxes elèctrics.
- Aparcament de bicicletes segurs. ( ex. bici-box)
- Espai per poder reparar una bicicleta
- Punt de recarrega per patinets
- Vigilància (amb càmeres)
- Serveis similars a les benzineres

#### Altres reflexions

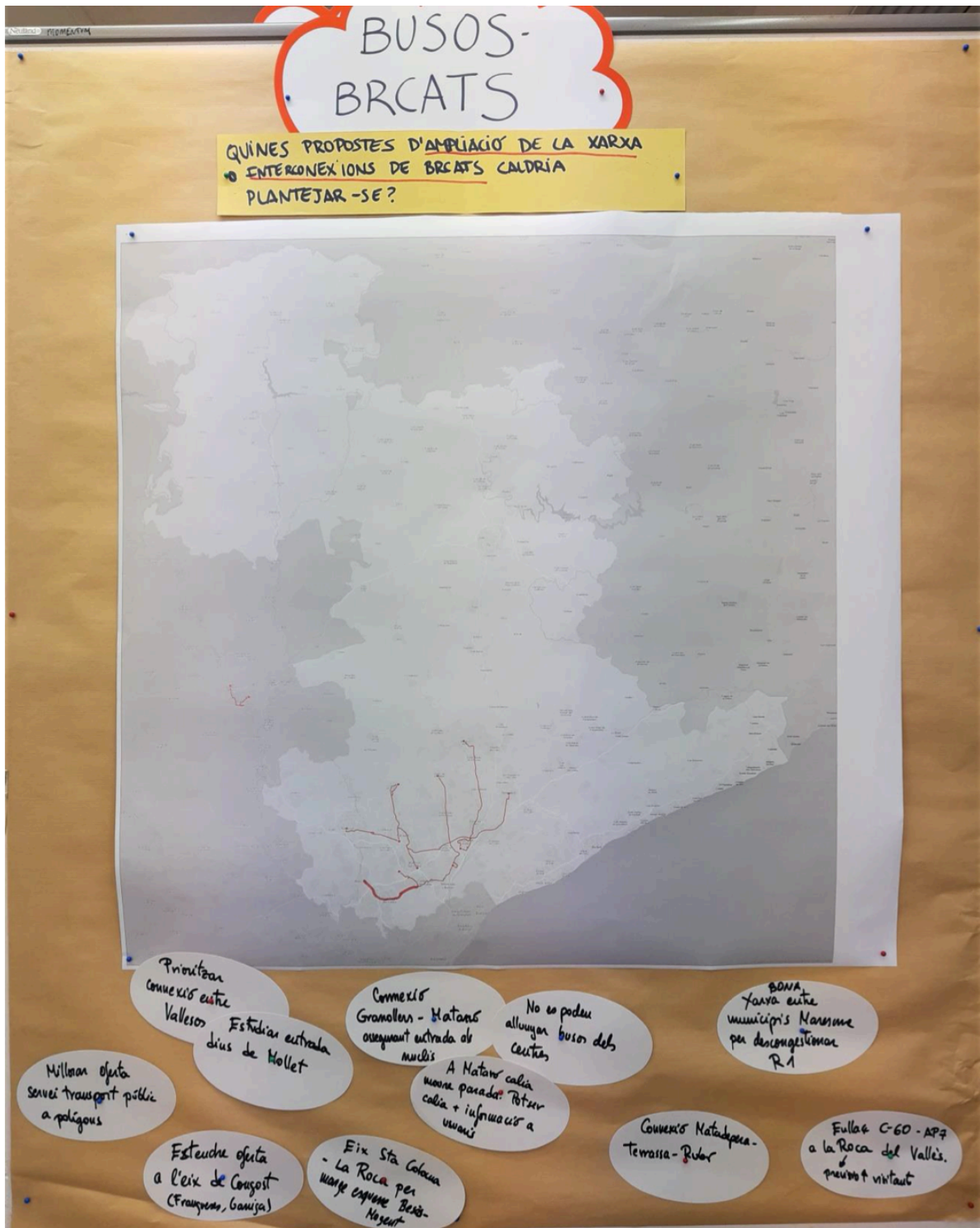
- Es comenta que el P&R i el P&S no són exclouent; són models diferents per facilitar l'intercanvi modal.
- Es debat sobre la diferència d'estacions d'enllaç d'autobusos enfront de les línies ferroviàries a nivell de capacitat d'aparcaments i serveis que poden oferir
- Es convé la necessitat de reflexionar sobre la gestió d'aquests aparcaments d'enllaç; qui es farà càrrec de la neteja, conservació etc., el municipi, els operadors altres titulars. La majoria dels assistents exposen que és un tema que preocupa que pot generar resistències.

## 6. Fotografies de la sessió

### Panells de treball XARXA / INTERCANVIADORS



Panells de treball BUSOS / BRCATS





## Mapa de les possibles ubicacions dels APARCAMENTS D'ENLLAC,



## ANNEX 4:

# ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ SECTORIAL TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

16 d'abril de 2020

**Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030**  
**Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç**

*pd*Ⓢ



*pd*Ⓢ

## 0. Introducció

En el marc del procés participatiu del Pla director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030 i del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, es planteja la celebració de 4 sessions participatives territorials i de 2 sessions participatives sectorials.

Aquest document és l'acta d'una de les sessions participatives sectorials, la relativa a transport públic per carretera, celebrada de forma virtual el 16 d'abril de 2020, i recull els comentaris i propostes formulades pels assistents.

## 1. Ordre del dia

11:30 h Benvinguda i presentació de la Jornada (Lluís Alegre).

11:35 h Presentació dels treballs de redacció del PDI en curs i aprofundiment i reflexió en les especificitats del transport públic per carretera (Francesc Calvet).

12:10 h Torn obert de paraules.

12:20 Debat en base a 3 temes clau.

13:15 Finalització de la Jornada.

## 2. Assistents

Josep Mención Camps, TMB

Daniel Illa, AMB

Carme Pros, TGO

Lluís Ramón Pelaez, TMB

César Cebrián, Empresa Plana

Oriol Roca, TUS

Cristina Pou, TES

Mireia Ruiz, FECAV

Juan María Vázquez, Sagalés

Joan Martí, ALSA

Joan Soler, Soler i Sauret

## 3. Objectius de la sessió

Els objectius d'aquesta sessió són:

1. Presentació dels treballs en curs de redacció del PDI 2021-2030.
2. Aprofundiment i reflexió en les especificitats del transport públic per carretera.
3. Presentació del projecte de Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.
4. Compartir suggeriments i propostes de forma participativa.

## 4. Desenvolupament de la sessió

Lluís Alegre dona la benvinguda als assistents i els agraeix la seva participació donada la crisi actual.

Es comenta que és cert que aquest PDI inclou moltes actuacions relatives a temes ferroviaris, però que també es pretén donar molt pes a l'evolució de la xarxa de busos ràpids a Catalunya, els BrCaTs. També es volen incorporar els elements de la xarxa bàsica de bicicleta, vinculats a la xarxa de transport públic, com per exemple grans estacionaments als intercanviadors existents. S'explica que el sistema d'autobús agafa molta importància degut a l'ampliació de l'àmbit d'actuació del PDI, on la xarxa de transport ferroviari és més dèbil.

El projecte del PDI s'ha elaborat també gràcies a un procés de participació amb la ciutadania i amb persones professionals en la matèria. Degut a la situació actual, la darrera part del procés de participació es farà de forma virtual.

Està previst que el procés participatiu finalitzi abans de l'estiu i que al juliol es pugui dur a terme l'aprovació inicial del pla, amb la idea de que al primer trimestre de 2021, el document pugui estar acabat.

En Francesc Calvet comenta que el PDI es divideix en 5 programes d'actuació. A la present sessió s'aprofundeix en un d'ells: el de transport públic per carretera.

S'explica que el transport públic per carretera representa gairebé un 40% del total de desplaçaments en transport públic. A diferència del transport ferroviari, el transport públic per carretera sí que cobreix la gran majoria del territori que abasta el PDI.

S'explica que una de les novetats d'aquest PDI és potenciar els BRCaT, una nova xarxa de busos ràpids que suposa un increment de la velocitat comercial. S'estima una demanda potencial de 65.000 usuaris.

Es comenta que en paral·lel a la redacció del PDI s'està treballant també en la redacció del PDU d'aparcaments d'enllaç. Es recorda que actualment hi ha 107 estacions que disposen d'aparcament d'enllaç, amb una capacitat total de 13.000 aparcaments, aproximadament. La majoria d'aquests aparcaments es concentren en aquelles comarques amb alta mobilitat, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental o el Maresme. D'aquesta manera, es permet que l'usuari faci una etapa del seu viatge amb cotxe, i una altra amb transport públic. El desenvolupament d'aquestes infraestructures té per objectiu disminuir les distàncies que es realitzen amb vehicle privat.

També es remarca que l'electrificació de la xarxa, altra punt clau d'aquest PDI, suposa també una reducció de fins un 35% del consum energètic, sent un sistema molt efectiu ambientalment.

Un cop finalitzada la part informativa de la sessió, els participants han pogut realitzar preguntes i comentaris generals, relatius a l'explicació inicial. Un cop resolta els dubtes, s'ha avançat cap a la segona part de la sessió: el debat en base a 3 temes clau:

### 1. PROPOSTES DE CARRILS BUSOS: BUS-VAO I BRCATS.

## 2. ALTRES INFRAESTRUCTURES; INTERCANVIADORS, APARCAMENTS D'ENLLAÇ...

## 3. ELECTRIFICACIÓ DE LA XARXA DE BUS

En el present document es recullen les principals aportacions realitzades en el desenvolupament de la sessió.

## 5. Temes tractats

### 6.1 PROPOSTES DE CARRILS BUSOS: BUS-VAO I BRCATS

- Es recorda que la diferencia entre bus exprés i BRCaT recau en la infraestructura. Els BRCaT requereixen d'una infraestructura específica, de traçat / plataforma, que no requereix el bus exprés.
- Amb la nova incorporació del Berguedà a l'àmbit, i amb la informació presentada pel Francesc Calvet a l'inici de la sessió, es veu la manca d'oferta de transport públic i l'elevat grau d'ús del vehicle privat a la zona del Berguedà. Es proposa:
  - Manca un eix de connexió entre la capital del Berguedà i el Bages.
  - Manca una connexió entre el Berguedà i Barcelona.
- Nova ruta potencial entre Manresa i Santpedor. Podria ser BRCaT o bus Exprés.
- Es pregunta si es planteja reformular el PDI tenint en compte la situació actual. Sorgeix el debat de si és ara el moment de parlar de l'electrificació de la xarxa, per exemple, o si convindria més afrontar ara temes d'aforament, donada la situació actual.
  - Es comenta que es té força por de l'eventual repunt de l'ús del vehicle privat, un cop finalitzat el confinament, degut a l'aparent sensació de perill en l'ús del transport públic, a causa de les aglomeracions que s'hi produeixen.
  - Es comenta també la necessitat d'eventuals inversions als plans respectius per a pal·liar aquesta possible problemàtica.
- Es comenta que potser ara no és el moment de fer noves propostes, sinó que és prioritari tirar endavant les accions que ja estan previstes.
- Lluís Alegre comenta que les accions de bus tou no s'inclouen dins el PDI, ja que son accions amb molt de detall.

### 6.2 ALTRES INFRAESTRUCTURES: INTERCANVIADORS, APARCAMENTS D'ENLLAÇ, ETC.

- Es comenta que l'intercanviador de l'estació de la Sagrera està inclòs al PDI, es tracta d'un punt intermodal molt important, i el principal de l'àmbit nord. L'intercanviador de Zona Universitària està inclòs també al PDI, però no està en un estat tant prioritari com l'anterior.
- Sobre el model de noves terminals, s'explica que aquest és un tema que està actualment a debat, i que caldrà reflexionar-hi els propers anys. Es comenta que els ritmes del planejament urbanístic són força complexes. S'explica que hi ha algunes problemàtiques amb alguns dels aparcaments d'enllaç actuals, com per exemple que alguns estan instal·lats en terrenys urbanístics, on no hi podrien ser.
- Es comenta que la propera gran àrea d'intercanviadors que hi haurà a Barcelona serà la de Glòries, un cop finalitzin les obres. Tot i així, la configuració de la zona és molt complex i preocupa una mica. S'estimen força problemes, inclosa la velocitat comercial baixa. Les prestacions s'entenen que no seran les òptimes per operar. Les àrees d'intercanvi són importants, però es creu que caldria garantir un mínim de prestacions per l'operador de transport públic.
  - Lluís Alegre explica que està totalment d'acord i comenta que Glòries serà un espai d'intercanvi per alguns elements de la xarxa, però que donada la configuració que té, no serà el més important. S'espera que l'intercanviador de La Sagrera prengui més importància.

### 6.3 ELECTRIFICACIÓ DE LA XARXA DE BUS

- Les actuacions i inversions destinades a infraestructura nova que calgui fer en temes de electrificació a TMB, actualment s'inclouen dins del programa de modernització i millora, dins el PDI. Es comenta que seria contraproductiu separar les actuacions en funció dels operadors i hi ha la voluntat de crear un programa específic d'electrificació de la xarxa de bus, ja que és molt importat donar-hi visibilitat.
- Es recorda que aquest pla és a 10 anys. Està bé començar a posar en marxa aquest programa, però es tracta d'un procés llarg. Està previst que al juny s'acabi tot el treball participatiu i tècnic. La idea és portar el document al Consell d'administració al juliol.
- S'explica que en paral·lel s'està fent un treball de resiliència de les infraestructures del transport públic al canvi climàtic. D'aquesta manera també s'està començant a avaluar aquests aspectes, que a vegades es tenen en compte més a llarg termini.
- S'esmenta que a l'actual projecte no s'ha tingut en compte la implantació d'Infraestructura elèctrica per a la recàrrega d'autobusos que funcionin amb hidrogen. Tot i així, s'està seguint el tema i es coneix que probablement a la revisió quinquennal del PDI, el tema s'hi tracti d'una forma més clara. Actualment no s'ha fet un estudi en profunditat en aquest tema.

## 6.4 ALTRES COMENTARIS

L'AMB afegeix, per la seva part, els següents comentaris complementaris:

- Carrils Bus-VAO, BRCat: En el PMMU s'ha fet una proposta d'un conjunt de corredors metropolitans, i que s'ha definit una xarxa de corredors de bus on cal fer actuacions de carril bus, prioritat semafòrica i parades dobles. S'afegeix, en la línia comentada per algun operador, que ara que hi ha poc trànsit, es podrien implementar els carrils bus que es van proposar pels episodis de contaminació, per dos motius: per evitar aglomeracions donant més velocitat comercial i per promoure el Transport Públic després del Covid, donat que es pot generar una situació en la que hi hagi més gent anant en cotxe, generant més congestió i més contaminació.
- Intercanviadors, aparcaments intercanvi modal, etc Millorar l'intercanviador de Cornellà, i afegir al pdl el terminal de l'Hospital de Can Ruti.
- Electrificació de la xarxa de bus: El plantejament general s'entén que ha de ser l'electrificació de cotxeres i de determinar un cert nombre de línies que requereixen pantògraf (per exemple línies amb busos articulats, que és molt difícil que vagin amb busos de 7 Jornada de Sessió de Treball ATM Objectius i contingut del PDI 2021-2030 i aparcaments d'enllaç bateria tot el dia). En aquest sentit, l'AMB està treballant per anar electrificant les cotxeres de manera progressiva, tant les públiques com les privades, la qual cosa es demana als concursos.

Igualment, però, és necessari un finançament per dur a terme aquestes actuacions, tant per la infraestructura com per l'adquisició dels vehicles. S'està obligat a complir amb un determinat percentatge com a conseqüència de la directiva europea (que comença a mitjans de l'any que ve) i és molt necessari un finançament a banda d'incloure els temes al pdl.

Per la seva part, la Direcció General de Transports i Mobilitat (TES) realitza les següents aportacions:

- El document cita el nou àmbit de la Catalunya Central on caldrà donar un tractament específic a les necessitats d'infraestructura d'aquest territori tant a nivell viari com de ferrocarril i en el cas del bus analitzar les infraestructures necessàries: carrils bus en les comarques centrals, carrils bus d'entrada ciutat, parades i estacions de busos o millora de les parades actuals amb apartadors etc. En les propostes de punt d'intercanvi i park and ride caldria fer una anàlisi específica de les necessitats de la Catalunya Central. Caldria ampliar més la informació relacionada amb la Catalunya Central.
- No es comparteix el plantejament que es fa sobre les parades a Barcelona quan s'afirma que " Les actuals parades terminals a la via pública han de deixar de ser terminals de regulació. Al contrari, en el cas dels espais de regulació el pdl hauria de fer èmfasi en la necessitat de disposar d'espais adequats per a la regulació dels serveis de transport en autobús ja que aquesta és una necessitat vinculada directament a l'explotació i en molts

casos imprescindible. S'està d'acord que la regulació ha de ser la imprescindible per al funcionament del servei i que s'han de buscar espais adequats però entenem que mentre als carrers de les ciutats hi hagi espai destinat a l'estacionament de vehicles privats, el fet de destinar un espai adequat al transport públic no hauria de ser un problema ja que és una necessitat. A més, amb la implantació de la ZBE que ha de baixar el trànsit a la ciutat, seria l'oportunitat per crear espais adequats pel transport públic. I ara, a més, és el moment amb el COVID 19, que no hi ha trànsit, per a fer noves parades adequades, com altres companys han comentat. 8 Jornada de Sessió de Treball ATM Objectius i contingut del PDI 2021-2030 i aparcaments d'enllaç

- A la presentació s'expliquen els bons resultats de la xarxa exprés.cat. El següent pas seria la implantació de carrils bus, dobles parades, prioritzacions semaforiques, etc. Aquestes actuacions són molt importants, i no s'han de deixar oblidades ja que milloren molt la prestació del servei.
- S'hauria de fer un estudi de l'accessibilitat de les parades a l'àmbit del pdl, i tenir una partida per a la millora de les parades en termes d'accessibilitat amb la construcció de nous apartadors, etc. És un tema que sempre es deixa oblidat.
- Els P&R estan molt concentrats en una zona. S'haurien d'estudiar noves ubicacions en tot l'àmbit del pdl. Són molt importants per la intermodalitat vehicle privat-bus.
- En el 'Pla de Modernització i Millora' es centra tot en l'electrificació de la xarxa i es preveu, entre d'altres, una inversió en compra d'autobusos de 325M€. Pels serveis interurbans, el PDI hauria d'incloure, la implantació d'altres formes de propulsió dels vehicles com els híbrids, GNC, etc.



## ANNEX 5:

# ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ SECTORIAL INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC

28 d'abril de 2020

**Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030**  
**Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç**

*pd*Ⓢ



## 0. Introducció

En el marc del procés participatiu del Pla director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030 i del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, es planteja la celebració de 4 sessions participatives territorials i de 2 sessions participatives sectorials.

Aquest document és l'acta d'una de les sessions participatives sectorials, la relativa a infraestructures de transport públic, celebrada de forma telemàtica el 28 d'abril de 2020, i recull els comentaris i propostes formulades pels assistents.

## 1. Ordre del dia

9:00 h Benvinguda i presentació de la Jornada (Lluís Alegre).

9:05 h Presentació dels treballs de redacció del PDI en curs i aprofundiment i reflexió en les especificitats del transport públic per carretera (Francesc Calvet).

9:40 h Torn obert de paraules.

10:10 Debat en base a 3 temes clau.

11:00 Finalització de la Jornada.

## 2. Assistents

Cristian Bardaji, Cambra de Comerç de Barcelona

Eduard Jiménez, Ajuntament de Santa Perpètua de Mogoda.

Manel Larrossa, Fem Vallès

Torcuato Matilla, CONFAVC

Arnau Vilà, Fem Vallès

Albert Villalonga, CCOO

Jose Manuel Jurado, CCOO

## 3. Objectius de la sessió

Els objectius d'aquesta sessió són:

1. Presentació dels treballs en curs de redacció del PDI 2021-2030.
2. Aprofundiment i reflexió en les especificitats del transport públic ferroviari, i també per carretera.
3. Presentació del projecte de Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.
4. Compartir suggeriments i propostes de forma participativa.

## 4. Desenvolupament de la sessió

Lluís Alegre dona la benvinguda als assistents i els agraeix la seva participació donada la crisi actual.

S'explica que, donada la situació actual, i la importància d'aquest procés, es va creure necessari seguir realitzant les sessions de participació que estaven previstes per als mesos de març i abril, de forma online.

Es comenta que el PDI es una eina per a planificar les infraestructures de transport públic col·lectiu a l'àmbit del SIMMB. Ha de ser coherent amb l'actual Pla de Mobilitat, amb el Pla Estratègic de Mobilitat del Vallès, l'Estratègia de Mobilitat del Maresme, entre altres.

S'indica que és cert que aquest PDI inclou moltes actuacions relatives a temes ferroviaris, però que també es pretén donar molt pes a l'evolució de la xarxa de busos ràpids a Catalunya, els BRCaTs. També es volen incorporar els elements de la xarxa bàsica de bicicleta, vinculats a la xarxa de transport públic, com per exemple grans estacionaments als intercanviadors existents. S'explica que el sistema d'autobús agafa molta importància degut a l'ampliació de l'àmbit d'actuació del PDI, on la xarxa de transport ferroviari és més dèbil. Aquesta ampliació d'àmbit comporta certes implicacions, i entre altres fa sorgir la necessitat d'un estudi més profund de les necessitats de tot l'àmbit,

Francesc Calvet comenta que per a la redacció del PDI s'han realitzat certes feines instrumentals prèvies, incloses diagnosis del transport públic, i que actualment estan en plena elaboració dels treballs de l'estudi de la resiliència de les infraestructures front el canvi climàtic. En marxa estan també els treballs d'anàlisi del cicle de vida. S'estan acabant de definir una sèrie d'indicadors que puguin servir per a classificar totes les actuacions que es proposen al PDI, amb l'objectiu de facilitar la prioritització de les actuacions.

El PDI s'està elaborant també a partir d'un procés de participació amb la ciutadania i amb professionals en la matèria. Degut a la situació actual, la darrera part del procés de participació es farà de forma virtual.

Està previst que el procés participatiu finalitzi abans de l'estiu i que al juliol es pugui dur a terme l'aprovació inicial del pla, amb la idea de que al primer trimestre de 2021, el document pugui estar acabat.

S'explica que, fins ara, l'ús del transport públic creixia de forma estable entre un 2% i un 4% cada any, tot i que s'espera que enguany aquest ús disminueixi, degut a la situació actual.

Per a les comarques de l'interior, l'autobús es més competitiu que no pas el sistema ferroviari, ja que aquest darrer tendeix a tenir mes parades, i abasta un territori més limitat. Al Maresme, per contra, el temps d'accés a Barcelona de l'autobús i del sistema ferroviari es força semblant.

Francesc Calvet comenta alguns dels temes clau que es pretenen debatre a la present sessió:

- Pel que fa a la xarxa de metro, hi ha dues línies, la L1 i la L5, que estan gairebé al seu màxim de capacitat. S'espera que amb les actuacions previstes a la L9, es puguin millorar aquesta situació.
- Connexió entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental i Barcelona amb una nova línia de FGC. S'estan estudiant algunes alternatives que puguin ajudar a reduir la congestió de la xarxa, sobretot per a resoldre la manca de capacitat en el corredor de Collserola d'FGC.
- Respecte a la xarxa de Rodalies, hi ha una situació de saturació important en alguns trams, com al Maresme R1, el tram central de Barcelona o alguns trams de la R4.

S'explica que en paral·lel a la redacció del PDI s'està treballant també en la redacció del PDU d'Aparcaments d'Enllaç. Es recorda que actualment hi ha 107 estacions que disposen d'aparcament d'enllaç, amb una capacitat total de 13.000 aparcaments, aproximadament. La majoria d'aquests aparcaments es concentren en aquelles comarques amb alta mobilitat, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental o el Maresme. D'aquesta manera, es permet que l'usuari faci una etapa del seu viatge amb cotxe, i una altra amb transport públic. El desenvolupament d'aquestes infraestructures té per objectiu disminuir les distàncies que es realitzen amb vehicle privat.

Un cop finalitzada la part informativa de la sessió, els participants han pogut realitzar preguntes i comentaris generals, relatius a l'explicació inicial. En el present document es recullen les principals aportacions realitzades en el desenvolupament de la sessió.

## 5. Temes tractats

- **Necessitat de prendre consciència de la situació econòmica post-pandèmia.**
  - Sense un balanç de les possibilitats i capacitats actuals, és complicat reflexionar sobre certes inversions importants. La situació actual, juntament amb la baixa presència del Ministeri de Foment, força ara a treballar en unes circumstàncies diferents a les que s'haguessin donat en el passat.
  - Cal una perspectiva catalana prèvia per a definir un model ferroviari a la regió de Barcelona.
  - Amb la manca de recursos que es preveu que hi haurà, caldrà que s'estudiïn molt bé les inversions i actuacions clau a incloure al PDI. S'explica que, actualment, algunes de les grans inversions realitzades a la xarxa de metro, s'han fet per a ampliar la L9, no per a resoldre la congestió de línies com la L1 o la L5. Es comenta que no s'està d'acord amb la justificació que s'està fent de les necessitats d'inversió en certes actuacions.
  - Si les inversions deriven de les necessitats de transport actual, la oferta en transport públic seguirà concentrant-se en aquells punts on hi ha saturació actualment.

- Cal una perspectiva de serveis abans que d'inversions, o una perspectiva integrada amb els serveis (experiència europea).
  - És important justificar de forma conjunta les actuacions, amb una visió global de la xarxa, evitant la justificació actuació per actuació que s'està duent a terme actualment.
- **Potenciar una visió regional que equilibri la regió, després d'inversions continuades al Barcelonès i no a la perifèria.**
    - Es comenta que si de debò es vol ser conseqüent amb l'objectiu de augmentar l'ús del transport públic, cal prioritzar actuacions fora de l'àmbit en el que actualment es plantegen. Es comenta que si es segueixen prioritzant actuacions com l'ampliació de la xarxa de metro, s'agreuaran les diferències que ja hi ha ara. Els desplaçaments diaris dins del Vallès ascendeixen fins a 900.000, més dels que es realitzen amb la connexió entre el Vallès i el Barcelonès. Tot i així, es segueix posant l'èmfasi en la connexió Vallès – Barcelona, més que no pas en les connexions internes del Vallès. Es comenta que així s'agreuaran les diferències actuals entre diversos territoris. Es demana que mes enllà de l'estratègia de prioritització i del volum de la prioritització, que es sigui conseqüent amb els mateixos objectius que el PDI planteja. Es comenta que amb inversions relativament menors, es podria produir un gran canvi per als usuaris de zones com el Vallès.
    - És important el transport orbital i al PDI queda poc reflectit. Al Pla de Mobilitat del Vallès s'ha vist que hi ha molts més desplaçaments dins del Vallès, que entre el Vallès amb Barcelona. Es comenta que les actuals línies d'autobusos estan molt bé, i donen un bon servei, però cal començar a contemplar noves connexions i intercanviadors a les principals parades de les línies d'autobús, pàrquings segurs per a bicicletes, etc.
    - Cal reflexionar sobre els dèficits actuals de la xarxa. Potser s'hauria de repensar en una homogeneïtzació de les connexions al territori. És important tenir presents les actuals congestions del sistema, però cal pensar que hi ha territoris que actualment no estan congestionats perquè directament no estan connectats a la xarxa.
    - Es discuteix l'ús de l'indicador de la densitat com a criteri de divisió sobre quines actuacions realitzar o prioritzar. Es comenta que cal transformar els objectius del PDI en resultats reals. La dependència de la mobilitat a les zones menys denses hauria de ser un factor a tenir en compte. Per anar a treballar, els treballadors del Vallès han de fer desplaçaments més llargs que no pas els del Barcelonès i, per tant, cal una millor oferta de transport públic al Vallès.
    - Es planteja estudiar el desdoblament de la R3 com a solució a l'actual congestió de la xarxa i millora de la connexió amb el Vallès.

- **Importància de donar valor a tota la infraestructura relacionada amb l'autobús.**  
 Promoure aquesta infraestructura té un cost més baix que altres actuacions reflectides al PDI i suposar un impuls més important al transport públic en certs territoris.
  - Més enllà de les línies regulars de bus, cal destacar que també existeixen línies de busos privades, ofertes per certes empreses, que ofereixen un servei regular als treballadors. Si es vol potenciar l'ús del transport públic, cal tenir present que en molts casos cal posar més èmfasi en aquelles ampliacions o noves línies que condueixen a nuclis comercials o industrials importants. S'explica que dins del Vallès, hi ha polígons importants amb molt mala connexió amb transport públic.
  - Es considera que el PDI hauria de ser un pla de la xarxa d'autobusos o, si més no, un pla que donés una gran importància a la xarxa de busos, amb algunes actuacions concretes a la xarxa ferroviària.
- **Cal una millora de la relació entre administració i administrats,** sobretot abans del tancament de documents importants, evitant haver de recórrer a la formulació d'al·legacions amb posterioritat. Es comenta que Fem Vallès va fer arribar una proposta de millora a l'ATM, i que ara cal reforçar el treball conjunt entre Fem Vallès i l'ATM.
- Potenciar els corredors. Sobretot la connexió Vallès - Barcelona: es comenta que s'han produït alguns documents al respecte des d'ens supramunicipals del Vallès, que ja s'han fet arribar a ATM.
- Necessitat d'enfortiment de la xarxa de transport públic en general. El debat no ha de ser una confrontació entre les actuacions a realitzar-se al nucli de Barcelona o aquelles que potenciïn la connexió d'altres territoris amb Barcelona, sinó que caldria potenciar tot el conjunt de la xarxa per igual.

## ANNEX 6:

# ACTA DE LA SESSIÓ DE PARTICIPACIÓ TERRITORIAL ÀREA METROPOLITANA DE BARCELONA

5 de maig de 2020

**Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030  
Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç**

*pd*Ⓢ



## 0. Introducció

En el marc del procés participatiu del Pla director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2021-2030 i del Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç, es planteja la celebració de 4 sessions participatives territorials, a Igualada, Vilanova i la Geltrú, Granollers i a l'àrea metropolitana de Barcelona.

Aquest document és l'acta de la sessió participativa celebrada de forma virtual a l'àrea metropolitana de Barcelona el 5 de maig de 2020 i recull els comentaris i propostes formulades pels assistents.

## 1. Ordre del dia

11:00 h Benvinguda i presentació de la Jornada.

11:15 h Presentació dels treballs de redacció del PDI en curs i aprofundiment i reflexió en les especificitats del corredor / territori de la sessió (Lluís Alegre i Francesc Calvet).

11:45 h Torn obert de paraules.

12:00 Dinàmica de treball en 3 temes: Xarxa / Intercanviadors, Carrils busos – BRCats i Aparcaments d'enllaç.

13:00 Finalització de la Jornada.

## 2. Assistents

Pere Aguilar, Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Isabel Charcos, Ajuntament de Barberà del Vallès

Francesc Duch, Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

Rosa Maria Fernandez, Ajuntament de Gavà

Maite Giralt, Ajuntament del Prat de Llobregat

Vanessa Gomez, Ajuntament de Gavà

Alex Herrero, Ajuntament de Molins de Rei

Daniel Illa, Àrea Metropolitana de Barcelona

Jordi Llonch, Ajuntament de Barberà del Vallès

Daniel Pi, Associació per la Promoció del Transport Públic

Àngel Reyes, Ajuntament de Cerdanyola del Vallès

Carmen Ruiz Aguinaga, Ajuntament Sant Boi

Verónica Sanchez, Ajuntament de Barcelona

Lluís Vaquero, Ajuntament de Castellbisbal



### 3. Objectius de la sessió

Els objectius d'aquesta sessió són:

- La presentació dels treballs de redacció del PDI en curs.
- Aprofundir i reflexionar en les especificitats de l'àrea metropolitana de Barcelona.
- Presentar el projecte de Pla Director Urbanístic dels aparcaments d'enllaç.
- Compartir suggeriments i propostes de forma participativa.

### 4. Desenvolupament de la sessió

Lluís Alegre dona la benvinguda als assistents i els agraeix la seva participació donada la crisi actual.

Es comenta que és cert que aquest PDI inclou moltes actuacions relatives a temes ferroviaris, però que també es pretén donar molt pes a l'evolució de la xarxa de busos ràpids a Catalunya, els BRCaTs. També es volen incorporar els elements de la xarxa bàsica de bicicleta, vinculats a la xarxa de transport públic, com per exemple grans estacionaments als intercanviadors existents. S'explica que el sistema d'autobús agafa molta importància degut a l'ampliació de l'àmbit d'actuació del PDI, on la xarxa de transport ferroviari és més dèbil.

El pla recull també objectius en perspectiva de gènere, temes mediambientals, etc. Ara s'està treballant en afegir també tots aquells aspectes relacionats amb el Covid-19 i l'escenari post-covid, que afectarà els primers anys de desenvolupament d'aquest PDI.

El projecte del pdl s'ha elaborat també gràcies a un procés de participació amb la ciutadania i amb professionals en la matèria. Degut a la situació actual, la darrera part del procés de participació s'ha anat fent de forma virtual. Al llarg d'aquest procés, s'ha anat compartint tota la informació i documentació relativa a les xarxes socials, les sessions de participació presencials, i també a un espai web creat específicament per al pdl, on també es va habilitar un espai de participació online.

Està previst que el procés participatiu finalitzi abans de l'estiu i que al juliol es pugui dur a terme l'aprovació inicial del pla, amb la idea de que al primer trimestre de 2021, el document pugui estar acabat.

Es recorda que el PDI es divideix en 5 programes:

- Programa d'Ampliació de Xarxa ferroviària i de tramvia (AX).
- Programa d'Intercanviadors (IN).
- Programa de Modernització i Millora de les xarxes existents (MM).
- Actuacions a la xarxa ferroviària estatal (XE).
- Infraestructures de transport públic per carretera (TPC).

Un cop finalitzada la part informativa de la sessió, els participants han pogut realitzar preguntes i comentaris generals, relatius a l'explicació inicial. Un cop resolta els dubtes, s'ha avançat cap a la segona part de la sessió: el debat en base a 3 temes clau.

Per ordre, s'han treballat els següents temes i qüestions:

1. Xarxa / Intercanviadors
2. Infraestructures ferroviàries i d'autobús
3. Aparcaments d'enllaç

En el present document es recullen les principals aportacions realitzades en el desenvolupament de la sessió.

## 5. Aportacions recollides

### 5.1 XARXA / INTERCAVIADORS

- S'indica que hi ha dos aspectes clau que caldria tenir en compte pel que fa a la creació de nous intercanviadors, i les obres i accions relacionades:
  - La importància de guanyar temps a l'intercanviador: es creu que els transbordaments existents ara a la xarxa mostren una falta de cura en el disseny i aparentment no fan guanyar a l'usuari massa temps. S'explica que hauria de ser molt important fer guanyar temps a l'usuari de l'intercanviador.
  - Evitar que les obres depenguin del desenvolupament urbanístic: es considera important potenciar el desenvolupament del transport públic en general i, per tant, potser caldria evitar que les obres depenguessin tant del desenvolupament urbanístic associat, com succeeix actualment, i que es tingués més en compte el valor afegit i la millora que aportaran als eventuals usuaris.
- S'explica la importància de potenciar Intercanviadors al Vallès (R8). Es comenta que a l'anterior PDI ja hi figuraven actuacions d'intercanviadors al Vallès, però que finalment que no es van dur a terme. S'indica que sembla que ara tampoc no siguin una prioritat.
- Es comenta que caldria tenir present que l'autobús no hauria de ser un substitut de la xarxa ferroviària, sinó que haurien de ser modes de transport complementaris.

### 5.2 XARXES D'INFRAESTRUCTURES FERROVIÀRIES I DE CARRILS BUSOS / BRCATS

- S'indica que en alguns casos, part de les actuacions en vies d'autobús s'estan realitzant amb finançament local, provinent dels municipis implicats i s'entén que no hauria de ser així.
- Es debat sobre la possibilitat de compartir la plataforma del tramvia amb els serveis de bus.
- Es pregunta sobre la situació de l'estació de Ribera Salines. S'indica que està inclosa en la proposta del pdl.
- S'explica que les actuacions relacionades amb la xarxa d'autobús no impliquen una gran inversió, i tot i així produeixen un alt guany. Per tant, caldria fer un esforç per entendre's amb altres administracions que puguin estar implicades en aquestes actuacions. La rendibilitat social d'aquestes actuacions pot ser més elevada que la de les actuacions ferroviàries.
- Es comenta que caldria evitar tenir duplicitats de corredors. Es tendeix a fer corredors de bus similars a la xarxa ferroviària, com passa al Maresme. Es considera que s'haurien d'evitar aquestes duplicitats, produïdes en part per la manca d'inversions a la xarxa ferroviària.

### 5.3 APARCAMENTS D'ENLLAÇ

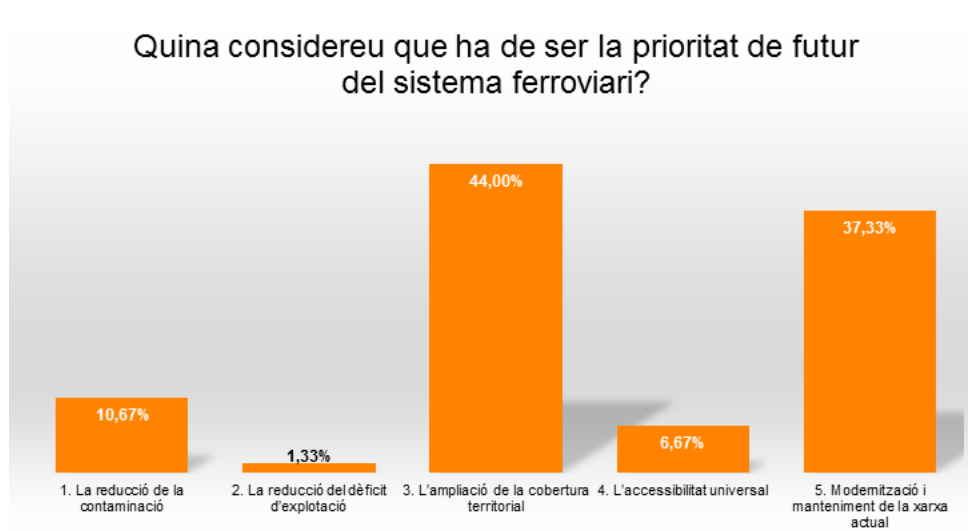
- Es recorda que aquest PDI té dos objectius principals en relació amb els aparcaments d'enllaç (P&R). El primer es veu que caldria fer des del punt de vista urbanístic per a poder ampliar i millorar els actuals aparcaments d'enllaç (establir un mateix marc urbanístic per a tots els P&R). I el segon objectiu principal: identificar punts de la xarxa on caldria instal·lar nous P&R.
- Es comenta que a Barberà del Vallès hi ha actualment un aparcament al costat de l'estació que serveix també per a veïns de la zona. Des de que Barbera és Zona 1, l'aparcament s'omple amb vehicles d'usuaris d'altres municipis (no propers), que saturen l'aparcament. S'explica que es desconeix quina és la millor manera per a gestionar-ho, i que caldria reflexionar-hi.
- Es comenta que l'AMB ja fa temps que està treballant en un projecte d'intercanviadors. S'explica que al municipi de El Papiol s'ha treballat en un projecte d'aparcament que combina places per a usuaris del transport públic, i places per a residents.
- Es reflexiona si la problemàtica existent amb els aparcaments existents a la Zona 1 variarà massa, o no, amb la implementació de la nova T-mobilitat.
- Es consulta com convergiran el PDU que s'està redactant a l'àmbit de l'AMB, respecte al PDU de P&R. Es comenta que hi ha persones que han fet suggeriments o propostes al PDU, i es pregunta si caldrà que aquestes mateixes es facin també al PDU de P&R, o si s'ha plantejat algun sistema per a compartir els comentaris formulats entre un procés i l'altre. Es considera que en algun punt, els documents plans haurien de convergir.

## ANNEX 7:

### Informe de resultats

#### PREGUNTA DEL MES | NOVEMBRE – DESEMBRE

TOTAL RESPOSTES:		150	%
1. La reducció de la contaminació		16	10,67%
2. La reducció del dèficit d'exploració		2	1,33%
3. L'ampliació de la cobertura territorial		66	44,07%
4. L'accessibilitat universal		10	6,67%
5. Modernització i manteniment de la xarxa actual		56	37,33%



L'enquesta ha estat votada per un total de 150 persones, al llarg del mes de novembre / desembre de 2019.

De les 5 opcions de resposta, la ciutadania ha considerat que "l'ampliació de la cobertura territorial" i "la modernització i manteniment de la xarxa actual" esdevenen les dues grans prioritats de futur del sistema ferroviari, i juntes acumulen el 81% dels vots. La diferència entre les dues opcions més votades és baixa, ja que en termes absoluts és de sols 10 persones.

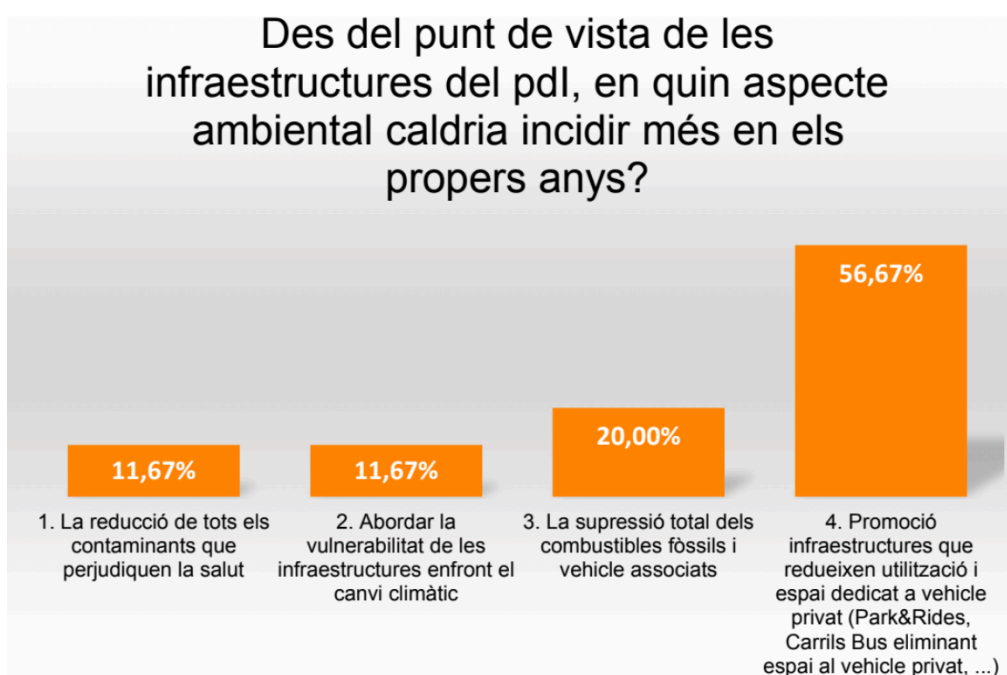
Les altres 3 opcions han estat força poc recolzades. "La reducció del dèficit d'exploració", només ha rebut dos vots.

## ANNEX 8:

### Informe de resultats

PREGUNTA DEL MES | DESEMBRE – GENER

TOTAL RESPOSTES:	60	%
1. La reducció de tots els contaminants que perjudiquen la salut	7	11,67%
2. Abordar la vulnerabilitat de les infraestructures enfront el canvi climàtic	7	11,67%
3. La supressió total dels combustibles fòssils i vehicle associats	12	20,00%
4. Promoció infraestructures que redueixen utilització i espai dedicat a vehicle privat (Park&Rides, Carrils Bus eliminant espai al vehicle privat, ...)	34	56,67%



L'enquesta ha estat votada per un total de 60 persones, al llarg del mes de desembre de 2019 i gener de 2020.

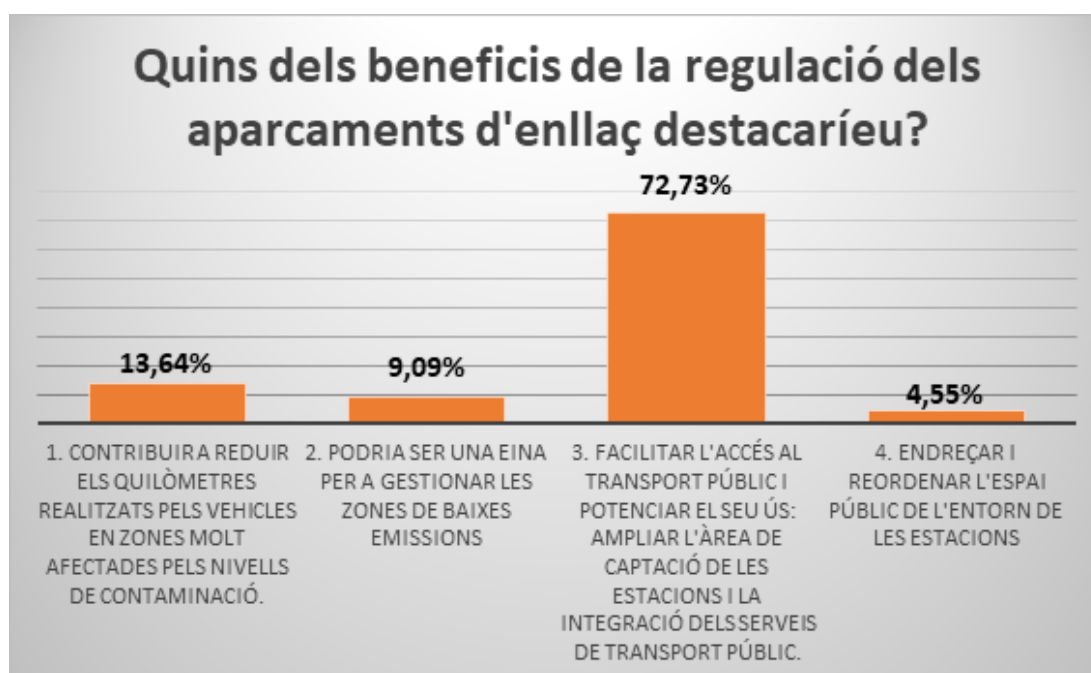
De les 4 opcions de resposta, la ciutadania ha considerat que "La promoció infraestructures que redueixen utilització i espai dedicat a vehicle privat (Park&Rides, Carrils Bus eliminant espai al vehicle privat, ...)" és l'aspecte ambiental en el que més caldrà incidir en els propers anys, amb un 56,67% dels vots.

## ANNEX 9:

### Informe de resultats

PREGUNTA DEL MES | FEBRER

TOTAL RESPOSTES:	44	%
1. Contribuir a reduir els quilòmetres realitzats pels vehicles en zones molt afectades pels nivells de contaminació.	6	13,64%
2. Podria ser una eina per a gestionar les Zones de Baixes Emissions	4	9,09%
3. Facilitar l'accés al transport públic i potenciar el seu ús: ampliar l'àrea de captació de les estacions i la integració dels serveis de transport públic.	32	72,73%
4. Endreçar i reordenar l'espai públic de l'entorn de les estacions	2	4,55%



L'enquesta ha estat votada per un total de 44 persones, al llarg del mes de febrer de 2020.

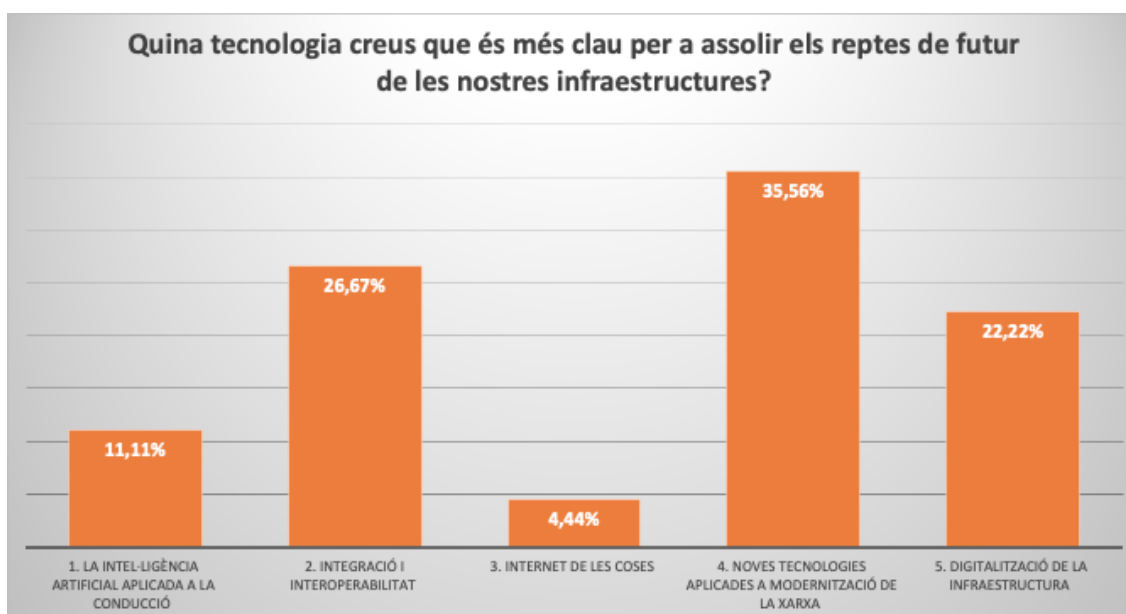
De les 4 opcions de resposta, la ciutadania ha considerat que "Facilitar l'accés al transport públic i potenciar el seu ús: ampliar l'àrea de captació de les estacions dels serveis de transport públic" és el benefici clau a destacar de la regulació dels aparcaments d'enllaç, amb un 72.73% dels vots.

## ANNEX 10:

### Informe de resultats

PREGUNTA DEL MES | MARÇ

TOTAL RESPOSTES:	45	%
1. La intel·ligència artificial aplicada a la conducció.	5	11,11%
2. Integració i interoperabilitat.	12	26,67%
3. Internet de les coses.	2	4,44%
4. Noves tecnologies aplicades a modernització de la xarxa	16	35,56%
5. Digitalització de la infraestructura	10	22,22%



L'enquesta ha estat votada per un total de 45 persones, des de març fins al final de l'estat d'alarma causat pel COVID-19.

De les 4 opcions de resposta, la ciutadania ha considerat que "Noves tecnologies aplicades a modernització de la xarxa" és la tecnologia més clau per a assolir els reptes de futur de les nostres infraestructures, amb un 35.56% dels vots.

## ANNEX 11:

### Procés Participatiu Redacció PDI ATM 2021-2030 INFORME RESUM DE LA DINÀMICA PARTICIPATIVA PRESENCIAL PUNTS INFORMATIUS AL CARRER (PICs) 17, 19 i 28 de febrer de 2020

#### Índex

1. PICS realitzats
2. Dinamitzadors
3. Objectius dels PICs
4. Desenvolupament dels PICs
5. Experiència als PICs
6. Aportacions recollides

#### 1. PICs realitzats

- **Terrassa:** 17 de febrer de 2020 de 8:30h a 12:00h.
  - Lloc: Interior de l'intercanviador de Rodalies i FGC, accés per l'entrada propera a Parc del Nord.
- **Cornellà:** 19 de febrer de 2020 de 8:30h a 12:00h.
  - Lloc: Interior de l'estació de Rodalies i exterior de l'estació de Rodalies, a la Plaça de l'Estació que té efecte d'intercanviador entre Rodalies, Metro i Tram.
- **Barcelona - Arc de Triomf:** 28 de febrer de 2020 de 8:30h a 12:00h.
  - Lloc: Interior de l'intercanviador de Rodalies i Metro, a la sortida per Arc de Triomf, juntament al Punt d'Atenció al Client de Rodalies i les màquines de venda de bitllets del servei de Metro.

#### 2. Dinamitzadors

Equip MOMENTUMco: Joan Casals, Maria Moreno, Soraya Ali, Víctor Vico.

#### 3. Objectius dels PICs

1. Informar sobre el contingut i el procés d'elaboració del pdl.
2. Informar sobre la possibilitat de participació online.
3. Recollir aportacions de la ciutadania.

#### 4. Desenvolupament dels PICs:

##### 4.1 Materials utilitzats

S'han repartit 900 flyers informatius entre els tres punts al carrer.

A cada PIC s'ha instal·lat un Roll-Up del pdl, que atreïa a la gent i facilitava l'acció dels dinamitzadors.



#### 4.2 Dinàmica informativa i participativa

La dinàmica que s'ha fet servir un cop s'acostava un usuari/a ha estat la següent:

1. El contacte inicial amb el viatger es feia utilitzant una petita frase que permetés presentar el pdl de forma clara i amb llenguatge col·loquial.
2. En aquest punt, molts viatgers agafaven el flyer informatiu i marxaven.
3. En cas que el viatger es mostrés interessat i no especificqués que no podia quedar-se, es procedia amb el següent:
  - a. Explicació sobre el mapa del Flyer, de quines són les actuacions principals que es plantegen al Pla.
  - b. Formulació de la pregunta clau que ha servit per a recollir alguns dels comentaris recollits al darrer apartat de la present acta: D'aquesta estació / intercanviador, que en milloraries?
  - c. Es recordava també que hi ha una web oficial del pdl, on es pot consultar més informació i on s'hi poden deixar missatges a través de la Bústia ciutadana. A més a més, es comentava que a la web hi ha actualment una pregunta del mes sobre aparcaments d'enllaç.

#### 5. Experiència als PICs:

##### 5.1 Aspectes compartits als 3 Punts al Carrer:

- **Horaris de més aflluència:** als 3 punts, les hores de més aflluència de viatgers han estat les mateixes, des de les 8:30h fins a les 10:30h, aproximadament.
- **Usuaris amb voluntat participativa però sense temps:** molts usuaris han escoltat i recollit la informació que se'ls ha compartit i mostraven una gran predisposició participativa, però comentaven que no tenien temps en aquell moment per a quedar-se a participar.
- **Reaccions positives generalitzades:** la majoria de les persones que han rebut la informació han tingut una reacció positiva al fet de que se'ls preguntés la seva opinió i se'ls informés de temes com aquests, de gran importància pels usuaris freqüents. Valoren molt positivament el procés participatiu.
- **Desconeixement total del pdl:** No s'han trobat usuaris informats sobre el pdl a cap dels 3 punts informatius. Hi havia un desconeixement general de que és el pdl, per a què serveix i qui l'impulsa. Algunes persones també confonien l'ATM amb l'AMB.
- **Reaccions escèptiques puntuals:** alguns viatgers, de forma puntual, han mostrat el seu descontent, sobretot pensant que les propostes que es facin no seran tingudes en compte. Els comentaris que més s'han escoltat per part d'aquells usuaris descontents han estat: "Mai ens faran cas", "De veritat tindran en compte el que diguem?", "Això és tot mentida", entre altres comentaris similars.

## 5.2 Experiències puntuals a alguns punts al carrer:

- Arc de Triomf: en un moment puntual del matí, els trens varen començar a arribar amb retard, cosa que va fer augmentar la tensió i el desencant entre molts viatgers que, al arribar tard a la seva destinació, no varen desitjar aturar-se al PIC ni agafar el flyer informatiu.
- Arc de Triomf: un viatger es va oferir a fer fotocòpies, a títol personal, i repartir-les a l'estació de Manresa. Comentava que pot ser d'interès per als passatgers de la seva línia, en el trajecte Manresa-Barcelona.

## 6. Aportacions recollides

- Necessitat d'eliminar la diferència de zona tarifaria entre Sabadell i Terrassa. Actualment estan a zones diferents i afecta a molts usuaris. Aquesta proposta va ser comentada per força gent.
  - Construcció d'una nova estació a "Les Arenes" a Terrassa.
- Les estacions s'han convertit en un lloc de pas, sense serveis, caldria millorar-ne la neteja i l'aspecte de moltes elles, com per exemple l'estació de Rodalies de Cornellà.
  - Calen més ascensors a les estacions i garantir-ne el seu correcte funcionament. Les escales mecàniques també acostumen a fallar molt i triguen força en arreglar-les.
  - Caldria instal·lar lavabos a totes les estacions de la xarxa ferroviària. És una necessitat bàsica.
- En general, es comenta que cal ampliar la xarxa i construir noves estacions (sense especificar quines) i millorar la freqüència de pas a estacions no tant cèntriques.
- A l'estació, les màquines de venda de bitllets sovint s'espantllen i triguen força en arreglar-les. A més a més, les màquines no accepten bitllets més alts de 10 euros. Caldria assegurar que les màquines funcionen correctament i que accepten i poden donar canvi de bitllets de qualsevol import.
- Hi ha una sensació elevada d'inseguretat a l'interior dels trens de Rodalies. Un passatger comenta com fa uns dies va veure com robaven a una dona gran a ple dia. El personal de seguretat dels trens és escàs.
- Caldria millorar els creuaments d'una via a l'altre a moltes estacions.
- Caldria garantir que les pantalles funcionen i que s'avisava de la via de pas del tren amb temps suficient per a que els viatgers puguin creuar, si és necessari.