

# Pla Específic de Mobilitat del Vallès



Document resum  
del procediment  
d'avaluació  
ambiental  
estratègica

Febrer 2021



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

## **PLA ESPECÍFIC DE MOBILITAT DEL VALLÈS**

### **Document resum del procediment d'avaluació ambiental estratègica**

**Aquest document ha estat aprovat mitjançant Resolució, de 12 de febrer de 2021,  
del conseller de Territori i Sostenibilitat**



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

#### **Direcció**

Damià Calvet i Valera

Isidre Gavín i Valls

Xavier Flores Garcia

#### **Direcció tècnica**

Santi Ribas Domingo

Josep Martí i Bosch

Albert Palomo Cuenca

#### **Col·laboració tècnica**

 **Anthesis Lavola**

Sandra Garcia Pérez

Nacho Guilera Vella

Alexandre Suau Martínez

Mar Vives España



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

# Índex

<b>1</b>	<b>Introducció i antecedents</b> .....	<b>4</b>
1.1	Característiques bàsiques del PEMV.....	5
<b>2</b>	<b>Descripció i valoració del procés d'avaluació ambiental estratègica</b>	<b>12</b>
2.1	Històric del procés d'avaluació ambiental estratègica .....	12
2.2	Valoració de l'Estudi Ambiental Estratègic.....	13
<b>3</b>	<b>Consultes amb les administracions afectades i el públic interessat</b>	<b>24</b>
3.1	Fase 1. Treballs de diagnosi i d'avaluació d'escenaris d'anàlisi: .....	24
3.2	Fase 2. Treballs d'articulació de la proposta del PEMV:.....	46
<b>4</b>	<b>Participació ciutadana</b> .....	<b>64</b>
<b>6</b>	<b>Determinacions per als instruments de desplegament del PEMV</b> .....	<b>75</b>
<b>7</b>	<b>Conclusions del procediment d'avaluació ambiental estratègica</b> .....	<b>78</b>
7.1	Integració dels aspectes ambientals rellevants al PEMV.....	78
7.2	Principals titulars ambientals del PEMV .....	79
7.3	Valoració de procés de treball i dificultats detectades .....	83
<b>8</b>	<b>Seguiment ambiental del PEMV</b> .....	<b>84</b>
8.1	Coordinació .....	84
8.2	Accions a desenvolupar .....	86

# 1 Introducció i antecedents

En el marc la redacció del **Pla específic de mobilitat del Vallès** (PEMV d'ara en endavant) i per finalitzar la tramitació d'avaluació ambiental estratègica ordinària a què s'ha sotmès, es redacta el present **Document resum del procediment d'avaluació ambiental**.

Segons el marc normatiu vigent (1), mentre no es duu a terme l'adaptació de la normativa catalana a la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental, és d'aplicació la Llei 6/2009 del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, sempre i quan no es contradigui amb les prescripcions de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

El procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària s'integra en la tramitació pròpia de cada pla i, fins al moment de redacció d'aquest document, consta de:

- Document Inicial Estratègic (DIE) presentat juntament amb la versió d'avanç del PEMV.
- Estudi Ambiental Estratègic (EAE), document integrat en la documentació per aprovar inicialment el PEMV, on es formalitza l'avaluació ambiental estratègica.

Amb tot l'anterior, segons l'article 24.d de la Llei 21/2013, abans de l'aprovació final pla, el promotor ha de presentar al Departament de Territori i Sostenibilitat l'expedient d'avaluació ambiental estratègica complet per tal que l'òrgan ambiental n'efectuï l'anàlisi tècnica i emeti la Declaració Ambiental Estratègica corresponent.

Els documents que integren l'**expedient d'avaluació ambiental estratègica complet** són:

- La proposta final del Pla.
- L'Estudi Ambiental Estratègic esmenat, si s'escau.
- El resultat de la informació pública i de les consultes incloent si s'escau les consultes transfrontereres, així com la seva consideració.
- Un document resum en què el promotor descriu la integració ambiental en la proposta final de pla dels aspectes ambientals, de l'EAE i de la seva adequació al document d'abast, del resultat de les consultes realitzades i com aquestes s'han pres en consideració.

1 Disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica

Amb el present, es dona compliment al quart punt, és a dir, el Document resum del procediment d'avaluació ambiental del PEMV.

Tal i com estableix la normativa vigent, l'expedient d'avaluació ambiental estratègica ha estat objecte d'una anàlisi tècnica per part de l'òrgan ambiental. En conseqüència, la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural ha formulat l'esmentada Declaració Ambiental Estratègica, de caràcter favorable amb condicionants, la qual, d'acord amb la legislació vigent, és considerada com un informe preceptiu i determinant que posa fi al procediment d'avaluació ambiental estratègica realitzat.

## 1.1 Característiques bàsiques del PEMV

<b>Nom de l'instrument de planejament</b>	Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV)
<b>Tipologia d'instrument de planejament</b>	Pla específic de mobilitat (d'acord amb la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat)
<b>Abast temporal</b>	Per coherència amb els instruments de planejament en què s'emmarca el PEMV, i sobretot amb el PTMB, l'horitzó del PEMV és l' <b>any 2026</b>
<b>Abast territorial</b>	Els 62 municipis que administrativament formen part de les comarques del Vallès Occidental i el Vallès Oriental, tot i reconèixer les dinàmiques supramunicipals i regionals que hi tenen lloc.

### 1.1.1 Finalitat i objectius del PEMV

Després d'haver realitzat una diagnosi completa, identificant les principals debilitats i fortaleces de la mobilitat en el Vallès, s'han identificat aquelles oportunitats de millora que han de permetre reforçar aquestes fortaleces i contrarestar-ne les debilitats. Amb això, s'han fixat uns objectius estratègics i ambientals i s'han establert una sèrie d'indicadors que permetin avaluar l'assoliment d'aquests objectius.

D'aquesta tasca de diagnosi, en concret, s'identifiquen 25 oportunitats concretes de millora que es sintetitzen en 6 eixos temàtics:

- **Eix Temàtic 1: Transport públic col·lectiu ferroviari**
  - Potenciar l'oferta ferroviària transversal del Vallès i crear intercanviadors que contribueixin al mallatge de la xarxa.
  - Incrementar la intermodalitat de les estacions ferroviàries, especialment de les estacions de referència o capçalera, mitjançant la millora del TPC de connexió, Park&Ride i aparcaments segurs de bicicletes, entre d'altres.
  - Augmentar la cobertura ferroviària en zones d'alta densitat (mitjançant noves línies/estacions).
  - Millorar la capacitat dels sistemes ferroviaris d'accés a Barcelona.
  - Garantir l'accessibilitat PMR al conjunt de la xarxa ferroviària.
  - Millorar la seguretat amb la supressió dels passos a nivell viaris i per vianants.
  
- **Eix Temàtic 2: Transport públic col·lectiu per carretera**
  - Estructuració de la xarxa de bus del Vallès.
  - Incrementar la quota modal del TPC als corredors de la Vall del Tenes i de la Riera de Caldes amb Barcelona.
  - Potenciar les principals línies de bus internes al Vallès, amb actuacions que permetin una millora de la velocitat comercial i la qualitat del servei.
  - Incrementar els serveis o crear noves línies de TPC en les relacions amb dèficits de connectivitat identificades a la diagnosi.
  - Potenciar les línies de bus a la demanda o d'accés a estacions de referència als nuclis amb baix servei de transport públic.
  
- **Eix Temàtic 3: Mobilitat en bicicleta i a peu**
  - Ampliar la xarxa d'itineraris interurbans per a bicicletes i vianants, prioritzant els corredors de major demanda i amb distàncies a l'entorn dels 5 km.
  - Millorar la permeabilitat longitudinal i transversals d'infraestructures que generin efecte barrera entre sistemes urbans propers.
  - Millorar l'oferta d'aparcaments segurs per a bicicletes.
  
- **Eix Temàtic 4: Xarxa viària**
  - Millores dels dèficits de capacitat sobre la xarxa viària d'altres prestacions al Vallès, més enllà de la congestió estructural en els accessos amb Barcelona.
  - Millora de les connexions viàries transversals i mar-muntanya que permetin superar els dèficits de continuïtat, sinuositat i secció reduïda.
  - Eliminar trànsit de pas pels municipis.

- **Eix Temàtic 5: Mobilitat de mercaderies**
  - Disminuir el trànsit de pas de camions pel Vallès gràcies al desenvolupament del Corredor ferroviari del Mediterrani.
  - Desenvolupar noves terminals intermodals de mercaderies.
  - Promoure l'eficiència i ambientalització de les flotes de transport de mercaderies.
  - Millorar la circulació de vehicles pesants a la xarxa d'alta capacitat.
  
- **Eix Temàtic 6: Gestió de la mobilitat**
  - Nou model de tarifació de la xarxa viària d'altres prestacions i nou model de tarifació de l'aparcament i restricció del vehicle privat.
  - Impulsar plans específics de mobilitat per als grans centres generadors de mobilitat de la comarca.
  - Regulació dels títols i tarifes del transport públic de forma més eficient, justa i equitativa.
  - Millorar la informació estàtica i dinàmica sobre el transport públic i la intermodalitat.
  - Promoció del vehicle elèctric i la tecnologia smart al servei de la mobilitat quotidiana.

A banda d'aquestes oportunitats de millora es defineixen també una sèrie d'objectius de caràcter més general adaptats d'altres plans amb àmbits territorials de caràcter superior, per tal d'assegurar que el PEMV s'emmarqui de manera coherent amb la resta d'instruments de planificació de la mobilitat ja consolidats que disposen d'uns objectius de mobilitat i ambientals.

Els objectius es classifiquen en dues categories: (1) Objectius de millores funcionals de la mobilitat i (2) Objectius ambientals i de reducció de les externalitats de la mobilitat. En total són els 10 següents:

Objectius de millores funcionals de la mobilitat		Font
1. Incrementar l' <b>eficiència</b> del sistema de mobilitat i transports		pdM
2. Millorar la <b>qualitat</b> del sistema de mobilitat i transports		PTVC PITC
3. Afavorir la <b>connectivitat</b> i <b>equilibri territorial</b> del sistema de mobilitat		PEMV
4. Garantir l' <b>accessibilitat</b> del sistema de mobilitat i transports		pdM
5. Afavorir el <b>transvasament modal</b> en viatgers i mercaderies cap a modes més sostenibles		pdM
6. Incorporar les <b>noves tecnologies</b> en la gestió, explotació i informació de la mobilitat		pdM
Objectius ambientals i de reducció de les externalitats de la mobilitat		Font
7. Reduir l' <b>impacte en la contaminació atmosfèrica</b> i en el canvi climàtic de la mobilitat		Cimera del clima

Objectius de millores funcionals de la mobilitat	Font
8. Reduir l' <b>accidentalitat</b>	pdM
9. Moderar el consum i reduir la intensitat <b>energètica</b> del transport	pdM
10. Reduir les <b>externalitats</b> del sistema de transports	pdM

### 1.1.2 Principals determinacions del PEMV

A partir de l'exposat a l'apartat anterior pel que fa a l'enfocament metodològic, l'articulació propositiva del PEMV ha seguit amb l'avaluació d'un gran nombre de possibles actuacions de millora per a seleccionar aquelles que permeten una major aportació en la millora de la mobilitat del Vallès i que tenen un impacte més significatiu en l'assoliment dels objectius establerts. Amb tot plegat, la proposta final del PEMV inclou un total de 74 actuacions que, per àmbits temàtics, es distribueixen de la següent manera:

- 27 actuacions de TPC
- 16 actuacions de vehicle privat
- 19 actuacions de mobilitat a peu o en bicicleta
- 4 actuacions de transport de mercaderies
- 9 actuacions de gestió de la mobilitat

A continuació es llisten les actuacions contemplades al PEMV:

XARXA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC	
LINIES DE RODALIES i FGC	
XIF01	Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac
XIF02'	3 nous intercanviadors a la línia R8: Hospital General (S1), Volpelleres (S2) i Riu Sec (R4)
XIF03	Increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC
XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga
XIF05	2 noves estacions d'FGC a Rubí - la Llana i Terrassa sud (S1)
XIF06	5 noves estacions de Rodalies de Catalunya a Terrassa – Oest i Sabadell – Oest (R4), Montmeló - Circuit Catalunya (R3), Santa Perpètua M. i Baricentro (R8)
XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona
XIF08	Construcció del túnel de Montcada i Reixac (R4)
XIF09	Estudi de viabilitat per a la construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell (R4)
XIF10'	Estudi d'oportunitat per decidir la millor alternativa de nou túnel ferroviari de Collserola
XIF11	Nou tram de la línia orbital ferroviària entre Sabadell i Granollers
XIF20	Desdoblament de la línia R3 la Garriga - Vic



## XARXA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT PÚBLIC

### XARXA PLATAFORMES RESERVADES DE BUS

XIB01	Configuració de nous corredors BRCAT: 1) Caldes de Montbui - la Llagosta 2) Mollet del Vallès - Vall de Tenes
XIB02	Configuració de nous corredors BRCAT: 3) La Llagosta - UAB 4) Terrassa – Sabadell - Granollers 5) Sabadell - Castellar del V. 6) Cerdanyola del V. - Barberà del V. - Sabadell 7) Rubí - Sant Cugat del V. - Cerdanyola del V-

### XARXA D'APARCAMENTS D'INTERCANVI

XAp01	Elaboració d'un programa de <i>Parks and Ride</i> identificant les actuacions prioritàries i establint un model de gestió integrada
-------	---

### XARXA ACCESSIBLE I SEGURA

XAS01	Millora i compleció d'accessibilitat a les estacions de rodalies de Catalunya
XAS02	Execució d'un programa de supressió de passos a nivell

## XARXA DE SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC

XSTP01	Reforç de l'oferta de les línies dels programa exprés.cat als corredors de la Vall del Tenes i Riera de Caldes
XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès
XSTP03	Millora d'oferta de TPC en zones de baixa densitat
XSTP04	Terminal de busos de la UAB
XSTP05	Increment de freqüències de pas de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni
XSTP06	Perllongament dels serveis de l'R1 fins a la UAB
XSTP07	Avaluar la creació de nous serveis regionals al corredor Mollet - Papiol
XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8
XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT
XSTP10	Estudiar el nou marc concessional del transport per carretera

## XARXA D'INFRAESTRUCTURES VIÀRIES PER AL TRANSPORT PRIVAT

### ESTRUCTURANTS PRIMÀRIES

XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7
XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30
XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7
XIVP04'	Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió
XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell
XIVP19	Millores de la B-140
XIVP20	Estudi dels efectes sobre la mobilitat de l'alliberament dels peatges de la C-33 i l'AP-7

### ESTRUCTURANTS SECUNDÀRIES

XIVS01	Millora de la B-124
XIVS02	Integració urbana de l'N-150 (Terrassa - Montcada)
XIVS03	Millora de la C-1413a (Rubí - Sant Quirze, inclou variant de Sant Quirze)
XIVS04	Variants C-59 (Sant Feliu de Codines)

### XARXA D'INFRAESTRUCTURES VIÀRIES PER AL TRANSPORT PRIVAT

XIVS05	Millores a la xarxa comarcal i local (C-243c)
XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)
XIVS08	Millora i variants de la B-142 (entre Polinyà i Sentmenat)
XIVS10	Via interpolat (Tram Castellbisbal - Sant Cugat del V.)
XIVS11'	Completar els enllaços de la C-16 amb la BP-1503 i C-1413a en el marc de la vinyeta com a substitució de la ronda de Rubí

### XARXA DE MODES NO MOTORITZATS

XNM01'	<p>Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Terrassa - Sabadell</li> <li>2. Sabadell - St. Quirze del Vallès</li> <li>3. Sabadell - Castellar del V.</li> <li>4. Rubí - St. Cugat del V.- UAB</li> <li>5. Cerdanyola del V. – Badia del V.</li> <li>6. Ripollet – Barberà de V. – Badia del V. - UAB</li> <li>7. Mollet – Martorelles – Montornès del V. - Parets del V.</li> <li>8. Sistema urbà de Granollers</li> <li>9. Montcada i Reixac - La Llagosta</li> <li>10. Corredor de la Riera de Caldes</li> <li>11. Sistema urbà de Sabadell</li> <li>12. Sta. Perpètua de M. - Sabadell</li> <li>13. Sistema urbà de Terrassa</li> <li>14. Terrassa - Rubí</li> <li>15. Eix del Besòs</li> <li>16. Eix Cardedeu - Llinars del Vallès</li> <li>17. Sistema urbà de Sant Celoni</li> </ol>
XNM02	Estudi i desenvolupament d'accions de millora de la permeabilitat garantint itineraris interurbans de vianants accessibles i segurs en entorns de grans eixos viaris, especialment als creuaments d'alta capacitat
XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions
XNM05	<p>Altres actuacions prioritàries de millora de la xarxa interurbana de vies ciclistes identificades en el procés d'al·legacions i que s'incorporen directament a la proposta del PEMV</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Eix del Tenes - Bigues i Riells-Parets del Vallès</li> <li>2. Eix del Congost fins a La Garriga</li> <li>3. Eix Bigues i Riells-Ametlla del V.-La Garriga</li> <li>4. Eix Caldes de Montbui-Llicà d'Amunt –Canovelles</li> <li>5. Eix Lliçà de Vall – Granollers</li> <li>6. Eix Ripollet-Santa Perpètua, que permetria la connexió amb l'eix Riera de Caldes</li> <li>7. Continuïtat de l'itinerari Granollers – Cardedeu – Llinars - Vilalba Sasserra – Sant Celoni i fins a Gualba i Riells i Viàbrea i antenes Cardedeu, Sant Antoni i Sant Pere Vilamajor, Llinars</li> <li>8. Perllongament itinerari Montcada – Martorelles - Montornès - Vilanova del Vallès i la Roca del Vallès amb antenes a Vallromanes i Sant Fost de Campsentelles</li> <li>9. Perllongament de l'Eix Montcada – La Llagosta fins Mollet i Montmeló i fins Granollers</li> <li>10. Perllongament del Terrassa – Sabadell – Barberà fins Cerdanyola i Montcada per l'eix N-150</li> <li>11. Continuïtat del Sabadell - Sant Quirze fins la UAB</li> </ol>

## TRANSPORT DE MERCADERIES

XITM01	Nova estació intermodal de mercaderies a la Llagosta
XITM02	Conversió ample mixt Sant Celoni - Mollet
XITM03	Promoció de l'ambientalització dels vehicles de transport de mercaderies i harmonització i millora de la DUM al Vallès
XITM04	Mesures de gestió per a la millora de la circulació i de camions al corredor AP-7 / C-58 / C-33 i Bus VAO

## GESTIÓ DE LA MOBILITAT

### PLANEJAMENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

GM01	Impulsar PMUs, i verificar la implementació dels ja redactats i PMS
GM02	Estudis de prioritització i execució de plans de mobilitat en polígons industrials i CGM

### TRANSPORT PÚBLIC

GM03	Implantació de la T-Mobilitat
GM04	Programa de millora de la informació en temps real del sistema de TP que incorpori informació dinàmica de l'ocupació dels <i>Parks and Ride</i>
GM05	Creació d'un mapa específic del TPC del Vallès

### TRANSPORT PRIVAT

GM06	Implementació d'un nou sistema de tarifació viària (vinyeta)
GM07	Noves mesures de regulació de l'aparcament en superfície: Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida, Superilles, ZBE en municipis de la segona corona, gestió de l'aparcament municipal

### MESURES TRANSVERSALS DE L'RMB

GM08	Promoció del vehicle elèctric i punts de recàrrega al Vallès
GM09	La tecnologia <i>smart</i> al servei de la mobilitat quotidiana

## 2 Descripció i valoració del procés d'avaluació ambiental estratègica

La Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental estableix les bases que han de regir l'avaluació ambiental dels plans, programes i projectes que poden tenir efectes significatius sobre el medi ambient. No obstant això, segons la disposició addicional vuitena de la Llei 16/2015, del 21 de juliol, de simplificació de l'activitat administrativa de l'Administració de la Generalitat i dels governs locals de Catalunya i d'impuls de l'activitat econòmica, mentre no es duu a terme l'adaptació de la normativa catalana a la normativa bàsica estatal d'avaluació ambiental, és la Llei 6/2009 del 28 d'abril, d'avaluació ambiental de plans i programes, la que esdevé el marc legal d'avaluació ambiental, sempre i quan no es contradigui amb les prescripcions de dita normativa estatal.

Amb tot, segons el tercer punt de l'apartat 6 a) de la Llei 16/2015, el planejament que estableixi el marc per a la futura autorització de projectes i activitats sotmesos a avaluació d'impacte ambiental o que pugui tenir efectes apreciables en espais de la Xarxa Natura 2000 en els termes establerts per la Llei 42/2007, del 13 de desembre, del patrimoni natural i de la biodiversitat, o en altres espais del Pla d'espais d'interès natural serà objecte d'avaluació ambiental estratègica ordinària. En virtut d'això cal, per tant, que el PEMV es sotmeti al **procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària** en els termes que fixa el marc legal esmentat i atenent a les determinacions que pugui considerar l'òrgan ambiental.

### 2.1 Històric del procés d'avaluació ambiental estratègica

A la taula que segueix es fa un repàs de les fases de l'avaluació ambiental seguides i dels documents elaborats a cada fase del procés, tot fent constar algunes dades de referència com la data o la localització dels documents per la seva consulta.

Fases de la tramitació	Documents generats	Data d'emissió
Treballs de diagnosi i d'avaluació d'escenaris d'anàlisi	Document d'avanç del PEMV + DIE	-
Consultes a les administracions afectades i públic interessat	Sessió explicativa del PEMV i dels seus aspectes ambientals	21 de març de 2018

	Document d'abast, informes sectorials i escrits de suggeriments	Consultes durant 1 mes, des del 27 de febrer de 2018  Emissió Document d'abast: 25 de juliol de 2018
Treballs d'articulació de la proposta del PEMV	Proposta de PEMV + EAE	-
Informació pública i consultes a les administracions afectades	Informes relatiu a l'aprovació inicial (si s'escau)	Informació pública del 3 de febrer al 23 de juny de 2020  Informació institucional del 3 de febrer al 3 d'agost de 2020  Emissió de l'informe de l'òrgan ambiental: 26 d'agost de 2020
Aprovació final	Proposta de PEMV + EAE + Document resum del procediment d'AAE	2 de desembre de 2020
	Declaració Ambiental Estratègica emès per l'òrgan ambiental	11 de febrer de 2021
Publicació i entrada en vigència		

*Nota: En gris es marquen els documents a emetre per l'òrgan ambiental i en negre els que ha de presentar el promotor.*

## 2.2 Valoració de l'Estudi Ambiental Estratègic

Aquest apartat identifica els punts forts i febles de l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) i avalua la incorporació de les determinacions del Document d'abast, l'abast de l'informe quant a continguts i la valoració de la informació emprada.

### 2.2.1 Estructura formal de l'Estudi Ambiental Estratègic

L'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) s'estructura de la següent manera, prenent com a referent les determinacions del marc legal vigent en matèria d'avaluació ambiental de plans i programes, així com les determinacions establertes al Document d'abast:

<b>1</b>	<b>Introducció</b>	<b>5</b>
1.1	Antecedents i objecte del Pla	5
1.2	Marc normatiu d'avaluació ambiental	6
1.3	Relació amb altres plans i programes	7
<b>2</b>	<b>Requeriments ambientals significatius</b>	<b>44</b>
2.1	Valors ambientals del territori del Vallès	44
2.2	Resum del model actual de mobilitat	116
2.3	Efectes ambientals de la mobilitat	135
2.4	Identificació dels elements ambientalment rellevants	188
<b>3</b>	<b>Objectius i criteris ambientals del Pla</b>	<b>190</b>
3.1	Objectius, criteris i obligacions ambientals predeterminats	190
3.2	Objectius ambientals derivats dels instruments de planejament superior	198
3.3	Objectius ambientals específics pel Pla	201
3.4	Definició dels objectius de reducció d'emissions	206
3.5	Indicadors de seguiment ambiental	207
<b>4</b>	<b>Descripció i valoració ambiental dels escenaris d'anàlisi</b>	<b>214</b>
4.1	Escenaris considerats	216
4.2	Avaluació ambiental dels escenaris considerats	224
4.3	Conclusions sobre l'avaluació ambiental dels escenaris considerats	231
<b>5</b>	<b>Descripció ambiental del Pla d'acord amb l'alternativa adoptada</b>	<b>234</b>
5.1	Objectius del PEMV	234

5.2	Principals propostes del PEMV	234
5.3	Síntesi d'aspectes propositius del PEMV amb incidència ambiental	238
<b>6</b>	<b>Determinació dels efectes significatius sobre el medi ambient</b>	<b>240</b>
6.1	Efectes sobre la matriu territorial	240
6.2	Emissions de contaminants locals i GEH	252
6.3	Adaptació al canvi climàtic	260
6.4	Avaluació de l'impacte sobre la salut i la qualitat de vida	261
6.5	Avaluació ambiental específica dels corredors d'especial anàlisi	263
6.6	Proposta de mesures ambientals	308
<b>7</b>	<b>Valoració global del Pla</b>	<b>322</b>
7.1	Alineament del PEMV amb els Objectius de Desenvolupament Sostenible	322
7.2	Aspectes destacats del PEMV	329
7.3	Valoració de procés de treball i dificultats detectades	331
7.4	Incorporació de les determinacions del Document d'abast	331
<b>8</b>	<b>Seguiment ambiental del PEMV</b>	<b>342</b>
8.1	Coordinació	342
8.2	Accions a desenvolupar	343
9	Resum de caràcter no tècnic	345
<b>10</b>	<b>Annex 1. Cartografia ambiental</b>	<b>357</b>
<b>11</b>	<b>Annex 2. Estudi específic de la pèrdua de connectivitat i biodiversitat</b>	<b>377</b>
<b>12</b>	<b>Annex 3. Recomanacions per al seguiment ambiental del PEMV</b>	<b>389</b>

Per tant, l'estructura de l'EAE s'adapta a allò que s'estableix a la normativa, incorporant el contingut establert a l'annex IV de la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental.

Pel que fa al punt de vista formal, l'EAE segueix un ordre lògic i dependent. La definició d'objectius ambientals s'ha fet a partir dels aspectes ambientals rellevants detectats a la fase de diagnosi, tenint en compte els objectius, criteris i obligacions ambientals predeterminats per altres instruments de rang superior i incorporant també les apreciacions efectuades per l'òrgan ambiental i altres organismes afectats al respecte.

Aquests objectius ambientals han estat la base de l'avaluació ambiental, i consegüentment tant l'avaluació d'alternatives com la justificació de la proposta final del pla s'ha realitzat conforme els objectius ambientals plantejats, que esdevenen el fil conductor de la tasca d'avaluació ambiental.

## 2.2.2 Síntesi dels continguts i conclusions de l'Estudi Ambiental Estratègic

En referència a la identificació dels aspectes ambientalment rellevants, de l'anàlisi ambiental de l'àmbit del PEMV se'n desprenen les següents conclusions:

Element ambientalment rellevant	Descripció
Existeixen espais protegits des del punt de vista ambiental	A nivell de protecció ambiental el Vallès disposa de diversos espais que disposen d'algun tipus de protecció ambiental. Aquests espais es localitzen de forma prioritària en les zones muntanyoses de les Serralades litoral i pre-litoral (que delimiten les comarques est i oest). No obstant, existeixen altres espais protegits situats a la zona de la plana (Gallecs, Riu Congost o Riu Llobregat) que es troben més pressionats per l'acció antròpica.
S'identifiquen altres espais, que si bé no es troben a cap figura de protecció, presenten valors ambientals	A banda d'aquests espais integrats en alguna figura de protecció ambiental, s'ha cregut convenient realitzar una anàlisi de valoració ambiental d'aquells espais que queden fora d'aquestes figures de protecció ambiental però es considera que disposen de valors ambientals a tenir en compte. Cal destacar que molts d'aquests espais es troben a la zona de la plana, en una zona que, com s'ha descrit, pateix una forta pressió antròpica derivada dels usos urbans i del pas d'importantes infraestructures.
Elevat grau de pressió sobre la seva connectivitat ecològica entre aquests espais	Aquesta pressió urbanística i infraestructural compromet de forma rellevant les condicions de permeabilitat ecològica en aquest àmbit, especialment a través de les zones més afectades per la implantació antròpica. En aquest sentit, esdevé rellevant mantenir o millorar en



	els casos en que sigui possible, les condicions de permeabilitat de les infraestructures de mobilitat.
S'identifiquen espais afectats per diversos riscos de tipus natural (incendis, inundació..)	Si bé la relació amb les infraestructures és diferent a la que es relaciona amb els assentaments urbans, és necessari que la nova planificació d'infraestructura tingui en compte la presència de riscos de tipus natural, com pot ser el risc d'inundació o el risc d'incendi.
Esdevé un àmbit afectat pels riscos tecnològics derivats del trànsit de mercaderies perilloses	Més directament relacionat amb la mobilitat, cal tenir en compte el risc derivat del transport de mercaderies perilloses, tant per xarxa viària com per xarxa ferroviària, en tant que esdevé un element rellevant en una àrea tan densament poblada com aquesta.
A nivell paisatgístic, es localitzen àrees amb una elevada fragilitat	L'elevada pressió antròpica que ja s'ha comentat implica que aquells espais que mantenen i conserven valors paisatgístics es trobin en una situació de fragilitat, element que cal tenir en compte en la planificació i plantejament de noves infraestructures.
Consum energètic associat a la mobilitat i emissió de GEH	Tal com demostren diferents inventaris d'emissions realitzats en el nostre àmbit, el model actual de mobilitat i transport, excessivament basat en el vehicle privat (i de combustibles fòssils) esdevé un dels principals causants de les emissions de GEH. Cal tenir en compte que cal un canvi radical en el model actual per tal d'assolir els objectius que es marquen tant a la legislació catalana com a l'estatal o internacional.
Cal tenir present els efectes derivats de canvi climàtic sobre la mobilitat, i de forma específica sobre les infraestructures	Així mateix, tenint en compte que molts dels efectes del canvi climàtic són ja a hores d'ara inevitables, cal preveure accions per tal d'assegurar l'adaptació dels nostres entorns urbans i infraestructurals als riscos que se'n deriven.
La mobilitat és font d'impactes atmosfèrics amb incidència sobre la salut de la ciutadania	La principal conseqüència i impacte ambiental del sistema actual de mobilitat és la seva incidència en la generació de contaminació atmosfèrica i impacte acústic, elements que tenen una incidència directa i negativa sobre la població del Vallès. En aquest sentit, esdevé prioritari apostar per un model de mobilitat que inverteixi aquesta tendència i minimitzi el seu impacte sobre la salut de la ciutadania.

### 2.2.3 Definició dels objectius ambientals

Per a la definició dels objectius ambientals, s'han tingut en compte les conclusions de la diagnosi ambiental, territorial i del sistema de mobilitat existent, realitzada en el marc del procés d'avaluació ambiental, i també s'ha pres en consideració el que estableixen els plans i programes relacionats i les directrius ambientals vigents d'aplicació.

Donada la relació directa de la mobilitat amb determinats impactes ambientals (i especialment des de que es parla de Plans de mobilitat i no de plans de trànsit) es fa difícil separar entre el que són objectius propis del PEMV i el que són objectius ambientals. A tal efecte, es considera necessari integrar com a objectius ambientals una sèrie d'objectius que, si bé corresponen al contingut del Pla, per la seva clara incidència ambiental no poden ser considerats al marge del procés d'avaluació ambiental. Així, es proposa realitzar una diferenciació a dos nivells pel que fa als objectius ambientals que estructuraran l'avaluació ambiental estratègica. D'una banda es fixen uns Objectius marc, relacionats amb la mobilitat però amb especial incidència ambiental i per altra banda, els objectius ambientals específics per al procés d'avaluació ambiental.

Tenint en compte, que el PEMV ja preveurà tot un conjunt d'objectius relacionats amb les diferents esferes de la mobilitat, es consideren com a objectius marc aquells que tenen una major incidència en l'assoliment d'un model de mobilitat sostenible i respectuós amb la salut de les persones.

Així es fixen dos objectius marc que són clau per poder donar compliment als objectius ambiental de tipus més específic:

- **Objectiu marc 1:** Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles: Es considera, que aquest element esdevé clau per tal de poder potenciar una millora en les repercussions ambientals de la mobilitat.
- **Objectiu marc 2:** Fomentar una major eficiència de la mobilitat a nivell funcional, ambiental i energètica. A banda de la potenciació de la renovació del parc de vehicles, caldrà proposar mesures per tal de poder incrementar l'eficiència de la mobilitat en general, però de forma específica amb vehicle privat. En aquest sentit caldrà prendre mesures per tal de, per exemple, augmentar l'ocupació dels vehicles, escurçar la distància de desplaçament o cercar estratègies per allunyar el trànsit viari de les zones més habitades.

A continuació s'especifiquen els **objectius ambientals específics** que, en base a la diagnosi dels aspectes ambientalment significatius, dels objectius de protecció ambiental fixats a l'àmbit internacional, estatal, autonòmic o local que tinguin relació amb l'instrument objecte d'avaluació ambiental, es considera que el Pla hauria d'atendre i que serviran de base per a la seva avaluació ambiental. Atenent a la seva rellevància i aplicabilitat, aquests han estat jerarquitcats:

<b>Objectius prioritaris</b>	Minimitzar l'afectació sobre àrees amb valors ambientals reconeguts.
	<p>Reduir el consum energètic associat a la mobilitat i el seu impacte sobre la generació de GEH.</p> <p>&gt; <i>Reducció de les emissions de CO<sub>2</sub> en un 7% a 2026 respecte 2016</i></p>
	<p>Reduir l'impacte de la mobilitat sobre la concentració de contaminants atmosfèrics.</p> <p>&gt; <i>Reducció de les emissions de NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub> en un 20% a 2026 respecte 2016</i></p>
	<p>Definir un model de mobilitat que redueixi la població exposada a elements com el soroll i a l'emissió de contaminants atmosfèrics.</p> <p>&gt; <i>Assegurar valors inferiors als 55 dB(A) de nit als trams identificats com a prioritaris per soroll</i></p>
<b>Objectius rellevants</b>	Preservar els espais amb valor ambiental de la plana vallesana.
	Garantir la millora de la connectivitat ecològica.
	Evitar l'alteració paisatgística de les zones amb més valor o amb una fragilitat més alta.
<b>Objectius secundaris</b>	Compatibilitzar la localització de noves infraestructures amb els riscos identificats.
	Garantir el no augment de l'afectació derivada del risc de transport de mercaderies perilloses.
	Establir criteris per garantir l'adaptació del sistema de mobilitat als efectes derivats del canvi climàtic.

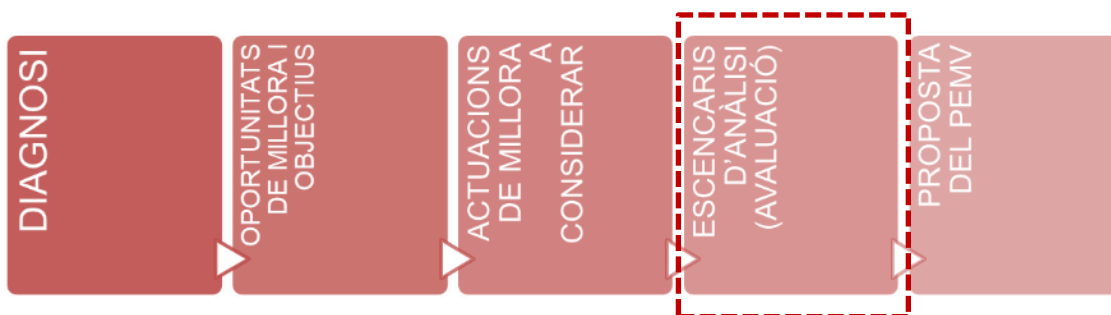
A banda, en l'EAE s'estableix una bateria d'indicadors de seguiment, prenent com a base els objectius ambientals definits.

## 2.2.4 Anàlisi d'alternatives (escenaris)

D'acord amb el que estableix la legislació vigent d'avaluació ambiental, a l'EAE es realitza l'anàlisi de les alternatives que s'han plantejat a l'hora de decidir una proposta de Pla, incloent l'avaluació de l'alternativa zero que consistiria en la no elaboració i aprovació del nou Pla.

Cal tenir en compte que la nomenclatura convencional d'avaluació ambiental fa referència a alternatives com a opcions diverses, tècnica i econòmicament viables. No obstant això, tant en el propi PEMV com en el present EAE, l'objecte d'anàlisi comparatiu seran els anomenats **escenaris**. De fet, el pla de treball seguit per a l'elaboració del PEMV que es proposa per a aprovació inicial ha permès esbossar i discutir diverses opcions, que d'una manera o altra són el que en aquest apartat s'analitzarà a mode d'alternatives.

El procés de plantejament i anàlisi d'escenaris forma part de l'enfocament metodològic adoptat en l'articulació de la proposta del PEMV:



En primer lloc, per a la definició i plantejament d'escenaris d'anàlisi, s'ha confeccionat una llista completa de mesures/projectes recollits a tots els plans, programes i aportacions d'entitats, agrupades segons les oportunitats de millora de la mobilitat al Vallès. Aquestes s'han classificat segons mode de transport (vehicle privat, transport públic i modes no motoritzats) i, alhora, s'han tornat a classificar segons la seva facilitat d'implementació (alternativa):

> **Alternativa base:** inclou el conjunt de propostes o actuacions segons els següents criteris

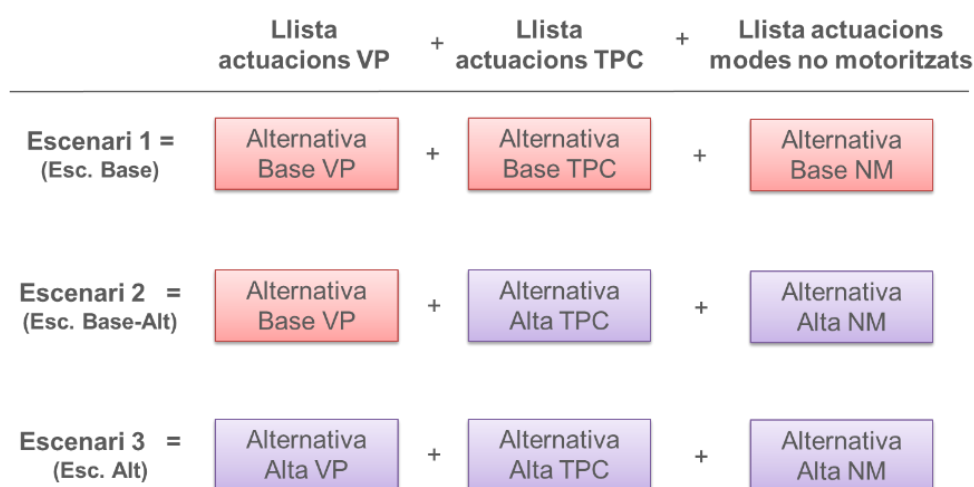
- Obres ja iniciades, adjudicades o en licitació
- Actuacions compromeses en acords, convenis o pactes amb gran consens social i polític
- Actuacions a executar d'acord amb el pdI / pdM
- Actuacions de gestió i transversals amb gran sinèrgia al Vallès
- Actuacions de baix cost i amb previsió d'alta rendibilitat
- Actuacions detectades com a prioritàries en l'etapa de diagnosi

> **Alternativa alta:** actuacions no incloses en l'alternativa base, amb una execució factible a l'horitzó del PEMV (2026). Inclou altres d'actuacions i propostes que no compleixen els condicionants de les actuacions seleccionades per a l'alternativa base, però que es considera

interessant estudiar-les degut a altres dèficits identificats durant la diagnosi i la seva factibilitat tècnica i econòmica per a ser implementades abans de 2026.

> **Actuacions a llarg termini:** resta d'actuacions planificades pel PTMB per a l'horitzó 2026 però que degut a la seva complexitat i l'elevat cost no es consideren viables en el període d'aplicació del PEMV. Important: les actuacions a llarg termini no són modelitzades ni avaluades en detall.

Així al final s'obtenen 9 llistes diferents que combinen el mode de transport i l'alternativa a la que correspon i, amb aquestes, es conformen 3 escenaris analítics (no d'implementació). L'objectiu d'aquests escenaris analítics és, senzillament, facilitar la feina d'analitzar els diferents grups d'actuacions.



- Objectiu Escenari 1: detectar aquelles actuacions factibles que aporten majors beneficis i analitzar fins a quin punt resolen els dèficits de la diagnosi.
- Objectiu Escenari 2: detectar altres actuacions TPC amb major potencial de canvi i el seu impacte en la mobilitat global.
- Objectiu Escenari 3: detectar altres mesures planificades amb major impacte a mitjà i llarg termini.

A banda, es considera un Escenari de referència, que correspon a la modelització de la mobilitat en un horitzó temporal 2026 (mobilitat tendencial), tenint en compte aquelles actuacions que es considera que estaran en marxa dins d'aquest termini de temps. aquest escenari simula una possible alternativa zero, en tant que modelitza la situació futura que cal assumir sense tenir en compte la implementació de cap de les actuacions previstes o assumibles pel PEMV. Cal tenir en compte que es considera la mobilitat 2026 amb creixement tendencial, com ja s'ha dit, i la implantació de la Vinyeta en servei.

Amb aquesta primera definició d'escenaris analítics, s'estudia el seu impacte en termes d'assoliment de les oportunitats i objectius definits. En funció dels resultats obtinguts en els escenaris 1, 2 i 3 s'elabora una llista d'actuacions consensuada en els diferents Comitès, que a grans trets és el que acaba conformant la proposta d'actuacions del PEMV (o l'escenari PEMV). Cal tenir en compte que l'exercici d'avaluació ambiental dels escenaris s'ha dut a terme de manera paral·lela al treball realitzat amb els escenaris, fent que l'escenari anomenat PEMV s'hagi ajustat i concretat amb actuacions que inicialment no s'havien previst.

L'anàlisi ambiental d'aquests escenaris s'ha fet mitjançant un anàlisi comparatiu dels resultats assolits en els diferents escenaris per a un conjunt de paràmetres clau en termes ambientals:

- Mobilitat (veh·km).
- Quota modal en modes més sostenibles (especialment transport públic).
- Impacte ambiental de les infraestructures considerades sobre la matriu territorial.
- Impacte ambiental del model de mobilitat previst en termes de canvi climàtic i qualitat de l'aire.

D'aquest estudi comparatiu, es conclou que l'escenari escollit (Escenari PEMV):

- S'assoleixen millores en el repartiment modal, en termes de transvasament cap a TPC, de l'ordre del +21% en la mobilitat interna del Vallès i del 50% en la mobilitat amb Barcelona. En termes globals es passa d'un repartiment modal actual del 40% a un repartiment modal futur del 42% (TPC).
- La majoria de canvis en el repartiment modal responen a les actuacions previstes en l'escenari base que milloren l'oferta de transport públic al Vallès.
- En la majoria de relacions, les actuacions previstes pel PEMV aconseguen reduir els veh·km fins a nivells inferiors als actuals tot i tenir en compte els creixements de la mobilitat previstos pel 2026. En d'altres però, les actuacions del PEMV no tenen tant efecte i redueixen els veh·km respecte l'escenari de referència però no respecte l'escenari actual.
- Pel que fa a les principals externalitats ambientals de la mobilitat calculades per als diferents escenaris, s'extreuen diverses conclusions:
  - Tots els escenaris prospectius i propositius permeten millorar la situació actual respecte les emissions de CO<sub>2</sub>, essent l'escenari Alt el que permet unes reduccions majors, tot i que la resta d'escenaris (exceptuant el Base) presenten valors de reducció sense diferències gaire significatives. És important posar de manifest que

l'escenari de referència, que correspondria al manteniment de les dinàmiques actuals, suposaria un increment de les emissions.

- En el cas dels òxids de nitrogen i el material particulat, s'observa un comportament similar. Tots els escenaris prospectius permeten una reducció significativa de les emissions respecte la situació actual. Igualment, l'escenari Alt es postula com el que permet assolir unes reduccions majors, tot i que amb diferències poc significatives.

Amb tot, es considera que l'escenari escollit i, sobretot, la metodologia emprada per definir-lo, suposen una base de partida sòlida per millorar la sostenibilitat global de la proposta del PEMV i, per tant, es considera ambientalment adequat l'escenari escollit.

### **2.2.5 Valoració de la informació emprada**

Per l'elaboració de la diagnosi i l'avaluació ambiental del PEMV s'ha utilitzat informació de base actualitzada, procedent de fonts fiables com són:

- Institut d'Estadística de Catalunya
- Bases cartogràfiques del Departament de Territori i Sostenibilitat
- Bases cartogràfiques de l'Institut Cartogràfic de Catalunya
- Bases cartogràfiques i estudis del CREAM
- Agència Catalana de l'Aigua
- Servei Meteorològic de la Generalitat de Catalunya
- Departament d'Interior-Protecció Civil
- Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

Al llarg del procés d'elaboració del Pla, especialment entre la fase d'avanç i la d'aprovació inicial, s'ha anat incorporant la nova informació disponible arran dels avenços en el coneixement i posada a disposició del públic, així com d'altra informació rellevant detectada en els diferents informes de les administracions que s'ha anat incorporant.

## 3 Consultes amb les administracions afectades i el públic interessat

Les consultes al públic i a les administracions afectades s'han realitzat a les fases següents:

### Fase 1. Treballs de diagnosi i d'avaluació d'escenaris d'anàlisi:

- Consultes de l'òrgan ambiental a les administracions afectades i al públic interessat en referència a l'abast de l'avaluació.

### Fase 2. Treballs d'articulació de la proposta del PEMV:

- Tràmit d'informació pública i institucional de la documentació del pla

L'objectiu d'aquest apartat és **avaluar el grau de consideració d'aquelles aportacions efectuades per les administracions públiques afectades que tinguin implicacions en l'avaluació ambiental.**

Així, s'esmenten a mode de resum les aportacions de caire ambiental recollides en els informes dels òrgans del Departament de Territori i Sostenibilitat i d'altres administracions afectades, emesos en les fases d'avanç i d'aprovació inicial i se n'avalua la seva incorporació en el Pla.

### **3.1 Fase 1. Treballs de diagnosi i d'avaluació d'escenaris d'anàlisi:**

#### **3.1.1 Document d'abast**

El Document d'abast és el document emès per l'òrgan ambiental (en aquest cas la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural), a partir del Document Inicial Estratègic i de les consultes preceptives, en què s'estableixen els principis de sostenibilitat, els objectius ambientals, els criteris i els indicadors que cal aplicar en l'elaboració, la modificació i l'avaluació del pla o programa. Determina també el contingut de l'EAE, amb l'amplitud i el nivell de detall necessaris, alhora que conté una avaluació de la idoneïtat ambiental de les alternatives i les propostes inicials.

En fases posteriors, l'EAE i el present document resum han de justificar el compliment, en el pla, dels objectius, els criteris i les condicions establertes en el Document d'abast.

A continuació es resumeixen les principals determinacions del Document d'abast, així com la manera i grau en que han estat incorporades:



Requeriment document d'abast	Integració de la determinació o justificació
Aspectes estratègics: aspectes clau que caldria reforçar i/o desenvolupar al Pla	
PEMV articulador i potenciador de les planificacions existents	
La concreció d'estratègies, objectius i actuacions del pdM 2012- 2018, així com del nou pdM que s'aprovarà.	Per l'elaboració del PEMV i per la corresponent avaluació ambiental, s'han tingut en compte les conclusions i previsions dels plans citats en el document d'abast. En concret, per a la definició dels seus objectius, el PEMV assumeix objectius del pdM, el PTVc, les DNM, el PITC i el pdl que són els que es consideren aplicables com a instrument de planificació de la mobilitat.
L'articulació al Vallès de les propostes del pdl 2011-2020.	
La incorporació de les problemàtiques d'àmbit intermunicipal identificades als Plans de mobilitat urbana (PMU) desenvolupats al Vallès.	
La integració de les determinacions i objectius dels Plans locals de qualitat de l'aire (PLQA) en relació amb la mobilitat intermunicipal.	
Corredors amb més potencial de canvi modal	
En relació als corredors especials d'anàlisi, cal incorporar el següents fluxos: àmbit Granollers, Sabadell – Cerdanyola/ Montcada, Terrassa – Rubí/Sant Cugat i intern de la Riera de Caldes. A banda, caldrà descartar els següents fluxos: Sabadell – Mollet i Mollet – Cerdanyola/Montcada.	En l'apartat 3.5 de la Memòria del PEMV s'explicita la metodologia realitzada per a la selecció dels corredors d'especial anàlisi que finalment s'han tingut en compte.
<p>És imprescindible incorporar una diagnosi clara per a cadascun dels corredors seleccionats que detalli:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Problemàtiques de la mobilitat en transport col·lectiu.</li> <li>• Punts de congestió pel que fa a mobilitat en vehicle privat i polítiques d'aparcament en origen i destí.</li> <li>• Problemàtiques en relació a la mobilitat a peu i en bicicleta si s'escau.</li> </ul>	En l'apartat 3.6 de la Memòria del PEMV s'incorpora una diagnosi individualitzada de cadascun dels corredors seleccionats.
De la diagnosi caldrà concloure'n una relació de punts forts i febles per establir objectius ambiciosos de	Per cadascun dels corredors seleccionats i analitzats en el referit apartat 3.6 de la Memòria del PEMV, s'indiquen específicament les seves

<p>transvasament modal cap a modes més sostenibles (veure PTMB).</p>	<p>debilitats i fortaleces, les quals es tenen en compte a l'hora de proposar les actuacions a cadascun.</p>
<p>Objectius del PEMV</p>	
<p>Els objectius bàsics que el PEMV ha de recollir són:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Transvasament modal del vehicle privat a modes no motoritzats i transport públic</li> <li>• Reducció de veh·km</li> </ul>	<p>En l'apartat 4.2 de la Memòria del PEMV es concreten els objectius que es fixa, els quals van en la línia de les indicacions del document d'abast.</p>
<p>Es considera convenient que les oportunitats del Pla s'expressin a partir dels corredors o bé agrupades per problemàtiques.</p>	<p>A partir de la diagnosi realitzada per cada corredor, s'han establert les propostes de mobilitat adequades i que responen al model de mobilitat que es vol definir. A partir d'aquí, s'ha procedit a calcular l'impacte del PEMV en cadascun d'aquests corredors. Tal i com es detalla en l'apartat 6.5 de l'EAE, els resultats obtinguts (tant dels paràmetres de mobilitat com de les externalitats ambientals calculades) es fixen com els valors objectiu a assolir en cadascun dels corredors, en relació amb la situació actual. En el marc del seguiment del propi PEMV així com en el seguiment ambiental específicament, caldrà vetllar per l'assoliment progressiu d'aquests objectius i per la consideració d'actuacions o mesures alternatives si es produeixen desajustos.</p>
<p>Cal que els objectius del PEMV es prioritzin i s'estableixin uns valors a assolir, tant per al conjunt de Pla com per als corredors: fixar IMDs futures a partir dels objectius ambientals, de canvi modal i reducció de veh·km del pdM.</p>	<p>Cal que els objectius del PEMV es prioritzin i s'estableixin uns valors a assolir, tant per al conjunt de Pla com per als corredors: fixar IMDs futures a partir dels objectius ambientals, de canvi modal i reducció de veh·km del pdM.</p>
<p>El PEMV ha d'assolir, com a mínim, els valors establerts a l'Acord Institucional del 6 de març de 2014 per la millora de la qualitat de l'aire (veure informe DGQACC). 30% reducció emissions vinculades al trànsit per 2029.</p>	<p>Els resultats obtinguts indiquen que el PEMV permet unes reduccions del 25% i el 22% respectivament per als principals contaminants locals (PM i NOx), dins del seu escenari temporal que és 2026. Es considera que el PEMV s'alinea amb els acords de reducció, tenint en compte que aquests són per a 2030.</p>
<p>El PEMV ha d'actuar sobre els trams de la xarxa viària que tenen més població exposada a nivells de soroll de nit que superen els 55 dB(A) (veure informe DGQACC – Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Luminica).</p>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull.</p> <p>Es considera que el mecanisme de seguiment ambiental previst en l'EAE permet garantir</p>

	adequadament la consecució dels objectius indicats en matèria de protecció vers la contaminació acústica. Bàsicament perquè es vehicula el seguiment a través de l'elaboració d'informes de seguiment que, entre d'altres, hauran d'incloure l'anàlisi del compliment progressiu dels objectius ambientals fixats a l'EAE així com el càlcul dels pertinents indicadors ambientals.
<p>Els objectius ambientals s'hauran de desenvolupar prenent com a base:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Creixement de la mobilitat: utilitzar previsió del 3r informe de seguiment del pdM.</li> <li>• Taxa de renovació del parc actual: utilitzar dades del darrer informe de seguiment del pdM.</li> <li>• Efecte de la finalització de les concessions de peatges.</li> </ul>	Per al càlcul d'emissions associades al desenvolupament del PEMV, s'han tingut en compte els treballs realitzats en el marc del nou pdM i, per tant, la projecció de mobilitat, la renovació del parc, etc. són paràmetres que s'han tractat amb un enfocament similar i que s'ha modificat respecte a l'enfocament que es va fer en els treballs d'avanç del PEMV precisament per maximitzar la coherència.
Per als objectius ambientals cal tenir en compte el que estableix el marc de referència.	S'ha incorporat una taula d'objectius ambientals de referència, tenint en compte el que determina la normativa vigent.
<b>Mobilitat als polígons industrials</b>	
Cal que el PEMV realitzi una diagnosi específica de la problemàtica derivada de la mobilitat als polígons industrials.	El PEMV incorpora transversalment la diagnosi de la mobilitat a les zones d'activitat econòmica. En particular, cal destacar l'exercici de diagnosi de l'accessibilitat en transport públic a aquestes zones (apartat 3.2 de la Memòria del PEMV)
Cal que el PEMV estableixi objectius ambiciosos per a l'establiment d'un model de mobilitat sostenible en aquests entorns d'activitat i defineixi actuacions específiques per al seu assoliment.	En l'apartat 5 de la Memòria del PEMV es descriu la metodologia seguida per concretar la proposta d'actuacions del PEMV. Tal i com s'indica, s'ha fet un recull de totes aquelles actuacions amb capacitat per incidir en l'assoliment de les oportunitats de millora identificades. A partir de l'agrupació d'aquestes actuacions en escenaris, s'ha fet una anàlisi conjunta per identificar sinèrgies entre actuacions i, d'aquesta manera, s'ha acabat

	<p>definint l'escenari que desenvolupa el PEMV. El PEMV enfoca la gestió de la mobilitat als polígons industrials i CGM a partir del que estableix el pdM.</p>
<p>Connectivitat ecològica efectiva</p>	
<p>En cas que el Pla estableixi la necessitat de desenvolupar noves infraestructures a l'àmbit, aquest haurà d'integrar les consideracions establertes pel PTMB.</p>	<p>En la definició de les mesures correctores de l'EAE s'han pres en consideració les determinacions referides a noves infraestructures que estableix el PTMB.</p>
<p>Per projectes d'implantació de noves infraestructures, caldrà garantir el manteniment de la integritat física i la funcionalitat ecològica dels connectors biològics i corredors fluvials i avaluar el grau de fragmentació i les possibilitats de millora dels punts conflictius existents. Quan calgui, caldrà establir solucions conjuntes de permeabilització de les vies.</p>	<p>En l'apartat d'avaluació d'impactes de l'EAE s'analitza l'afectació de les noves infraestructures proposades sobre la matriu territorial i, posteriorment, es defineixen les mesures correctores escaients.</p>
<p>S'hauran d'integrar les determinacions establertes a l'article 4.8 del PTMB (duplicacions viàries).</p>	<p>En la definició de les mesures correctores de l'EAE s'han pres en consideració les determinacions referides a noves infraestructures que estableix el PTMB.</p>
<p>Diagnosi / Propostes</p>	
<p>Les propostes han de venir definides a partir de les conclusions de les problemàtiques per a cada corredor.</p>	<p>Tal i com ja s'ha explicat, la metodologia seguida per elaborar el contingut propositiu del PEMV precisament ha tingut en compte els resultats de la diagnosi realitzada.</p>
<p>Propostes enfocades a:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incentivació transport públic i no motoritzat.</li> <li>• Desincentivació del transport en vehicle privat motoritzat.</li> <li>• Intermodalitat, gestió de l'aparcament, xarxa viària (jerarquització, senyalització i pacificació) i xarxa de transport públic es poden abordar de manera transversal.</li> </ul>	<p>Es considera que majoritàriament les propostes recollides responen als objectius indicats al document d'abast. En l'anàlisi ambiental dels diferents corredors d'especial anàlisi (apartat 6.5 de l'EAE), fluxos clau a nivell de mobilitat i ambiental, es realitza una valoració de la proposta del PEMV des de la perspectiva push&amp;pull. A banda, cal tenir en compte el sistema de seguiment del PEMV, així com el seguiment ambiental, com a exercici rellevant</p>

	per vetllar per assolir un model de mobilitat sostenible i saludable al Vallès.
Cal que el PEMV incorpori una prioritització temporal de les actuacions i la relació entre elles	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull.</p> <p>De nou, cal ressaltar la rellevància del seguiment, tant de propi PEMV com de les qüestions de mobilitat, a l'hora de vetllar per un desplegament que permeti la materialització dels objectius perseguits. En especial, cal destacar l'especificitat de seguiment prevista en l'apartat 8 de la Memòria del PEMV en relació amb la coordinació de la potenciació de la mobilitat sostenible als corredors estratègics.</p>
Amplitud i nivell de detall de l'EAE	
Relació amb altres plans i programes	
Caldrà que el PEMV garanteixi el compliment dels valors objectiu que estableix el pdM i defineixi les accions complementàries necessàries per potenciar les mesures del pdM. Cal explicitar els objectius quantitatius del pdM que el PEMV preveu assolir.	S'han recollit els objectius del nou pdM, si bé aquests no es territorialitzen de manera específica per a l'àmbit del Vallès. Es cercarà el treball col·laboratiu i sinèrgic amb l'ATM per maximitzar els beneficis ambientals d'ambdues figures de planejament de la mobilitat, aprofitant l'experiència que s'adquireixi en la prova pilot que s'ha promogut al Vallès Oriental en relació a la mobilitat laboral.
Realitzar una anàlisi més detallada dels PMU realitzats al Vallès per tal d'identificar problemàtiques específiques significatives en l'àmbit dels desplaçaments supramunicipals (especialment municipis de ZPE ambient atmosfèric i >50.000 hab.).	S'han incorporat les problemàtiques d'àmbit intermunicipal identificades als PMU (apartat 1.3.2.11).
Revisar municipis que treballen conjuntament en la Taula intermunicipal per a la millora de la qualitat de l'aire de la ZQA2 Vallès Oriental. Integrar les seves consideracions, objectius i actuacions i considerar també els PLQA de Sabadell i Terrassa.	S'ha esmenat l'apartat 2.1.3.4 per tal d'incloure les puntualitzacions referides i incorporar els objectius de la planificació.

Diagnosi ambiental	
<p><u>Connectivitat ecològica</u>: completar l'apartat amb les normes d'ordenació del PTMB que relacionen connectivitat i noves infraestructures i explicitar les consideracions als punts crítics per a la connectivitat que afectin a l'àmbit.</p>	<p>S'han tingut en compte les normes d'ordenació del PTMB a l'hora de definir mesures correctores en termes de connectivitat ecològica.</p>
<p><u>Model actual de mobilitat</u>: cal que l'anàlisi del model de mobilitat es dissenyi a partir de la de la necessitat de l'establiment d'un model de mobilitat sostenible que s'articuli a partir d'un canvi modal rellevant al Vallès vers els modes de transport més sostenibles en detriment del vehicle privat.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Consideracions sobre els fluxos/corredors seleccionats (veure apartat anterior).</li> <li>• Necessitat de desenvolupar una diagnosi individualitzada dels fluxos amb més potencial de transvasament modal (veure apartat anterior).</li> <li>• Diagnosi de les problemàtiques específiques de mobilitat associades als polígons industrials (veure apartat anterior).</li> <li>• Explicitació metodològica i càlculs associats (fluxos, nombre de desplaçaments,...).</li> <li>• Considerar si s'estableix una estratègia per redreçar problemàtiques de població exposada a nivell de contaminació.</li> </ul>	<p>En l'apartat 3.5 de la Memòria del PEMV s'explicita la metodologia realitzada per a la selecció dels corredors d'especial anàlisi que finalment s'han tingut en compte.</p>
<p><u>Efecte ambientals de la mobilitat – Qualitat de l'aire</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Actualitzar la informació en relació amb la contaminació atmosfèrica de la XVPCA amb les dades de l'any 2017.</li> <li>• Incorporar a la diagnosi la superacions dels nivells límits diari (50 µg/m3) de partícules en suspensió inferior a 10 micres.</li> <li>• Completar la informació sobre les dades amb què es fa l'estimació de les emissions derivades de la mobilitat</li> <li>• Completar l'apartat amb la informació de la contribució per sectors a les emissions a l'àmbit.</li> <li>• 3 àrees d'actuació prioritària.</li> </ul>	<p>S'ha actualitzat l'apartat 2.3.1 de l'EAE amb les dades de 2017, les superacions dels nivells límit diari de PM, detall de la metodologia utilitzada i informació de la contribució per sectors a les emissions.</p>
<p><u>Efecte ambientals de la mobilitat – Contaminació acústica</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Completar l'apartat amb informació sobre les zones de soroll de les línies de RENFE i els mapes</li> </ul>	<p>S'ha actualitzat l'apartat 2.3.2 de l'EAE amb les dades requerides.</p>

<p>de soroll locals dels municipis, com a mínim, els mes poblats.</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Incorporar la classificació dels trams de carreteres on s'haurien de prioritzar actuacions per disminuir la població exposada a nivells de soroll superior als 55dB(A) de nit (veure pàgina 18 DA).</li> </ul>	
<p><u>Canvi climàtic:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• El Pla i l'EAE han d'incorporar les dades de referència pel que fa a la contribució de les emissions de GEH generades per la mobilitat del Vallès respecte el total de Catalunya i de la demarcació de Barcelona.</li> </ul>	<p>S'ha actualitzat l'apartat 2.3.3 de l'EAE amb les dades de referència que indica el DA.</p>
<p>Relacionar la població exposada als contaminants atmosfèrics i acústics amb els corredors seleccionats.</p>	<p>No s'ha realitzat aquest exercici en tant que no s'ha confeccionat una delimitació territorial específica dels corredors d'anàlisi.</p>
<p>Objectius i indicadors ambientals</p>	
<p>Definir els objectes de canvi modal per a cada un dels principals fluxos amb més potencial de canvi modal detallats (corredors).</p>	<p>A partir de la diagnosi realitzada per cada corredor, s'han establert les propostes de mobilitat adequades i que responen al model de mobilitat que es vol definir. A partir d'aquí, s'ha procedit a calcular l'impacte del PEMV en cadascun d'aquests corredors. Tal i com es detalla en l'apartat 6.5 de l'EAE, els resultats obtinguts (tant dels paràmetres de mobilitat com de les externalitats ambientals calculades) es fixen com els valors objectiu a assolir en cadascun dels corredors, en relació amb la situació actual. En el marc del seguiment del propi PEMV així com en el seguiment ambiental específicament, caldrà vetllar per l'assoliment progressiu d'aquests objectius i per la consideració d'actuacions o mesures alternatives si es produeixen desajustos.</p>
<p>Territorialitzar els objectius establerts en el marc d'actuació de l'Acord Institucional del 6 de març per a la millora de la qualitat de l'aire, on s'estableix una reducció necessària per donar compliment al valor límit que estableix la legislació vigent en temes de qualitat de l'aire a l'àmbit de la ZPE (40 municipis).</p>	<p>S'han definit unes àrees d'actuació prioritària en relació a la qualitat de l'aire (apartat 2.3.1.6 de l'EAE) i, per a cadascuna d'elles s'ha definit uns objectius de reducció d'emissions.</p>

L'objectiu mínim territorialitzat haurà de ser assegurar valors inferiors als 55dB(A) de nit als trams identificats a l'informe del Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica de la DGQAC.	S'han definit unes àrees d'actuació prioritària en relació a la qualitat acústica (apartat 2.3.2.1 de l'EAE).
Redefinir els enunciats dels objectius específics de manera que es clarifiqui el compromís del Pla per a la seva consecució.	S'ha optat per mantenir la proposta d'objectius ambientals, en tant que per a la seva jerarquitització s'ha tingut en compte la capacitat d'incidència (aplicabilitat) que hi té el PEMV.
Incorporar els valors a assolir per a cada un dels objectius ambientals específics en l'horitzó temporal del Pla. En aquest sentit caldria assolir, com a mínim els objectius ambientals fixats pel pdM de la RMB 2013-2018.	S'ha incorporat una proposta d'indicadors de seguiment i, en la mesura del possible, s'han definit valors objectiu quantificables per a cadascun d'ells.
Descripció i avaluació d'alternatives	
Cal lligar les alternatives amb les conclusions de la diagnosi → agrupar les propostes als corredors i/o problemàtiques concretes que es pretenen resoldre.	La metodologia seguida per a la definició dels escenaris d'anàlisi es descriu en l'apartat de la Memòria del PEMV. L'equip redactor dels documents ambientals ha participat en el procés d'ajust dels diferents escenaris, en especial de l'escenari PEMV, per tal de maximitzar-ne la idoneïtat ambiental.
Establir una metodologia per assegurar que les alternatives i propostes sorgeixin a partir de la diagnosi realitzada de cada flux.	
Redefinir les alternatives.	
Caldrà que cada una de les alternatives incorpori el seu impacte sobre les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, tal com estableix la Llei 21/2013, d'avaluació ambiental, i la Llei 16/2017, de canvi climàtic.	Cadascuna de les alternatives/escenaris es valora en relació a les emissions de CO <sub>2</sub> equivalent (apartat 4.2 del present EAE)
L'EAE haurà de recollir, com a mínim, dues alternatives viables tècnicament i econòmicament, així com un escenari tendencial.	Es recull l'escenari actual, el tendencial (referència) i 4 escenaris de futur més.
Efectes ambientals de l'alternativa escollida	



Verificar, de manera sistemàtica, la contribució al compliment dels objectius ambientals de cada mesura o paquets de mesures interrelacionades del Pla	El compliment dels objectius ambientals s'ha vehiculat a través de l'anàlisi específic dels corredors.
Caldrà que es realitzi una avaluació de les emissions de GEH que puguin produir l'execució i gestió del Pla així com la vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic.	En l'apartat 6.2 i 6.3 de l'EAE s'incorporen els efectes sobre el medi ambient, incloent els efectes en termes de mitigació i adaptació al canvi climàtic.
En base a la contribució a l'assoliment dels objectius ambientals, caldrà establir també la prioritat ambiental de les mesures del Pla.	Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritació ni programació de les actuacions que recull.  De nou, cal ressaltar la rellevància del seguiment, tant de propi PEMV com de les qüestions de mobilitat, a l'hora de vetllar per un desplegament que permeti la materialització dels objectius perseguits. En especial, cal destacar l'especificitat de seguiment prevista en l'apartat 8 de la Memòria del PEMV en relació amb la coordinació de la potenciació de la mobilitat sostenible als corredors estratègics.
Vincular mesures ambientals als corredors.	S'ha optat per incloure les mesures ambientals a mode genèric, sense concretar-se per cada corredor sinó fent referència als potencials impactes als que s'associen.
Informe de viabilitat econòmica	
Si la resta de la documentació del PEMV no la incorpora, l'EAE ha d'incloure l'anàlisi dels costos i la viabilitat econòmica de les actuacions així com de les mesures dirigides a prevenir, reduir o pal·liar els efectes ambientalment negatius del Pla.	En l'apartat 6.5 de la Memòria del PEMV, s'inclou l'anàlisi dels costos d'implantació de les diferents actuacions de millora previstes al PEMV.
Avaluar la programació i prioritació que estableixi finalment el Pla.	Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritació ni programació de les actuacions que recull.
Directrius ambientals per a les mesures i/o per a la seva programació per tal de maximitzar el benefici	De nou, cal ressaltar la rellevància del seguiment, tant de propi PEMV com de les

ambiental i sobre la salut de les persones associat al Pla.	qüestions de mobilitat, a l'hora de vetllar per un desplegament que permeti la materialització dels objectius perseguits. En especial, cal destacar l'especificitat de seguiment prevista en l'apartat 8 de la Memòria del PEMV en relació amb la coordinació de la potenciació de la mobilitat sostenible als corredors estratègics.
Especificar dificultats trobades en l'avaluació ambiental.	Apartat 8 de l'EAE (Valoració global del Pla).

### 3.1.2 *Altres informes amb consideracions ambientals*

A banda de les determinacions que es deriven del Document d'abast emès per l'òrgan ambiental, s'han tingut en compte les determinacions derivades de les respostes a les consultes efectuades.

En el tràmit de consulta del document d'avanç del PEMV van informar els següents òrgans i entitats, llistats per ordre temporal de rebuda:

- Ajuntament de Sant Celoni
- Ajuntament de Granollers
- Diputació de Barcelona - Servei de Salut Pública i Consum
- Oficina Catalana de Canvi Climàtic
- Diputació de Barcelona - Oficina Tècnica de Mobilitat i Seguretat Viària Local
- Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) - Direcció de l'Àrea de Mobilitat i Transport i Direcció de l'Àrea de Medi Ambient
- Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica
- Autoritat de Transport Metropolità (ATM)
- Servei de Vigilància i Control de l'aire

A continuació es recullen les **demandes o requeriments** que es deriven de les aportacions rebudes, concretament aquelles que **fan referència a aspectes ambientals**.

Ajuntament de Sant Celoni	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>En relació amb els espais de rellevància ambiental, no es tenen en compte adequadament els espais no integrats en figures de protecció ambiental.</p>	<p>A banda dels espais inclosos en figures de protecció ambiental (apartat 2.1.5 de l'EAE), a partir de la cartografia oficial disponible, s'han incorporat altres espais de rellevància ambiental (apartat 2.1.5 de l'EAE), partint dels espais identificats en el Pla d'acció per a la conservació de la biodiversitat i la connectivitat a la Plana del Vallès, realitzat per l'ADENC. Tanmateix en el Document resum de l'avaluació ambiental estratègica, es fixen determinacions ambientals a tenir en compte en els instruments de desplegament del PEMV (estudis previs, estudis d'alternatives, estudis informatius, projectes de traçat, projectes constructius,...), els quals tenen una naturalesa i una escala de treball més adequada per poder identificar i preservar altres espais d'interès ambiental.</p>
<p>Manca la delimitació de les Àrees d'Interès Faunístic i Florístic del terme municipal de Sant Celoni corresponents al cursos fluvials.</p>	<p>Les Àrees d'Interès Faunístic s'identifiquen, a partir de la cartografia oficial disponible, en l'apartat 2.1.7 de l'EAE.</p>
<p>No es tenen en compte les dades disponibles quant al Mapa Estratègic de Soroll de la línia ferroviària convencional Barcelona-Portbou, segons el document "M.E.R. de los Grandes ejes ferroviarios. Fase I. U.M.E. Barcelona Sants – Sant Celoni" (Ministerio de Fomento. Gener de 2008).</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 2.3.2 de l'EAE.</p>
<p>Manca incorporar espais rellevants en termes de connectivitat ecològica (Pla especial de protecció del medi físic i del paisatge del Parc Natural del Montseny, àrees clau per a la connectivitat ecològica i eixos connectors del PTMB).</p>	<p>La connectivitat ecològica s'estudia, a partir de la cartografia oficial disponible, en l'apartat 2.1.8 i en l'Annex 2 de l'EAE.</p>

Ajuntament de Granollers (Servei de medi ambient i Servei de mobilitat)	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>Falten espais d'interès com els espais d'interès natural i agrícola o els espais d'AIFF a Granollers. No es troben ben delimitats en els mapes ni a les fitxes els espais protegits locals com els del municipi de Granollers, tant pel que fa a l'espai complementari del Riu Congost (500 m perimetrals) inclòs en la xarxa Natura 2000, com pel que fa al Pla estratègic de Palou (zona no urbanitzable d'ús agrícola) ni pel que fa a la resta d'espais locals que formen part del catàleg d'espais naturals d'interès municipal.</p>	<p>A banda dels espais inclosos en figures de protecció ambiental (apartat 2.1.5 de l'EAE), a partir de la cartografia oficial disponible, s'han incorporat altres espais de rellevància ambiental (apartat 2.1.5 de l'EAE), partint dels espais identificats en el Pla d'acció per a la conservació de la biodiversitat i la connectivitat a la Plana del Vallès, realitzat per l'ADENC. Tanmateix en el Document resum de l'avaluació ambiental estratègica, es fixen determinacions ambientals a tenir en compte en els instruments de desplegament del PEMV (estudis previs, estudis d'alternatives, estudis informatius, projectes de traçat, projectes constructius,...), els quals tenen una naturalesa i una escala de treball més adequada per poder identificar i preservar altres espais d'interès ambiental.</p>
<p>Falta incloure el treball conjunt en curs de la Taula intermunicipal per a la millora de la qualitat de l'aire de la ZQA2 al Vallès Oriental, on hi participen un total de 17 municipis i amb els que s'ha identificat la necessitat d'actuació coordinada conjunta.</p>	<p>Els municipis de la Taula han format part de les administracions consultades i informades i les seves aportacions s'han recollit i considerat en l'articulació del PEMV, que recull nombroses actuacions que, en conjunt, han de permetre una mobilitat més sostenible al territori vallesà i, per tant, una millora de la qualitat de l'aire.</p>
<p>Pel que fa a la contaminació atmosfèrica els models utilitzats es consideren inadequats per a l'estudi a microescala. No s'han tingut en compte la contribució de fonts a la contaminació local, ni els nivells de contaminació secundària d'ozó que la mobilitat de la RMB té a la comarca d'Osona. Es destaquen els valors de la mitjana anual de concentracions atmosfèriques sense tenir en compte les superacions de valor límit diari. És imprescindible tenir en compte la contribució a la contaminació local del trànsit de pas i definir en la</p>	<p>En l'apartat 2.3.1 de l'EAE es fa una diagnosi de la situació actual i recent en termes de qualitat de l'aire, a partir de la informació oficial disponible.</p>

<p>diagnosi, quin d'aquest trànsit queda fora de l'anàlisi d'impacte ambiental.</p>	
<p>No hi ha suficient informació recollida i grafiada pel que fa a les zones de soroll de les línies de RENFE i els mapes estratègics de soroll locals dels municipis implicats que el tinguin provat. Aquesta informació és important pel que fa a les vies que travessen nuclis urbans amb connexions intermunicipals de mobilitat.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 2.3.2 de l'EAE.</p>
<p>No hi ha informació sobre contaminació lumínica i com s'avaluarà l'impacte en les zones protegides dels focus de contaminació lumínica del PEMV.</p>	<p>La informació sobre la zonificació del territori en termes de sensibilitat a la contaminació lumínica s'ha emprat en la valoració dels escenaris (apartat 6.1 de l'EAE) i en la identificació d'impactes associats a les actuacions infraestructurals previstes (apartat 4.2 de l'EAE). A banda, es proposen mesures de protecció ambiental per evitar i minimitzar l'efecte dels possibles nous focus de contaminació lumínica.</p>
<p>Es destaca com a valors d'immissió de PM la no superació dels nivell mitjans anuals de partícules (<math>40 \mu\text{g}/\text{m}^3</math>) però no es fa referència a les superacions del valor límit diari (<math>50 \mu\text{g}/\text{m}^3</math>) de partícules en suspensió inferior a 10 micres que s'han produït a la zona al llarg dels darrers deu anys.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 2.3.1 de l'EAE.</p>
<p>Falta informació sobre les dades amb les quals s'estimen les emissions derivades de la mobilitat.</p>	<p>La metodologia per al càlcul d'emissions es detalla en l'apartat 6.2.1 de l'EAE.</p>

Diputació de Barcelona - Servei de Salut Pública i Consum	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
El PEMV ha de tenir present l'impacte que les mesures a adoptar tindran sobre la salut i la qualitat de vida de les persones del Vallès.	S'incorpora a l'apartat 6.4 de l'EAE.
Reduir la superfície de les ciutats destinades al vehicle privat i promocionar una major utilització de l'espai públic per part de les persones.	Veure actuació GM07.
Ubicar els aparcaments públics de vehicles privats en llocs estratègics que potenciïn la intermodalitat.	Veure actuació XAp01.
Minimitzar l'impacte de la contaminació i del soroll en les vies més transitades.	Gran part de les actuacions previstes per la xarxa viària responen al criteri de resoldre els problemes de congestió de la mobilitat i d'alliberar trànsit que actualment circula per l'interior dels nuclis urbans. Cal tenir en compte que la proposta viària té com a prioritat afavorir el canvi modal a favor dels modes sostenibles, formant-se una estratègia conjunta amb les actuacions de transport públic i els modes no motoritzats. En conjunt, el PEMV permet reduir les emissions de contaminants associats a la mobilitat i que tenen efecte sobre la salut humana (veure apartat de l'EAE). En termes de soroll, es valora positivament l'alliberament de trànsit de pas dels nuclis urbans i, malgrat això, s'estableixen determinacions per tal que les actuacions a realitzar no incrementin la població exposada a nivells de contaminació o d'impacte acústic superiors als legislats.
Potenciar l'ús del transport públic, amb mesures com: Millorar les connexions interurbanes, entre el transport urbà i l'interurbà i amb els polígons industrials; Fomentar la intermodalitat bici - transport públic mitjançant l'habilitació d'espais segurs per aparcament de bicicletes situats en punts estratègics amb connexió amb el transport	Veure actuacions de la Xarxa d'infraestructures de transport públic, tot i que aquestes es veuen complementades amb les actuacions previstes en la resta de xarxes per modes de transport.

<p>públic; Millorar la freqüència, el confort, els itineraris, les parades; Millora del sistema tarifari del transport públic l'accessibilitat; Prioritzar la dotació de transport públic en municipis amb diferents nuclis urbans; Promoure un transport públic accessible.</p>	
<p>Fomentar els desplaçaments a peu o en bicicleta, amb mesures com: Dissenyar, incrementar i/o adaptar els itineraris i xarxes de camins interurbans per a vianants i bicicletes; Millorar la connectivitat interurbana amb itineraris per al desplaçament a peu o en bicicleta; Adoptar mesures per eliminar o permeabilitzar les barreres físiques que suposen algunes vies de comunicació; Millorar les condicions de seguretat.</p>	<p>Veure actuacions XNM01 i XNM03.</p>
<p>Explicitar els objectius de millora de la salut, de la mateixa manera que es fa amb els objectius ambientals.</p>	<p>Es considera que des de l'abast del PEMV com a instrument de planificació de la mobilitat, els objectius ambientals plantejats ja permeten donar resposta a la perspectiva dels determinants de la salut i, a tal efecte, es descarta incorporar objectius específics de millora de la salut, tot i que és un aspecte sobre el que el PEMV actua de manera clara i positiva.</p>
<p>Incorporar l'Avaluació d'impacte en salut en l'anàlisi dels diferents escenaris possibles.</p>	<p>Igualment, es considera que l'avaluació dels escenaris a partir dels estalvis d'emissions assolits, entre d'altres paràmetres, va ser suficient i va permetre assentar unes bases de treball suficients per al treball posterior de concreció de la proposta.</p>

Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic - Oficina Catalana del Canvi Climàtic	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>Recorda l'obligatorietat introduïda per la Llei 21/2013, de 9 de desembre, d'avaluació ambiental, per la qual es preveu que el contingut mínim de l'estudi ambiental estratègic inclogui per una banda, les característiques mediambientals de les zones que poden veure's afectades d'una manera significativa pel canvi climàtic en el termini de vigència del pla o programa, i per altre banda, la incidència del pla o programa sobre el canvi climàtic, en particular, una avaluació adequada de la petjada de carboni associada al pla.</p>	<p>S'incorpora als apartats 2.3.3 i 6.2.3 de l'EAE.</p>
<p>També cal donar compliment a l'article 34) de la Llei 16/2017, d'1 d'agost, de canvi climàtic que preveu que els procediments d'avaluació ambientals de plans, programes i projectes que es desenvolupin a Catalunya hauran d'avaluar les emissions de GEH que llur execució i gestió puguin produir i també, la vulnerabilitat davant els impactes del canvi climàtic.</p>	<p>S'incorpora als apartats 2.3.3, 6.2.3 i 6.3 de l'EAE.</p>
<p>Es considera necessari que el Pla i el document inicial estratègic incorporin dades de referència en termes d'emissions de GEH del sector transport a nivell català.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 2.3.3 de l'EAE.</p>
<p>Les dades que ofereix la diagnosi ambiental pel que fa a emissions de GEH són el punt de partida (escenari base) però no es dona compliment als requeriments legals de la Llei 21/2013 i de la Llei 16/2017 que prescriuen que caldrà presentar les dades de l'impacte del desenvolupament dels diferents escenaris del pla sobre les emissions.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 4.2 de l'EAE.</p>
<p>Caldrà determinar quin és l'objectiu quantitatiu que es pretén aconseguir en termes de reducció d'emissions de CO<sub>2</sub> per l'horitzó 2026 i com aquest,</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 3.4 de l'EAE.</p>



<p>es vincula amb les principals actuacions prioritàries que s'han de preveure en el territori.</p>	
<p>Convé que totes les actuacions de futur i els diversos escenaris plantejats siguin plenament coherents, prioritzant totes aquelles actuacions que treguin "vehicles de la xarxa". Es considera que el PEMV és el marc planificador estratègic idoni per assegurar l'assoliment dels objectius europeus i catalans en matèria de lluita contra el canvi climàtic i reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, previstos a la Llei 16/2017, d'1 d'agost, del canvi climàtic.</p>	<p>El PEMV contribueix a la lluita contra l'emergència climàtica, assumint els compromisos adquirits a nivell català i adaptant-los a la seva escala i abast de treball. Amb tot, la proposta del PEMV conté actuacions que permeten abordar objectius de mobilitat que suposen una millora de les externalitats ambientals, entre les quals les emissions de gasos amb efecte hivernacle que agreugen l'emergència climàtica.</p>
<p>Caldrà que les actuacions i els projectes desenvolupin en el marc del PEMV les qüestions d'adaptació.</p>	<p>S'incorporen mesures ambientals per incrementar la capacitat d'adaptació del sistema de mobilitat i, a més a més, en el Document resum del procediment d'avaluació ambiental, es fixen determinacions al respecte per als instruments de desplegament del PEMV.</p>

Diputació de Barcelona - Àrea de Territori i Sostenibilitat. Gerència de Serveis d'Infraestructures Viàries i Mobilitat

Sense requeriments ambientals.

Àrea Metropolitana de Barcelona - Àrea de Mobilitat i Transport i Àrea de Medi Ambient	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>En base als objectius de sostenibilitat de l'AMB i els seus àmbits d'influència es consideren prioritàries les mesures que:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Afavoreixin el transvasament modal en viatgers i mercaderies cap a modes més sostenibles.</li> <li>2. Incrementin l'eficiència del sistema de mobilitat i transports.</li> <li>3. Afavoreixin la connectivitat i l'equilibri territorial del sistema de mobilitat.</li> </ol>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull.</p> <p>Tanmateix, els criteris indicats a l'informe queden recollits en els objectius que precisament pretén abordar el PEMV.</p>
<p>Es proposa tenir en compte un seguit d'aspectes per a la valoració de la idoneïtat de les possibles actuacions:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Eficiència econòmica basada en la disminució de les emissions de GEH, NOx i PM10 aconseguida (t/any/€). La quantitat d'emissions no generades per unitat monetària consumida.</li> <li>- Actuacions que evitin, o minimitzin en cas inexcusable, l'afectació d'àrees amb valors ambientals.</li> </ul>	<p>El càlcul d'emissions s'ha dut a terme, en l'EAE (veure apartat 6.2), de forma global tenint en compte el conjunt d'actuacions recollides al PEMV. A banda, s'ha procedit a realitzar un càlcul anàleg per als corredors d'especial anàlisi (veure apartat 6.5). L'afectació a àrees amb valors ambientals es realitza a nivell SIG (veure apartat 6.1) i es complementa amb l'Annex 2.</p>

Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic - Servei per a la Prevenció de la Contaminació Acústica i Lumínica	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>En la definició dels escenaris d'anàlisi del DIE s'haurà d'incloure l'anàlisi de la població exposada a nivells de soroll superiors a 65 dB(A) de dia i a 55 dB(A) de nit i proposar mesures de reducció, sobretot en els trams de travessies urbanes i en els trams més afectats per les zones urbanes amb receptors acústics sensibles exposats (habitatges, centres docents i hospitalaris)</p>	<p>La valoració dels escenaris d'anàlisi, tenint en compte que conforma un exercici preliminar per orientar la proposta del PEMV, s'ha fet a partir de paràmetres per als quals es podien calcular de manera senzilla i representativa valors quantitius. Així doncs, no s'ha inclòs el càlcul de la població exposada a nivells de soroll. No obstant això, la contaminació acústica és un aspecte rellevant abordat multilateralment a través de diverses actuacions del PEMV (canalització de trànsit de pas cap a vies d'alta capacitat i alliberament d'aquest trànsit de l'interior dels nuclis urbans, integració i adaptació de les vies urbanes per establir-hi corredors prioritars de transport públic,...).</p>
<p>A l'hora de prioritzar les actuacions en els diferents corredors, caldrà considerar els trams de la xarxa viària que tenen més població exposada a nivells de soroll de nit (de 23h a 7h) per sobre de 55 dB(A). En aquest sentit, l'informe detalla els trams de carreteres on s'hauria de prioritzar actuacions per assolir aquests nivells</p>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritació ni programació de les actuacions que recull.</p>
<p>En base a les dades de mobilitat privada que incorporin els objectius de reducció plantejats com a objectius generals del Pla, cal fer un estudi addicional dels trams amb més població exposada al soroll enumerats i s'ha de plantejar propostes que permetin la reducció de manera significativa dels desplaçaments en vehicle en els trams prioritars d'actuació i/o en aquells altres dels no prioritars per als que sigui més plausible obtenir reduccions significatives de la població exposada.</p>	<p>L'EAE recull la classificació elaborada pel SPCCAL dels trams de les carreteres on s'haurien de prioritzar actuacions per disminuir la població exposada a nivells de soroll no desitjables. Es proposen mesures per reduir l'impacte acústic de les noves actuacions i en el Document resum del procediment d'avaluació ambiental es fixen determinacions per als instruments de desplegament del PEMV en el sentit que les actuacions a realitzar no incrementin la població exposada a nivells de contaminació o d'impacte acústic superiors als legislats.</p>

<p>Caldria analitzar els canvis en la població exposada al soroll en la definició dels nous escenaris i que s'incorpori com un indicador ambiental més per fer-ne el seguiment.</p>	<p>S'incorpora als apartats 3.5 i 8 de l'EAE.</p>
---	---

Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona (ATM Barcelona)	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>En relació amb el parc de vehicles, és necessari que el Pla expliciti la composició de parc utilitzada per tal de facilitar la comprensió del càlcul i poder analitzar a futur els efectes de la renovació sobre el medi (emissions, consum d'energia, etc).</p>	<p>La metodologia per al càlcul d'emissions es detalla en l'apartat 6.2.1 de l'EAE.</p>

Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic - Servei de Vigilància i Control de l'Aire	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>Es proposa incorporar la identificació d'àmbits amb problemàtiques de qualitat de l'aire per NO<sub>2</sub> i aplicar reduccions de trànsit als principals fluxos amb més potencial de canvi modal per tal d'assolir uns objectius de reducció d'emissions de contaminants locals.</p>	<p>La identificació dels àmbits s'incorpora a l'apartat 2.3.1 de l'EAE. A banda, en l'apartat 6.5 de l'EAE es calculen les reduccions d'emissions assolides en els diferents corredors d'especial anàlisi i es determina que els resultats obtinguts conformen els valors objectiu per a cadascun d'ells en relació amb la situació actual.</p>
<p>Pel que fa a l'escenari futur i per tal de garantir el compliment dels objectius, caldrà tenir en compte les estimacions de creixement de mobilitat i de renovació del parc previstes al tercer informe de seguiment del Pla director de mobilitat de la Regió Metropolitana.</p>	<p>La coherència de la previsió de mobilitat amb el pdM es detalla en l'apartat 5.5.4 de la memòria del PEMV. La metodologia per al càlcul d'emissions es detalla en l'apartat 6.2.1 de l'EAE.</p>

<p>En relació amb les mesures i amb caràcter general, per tal de definir les alternatives caldrà tenir presents les mesures, accions i estratègies que recull l'Acord polític per a la millora de la qualitat de l'aire, garantint el traspàs a modes de transport més sostenibles i reduint veh·km (principalment per als privats i mercaderies) i acompanyar les propostes amb mesures que facilitin les connexions entre municipis, ja sigui amb transport públic o amb modes no motoritzats.</p>	<p>El PEMV precisament té per objectius, entre d'altres, afavorir la connectivitat i l'equilibri territorial del sistema de mobilitat així com afavorir el transvasament modal en viatgers i mercaderies cap a modes més sostenibles.</p>
<p>Finalment, atès el grau de complexitat que té la zona de qualitat de l'aire 2 respecte a la qualitat de l'aire i en el supòsit que els nivells de concentració de contaminants a l'aire que enregistra la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica continuïn la seva tendència a l'alça i es produeixin superacions dels nivells establerts per la normativa vigent pels contaminants locals (NO<sub>2</sub> i PM<sub>10</sub>), el Servei de Vigilància i Control de l'Aire, dins les seves competències, no emetrà informes favorables per a aquells plans i projectes que es derivin directa o indirectament del Pla específic de mobilitat del Vallès.</p>	<p>En l'EAE es recullen diverses mesures per tal d'afavorir uns nivells adequats de qualitat de l'aire a l'àmbit, principalment vetllant per la minimització de les emissions en les noves infraestructures i en especial en aquells àmbits crítics en termes de població exposada a nivells nocius.</p>
<p>Aquesta planificació i projectes derivats hauran de complir els objectius de reducció d'emissions associades a la mobilitat definits en aquest informe per als tres àmbits territorials detallats anteriorment.</p>	<p>Així mateix, en el Document resum del procediment d'avaluació ambiental, s'incorpora com a determinació per als plans, projectes i/o estudis de desplegament del PEMV la necessitat expressa d'incorporar mesures per garantir una qualitat de l'aire adequada i alineada amb els compromisos o objectius existents en el moment pertinent.</p>
<p>El PEMV com la planificació i projectes derivats, hauran de garantir, d'una banda, el compliment dels objectius ambientals establerts a l'Acord polític per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona territorialitats i, de l'altra, els compromisos del Departament de Territori i Sostenibilitat en la reducció de les emissions en el marc del procediment d'infracció obert per la CE per incompliment de la Directiva de qualitat de l'aire.</p>	

## 3.2 Fase 2. Treballs d'articulació de la proposta del PEMV

### 3.2.1 Informe de l'òrgan ambiental

L'informe d'aprovació inicial emès per l'òrgan ambiental (Servei de Plans i Programes - Subdirecció General d'Avaluació Ambiental - Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori) té per objecte:

- a) Verificar la incorporació en el PEMV de les consideracions efectuades en el Document d'abast.
- b) Avaluar ambientalment les modificacions introduïdes en el document aprovat inicialment i els canvis introduïts a la nova versió del PEMV.

L'adaptació del conjunt del PEM i de l'EAE a les consideracions d'aquest informe, formulat d'acord amb el Document d'abast, resulta necessària per tal que la Declaració Ambiental Estratègica, que emetrà l'òrgan ambiental i que conclou el procediment iniciat, sigui favorable.

A tal efecte, a continuació es justifica de quina manera l'EAE i/o la resta de documentació del PEMV s'adequa prescripcions d'aquest informe d'aprovació inicial.

Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural - Servei de Plans i Programes	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
Consideracions al PEMV	
Justificar/reconsiderar les hipòtesis del pla en relació amb la inducció de trànsit.	S'incorpora a l'apartat 5.5.3 de la Memòria del PEMV. A més a més, en el Document resum del procediment d'avaluació ambiental s'incorpora una determinació específica com a mecanisme de control.
Integrar la visió de la congestió viària com a indicador de la necessitat de millora de la competitivitat del transport públic.	Si bé s'assumeix que a congestió viària es redueix invertint en la competitivitat de les alternatives en transport públic de manera preferent a augmentar la capacitat del viari, el PEMV únicament preveu la realització de projectes específics que resolguin punts de congestió puntuals, al marge de la congestió estructurant d'entrada a Barcelona. L'objectiu és definir micro-mesures de millora en enllaços i no nous corredors o grans

	<p>infraestructures. En qualsevol cas, el mecanisme de seguiment definit ha de permetre, en última instància, un desplegament progressiu del PEMV en què la perspectiva de potenciació del transport públic sigui preferent a l'ampliació de la capacitat viària en entorns congestionats.</p>
<p>Articular la congruència entre les inversions i el seu potencial de canvi modal.</p>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull. Tanmateix, el mecanisme de seguiment definit ha de permetre, en el moment de considerar l'execució de les actuacions viàries, avaluar l'estat d'execució de mesures de transport públic i de dissuasió de l'ús del vehicle privat motoritzat que hi estiguin interrelacionades a fi i efecte d'aconseguir un desplegament progressiu del PEMV en què la perspectiva de potenciació del transport públic sigui preferent a l'ampliació de la capacitat viària en entorns congestionats.</p>
<p>Detallar les directrius per maximitzar l'efecte push&amp;pull de la proposta del BRCAT</p>	<p>En relació amb la identificació dels vials que han de ser objecte de transformació per tal d'acollir els corredors BRCAT, es considera que no és un exercici que sigui objecte del PEMV sinó que cada BRCAT s'haurà de desenvolupar a partir d'un estudi específic.</p> <p>Pel que fa als 4 corredors BRCAT descartats, a continuació se'n detalla la justificació:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- En l'àmbit de la UAB es preveu un corredor BRCAT que connecti amb Cerdanyola, Ripollet i Montcada, així com un altre que enllaci Sabadell, Barberà i Cerdanyola a través de la N-150. Es considera que aquests dos corredors BRCAT, prioritaris, ja articulen el TPC a la zona.</li> <li>- En l'àmbit de Terrassa-Rubí es descarta un corredor BRCAT específic ja que el seu recorregut és molt paral·lel a la línia de FGC i aquestes actuacions es prioritzen en d'altres corredors amb major dèficit de TPC.</li> </ul>

	<p>- En l'àmbit AP7-UAB, el PEMV preveu un estudi de millora de la capacitat de l'enllaç AP-7/B-30 amb la C-58. Aquesta millora de capacitat ja complirà la funció que faria aquest BRCAT.</p> <p>- En l'àmbit BV-1432 Granollers: es tracta d'un punt de congestió localitzat que s'abordarà a través de la mesura "Actuacions de millora de capacitat als principals punts de congestió".</p> <p>En el capítol de seguiment del PEMV s'indica que cal coordinar les actuacions de millora de la mobilitat sostenible per davant de la resta, en els corredors estratègics i, a tal efecte, es considera que caldrà prioritzar que la implementació d'aquests corredors BRCAT siguin preferentment sacrificant capacitat viària com a mecanisme per materialitzar la potencialitat de push&amp;pull d'aquestes actuacions.</p>
<p>Completar l'anàlisi de corredors d'especial interès estratègic des d'una perspectiva push&amp;pull</p>	<p>En l'apartat de l'EAE s'incorporen les conclusions particularitzades per a cada flux.</p>
<p>Reforçar les mesures de desincentivació del vehicle privat per als fluxos identificats. Addicionalment, caldria detallar i desenvolupar les mesures de gestió de la mobilitat genèriques que preveu el pla.</p>	<p>S'ha ampliat la proposta d'actuacions de desincentivació de l'ús del vehicle privat, principalment reforçant mesures com ara la regulació de l'aparcament, ZBE,... (veure mesura GM07). És la mesura push més potent del PEMV.</p>
<p>Aprofundir en el tractament específic de la mobilitat als polígons industrials del Vallès. Establir objectius ambiciosos per a l'establiment d'un model de mobilitat sostenible en aquests polígons i es prioritzi i doti de pressupost l'actuació GM02 "Estudis de prioritització i execució de plans de mobilitat en polígons industrials i centres generadors de mobilitat".</p>	<p>En termes de zones d'activitat econòmica, en la mesura GM02 s'ha aprofundit la naturalesa de l'actuació, en línia amb el que proposa el pDM 2020-2025.</p>
<p>Assegurar la millora de la connectivitat i la biodiversitat al Vallès, amb un estudi específic. Les consideracions d'aquest estudi s'hauran d'incorporar al pla i vincular les actuacions que així ho requereixin amb les mesures que assegurin una</p>	<p>La connectivitat ecològica s'estudia, a partir de la cartografia oficial disponible, en l'apartat 2.1.8 i en l'Annex 2 de l'EAE. Es proposen mesures per tal</p>



<p>pèrdua de connectivitat i biodiversitat zero a l'àmbit.</p>	<p>de tendir cap a una pèrdua de connectivitat i biodiversitat zero a l'àmbit.</p>
<p>Impulsar l'efectivitat ambiental dels plans de mobilitat urbana dels municipis (PMUs) del Vallès i la seva coherència amb les actuacions del PEMV. En tot cas, es considera necessari que el PEMV destini una partida pressupostària per tal de fer efectiu aquest impuls i coordinació dels PMUs des d'una perspectiva supramunicipal.</p>	<p>El PEMV contempla la mesura GM01, en què es contempla la redacció de PMUs i així com l'assegurament de la implementació dels ja redactats. En aquesta mesura s'indica que les propostes d'aquests PMUs s'hauran de coordinar amb les propostes del PEMV, el qual té, per si mateix, la vocació de funcionar com a estadi d'articulació pdM/PMU. A més a més, en aquesta mesura es preveu el desenvolupament de plans de mobilitat a escala supramunicipal (PMS) que permetin avançar en les estratègies de mobilitat definides al PEMV per a conjunts de municipis. S'identifiquen 3 àmbits supramunicipals sobre els que es recomana desenvolupar PMS: el Sistema urbà Terrassa – Sabadell, el Sistema urbà Granollers i el Sistema urbà Sant Cugat – Rubí – Cerdanyola Ripollet.</p>
<p>Realitzar un estudi per concretar un model de governança de la mobilitat al Vallès.</p>	<p>El PEMV ha incorporat, en el seu capítol de seguiment, la proposta de creació de la figura d'un Comissionat dins el Departament de Territori i Sostenibilitat que realitzi les funcions de coordinador del PEMV.</p>
<p>Articular un full de ruta per a la implementació del pla. En concret, es considera necessària una prioritització temporal interrelacionada de les mesures des d'una perspectiva de push&amp;pull.</p>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull. Tanmateix, el mecanisme de seguiment definit ha de permetre, en el moment de considerar l'execució de les actuacions viàries, avaluar l'estat d'execució de mesures de transport públic i de dissuasió de l'ús del vehicle privat motoritzat que hi estiguin interrelacionades a fi i efecte d'aconseguir un desplegament progressiu del PEMV en què la perspectiva de potenciació del transport públic sigui preferent a l'ampliació de la capacitat viària en entorns congestionats.</p>
<p>Considerar com a valors objectiu mínims a assolir els que el pla considera com a resultat de la</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 3.5 de l'EAE.</p>

<p>proposta del pla, tant a nivell global com per corredors.</p>	
<p>Desenvolupar un sistema de seguiment ambiental efectiu i adaptatiu que asseguri el desenvolupament d'un model de mobilitat sostenible al Vallès.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 8 de l'EAE i 8 de la Memòria del PEMV.</p> <p>Cal ressaltar la rellevància del seguiment, tant de propi PEMV com de les qüestions de mobilitat, a l'hora de vetllar per un desplegament que permeti la materialització dels objectius perseguits. En especial, cal destacar l'especificitat de seguiment prevista en l'apartat 8 de la Memòria del PEMV en relació amb la coordinació de la potenciació de la mobilitat sostenible als corredors estratègics.</p>
<p>Revisar la proposta d'objectius ambientals per tal d'establir valors objectiu a assolir per a tots els indicadors, incloure indicadors que es relacionin directament amb les atribucions del PEMV, revisar els valors indicats pel que fa a l'indicador "emissions de CO<sup>2</sup> com a GEH equivalent derivades de la mobilitat", redefinir l'indicador "Població exposada a nivells acústics superiors als recomanats per al OMS", reformular els indicadors referits a l'afectació a la matriu territorial (singularitzant-los per corredors).</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 3.5 de l'EAE.</p>
<p>Caldrà cercar mecanismes per tal d'assegurar que els beneficis ambientals associats al desenvolupament del pla siguin, com a mínim, els presentats, amb independència dels condicionants i hipòtesis de base citats.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 8 de l'EAE.</p>
<p>En l'avaluació dels corredors, caldrà incorporar algunes consideracions: reforçar la orientació push&amp;pull, establir els valors objectius ambientals per corredors, incorporar la perspectiva de pèrdua neta de biodiversitat i connectivitat zero a l'àmbit així com la millora de les preexistències per a cada un dels corredors analitzats.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 6.5 de l'EAE.</p>

<p>Caldrà avaluar com el pla dona resposta a les àrees d'atenció que s'identifiquen a l'apartat 7 de l'EAE,</p>	<p>S'han revisat les àrees d'atenció anteriorment identificades i, amb tot, s'ha reformulat l'apartat 7 de l'EAE.</p>
---	---

### 3.2.2 Altres informes amb consideracions ambientals

En el moment de redacció del present Document resum s'han rebut diversos informes emesos per altres administracions de les que es van identificar com a administracions públiques afectades o públic interessat en el Document d'abast.

En aquest apartat se'n recullen les determinacions amb contingut ambiental i es justifica la seva integració en els documents d'avaluació ambiental o bé en el propi PEMV, segons pertochi.

Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic - Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>En el desenvolupament d'aquest pla s'haurà de vetllar perquè les actuacions viàries proposades no incrementin la població exposada a nivells de contaminació o d'impacte acústic superiors als legiscats.</p>	<p>S'incorpora com a determinació ambiental a tenir en compte en els instruments de desplegament del PEMV, en el Document resum de l'avaluació ambiental.</p>
<p>Caldrà incorporar a la memòria, com a objectiu ambiental del pla, l'objectiu prioritari que estableix l'EAE en relació a la definició d'un model de mobilitat que redueixi la població exposada a elements com el soroll i a l'emissió de contaminants atmosfèrics. L'objectiu mínim territorialitzat haurà de ser assegurar valors inferiors als 55 dB(A) de nit als trams identificats a l'informe del Servei de Prevenció i Control de la Contaminació Acústica i Lumínica de la DGQA.</p>	<p>L'indicador ambiental proposat a l'EAE (<i>Població exposada a nivells acústics superiors als recomanats per la OMS</i>) és adequat i, alhora, compatible amb la proposta efectuada pel SPCCAL, que conforma una precisió del primer. Veure apartat 3.5 de l'EAE.</p>
<p>Incorporar com a indicador de seguiment ambiental la reducció de la població exposada a nivells acústics superiors als recomanats, concretament % població exposada a nivells de soroll superiors a</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 3.5 de l'EAE.</p>

65 dB(A) de dia i a 55 dB(A) de nit en els trams d'actuació.	
--	--

Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic - Oficina Catalana del Canvi Climàtic	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
Caldrà que la menció a l'art. 21 de la Llei 16/2017, contingui les modificacions introduïdes per el Decret llei 16/2019, de 29 de novembre, de mesures urgents per a l'emergència climàtica i l'impuls a les energies renovables.	S'incorpora a l'apartat 1.3.2 de l'EAE.
Es proposa completar la diagnosi ambiental amb la referència als serveis ecosistèmics que ofereixen els mapes de l'estudi del CREAM i l'Oficina sobre els serveis ecosistèmics dels boscos (serveis de provisió, regulació, culturals i de biodiversitat) del territori del Vallès.	S'incorpora a l'apartat 2.1.4 de l'EAE.
Caldrà, que el gràfic de consum energètic final per sectors (ICAEN 2014) s'actualitzi amb les dades d'acord amb el balanç energètic de Catalunya (dades 1990-2017). També, caldrà que aquest apartat indiqui les darreres dades d'emissions de GEH associades al transport a Catalunya, a la demarcació de Barcelona i a l'àmbit del Sistema integrat de mobilitat metropolitana (SIMMB). Pel que fa a la taula de dades d'emissions associades a la mobilitat actual del Vallès caldrà detallar quin ha estat la metodologia de càlcul emprada, quin és l'any de referència i quins són els factors d'emissió utilitzats. També caldrà unificar les dades d'emissions entre la Memòria del PEMV (apartat 7.5) i l'EAE.	S'incorpora a l'apartat 2.3.3 de l'EAE.
Caldrà completar l'apartat 2.3.3.2. Adaptació al canvi climàtic de l'EAE amb les referències indicades a l'informe. També s'insta a actualitzar les projeccions climàtiques recollides amb la nova	S'incorpora a l'apartat 2.3.3 de l'EAE.

<p>informació presentada pel Servei Meteorològic de Catalunya i, a banda, es recomana la consulta de l'estudi que ha encarregat l'ATM, en el marc de la redacció del pdl 2021-2030, sobre la vulnerabilitat de les infraestructures de transport a l'àmbit de la SIMMB als impactes del canvi climàtic i les mesures d'adaptació per a fer-hi front.</p>	
<p>Els objectius ambientals del Pla de mobilitat del Vallès hauran d'actualitzar-se d'acord al nou cicle planificador iniciat per l'ATM (pdM 2020-2025, aprovat definitivament, pdl 2021-2030, en fase d'aprovació inicial, i la revisió de les DNM horitzó 2026) per tal d'adaptar-les als nous reptes socials, ambientals i tecnològics. Per això, caldria que el Pla específic de mobilitat del Vallès vinculí la seva tramitació a la l'aprovació definitiva d'aquests instruments.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 3.1 de l'EAE. Tanmateix, el PEMV no vincula la seva tramitació a l'aprovació definitiva de les DNM, el pdM 2020-2025 o el pdl 2021-2030 sinó que preveu un mecanisme de coordinació i seguiment que permeti garantir la coherència de totes les planificacions incidents en l'àmbit del Vallès.</p>
<p>Caldria assegurar la coherència entre els indicadors de seguiment ambiental (taula 3.4) i el que s'indica en l'apartat 2.3. Efectes ambientals de la mobilitat, ambdós en l'EAE. Així mateix, caldria especificar clarament si el PEMV assumeix aquest objectiu del 32% de reducció d'emissions de GEH per l'horitzó 2030. També caldrà tenir present que aquest objectiu de reducció s'estableix respecte les emissions de l'any base 2005 i per tant, l'escenari actual d'emissions al Vallès no es pot considerar el punt de partida d'any base.</p>	<p>S'incorpora a l'apartat 3.4 de l'EAE.</p>
<p>Caldrà aportar més informació sobre els factors d'emissió emprats per aquests càlculs, sobre els factors correctors i sobre la distribució del parc circulant utilitzada. Per tal d'assegurar la coherència i traçabilitat en el càlcul d'emissions, és de vital importància que les premisses tècniques d'aquest Pla siguin les mateixes que les assumides en el pdM 2020-2025, en relació als factors d'emissió i factors correctors i distribució futura del parc. També caldrà assegurar la coherència entre els anys base i els objectius de reducció definits al pdM 2020-2025.</p>	<p>La metodologia per al càlcul d'emissions es detalla en l'apartat 6.2.1 de l'EAE.</p>

<p>Es proposa tenir en compte les conclusions del document elaborat per l'ACA Annex 7 Canvi climàtic Revisió i actualització preliminar del risc d'inundació del DCFC (2n cicle) que estudia com poden afectar els principals canvis % de precipitació màxima diària acumulada (T100) en els diversos escenaris de canvi climàtic RCP8.5 i 4.5. També es suggereix la consulta de l'estudi que ha encarregat l'ATM en el marc de la redacció del pdl 2030 sobre la vulnerabilitat de les infraestructures de transport a l'àmbit de la SIMMB als impactes del canvi climàtic i les mesures d'adaptació per a fer-hi front. Pel que fa als riscos i vulnerabilitats front als incendis forestals, es proposa consultar les dades del Laboratori Forestal Català.</p>	<p>Atenent a la informació disponible i consultable, s'han revisat les mesures ambientals que s'enfoquen a l'increment de la capacitat d'adaptació i la reducció de la vulnerabilitat vers els efectes del canvi climàtic.</p>
---	--

Autoritat del Transport Metropolità	
Requeriment informe	Resolució del requeriment
<p>Es recomana incloure en l'apartat de diagnosi de la memòria del PEMV informació sobre la qualitat de l'aire, la qualitat acústica i el canvi climàtic per a l'escenari actual per tal d'interrelacionar el model de mobilitat i les seves externalitats de forma clara.</p>	<p>Per tal de no duplicar informació i resultar en una documentació extensa i de lectura poc operativa, s'ha optat per mantenir els aspectes ambientals en la documentació ambiental. No obstant això, el treball d'articulació del PEMV s'ha dut a terme a partir del treball conjunt i coordinat.</p>
<p>També cal tenir en compte que la comparació d'objectius es realitza amb el valor del pdM per a l'àmbit SIMMB, no obstant alguns dels municipis del Vallès forment part del Pla Especial de Protecció de l'Ambient, on caldria ser més restrictius i evitar augments de contaminants locals.</p>	<p>Els objectius de reducció d'emissions definits són coherents amb el que estableix el pdM 2020-2025. De fet, el PEMV es marca l'objectiu de reducció del 20% per als contaminants locals, el qual coincideix amb l'objectiu del pdM per al subàmbit de la ZPE.</p>
<p>El PEMV no presenta dades sobre la reducció de NO<sub>2</sub> i PM<sub>2.5</sub>.</p>	<p>En el PEMV s'ha optat per incloure, com a contaminants locals indicatius de la qualitat de l'aire, l'NO<sub>x</sub> i PM<sub>10</sub>.</p>

<p>Ni la memòria ni l'EAE del PEMV aporten informació sobre el grau de penetració de vehicles de baixes emissions (VBE) al parc censat per l'horitzó 2026 (% de VBE sobre el parc total), cal incorporar la dada.</p>	<p>La metodologia per al càlcul d'emissions es detalla en l'apartat 6.2.1 de l'EAE, incloent dades sobre el parc de vehicles.</p>
---	---

### 3.3 Fase 3. Aprovació final del PEMV

#### 3.3.1 Altres informes amb consideracions ambientals

D'acord amb el que preveuen la Llei 9/2003, de 13 de juny, de la mobilitat (articles 6, 7 i 8) i el Decret 466/2004, de 28 de desembre, relatiu a determinats instruments de planificació de la mobilitat i al Consell de la Mobilitat, l'aprovació dels plans sectorials s'ha de tramitar d'acord amb el procediment que estableixi la legislació sectorial que els hi resulti aplicable. En defecte d'aquesta legislació sectorial, el mateix Decret estableix que, un cop incorporades al projecte les observacions formulades en la informació pública i institucional que es considerin adients, aquest s'ha de sotmetre de forma simultània als informes del Consell de la Mobilitat, del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible, de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària i de l'Institut Català de les Dones.

D'entre aquests informes, per les seves atribucions i contingut, cal destacar el del Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS en endavant), en tant que els altres que s'enumeren no fan referència, en general, a aspectes ambientals.

Per tant, a continuació es recullen les observacions, recomanacions i propostes de millora que es formulen en l'esmentat informe i, igual que en els casos anteriors, es descriu raonadament com s'hi respon.

Consell Assessor per al Desenvolupament Sostenible (CADS)	
Consideracions informe	Resposta
Qüestions generals	
L'aprovació del PEMV hauria de ser prèvia a l'inici del període de vigència del pla:	El PEMV com a vigència marca l'horitzó 2026 però no estableix un any inicial. Els treballs del PEMV

<ul style="list-style-type: none"> <li>- Es proposa acotar el període de vigència del pla al període 2021-2026.</li> <li>- Es suggereix justificar els motius, de caràcter extraordinari, que no han permès aprovar el pla en el període previst inicialment.</li> <li>- Cal validar que l'ús de dades del 2016 (any de referència) no distorsiona de forma significativa la perspectiva sobre l'evolució de la mobilitat al Vallès i la diagnosi de les necessitats de mobilitat.</li> </ul>	<p>es van iniciar l'any 2017 amb les dades de mobilitat més recents disponibles per a la diagnosi.</p> <p>El seu procés de redacció ha estat complex i ha comptat amb diferents mecanismes de participació institucional i ciutadana en cadascuna de les fases. A més a més, l'emergència sanitària ha suposat un endarreriment important afegit, un cop aprovat inicialment el PEMV el febrer de 2020.</p>
<p>El Vallès necessita un Pla Director Urbanístic que defineixi la morfologia de les masses urbanes per a garantir un sistema de mobilitat racional i coherent.</p>	<p>En primer lloc cal tenir en compte que el PTMB fixa els PDU a desenvolupar a la Regió Metropolitana de Barcelona i, de fet, també és l'instrument que va fixar el mandat de redacció del PEMV.</p> <p>Tal i com reconeix el mateix informe del CADS, aquesta és una qüestió que queda fora de les atribucions del PEMV com a instrument de planificació de la mobilitat i, per tant, es considera que no és objecte pronunciar-se sobre aquesta necessitat.</p> <p>No obstant això, cal assenyalar que el PEMV preveu un mecanisme de coordinació i seguiment que ha de garantir la coherència de totes les planificacions incidents en l'àmbit del Vallès.</p>
<p>Cal prioritzar les actuacions que permetin millorar la capacitat de la xarxa de mobilitat ja existent.</p>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat i pel seu horitzó, el PEMV no conté una priorització ni programació de les actuacions que recull. Tanmateix, el mecanisme de seguiment definit serà un exercici clau a l'hora d'optimitzar el potencial del PEMV com a instrument per potenciar un model de mobilitat sostenible i saludable. Per tal de facilitar el seguiment previst, concretament des de la perspectiva ambiental, en l'EAE s'han inclòs un seguit de recomanacions o criteris a tenir en compte a l'hora de fer la vigilància ambiental del desenvolupament de les previsions del PEMV (veure Annex 3 de l'EAE). La finalitat és que la òptica del "push&amp;pull" impregni la presa de decisions, en la mesura del possible, com a estratègia clau per al viratge efectiu cap a una</p>



	<p>mobilitat sostenible i saludable. En aquest sentit, i des de la perspectiva ambiental, es recomana prioritzar actuacions que desincentivin l'ús del vehicle privat motoritzat o aquelles que estimulin l'ús del transport públic col·lectiu o els modes no motoritzats, com a opcions modals ambientalment favorables. Per tant, tot i ser necessàries per resoldre determinats aspectes puntuals, en el seguiment del PEMV es vetllarà perquè el desenvolupament de les actuacions de millora de la infraestructura viària es faci de manera interrelacionada i compassada amb les mesures "push&amp;pull".</p>
<p>Cal garantir el finançament de les actuacions de millora del transport públic incloses al PEMV que no depenen de la Generalitat de Catalunya.</p>	<p>Per poder complir els objectius de millora de la mobilitat, reducció de les emissions de contaminants i canvi modal que persegueix el PEMV, és imprescindible tenir en compte les inversions pròpies del Ministeri, sobre qui recau la responsabilitat de la xarxa ferroviària de Rodalies, una peça clau per canalitzar la demanda en modes sostenibles. En aquest sentit, vetllar perquè aquestes actuacions es duguin a terme serà un aspecte sobre el que caldrà prestar especial atenció durant el seguiment del PEMV fet pel qual es proposa la incorporació del Ministeri en tots els Comitès de seguiment previstos.</p>
<p>Cal programar una revisió del pla per a l'any 2022 davant dels efectes econòmics i socials derivats de la COVID-19 per respondre als possibles canvis en els patrons de mobilitat al Vallès.</p>	<p>En aquests moments és impossible fer una previsió de quina magnitud tindran els efectes de la COVID-19 sobre la mobilitat així com la seva duració temporal. Per aquest motiu és especialment rellevant l'elaboració dels informes de seguiment, proposats al capítol 8 del PEMV, on s'inclou una anàlisi específica de l'efecte COVID sobre la proposta i previsió temporal del PEMV.</p>
<p>Els objectius desenvolupament sostenible (ODS) han d'incorporar-se transversalment a tot el PEMV.</p>	<p>En l'exercici de seguiment del PEMV, es podran concretar aspectes tractats fins ara de forma tangencial, essent una oportunitat per a incorporar els ODS de manera més transversal i contribuint de manera positiva en l'assoliment dels ODS i les seves fites.</p>

Objectius del pla	
<p>La planificació de la mobilitat ha d'incorporar transversalment la perspectiva de gènere i ha de contribuir a la reducció de les desigualtats socials.</p>	<p>El document del PEMV ha complementat, a partir de les aportacions del Institut Català de les Dones, criteris pel transport públic des de la perspectiva de gènere. En l'exercici de revisió, que es vehicularà a través del seguiment del PEMV, es podran concretar aspectes tractats fins ara de forma tangencial com les desigualtats de gènere o socials que apunta l'informe.</p>
<p>Cal accelerar el desplegament de la xarxa de transport públic al Vallès per garantir un nivell d'articulació suficient de la mateixa al final del període de vigència del pla.</p>	<p>Tal i com ja s'ha explicat per a la consideració 3.1.4, les actuacions "pull" contribueixen substancialment al transvasament modal perseguit, sempre i quan vagin lligades a actuacions "push" per dissuadir l'ús del vehicle privat. Per tant, el ritme de desplegament d'aquestes actuacions "push&amp;pull" és un dels aspectes a tenir en compte en el seguiment del PEMV, tant a nivell ambiental com global, per tal de vetllar perquè hi hagi un equilibri suficient que permeti no contradir els objectius que persegueix el PEMV, especialment en termes de repartiment modal.</p> <p>En relació amb el risc que no es desenvolupin determinades actuacions dins del període de vigència del PEMV, aquest també serà un aspecte sobre el que caldrà prestar especial atenció durant el seguiment ambiental, per tal de preveure els mecanismes alternatius que siguin necessaris a fi i efecte de donar compliment als objectius fixats.</p>
<p>Cal impulsar actuacions més contundents en la dissuasió de la mobilitat amb automòbil per garantir l'efectivitat del pla,</p>	<p>La principal mesura de dissuasió de la mobilitat rodada en vehicle privat motoritzat és l'actuació GM07. <i>Noves mesures de regulació del trànsit en els nuclis urbans.</i> També cal destacar la mesura GM01. <i>Impulsar PMUs, verificar la implementació dels ja redactats i els Plans de Mobilitat Supramunicipals,</i> tenint en compte la capacitat d'aquest tipus d'instruments a l'hora de desincentivar els desplaçaments en vehicle privat</p>

	<p>motoritzat, a nivell municipal però també amb la necessària perspectiva supramunicipal.</p>
<p>El PEMV podria ser l'element catalitzador d'un futur sistema d'eixos estructurants de la xarxa de mobilitat sostenible al Vallès.</p>	<p>Tal i com reconeix el mateix informe del CADS, aquesta és una qüestió que correspon a la planificació territorial i urbanística, no a la de mobilitat. Tanmateix, la proposta del PEMV articula una doble tipologia d'eixos, uns per a la millor estructuració del model en xarxa de transport públic per carretera i uns altres per a conformar una xarxa ciclable contínua i que permeti la connexió entre poblacions del Vallès. La proposta del PEMV suposa un punt d'inflexió en l'avanç cap a un model de mobilitat sostenible a la regió.</p>
<p>Cal un abordatge holístic de l'activitat industrial i logística que contempli tant la mobilitat de treballadors i treballadores com el transport i distribució de les mercaderies, de l'origen al consum.</p>	<p>El PEMV preveu diverses actuacions en aquest sentit: incorpora el plans de mobilitat en polígons industrials seguint les directrius del pdM 2020-2025 i enumera quins són els polígons prioritaris sobre els quals començar a implementar aquest tipus de pla, l'actuació <i>Promoció de l'ambientalització dels vehicles de transport de mercaderies</i> i harmonitzar i millorar la DUM al Vallès o la nova estació intermodal de mercaderies de la Llagosta i la conversió a ample mixt del tram Sant Celoni - Mollet per fer més competitiu el transport ferroviari de mercaderies. Tot i això, en el seguiment del PEMV es vetllarà per l'avanç en els diferents aspectes comentats.</p>
<p>El PEMV ha de contribuir a millorar la protecció de la salut de les persones que viuen al Vallès davant dels impactes de la contaminació atmosfèrica, amb mesures clares per a reduir la mobilitat més contaminant.</p>	<p>El conjunt propositiu del PEMV permet una reducció global de les emissions de contaminants amb afectació local que s'alinea amb els objectius de reducció predeterminats. Tot i no haver-se fet modelitzacions de les immissions atmosfèriques resultants d'aquestes reduccions, es pot afirmar que revertirà de manera positiva en la qualitat de l'aire al Vallès i, per tant, hauria de permetre uns nivells de qualitat de l'aire inferiors als límits legislatius vigents i que tendeixin als valors que recomana la OMS per a la protecció de la salut de les persones. A tal efecte, està previst que en el seguiment del PEMV s'estudii de manera específica l'evolució dels indicadors proposats en</p>

	<p>relació amb els valors objectiu establert. Aquest seguiment serà especialment rellevant pel que fa als corredors d'especial anàlisi que es relacionen amb les principals àrees d'atenció detectades a l'EAE.</p>
<p>La situació d'emergència climàtica requereix que el PEMV faci una contribució substancial a la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle.</p>	<p>En termes de mitigació del fenomen del canvi climàtic, és a dir, de reducció de les emissions dels gasos que el causen (GEH), el PEMV en el seu conjunt preveu una reducció aproximada d'un 7% respecte a l'escenari considerat com a actual (2016) i d'aproximadament un 8,5% si es compara amb l'escenari de referència, que correspondria al tendencial. D'altra banda, cal posar en relleu que a l'hora de valorar els resultats obtinguts en termes d'emissions resultants de GEH, s'han pres en consideració els objectius de reducció predeterminats i que deriven de les obligacions i compromisos vigents en el moment de redacció de la documentació. També es tracta d'una reducció d'emissions alineada amb les previsions del pdM 2020-2025, que determina el marc general de la planificació de la mobilitat en l'àmbit del SIMMB en què s'inclouen els Vallesos. Malgrat això, és cert que no s'ha tingut en consideració el compromís adquirit a posteriori a nivell europeu i, per tant, es reitera la importància de les tasques de seguiment del PEMV com a mecanisme per poder ajustar i modular les actuacions en pro d'una lluita efectiva vers l'emergència climàtica.</p> <p>Des de l'òptica de l'adaptació als efectes del canvi climàtic, el PEMV assumeix, a través de les mesures establertes en l'EAE, la reducció de la vulnerabilitat de les noves infraestructures que es preveuen, que és sobre les que té capacitat d'incidir de manera directa.</p>
<p>El PEMV ha d'incorporar com a objectiu la garantia del bon estat funcional dels ecosistemes, com a element fonamental de la salut planetària</p>	<p>Un dels objectius que persegueixen les mesures de protecció ambiental establertes a l'EAE, i en especial en el seu Annex 3, és vetllar per la preservació dels valors de la matriu biofísica en què s'inseriran les actuacions previstes al PEMV. En el marc del seguiment ambiental previst, es vetllarà per l'adequada aplicació d'aquestes</p>

	<p>mesures i, tenint en compte el risc que s'identifica de no poder assegurar una millora de les condicions actuals de connectivitat ecològica i biodiversitat (ni la garantia de pèrdua zero), està previst que aquelles actuacions que presenten una idoneïtat ambiental qüestionable hagin de fer una valoració específica d'aquests aspectes.</p>
<p>Mecanismes de seguiment</p>	
<p>Cal crear una estructura de governança de la mobilitat al Vallès per facilitar l'articulació del sistema de mobilitat i la consecució dels objectius del PEMV.</p>	<p>El PEMV incorpora la proposta de creació de la figura d'un Comissionat dins el Departament de Territori i Sostenibilitat que realitzi les funcions de coordinador del PEMV, als efectes de centralitzar les responsabilitats de seguiment però sense menystenir la participació d'altres administracions o agents del territori en la governança de la mobilitat. A tal efecte, es preveuen 3 Comitès de seguiment (estratègic, tècnic i social) on es podrà fer efectiva la governança integral i pròpia del territori, els quals estaran coordinats pel Comissionat i, per tant, no s'entenen com quelcom aliè sinó amb una relació activa i bidireccional.</p>
<p>Cal disposar d'indicadors de seguiment per avaluar el compliment dels objectius del PEMV.</p>	<p>El PEMV preveu, en el marc del seguiment definit, la realització d'informes de seguiment en què, entre d'altres, s'inclourà la llista d'indicadors de seguiment actualitzats, com a mecanisme per poder valorar en quin grau s'estan assolint els objectius perseguits. Cal tenir en compte que es preveu comptar amb una assistència tècnica de suport al seguiment del PEMV on, si s'escau, es podran ajustar els indicadors de seguiment a considerar.</p>

### 3.3.2 Resolució sobre la Declaració Ambiental Estratègica

En data 11 de febrer de 2021, la Direcció General de Polítiques Ambiental i Medi Natural emet, a partir de l'informe del Servei de Plans i Programes de la Sub-direcció General d'Avaluació Ambiental, la Declaració Ambiental Estratègica del PEMV segons determina l'article 25 de la Llei 21/2013.

L'esmentada Declaració té caràcter favorable però s'hi fixen un seguit de condicionants. De manera homòloga als apartats precedents, a continuació s'inclou una justificació detallada de la incorporació dins del PEMV de les determinacions i condicions ambientals que s'hi enumeren:

Resolució sobre la Declaració Ambiental Estratègica	
Determinacions i ondicionants	Incorporació al PEMV
<p>La millora ambiental associada al PEMV pel que fa a les reduccions d'emissions de GEH i de contaminants atmosfèrics locals (NOx i PM10) se sustenta en diverses hipòtesis de partida que són especialment rellevants des de la perspectiva ambiental.</p> <p>Si es produïssin desviacions significatives respecte a alguna d'aquestes previsions caldrà definir les actuacions i prendre les mesures necessàries, en el marc del seguiment, per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius ambientals i, si no fossin suficients, revisar el Pla.</p>	<p>Es recull en la definició del seguiment ambiental (apartat 8 de l'EAE i també d'aquest Document resum).</p>
<p>En el marc del seguiment del Pla, en aquells corredors determinats per la Comissió paritària (veure condicionant següent), caldrà fer una anàlisi de detall que inclogui diversos aspectes. Aquestes anàlisis es reportaran en els informes de seguiment ja previstos pel Pla i han de servir per fer un seguiment efectiu i, en cas necessari, per a la redefinició i/o reprogramació d'actuacions per tal d'assolir els objectius ambientals, tant per al conjunt del Pla com per a cada un dels corredors d'especial anàlisi.</p>	<p>Es recull en la definició del seguiment ambiental (apartat 8 de l'EAE i també d'aquest Document resum).</p>

<p>En el procés de seguiment del Pla s'integraran les determinacions establertes a l'Estudi Ambiental Estratègic, els seus annexos i el Document resum.</p>	<p>Es recull en la definició del seguiment ambiental (apartat 8 de l'EAE i també d'aquest Document resum).</p>
<p>Establir la constitució d'una comissió paritària entre el promotor i l'òrgan ambiental integrada per la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat (Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat i Direcció General de Transports i Mobilitat) i la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat (Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural i Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic) amb funcions relatives al seguiment ambiental del Pla.</p>	<p>Es recull en la definició del seguiment ambiental (apartat 8 de l'EAE i també d'aquest Document resum).</p>

Aquesta Declaració **suposa la finalització del procediment d'avaluació ambiental estratègica ordinària.**

## 4 Participació ciutadana, informació pública i institucional

Per al seguiment en l'elaboració del PEMV es va dissenyar, conjuntament amb els dos Consells Comarcals, un procés de participació que implicava 3 grups de treball o Comitès, a més de jornades de participació ciutadana.

Els comitès creats per al seguiment del PEMV són:

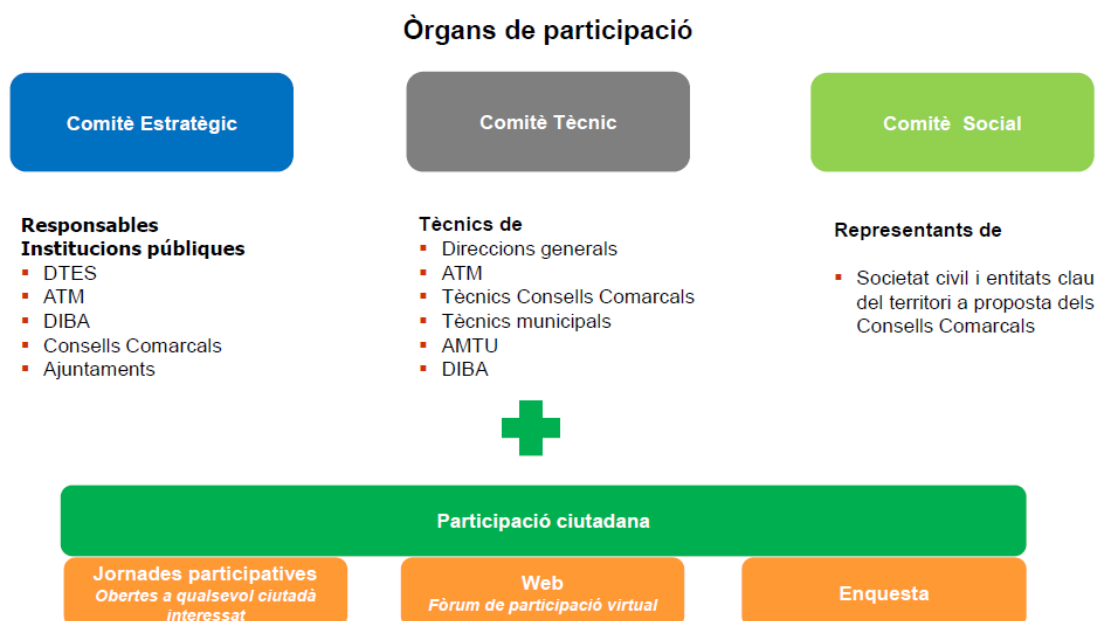
- **Comitè estratègic** on hi tenen representació els principals responsables de les institucions públiques territorials: Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES), ATM, Diputació de Barcelona, Consells Comarcals i principals Ajuntaments.
- **Comitè tècnic**, que reuneix els tècnics dels diferents òrgans implicats: Direccions Generals del DTES, ATM, Consells Comarcals, Diputació de Barcelona i Associació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU).
- **Comitè social**, que inclou la societat civil i les entitats clau del territori proposades pels consells comarcals.

La direcció del projecte ha realitzat reunions periòdiques amb cadascun dels Comitès per exposar els avanços dels treballs, recollir les seves aportacions i comentaris, i validar les propostes que han acabat conformant el PEMV. També s'han realitzat jornades de participació amb els equips tècnics del conjunt dels ajuntaments del Vallès per presentar la Diagnosi i les principals actuacions a avaluar.

A més de les reunions periòdiques dels diferents Comitès mencionats, s'ha realitzat un procés de participació ciutadana a través de diferents canals com: (1) jornades participatives obertes a qualsevol ciutadà interessat, (2) mitjançant una pàgina web que inclou un fòrum de participació virtual i (3) través d'una enquesta que recollia les valoracions sobre l'estat actual de la mobilitat en el territori.

S'han dut a terme 4 jornades de participació ciutadana (dues a cada comarca del Vallès) per presentar els objectius dels treballs i les conclusions de la diagnosi. Després de l'aprovació inicial del document, s'han convocat noves jornades de participació ciutadana per a explicar la proposta del PEMV i millorar-la durant en el procés d'informació pública. Per tal de continuar el procés d'aprovació del pla i explicar el procés de participació pública i institucional així com les propostes millores introduïdes en el PEMV es van realitzar reunions del comitè tècnic, social i del comitè estratègic durant el mes de novembre.





### Procés d'informació pública i institucional

El PEMV i el corresponent Estudi Ambiental Estratègic va ser sotmès a informació pública en data 20 de gener de 2020 per tal que persones naturals o jurídiques poguessin formular les al·legacions, suggeriments i observacions que es consideressin oportunes sobre el Pla i l'EAE, procés que va finalitzar el 23 de juny de 2020. El procés d'informació institucional obert en paral·lel al procés d'informació pública va finalitzar el 3 d'agost del mateix any.

S'han rebut un total de 66 al·legacions / informes:

- 30 Al·legacions de municipis
  - 17 Vallès Oriental
  - 13 Vallès Occidental
- 2 Consells comarcals
- 2 Administració de l'Estat (ADIF i Demarcació de Carreteres)
- 3 Departament de Territori i Sostenibilitat (veure apartat 3)
- ATM (veure apartat 3)
- 3 Altres organismes públics (Institut Català de les Dones, Comissió Catalana de Seguretat Viària, Consell per al Desenvolupament Sostenible)
- 10 Grups polítics
- 16 Entitats
- 2 Privats particulars

Les 63 al·legacions inclouen un total de gairebé 800 subal·legacions o reclamacions individuals. Moltes d'elles comunes en més d'una al·legació o amb elements comuns.

Classificades per tipologies destaquen les subal·legacions següents:

Tipologies	Nombre
Vehicle Privat	137
Transport Públic Ferroviari	110
Transport Públic per Carretera	91
Sol·licitud de modificacions en els text i correccions a la diagnosi	86
No motoritzats	79
Gestió de la Mobilitat	59
Seguiment/Implantació del Pla	31
Aspectes generals d'objectius o metodologia PEMV	30
Park & Ride	19
Mercaderies	15
Pressupost del Pla	11
<b>Aspectes ambientals</b>	<b>9</b>

A continuació es recullen les **demandes o requeriments** que es deriven de les al·legacions rebudes, concretament aquelles que **fan referència a aspectes ambientals**.

Ajuntament de Canovelles / Associació de Veïns Can Duran (Canovelles)	
Al·legació	Resposta
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aplicar mesures de correcció de l'impacte paisatgístic i acústic derivat de la C-17 i de la connexió amb la Ronda Nord.</li> <li>• Soterrar la C-17 al pas per Can Duran.</li> <li>• Allunyar el traçat de la Ronda Vallès de les zones habitades de Canovelles.</li> </ul>	<p>L'aplicació de mesures per minimitzar, corregir o compensar els efectes ambientals de determinades infraestructures de transport correspon, principalment, als estudis informatius o projectes constructius d'aquestes infraestructures. A tal efecte, en la documentació ambiental (concretament en l'apartat 6.5 de l'Estudi Ambiental Estratègic) s'inclou una bateria de mesures de protecció ambiental relatives a actuacions que comporten nova infraestructura i també per a aquelles que suposen millores o condicionament de les infraestructures existents. En la definició d'aquestes mesures s'han tingut en compte, entre d'altres, els impactes ecològics, paisatgístics i acústics (als que fa referència l'al·legació en els punts 7, 9 i 10). Es preveu que en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental pertinent, o en el seu defecte en la pròpia documentació del projecte constructiu, s'incorporin aquestes mesures o es justifiqui la manera com s'hi dona resposta.</p>

ERC Cardedeu	
Al·legació	Resposta
<p>S'han de prioritzar les actuacions que millorin el canvi modal i tinguin un impacte positiu en la qualitat ambiental.</p>	<p>Per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull.</p> <p>Tanmateix, el mecanisme de seguiment definit ha de permetre un desplegament progressiu del PEMV en què la perspectiva de potenciació del transport públic sigui preferent a l'ampliació de la capacitat viària en entorns congestionats</p>

	(perspectiva push&pull) i, per tant, s'asseguri el desenvolupament d'un model de mobilitat sostenible i saludable al Vallès.
--	--

Mollet Pedala / Pedalem La Garriga / Cardedeu Vital / Associació per a la Defensa del Corredor-Montnegre i Baix Montseny	
Al·legació	Resposta
Les vies no han de transcórrer mai per dins la llera dels cursos fluvials	S'incorpora en la mesura XNM01.

Imagina Esquerra en Comú	
Al·legació	Resposta
En referència als Objectius de Desenvolupament Sostenible, el PEMV no és coherent amb el compliment dels compromisos nacionals en matèria de reducció d'emissions gasos d'efecte hivernacle i de lluita contra el canvi climàtic. Cal un canvi en les polítiques de manera que apostin per una mobilitat sostenible i que permetin una reducció important i significativa de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, en la línia dels compromisos assumits.	En la definició dels objectius de reducció de les emissions de CO <sub>2</sub> (apartat 3.4 de l'EAE) s'han tingut en compte els compromisos adquirits a nivell català en matèria de lluita contra l'emergència climàtica. A banda, s'incorpora una reflexió sobre l'alineament del PEMV amb els ODS (apartat 7.1 de l'EAE), en tant que el canvi climàtic no és l'únic repte global de l'Agenda 2030 que s'aborda.

Campanya contra el Quart Cinturó / ADENC	
Al·legació	Resposta
<p>El Pla no respon als reptes ambientals i incompleix els objectius de la pròpia planificació ambiental catalana.</p>	<p>En la definició dels objectius de reducció de les emissions de CO<sub>2</sub> i de contaminants locals (apartat 3.4 de l'EAE) s'han tingut en compte els compromisos adquirits a nivell català en matèria de lluita contra l'emergència climàtica i qualitat de l'aire.</p>
<p>El PEMV no avança en l'avaluació del projecte del Quart Cinturó sinó que segueix amb la pràctica de la seva fragmentació en trams ja denunciada fa 25 anys pel què suposa de la vulneració dels principis de l'avaluació ambiental.</p>	<p>L'aplicació de mesures per minimitzar, corregir o compensar els efectes ambientals de determinades infraestructures de transport correspon, principalment, als estudis informatius o projectes constructius d'aquestes infraestructures. A tal efecte, en la documentació ambiental (concretament en l'apartat 6.5 de l'Estudi Ambiental Estratègic) s'inclou una bateria de mesures de protecció ambiental relatives a actuacions que comporten nova infraestructura i també per a aquelles que suposen millores o condicionament de les infraestructures existents. En la definició d'aquestes mesures s'han tingut en compte, entre d'altres, els impactes ecològics, paisatgístics i acústics. Es preveu que en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental pertinent, o en el seu defecte en la pròpia documentació del projecte constructiu, s'incorporin aquestes mesures o es justifiqui la manera com s'hi dona resposta.</p>

Associació de Veïns Gaudeix Mas Costa (Santa Perpetua Mogoda)	
Al·legació	Resposta
<p>Realitzar un estudi alternatiu de la connexió by pass de la R3 a la R8, pel qual es detecten impactes ambientals de caràcter local.</p>	<p>L'aplicació de mesures per minimitzar, corregir o compensar els efectes ambientals de determinades infraestructures de transport correspon, principalment, als estudis informatius o projectes constructius d'aquestes infraestructures. A tal efecte, en la documentació ambiental (apartat 6.5 de l'EAE) s'inclou una bateria de mesures de protecció ambiental relatives a actuacions que comporten nova infraestructura i també per a aquelles que suposen millores o condicionament de les infraestructures existents. En la definició d'aquestes mesures s'han tingut en compte, entre d'altres, els impactes ecològics, paisatgístics i acústics. Es preveu que en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental pertinent, o en el seu defecte en la pròpia documentació del projecte constructiu, s'incorporin aquestes mesures o es justifiqui la manera com s'hi dona resposta.</p>

Entesa per Sabadell	
Al·legació	Resposta
<p>Insuficient reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.</p>	<p>En la definició dels objectius de reducció de les emissions de CO<sub>2</sub> i de contaminants locals (apartat 3.4 de l'EAE) s'han tingut en compte els compromisos adquirits a nivell català en matèria de lluita contra l'emergència climàtica i qualitat de l'aire.</p>
<p>Rebuig a les propostes infraestructurals per a la xarxa viària per les quals es detecten impactes ambientals de caràcter local.</p>	<p>L'aplicació de mesures per minimitzar, corregir o compensar els efectes ambientals de determinades infraestructures de transport correspon, principalment, als estudis informatius o projectes constructius d'aquestes infraestructures.</p>

	<p>A tal efecte, en la documentació ambiental (apartat 6.5 de l'EAE) s'inclou una bateria de mesures de protecció ambiental relatives a actuacions que comporten nova infraestructura i també per a aquelles que suposen millores o condicionament de les infraestructures existents. En la definició d'aquestes mesures s'han tingut en compte, entre d'altres, els impactes ecològics, paisatgístics i acústics. Es preveu que en el procediment d'avaluació d'impacte ambiental pertinent, o en el seu defecte en la pròpia documentació del projecte constructiu, s'incorporin aquestes mesures o es justifiqui la manera com s'hi dona resposta.</p>
--	---

Ajuntament de Granollers	
Al·legació	Resposta
Actualitzar l'estat del PMUS Granollers.	S'incorpora en l'apartat 1.3.2.11 de l'EAE.
Unificar la descripció de la proposta del PEMV inclosa en l'EAE.	Es consideren errades materials puntuals que s'han esmenat en la documentació per a l'aprovació definitiva del PEMV.
Revisar la terminologia en matèria de qualitat de l'aire (immissions-emissions) i esmenar aspectes puntuals sobre la diagnosi ambiental que es fa a l'EAE sobre aquest vector ambiental.	S'incorpora en l'apartat 2.3.1 de l'EAE.
Incorporar en la diagnosi i l'avaluació ambiental totes aquelles aportacions presentades el maig de 2018 per l'Ajuntament de Granollers.	Veure apartat 3.1.2 d'aquest mateix document.
Incorporar en l'avaluació ambiental del PEMV la població exposada a la contaminació acústica de totes les carreteres de titularitat de les diferents	S'incorpora en l'apartat 2.3.2 de l'EAE, en funció de la informació oficial disponible

administracions, així com també dels grans eixos ferroviaris de titularitat estatal.	
--	--

Ajuntament de Parets del Vallès	
Al·legació	Resposta
incorporar un estudi per tal poder afirmar que l'impacte global de la implantació del PEMV suposa una millora en termes d'emissions de CO <sub>2</sub> i altres contaminants.	En la definició dels objectius de reducció de les emissions de CO <sub>2</sub> i de contaminants locals (apartat 3.4 de l'EAE) s'han tingut en compte els compromisos adquirits a nivell català en matèria de lluita contra l'emergència climàtica i qualitat de l'aire. A banda, en l'apartat 6.2 de l'EAE es quantifiquen els impactes globals de la proposta del PEMV en termes d'emissions.

Ajuntament de Tagamanent	
Al·legació	Resposta
Invertir en els recursos necessaris en el tram C-17 pel pas del nucli de Tagamanent per tal de donar compliment al Decret 179/2009, de 10 de novembre, pel qual s'aprova el Reglament de la Llei 16/2002 de protecció contra la contaminació acústica.	<p>La present reclamació sobre instal·lació de barreres acústiques no ha quedat identificada com a prioritària dins de la metodologia de definició de la proposta del PEVM i s'emplaça per a ser estudiada en posteriors plans i programes específics de mesures de mitigació de l'impacte acústic de les infraestructures viàries.</p> <p>El PEMV no preveu actuacions concretes i puntals de protecció vers el soroll. Tot i que en l'EAE es preveuen mesures de protecció ambiental relatives a la minimització de l'impacte acústic, les solucions tècniques concretes s'hauran d'estudiar en cada cas.</p>



D'altra banda, cal tenir en compte que, sota el paraigües de la Comissió Catalana de Trànsit i Seguretat Viària (CCTSV), la Federació de Municipis de Catalunya ha fet arribar aportacions d'alguns ajuntaments. A continuació es tracten les demandes de tipus ambiental que deriven d'aquestes aportacions municipals:

Ajuntament de Vilanova del Vallès	
Al·legació	Resposta
L'EAE recull dues actuacions (Millora de la carretera intercomarcal BP-5002 i Millora de la carretera BV-5001) que no es concreten finalment en el PEMV i es demana incorporar-les, concretar-les i programar-ne el desplegament. Aquestes actuacions haurien de contemplar mesures per la mobilitat més sostenible i vetllar per la preservació dels espais naturals.	Les millores de la xarxa local sol·licitades a l'al·legació estan incloses a la mesura XIVS05. En la versió revisada del PEMV s'han incorporat com a exemples de carreteres a estudiar per millorar l'accidentalitat en el context d'aquesta mesura les dues carreteres sol·licitades.
Incorporar a la llista d'actuacions una línia d'informació als ciutadans; la informació de la crisi climàtica on les administracions tenen molt a fer per disminuir els seus efectes, sobretot conscienciant a la ciutadania sobre la reducció de contaminant que emetem a l'atmosfera, si fomenten l'alta ocupació dels seus vehicles privats i, sobretot, l'ús de transport públic.	Es considera que la demanda queda fora de l'abast del PEMV, tenint en compte les seves atribucions com a instrument de planificació de la mobilitat.

Ajuntament d'Aiguafreda	
Al·legació	Resposta
Caldria que el traçat de la C-17 al seu pas per Aiguafreda es veiés protegit per panells fonoabsorbents. L'impacte acústic sobre la població d'Aiguafreda és molt fort i no hi ha cap tipus de protecció.	La present al·legació no s'ha incorporat en la proposta del PEVM i s'emplaça per a ser estudiada en programes i projectes específics de mesures de mitigació de l'impacte de les infraestructures viàries i estudis que la Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat impulsa.

	<p>Amb tot l'anterior, cal destacar que està previst que a mitjans del mes de març del present 2021, sempre que les temperatures ho permetin, comenci l'execució de les obres corresponents al Projecte "Millora de característiques superficials i obres complementàries a la carretera C-17, del PK 36+250 al 43+050 i del 43+550 al 44+000. Tram: Tagamanent - Centelles. Clau: RB-16054". Aquest projecte, entre d'altres, preveu una millora del ferm de la C-17 que ha d'esmenar les problemàtiques de contaminació acústica derivades de l'estat del ferm.</p>
--	---

## 6 Determinacions per als instruments de desplegament del PEMV

Cadascun a la seva escala de treball, caldrà que els instruments de desplegament del PEMV (estudis previs, estudis d'alternatives, estudis informatius, projectes de traçat, projectes constructius, PMUs,...) avaluin la seva adequació ambiental als objectius que s'han determinat, seguint les determinacions següents i sense perjudici de l'avaluació ambiental dels projectes esmentats que segons la legislació sectorial ho requereixin i atenent als supòsits d'avaluació d'impacte ambiental establerts per la Llei 21/2013 (mentre no s'adapti la llei autonòmica).

En termes generals, es fixen les següents determinacions:

- Hauran de tenir en compte i justificar adequadament la seva adequació als objectius ambientals d'aquest PEMV (veure apartat 3.3 de l'EAE), sense perjudici dels objectius ambientals específics que s'hagin de determinar en l'instrument derivat en qüestió. En cas d'incidir en un dels corredors estratègics, caldrà atendre als valors objectiu que es defineixen per a cadascun d'ells (veure apartat 6.5 de l'EAE).
- S'hauran de tenir en compte les mesures de protecció ambiental previstes en l'apartat 6.6 de l'EAE.
- S'identifiquen un seguit d'actuacions amb una idoneïtat ambiental qüestionable en tant que, en la seva articulació actual, no permeten garantir la pèrdua neta zero de connectivitat i biodiversitat:

CODI	ACTUACIONS PREVISTES AL PEMV	IMPACTE SOBRE LA CONNECTIVITAT I LA BIODIVERSITAT
XIVS10	Via interpolat (Tram Castellbisbal - Sant Cugat del V.)	Sever
XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	Alt
XIVS04	Variants C-59 (Sant Feliu de Codines)	Alt
XIVS07	Millora Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	Alt
XIVP01	Ampliació de capacitat C-58 al tram Terrassa - AP-7	Moderat
XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	Moderat
XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	Moderat

XIVP19	Milliores de la B-140	Moderat
XIVS01	Millora B-124	Moderat
XIVS02	Integració urbana N-150 (Terrassa - Montcada)	Moderat
XIVS03	Millora C-1413a (Rubí - Sant Quirze, inclou variant Sant Quirze)	Moderat
XIVS08	Millora i variants B-142 (entre Polinyà i Sentmenat)	Moderat
XIVS11'	Completar enllaços C-16 amb BP-1503 i C-1413a en el marc de la vinyeta (substitució ronda Rubí)	Moderat
XIVP04'	Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió	No valorable en el marc del PEMV
XIVP20	Estudi dels efectes sobre mobilitat i connectivitat amb l'alliberament dels peatges C-33 i l'AP-7	No valorable en el marc del PEMV
XIVS05	Milliores xarxa comarcal i local (C-243c)	No valorable en el marc del PEMV

En el moment de desplegar aquestes infraestructures, que es localitzen en zones amb problemàtiques identificades en termes de matriu territorial, caldrà:

- Evitar i, en segona instància, minimitzar o corregir els impactes de la pròpia infraestructura sobre les condicions de permeabilitat del territori on s'implanta.
- Si s'escau la necessitat de contemplar mesures de tipus compensatori tenint en compte els impactes acumulatius i sinèrgics negatius, considerant les vies ja existents i les previstes dins de l'àmbit d'influència.

En el citat Annex 2 de l'EAE es concreten mesures específiques per acomplir aquestes premisses.

- S'haurà d'avaluar específicament el seu efecte en la reducció d'emissions, tenint en compte les infraestructures i la mobilitat existent en el moment. Pel que fa a la mobilitat, en cas d'actuacions que previsiblement puguin suposar un increment de la capacitat viària (que podria contradir la perspectiva push&pull perseguida), caldrà assegurar que no es produeix una inducció de demanda i, si escau, desenvolupar mesures addicionals per assegurar una reducció de veh-km coherent amb el PEMV, especialment en els corredors estratègics.
- S'hauran d'incorporar mesures específiques per garantir una qualitat de l'aire adequada i alineada amb els compromisos o objectius existents en el moment pertinent. Les actuacions que es desenvolupin han de garantir que la resolució de les deficiències de mobilitat no compromet l'assoliment dels objectius de reducció marcats a la Cimera per a la millora de la qualitat de l'aire a la conurbació de Barcelona o de qualsevol altre Pla supramunicipal que tingui com a objectiu reduir contaminants locals associats

principalment a la mobilitat. Cal tenir en compte que el Servei de Vigilància i Control de l'Aire, dins les seves competències, no emetrà informes favorables per a aquells plans i projectes que es derivin directa o indirectament del Pla específic de mobilitat del Vallès si . els nivells de concentració de contaminants a l'aire que enregistra la Xarxa de Vigilància i Previsió de la Contaminació Atmosfèrica continuen la seva tendència a l'alça i es produeixin superacions dels nivells establerts per la normativa vigent pels contaminats locals.

- S'haurà d'incorporar una estimació de la població exposada de manera que permeti valorar l'impacte acústic (en els períodes diürn i nocturn) i l'impacte sobre la qualitat de l'aire. En concret, els projectes i/o estudis de nous traçats ferroviaris hauran d'avaluar l'impacte acústic una vegada aquests es concretin, sent necessari aportar un estudi acústic de detall validat pel SPCALL.
- Caldrà incorporar les qüestions relatives a l'adaptació dels efectes del canvi climàtic, en el sentit de reduir la vulnerabilitat i incrementar la capacitat adaptativa. Aquesta tasca s'haurà de dur a terme atenent a l'estat de l'art en la matèria i a possibles estudis que puguin sorgir posteriorment a l'aprovació del PEMV.

# 7 Conclusions del procediment d'avaluació ambiental estratègica

Els objectius d'aquest capítol, en el qual es valora l'eficàcia i resultats del procés d'avaluació ambiental, són els d'avaluar si la integració dels aspectes ambientals en la proposta del PEMV ha comportat millores ambientals significatives, detallar els impactes ambientals rellevants del PEMV que s'aprovarà i descriure les dificultats sorgides durant el procés d'avaluació ambiental així com remarcar-ne els aspectes més destacables ambientalment.

## 7.1 Integració dels aspectes ambientals rellevants al PEMV

Des de l'inici dels treballs de redacció del PEMV s'ha realitzat un treball conjunt entre l'equip encarregat de la redacció de la documentació ambiental i l'equip redactor del pla. Aquest procés ha permès anar introduint mesures i accions orientades específicament a la millora de la qualitat ambiental del pla. Un punt culminant d'aquest treball conjunt ha estat la feina duta a terme en el marc del plantejament, estudi i selecció d'alternatives o escenaris així com l'exercici de particularització dels treballs d'articulació del PEMV en base a la identificació dels anomenats corredors d'especial interès estratègic.

A banda d'aquest treball en paral·lel, s'ha de tenir en compte que s'ha efectuat un treball conjunt amb les principals administracions ambientals implicades, la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat, l'Oficina Catalana de Canvi Climàtic i la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic principalment, que ha possibilitat integrar les determinacions ambientals a la proposta del pla de la manera més eficient.

La proposta definitiva del PEMV s'ha modificat poc respecte la proposta aprovada inicialment, realitzant-se únicament algunes modificacions derivades dels informes de les administracions o les al·legacions rebudes, que milloren la integració ambiental del Pla en aspectes concrets si bé no modifiquen el grau d'integració dels objectius ambientals.

## 7.2 Principals titulars ambientals del PEMV

- El PEMV permetrà incrementar la quota d'ús del transport públic en les relacions intermunicipals internes del Vallès d'un 13% a un 21%. En les relacions amb Barcelona, la quota de TPC ja és força més elevada avui en dia (43%) però tot i així el PEMV permetrà incrementar-la fins a un 50%.

A més a més, el PEMV planteja una important ampliació de la infraestructura ciclista per tal que la bicicleta assoleixi una quota modal del 7% per a la mobilitat entre municipis connectats per una via pedalable i a menys de 10 km de distància. Aquest 7% en els corredors on es proposa un eix ciclable es tradueix en una mitjana global del 5% de mobilitat interurbana en bicicleta al Vallès.

- La proposta viària del PEMV té com a prioritat afavorir el canvi modal a favor dels modes sostenibles, per la qual cosa forma una estratègia conjunta amb les actuacions en relació amb el transport públic i els mitjans no motoritzats.

Específicament, les actuacions viàries serveixen d'una banda per canalitzar el trànsit del Vallès cap a vies d'alta capacitat i alliberar així l'interior dels nuclis urbans de trànsit de pas i, de l'altra, per integrar i adaptar vies urbanes i establir corredors prioritaris de transport públic.

- Es valora molt positivament el desenvolupament de l'anàlisi singularitzada dels corredors d'especial interès estratègic (veure apartat 7.6 de la Memòria del PEMV i l'apartat 6.5 de l'EAE). També cal destacar la incorporació de criteris ambientals per a la identificació dels principals fluxos (corredors) que, per la seva rellevància pel seu potencial d'intercanvi modal o per estar dins de l'àmbit del pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire (PAMQA), requereixen d'una anàlisi més detallada (volum total de desplaçaments en VP, quota modal de TPC actual, relació de temps de viatge TPC/VP, pertinença a l'àmbit-40). Aquesta anàlisi de corredors permet visualitzar on és prioritari incidir per tal de promoure un model de mobilitat sostenible al Vallès.

Aquest treball per corredors ha estat de gran utilitat també en l'exercici d'avaluació ambiental i en el posterior desplegament de les previsions del PEMV, en tant que s'han pogut estudiar de manera específica alguns efectes ambientals i aquest fet pot ajudar a prioritzar actuacions i centrar esforços on les possibilitats de millora són majors a nivell de corredor.

De fet, en l'avaluació ambiental estratègica s'ha procedit a verificar el grau d'assoliment dels objectius ambientals derivat del desenvolupament de l'escenari propositiu del PEMV en cadascun dels corredors d'especial anàlisi. S'observen diferències significatives pel

que fa al nivell de compliment dels objectius per corredor però és destacable el fet que no s'identifica cap objectiu que no compleixi.

Matriu de compliment dels objectius marc i objectius ambientals definits

	OM1	OM2	OA1	OA2	OA3	OA4	OA5	OA6	OA7	OA8	OA9	OA10
Corredor 1												
Corredor 2												
Corredor 3												
Corredor 4												
Corredor 5												
Corredor 6												
Corredor 7												
Corredor 8												
Corredor 9												
Corredor 10												
Corredor 11												
Corredor 12												
Corredor 13												
Corredor 14												
Corredor 15												
Corredor 16												

Compleix satisfactòriament	
Compleix majoritàriament	
Compleix parcialment	
No compleix	

Font: Elaboració pròpia

En particular, en cada corredor s'han calculat les emissions de CO<sub>2</sub> i de contaminants locals. Els resultats obtinguts per aquests paràmetres, juntament amb els valors resultants en els paràmetres de mobilitat (veh-km i repartiment modal) es fixen com a valors objectiu per a cadascun dels corredors en relació amb la situació actual.

A més a més, el PEMV preveu un mecanisme de coordinació per tal d'evitar el desenvolupament d'actuacions que puguin suposar un increment de capacitat viària sense un desenvolupament previ de mesures d'incentivació del transport públic i de desincentivació del vehicle privat per a cada un dels principals corredors.

- En conjunt, el PEMV integra la òptica del push&pull, en tant que es pretén assolir un important transvasament modal des del vehicle privat cap a la resta de modes més



sostenibles combinant actuacions de dues grans tipologies: estímul o incentivació dels modes sostenibles com el TPC i els no motoritzats (pull) i, per altra banda, dissuasió de l'ús del vehicle privat motoritzat (push), com a responsable clar de gran part de les externalitats ambientals vinculables a la mobilitat, principalment a través d'actuacions de gestió de la mobilitat.

- Una de les principals propostes del PEMV és la xarxa BRCAT, actuació molt idònia des de la perspectiva ambiental. Cal tenir en compte que són actuacions que requereixen un esforç infraestructural reduït, que majoritàriament comporten reforma urbana en àmbits ja consolidats i, per tant, minimitzen la ocupació del sòl o la generació de noves barreres infraestructurals. A més a més, són actuacions que, per si mateixes, les actuacions de BRCAT responen a l'òptica push&pull, en tant que es preveuen a partir de sacrificar espai viari (sempre que sigui possible) i, d'altra banda, suposen una important millora de la oferta i servei de TPC.
- Les principals mesures de tipus push que preveu el PEMV són les referides a la regulació del trànsit en zones urbanes (regulació de l'aparcament, ZUAP, superilles, SBE en municipis de la segona corona,...). Es tracta de mesures incloses sota el paraigua de la gestió de la mobilitat, les quals s'han concretat i ampliat respecte a les previsions del PEMV en fases anteriors per tal d'enfortir la voluntat de desincentivar l'ús del vehicle privat motoritzat.
- D'entre les mesures de gestió de la mobilitat contemplades, i amb una voluntat de reforçar i consolidar l'assoliment dels objectius fixats, cal destacar també la previsió d'impulsar i fer seguiment dels PMU i, alhora, de redactar Plans de Mobilitat a escala supramunicipal (PMS). Destaca especialment aquesta segona proposta en tant que aquests PMS podran suposar la peça d'articulació i coordinació efectiva entre les propostes del PEMV i l'àmbit estrictament municipal. S'identifiquen 3 àmbits sobre els que es recomana desenvolupar aquests PMS: Sistema urbà Terrassa – Sabadell, Sistema urbà Granollers i Sistema urbà Sant Cugat – Rubí – Cerdanyola Ripollet. Aquests àmbits coincideixen amb entorns on les externalitats ambientals de la mobilitat comporten problemàtiques significatives i que difícilment es poden abordar sense una estratègia comuna ja que deriven de disfuncions de la mobilitat que depassen l'escala municipal.
- Pel que fa a la infraestructura per al vehicle privat, cal tenir en compte que es preveuen algunes actuacions que suposen increment de la capacitat viària:
  - Ampliació de capacitat de la C-58 (en execució)
  - Millora de capacitat als enllaços del corredor AP-7/B-30
  - Ampliació de capacitat de la C-17, tram Mollet-Granollers i nou enllaç C-17/AP-7

- Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió (C-59, enllaç C-60/AP-7)
  - Ronda Nord dels sistemes de Terrassa i Sabadell
  - Millores a la B-140
  - Millores a la B-124 Sabadell-Castellar
  - Via interpolar Castellbisbal-Sant Cugat
- És important assenyalar que, per la seva naturalesa com a Pla específic de mobilitat, el PEMV no conté una prioritització ni programació de les actuacions que recull. Així doncs, la programació temporal de les actuacions dependrà d'altres iniciatives o instruments. No obstant això, es preveu un sòlid mecanisme de seguiment que, en última instància, serà el que haurà de vetllar per evitar el desenvolupament d'actuacions que puguin suposar un increment de capacitat viària sense un desenvolupament previ de mesures d'incentivació del transport públic i de desincentivació del vehicle privat, en general i per a cada un dels principals corredors.
  - El PEMV suposa una reducció global del 25% de les emissions de NO<sub>x</sub> respecte l'escenari actual. Les reduccions pel que fa a PM<sub>10</sub> i CO<sub>2</sub> són, respectivament, del 22% i el 7%.

		Emissions de NO <sub>x</sub>	Emissions de PM <sub>10</sub>	Emissions de CO <sub>2</sub>
Escenari actual	Vehicle lleuger	4.384,77	344,56	1.231.432,50
	Vehicle pesant	2.231,31	110,63	319.274,55
	<b>Total</b>	<b>6.616,08</b>	<b>455,18</b>	<b>1.550.707,06</b>
Escenari PEMV	Vehicle lleuger	3.409,65	267,93	1.113.180,86
	Vehicle pesant	1.552,82	85,28	328.159,53
	<b>Total</b>	<b>4.962,47</b>	<b>353,21</b>	<b>1.441.340,39</b>
	Δ vehicle lleuger	-22,24%	-22,24%	-9,60%
	Δ vehicle pesant	-30,41%	-22,91%	2,78%
	<b>Δ total</b>	<b>-24,99%</b>	<b>-22,40%</b>	<b>-7,05%</b>

En tots els casos, s'assoleixen els objectius de reducció assumits, els quals s'han definit a partir de la normativa i els compromisos adquirits a nivell català. Per tant, el PEMV contribueix positivament en la lluita contra l'emergència climàtica i contra la problemàtica de qualitat de l'aire.

Malgrat això, cal tenir en compte que aquestes reduccions, especialment en el cas dels contaminants locals, són gràcies, principalment, a la millora dels motors dels vehicles de dièsel, que en són els principals generadors d'aquestes emissions

- En l'avaluació ambiental del PEMV s'ha dut a terme una anàlisi específica de l'afectació del PEMV en termes de connectivitat ecològica i biodiversitat. A tal efecte, s'han proposat

mesures per tal de tendir cap a una pèrdua zero de connectivitat i biodiversitat, materialitzant les premisses del planejament superior de vetllar per una implantació infraestructural compatible amb els valors naturals, ecològics i paisatgístics de la matriu territorial.

- En relació al canvi climàtic, el present EAE inclou mesures que permeten reduir la vulnerabilitat vers els efectes previsibles associats al canvi climàtic. Aquestes mesures fan referència principalment a reduir l'exposició a zones afectades per riscos naturals que previsiblement es veuran intensificats en els propers anys com a conseqüència dels canvis en les principals variables climàtiques.

Amb tot, el PEMV ha donat resposta a les àrees d'atenció que s'havien identificat en estadis previs del procés d'avaluació ambiental. Tot i així cal tenir en compte que s'exclou l'exercici de prioritització de les actuacions previstes, en tant que es tracta d'un pla i no pas d'un programa.

Tanmateix sí que s'ha previst un mecanisme de seguiment del desplegament del PEMV que inclou accions per evitar el desenvolupament d'actuacions que suposin un increment de capacitat viària sense el necessari desenvolupament previ de mesures d'incentivació del transport públic i de desincentivació del vehicle privat.

### **7.3 Valoració de procés de treball i dificultats detectades**

L'avaluació ambiental estratègica d'un pla d'aquestes característiques, per la seva rellevància, i per la seva localització territorial, esdevé, ja de partida, tot un repte des del punt de vista ambiental.

En aquest sentit es vol valorar de forma molt positiva el manteniment d'un contacte constant entre els diferents actors i equips implicats en la redacció dels diferents documents que formen part d'aquest pla. Aquest fet ha permès tenir en compte els elements ambientals des dels inicis dels treballs. També cal destacar l'estret contacte i col·laboració amb l'òrgan ambiental, des de les fases inicials de l'elaboració del PEMV, que ha participat activament per tal d'incorporar aspectes ambientals en aquest procés, assistint a les reunions del Comitè Tècnic així com reunions bilaterals per tractar temes específics i aportar recomanacions en les fases prèvies de l'elaboració del pla.

Evidentment, el treballar sobre un àmbit territorial d'aquestes característiques i ja molt fràgil des del punt de vista ambiental, ha suposat un grau important de complexitat per tal de poder assolir un model que, permetent una millora de l'eficiència del sistema de mobilitat, minimitzés l'impacte sobre la matriu ambiental i l'estat de la qualitat de l'ambient atmosfèric o la relació amb el canvi climàtic.

## 8 Seguiment ambiental del PEMV

La vigent legislació relativa a l'avaluació ambiental (Llei 21/2013) estableix, en el punt 9 de l'Annex IV referit al contingut de l'Estudi Ambiental Estratègic, l'obligació d'incloure un **Programa de vigilància ambiental** en el qual es descriguin les mesures previstes per tal de dur a terme el seguiment dels efectes sobre el medi ambient derivats de l'execució del PEMV, un cop aquest s'hagi aprovat definitivament.

En relació amb això, s'escau apuntar que per tal de maximitzar la interrelació entre els aspectes ambientals analitzats en aquest document que han de ser objecte de seguiment i el propi seguiment de les qüestions de mobilitat i infraestructures, s'ha optat per un seguiment totalment transversal i integrat, evitant que el seguiment ambiental quedi separat i, per tant, maximitzant la operativitat i efectivitat d'aquest.

El seguiment previst es detalla en l'apartat 8 de la Memòria del PEMV.

Es proposa la creació de la figura d'un **Comissionat dins el Departament de Territori i Sostenibilitat** que realitzi les **funcions de coordinador del PEMV** a l'hora de fer un seguiment del compliment de la proposta, gestionar els informes de seguiment proposats a continuació i ser l'encarregat de coordinar els comitès de seguiment estratègic, tècnic i social.

Es proposa crear 3 comitès de seguiment:

- Comitè tècnic i social
- Comitè tècnic i social ampliat
- Comitè estratègic

### 8.1 Coordinació

Tenint en compte la rellevància ambiental del projecte del PEMV i de la necessitat de coordinació amb d'altres plans i estratègies amb efecte directe a l'àmbit, es constituirà una **Comissió de seguiment ambiental paritària** entre l'òrgan ambiental i el promotor del pla, integrada per: Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat (Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat i Direcció General de Transports i Mobilitat) i la Secretaria de Medi Ambient i Sostenibilitat (Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural i Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic).

Aquesta Comissió paritària de seguiment ambiental tindrà com a funcions principals:

- Validar la prioritització, la programació, la interrelació, la tipologia i les característiques de les actuacions previstes i desenvolupades en el PEMV.
- Definir i seguir els estudis específics a desenvolupar per tal d'assegurar una pèrdua de connectivitat i de biodiversitat zero al Vallès. Desenvolupar estudis específics que permetin detallar de manera exhaustiva les mesures necessàries des d'una perspectiva transversal per a cada un dels corredors analitzats i àmbits sensibles. Aquests estudis no consideraran exclusivament els impactes dels projectes que es derivin del PEMV, sinó que inclouran les problemàtiques de connectivitat i biodiversitat preexistents. En aquest sentit, aquest estudis han d'incloure, addicionalment a les mesures per tal de minimitzar l'afectació sobre el medi natural de les propostes del Pla, mesures específiques i singularitzades que assegurin la desfragmentació de punts clau de connectivitat a l'àmbit així com la millora de la biodiversitat en àmbits estratègics, tal com es determina als articles 4.9 i 4.10 de les normes d'ordenació territorial del Pla territorial metropolità de Barcelona.
- Determinar aquells corredors on es preveu el desenvolupament proper de noves infraestructures viàries, especialment entre aquells amb una valoració negativa des de la perspectiva push&pull identificats en l'informe en relació amb l'aprovació inicial emès per l'òrgan ambiental i recollits a l'EAE (corredors Sabadell – Barcelona, Terrassa – Barcelona, Granollers – Barcelona, Mollet – Barcelona, Terrassa – Sabadell, Rubí/Sant Cugat – Sabadell, Terrassa/Rubí – Sant Cugat, Mollet/Granollers, Sabadell, Granollers), en els quals es duran a terme les anàlisis de detall que s'indiquen en l'apartat posterior d'accions (veure apartat 8.2).
- Monitoritzar i validar les anàlisis de detall per corredors (veure apartat 8.2).
- Definir les mesures addicionals de prevenció, correcció i compensació necessàries per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius ambientals vistes les anàlisis de detall per corredors (veure apartat 8.2) i dels estudis específics per assegurar una pèrdua de connectivitat o de biodiversitat zero al Vallès, així com la seva dotació pressupostària específica. En aquest sentit, el pressupost destinat a la millora de la connectivitat i la biodiversitat preexistents serà, com a mínim, d'un 5% del pressupost que el PEMV destina a la construcció d'infraestructures viàries.
- Supervisar les tasques assignades a la figura del responsable de seguiment ambiental del PEMV.
- Elevar al Comitè Estratègic del Pla els informes de seguiment pertinents per tal de facilitar la presa de decisions en el context del seguiment del PEMV, on s'inclourà una anàlisi ambiental de les actuacions desenvolupades fins al moment, així com una programació interrelacionada de les actuacions previstes per a l'any següent.

A banda, es preveu la figura del **Responsable del seguiment ambiental del Pla**. Aquesta figura haurà de ser designada per la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat en les diferents fases d'execució del pla. La finalitat d'aquesta figura serà vetllar per la concreció i el compliment del seguiment ambiental, en estreta coordinació amb la Comissió paritària de seguiment ambiental.

El seguiment ambiental del PEMV es farà de manera coordinada amb el seguiment global del PEMV, en el marc del Comitè Tècnic i Social, que es reunirà anualment, i donant compliment al Comitè Estratègic.

## 8.2 Accions a desenvolupar

Un cop definida l'estructura de coordinació i seguiment ambiental del PEMV, es detallen a continuació les accions a realitzar, sota la direcció de la figura designada com a responsable del seguiment ambiental del PEMV:

- Fer seguiment de les previsions considerades en el PEMV per tal d'identificar desviacions significatives que puguin incidir en els resultats ambientals. En cas que es produïssin desviacions importants, caldrà definir les actuacions i prendre les mesures necessàries per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius ambientals.  
Concretament, les principals tesis considerades en el PEMV sobre les que caldrà prestar especial atenció són:
  - Un transvasament modal basat en un increment i una millora del transport públic i no motoritzats i en mesures de gestió de la mobilitat.
  - Una renovació del parc automobilístic molt rellevant.
  - Una reducció de vehkm a la xarxa viària, tot i la incorporació de propostes que impliquen un increment de la capacitat viària
  - L'aixecament de peatges previst a l'horitzó del Pla.
- En aquells corredors que determini la Comissió paritària de seguiment ambiental, caldrà fer **anàlisis de detall** que incloguin els següents aspectes:
  - La singularització i descripció detallada de les actuacions de gestió de la mobilitat i en transport públic i no motoritzats desenvolupades i pendents de desenvolupar al corredor.
  - La identificació de l'estat de les infraestructures viàries i ferroviàries previstes al corredor (en estudi, en projecte, en licitació, en execució o executades), les seves característiques i funcionalitat.
  - La interrelació de les actuacions en transport públic, de carrils bici i de gestió de la mobilitat previstes i de les actuacions viàries per tal d'assegurar la implementació prioritària de les actuacions que potenciïn un canvi modal efectiu per davant de les que suposin un increment de capacitat viària, per assegurar així un transvasament modal efectiu aplicant la perspectiva push&pull.
  - Una valoració qualitativa de la tendència experimentada en el canvi modal i vehkm sobre la xarxa viària per a cada un dels corredors en contrast amb la previsió del Pla.
  - L'anàlisi de les dades actualitzades de trànsit i de la composició del parc circulant en contrast amb la previsió del Pla.

- L'estimació de volum de trànsit i emissions associades a les infraestructures viàries existents en contrast amb les previstes al Pla.
- Una estimació quantitativa i localització territorial de la població potencialment exposada a nivells de contaminants atmosfèrics locals i contaminació acústica que superin els legalment establerts, prenent com a base el treball desenvolupat a l'apartat 2.3.1.5 de l'EAE.
- Una valoració del grau d'assoliment dels objectius ambientals establerts per a cada un dels corredors (valors quantitius de GEH, NOx, PM10, canvi modal i reducció veh-km, pèrdua neta de connectivitat i biodiversitat zero a l'àmbit i reducció de la població exposada a nivells de contaminació atmosfèrica i acústica respecte a la situació de partida, com a mínim) i la seva contribució a l'assoliment dels objectius globals del Pla.
- La definició d'indicadors ambientals específics complementaris als establerts a les fitxes de l'apartat 6.5 de l'estudi ambiental estratègic, que permetin un seguiment efectiu de les actuacions interrelacionades previstes a cada un dels corredors.

Aquestes anàlisis es reportaran en els informes de seguiment previstos i han de servir per fer un seguiment efectiu i, en cas necessari, per a la redefinició i/o reprogramació d'actuacions per tal d'assolir els objectius ambientals, tant per al conjunt del Pla com per a cada un dels corredors d'especial anàlisi.

- Articular i coordinar les mesures previstes en l'EAE a fi d'aconseguir un model de mobilitat sostenible en l'àmbit del Pla, que vagi en consonància a una reducció de les emissions contaminants i de GEH en l'àmbit. En aquest sentit serà especialment rellevant assegurar els objectius de distribució modal establerts, la potenciació i millora dels serveis de transport públic i del transport privat col·lectiu, minimitzant l'ús del vehicle privat, fomentar la mobilitat no motoritzada, etc.

CORREDOR	% DE VARIACIÓ OBJECTIU				
	Mveh-km	Desplaçaments/dia	Quota modal TPC	Emissions CO2	Emissions NOx
Corredor 1. Sabadell - Barcelona	-4,6	5,6	8	-11,25	-23,65
Corredor 2. Terrassa - Barcelona	-9,7	5,9	6	-16,06	-27,79
Corredor 3. Granollers - Barcelona	-14,1	10,6	5	-20,13	-31,30
Corredor 4. Mollet - Barcelona	-0,5	7,4	6	-7,42	-20,36
Corredor 5. Terrassa - Sabadell	-14,1	4,1	13	-20,15	-31,31
Corredor 6. Rubí / Sant Cugat - Sabadell	-8,6	4,3	11	-15,02	-26,90
Corredor 7. Sabadell / Cerdanyola - Montcada	-4,2	9,3	9	-10,92	-23,37
Corredor 8. Terrassa / Rubí - Sant Cugat	-3,3	4,7	8	-10,04	-22,61
Corredor 9. Mollet / Granollers	4,8	29,8	14	-2,53	-16,16

Corredor 10. Granollers / Riera de Tenes	10,6	19,8	7	2,85	-11,53
Corredor 11. Llinars / Sant Celoni - Granollers	-0,5	12,1	11	-7,44	-20,38
Corredor 12. Sabadell	-8,2	4,5	11	-14,61	-26,54
Corredor 13. Terrassa	-3,0	3,9	7	-9,81	-22,42
Corredor 14. Granollers	12,7	21,7	6	4,80	-9,85
Corredor 15. Mollet	-1,9	5,5	7	-8,81	-21,55
Corredor 16. Riera de Caldes	-2,9	3,4	7	-9,69	-22,32

- Vetllar per la integració les determinacions i mesures establertes a l'EAE, els seus annexos i el Document resum.
- Realitzar un seguiment i coordinació dels plans amb incidència directa sobre la mobilitat del Vallès. Especialment, els plans d'acció previstos al pdM 2020-2025 -on s'identifiquen com a corredors en què cal prioritzar la realització d'aquests plans la zona del sud-est del Vallès Occidental i la part central del Vallès Occidental (Terrassa-Sabadell)-, els PMUs i PMS i l'estudi d'oportunitat de la Ronda del Vallès, així com els plans urbanístics supramunicipals que es desenvolupin a l'àmbit en l'horitzó temporal del pla.
- Atès que el pla engloba nombroses actuacions i, per tant, requereix un bon seguiment per assolir els seus objectius, vetllar per la correcta execució de les actuacions previstes de manera prioritzada i interrelacionada. Si es detectessin desajustos en el desenvolupament de les actuacions i infraestructures previstes o apareguessin nous condicionants caldrà prendre mesures addicionals a les previstes per corregir-los.
- Fer el seguiment de l'evolució la mobilitat i de la consecució dels objectius ambientals en les diferents fases de desenvolupament del PEMV

Per poder documentar el seguiment ambiental, es proposa la realització, un cop aprovat definitivament el PEMV, d'un **informe anual de seguiment ambiental**, que serà presentat pel responsable de seguiment ambiental del PEMV davant del Comitè Tècnic i Social, Aquest informe anual complementarà l'informe de seguiment global del PEMV que també es presentarà davant d'aquests mateixos Comitès.

L'informe anual de seguiment ambiental serà remès a l'òrgan ambiental (Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural del Departament de Territori i Sostenibilitat). A proposta de l'administració actuant i amb el vist i plau de l'òrgan ambiental, es podrà modificar la freqüència o que es pot donar per finalitzat el pla de seguiment pel fet d'estar garantit el compliment dels objectius ambientals previstos.



Els informes de seguiment ambiental hauran d'incorporar, com a mínim:

- Els anàlisis de detall per corredors, tal i com s'ha esmentat anteriorment.
- L'estat d'execució de les diverses mesures en relació amb el programa d'actuació que finalment s'estableixi així com de les mesures de protecció ambiental considerades. En cas de detectar efectes adversos no previstos o possibles millores o modificacions justificades a incorporar al PVA que es derivin de fets de la realitat no identificats inicialment, caldrà determinar mesures compensatòries o de reparació, les quals hauran d'ésser validades per l'òrgan ambiental.
- El seguiment dels objectius ambientals, que ha de comportar el càlcul dels indicadors corresponents als objectius i dels valors dels objectius ambientals per als principals corredors d'anàlisi (veure fitxes específiques de cada corredor a l'apartat 6.5 de l'EAE). En cas necessari, l'establiment de noves actuacions i/o directrius per tal d'assegurar l'assoliment dels objectius fixats.
- Recull de dificultats o incidències detectades en el procés de desplegament del PEMV així com experiències d'èxit que calgui destacar.

Amb això, la tasca de seguiment serà responsabilitat de la figura del responsable de seguiment ambiental del desenvolupament del PEMV. Aquesta haurà de trametre una còpia dels informes de seguiment a l'òrgan ambiental (en aquest cas la Direcció General de Polítiques Ambientals i Sostenibilitat del Departament de Territori i Sostenibilitat) als efectes del seguiment previst al Capítol I del Títol III de la Llei 21/2013.

