

**Pla Específic de
Mobilitat del
Vallès**



**Informe de
seguiment 2023**

*2n informe de
seguiment del PEMV*

Desembre 2024



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica
**Secretaria de Mobilitat
i Infraestructures**

PLA ESPECÍFIC DE MOBILITAT DEL VALLÈS

Informe de seguiment 2023



Generalitat de Catalunya
Departament de Territori, Habitatge
i Transició Ecològica
**Secretaria de Mobilitat
i Infraestructures**

Desembre 2024

Direcció

Sílvia Paneque i Sureda

Manel Nadal i Farreras

David Prat Soto

Direcció tècnica

Santiago Ribas Domingo

Berenguer Gangoells Alseda

Col·laboració tècnica

MCRIT

Frederic Lloveras Minguell

Clàudia Jiménez Sarrión

Marc Gamisans

Ruane Gracio

Marc López

ANTHESIS

Sandra Garcia

Mar Vives

Ferran Martínez

Marina Clarà

Àlex Suau



Índex

1	Antecedents.....	4
2	Enfocament de l'informe de seguiment	6
3	Seguiment de la mobilitat del Vallès	7
3.1	Context socioeconòmic	8
3.2	Mobilitat en transport públic	11
3.3	Mobilitat en vehicle privat	19
3.4	Actualització de matrius i repartiment modal	31
3.5	Actualització del parc de vehicles	36
4	Seguiment de les mesures	48
4.1	Introducció	48
4.2	Estat global d'avanç a 2023	49
4.3	Taula resum del seguiment de les actuacions	53
4.4	Anàlisi individualitzat de l'avanç de les actuacions a 2023	56
4.5	Mapes d'actuacions.....	58
5	Indicadors de seguiment	66
5.1	Seguiment funcional de la mobilitat.....	66
5.2	Seguiment ambiental de la mobilitat	71
6	Informe de seguiment de corredors	89
6.1	Presentació.....	89
6.2	Caracterització de les actuacions.....	90
6.3	Fitxes dels corredors d'especial anàlisi.....	95
6.4	Resultats del seguiment dels corredors	95
7	Conclusions.....	131

1 Introducció i antecedents

El 12 de febrer de 2021, el conseller de Territori i Sostenibilitat va aprovar el [Pla Específic de Mobilitat del Vallès \(PEMV en endavant\)](#). Aquest Pla proposa seixanta actuacions encaminades a una mobilitat més sostenible, eficient i segura, amb la promoció del transport públic i dels modes no motoritzats com a peces cabdals, i incorpora les determinacions i condicions derivades de la declaració ambiental estratègica (DAE) formulada per la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural en data 11 de febrer de 2021.

El PEMV és fruit d'un treball en què han participat, a més de la Generalitat de Catalunya, administracions locals i comarcals, ens territorials i socials i també la ciutadania. Les actuacions proposades tenen com a objectiu afavorir la qualitat, connectivitat i equilibri territorial del sistema, augmentar l'ús del transport públic, reduir la congestió viària i incorporar les noves tecnologies en la gestió. Les propostes, a executar per part de la Generalitat, l'Estat i les administracions locals, tenen com a horitzó temporal l'any 2026 i estan valorades en prop de 2.500 MEUR.

Una de les principals mesures de desenvolupament del PEMV correspon al seu seguiment, amb una proposta que vol donar un fort impuls a la seva governança. La proposta de seguiment té dues parts:

- Informes de seguiment que serveixin com a eina de control global i de les propostes de cadascun dels eixos temàtics.
- Reunions de seguiment amb administracions locals per tal d'involucrar tots els agents implicats en el procés d'execució del Pla.

Pel que fa als informes de seguiment, en el primer informe corresponent al 2022 es va constatar un fort impuls inicial de les mesures previstes al PEMV, en particular pel que fa a les mesures de promoció del transport públic, amb un 34% de les inversions previstes ja executades o en fase d'obres, i un 22% en fase d'estudi o projecte, sumant un volum d'inversions total de 1.500 M€. Així mateix, pel que fa als principals indicadors ambientals de la mobilitat, es va constatar un increment de l'1,7%, de les emissions de CO₂ derivades del trànsit privat, força allunyat de l'objectiu del PEMV, tot i que una reducció del 21,7% de les emissions de NOx i del 12,5% de PM10, molt alineades amb els objectius del PEMV. Tanmateix, pel que fa a la mobilitat, es va constatar un canvi de tendència i un retrocés de l'ús del transport públic en detriment del vehicle privat, derivat encara dels efectes de la pandèmia de Covid-19 sobre la mobilitat.

Amb aquest context, tot i que el PEMV preveia la realització d'informes de seguiment biennals, es va estimar oportú realitzar un nou informe de seguiment del PEMV a 2023, el present informe de seguiment. Pel 2023 ja es consideren superats tots els efectes de la pandèmia sobre la mobilitat, pel que es pot avaluar si s'ha reprès la tendència a l'alça del transport públic.

Pel que fa les reunions de seguiment, tenen l'objectiu que les diferents administracions i agents implicats en la implantació del PEMV participin de manera activa en el procés d'execució del Pla. S'han creat 3 comitès per a fer un seguiment i recollida d'aportacions de totes les institucions i organismes que tenen alguna responsabilitat en l'execució del PEMV: el Comitè tècnic i social,

amb una periodicitat anual de reunions proposada, i els Comitès estratègic i tècnic i social ampliat al conjunt dels municipis del Vallès, amb una periodicitat biennal anys.

A data d'avui s'han celebrat dues reunions del Comitè estratègic, el 22 de novembre de 2021 i el 04 de desembre de 2023, i dues reunions del Comitè tècnic i social, el 12 de juliol de 2022 i la segona el 13 de desembre de 2023. En tots dos Comitès s'ha exposat el seguiment dels principals indicadors de mobilitat al Vallès i el seguiment i estat de desenvolupament de les actuacions del PEMV.

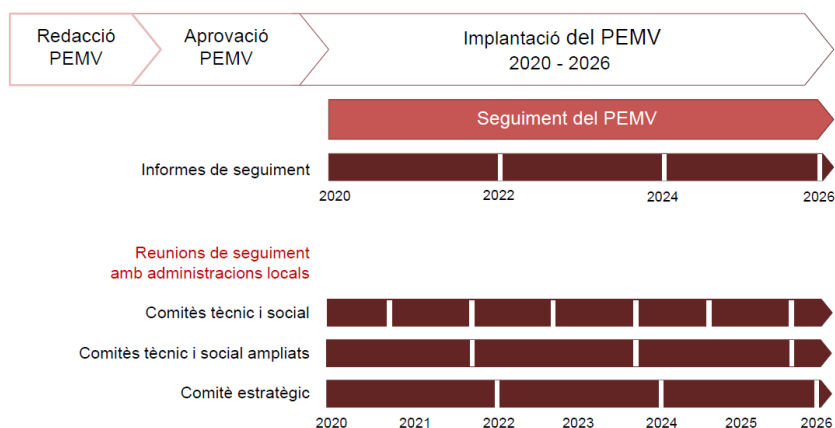


Figura 1. Proposta de seguiment del PEMV

Pel que fa al seguiment ambiental del PEMV, la DAE del Pla estableix la constitució d'una Comissió de seguiment ambiental paritària entre l'òrgan ambiental i el promotor del pla, 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, actual Secretaria d'Acció Climàtica (Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural i Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic) i n'estableix també les seves funcions principals. A data d'avui, s'han celebrat dues reunions de la Comissió de seguiment ambiental paritària del PEMV, el 27 de juliol de 2022 i el 22 d'abril de 2024.

Així mateix, i en compliment de la legislació d'avaluació ambiental, l'Estudi Ambiental Estratègic del PEMV proposa l'elaboració d'un informe anual de seguiment ambiental, que ha de complementar l'informe de seguiment global del PEMV. Per tal de maximitzar la interrelació entre els aspectes ambientals que han de ser objecte de seguiment i el propi seguiment de les qüestions de mobilitat i infraestructures, des del primer informe de seguiment ja es va optar per un seguiment totalment transversal i integrat. En aquest sentit, el seguiment del PEMV des de la perspectiva ambiental es considera intrínsec al seguiment global, en tant que són aspectes que no es poden considerar deslligats, de manera que la responsabilitat de vigilància ambiental també queda integrada en els informes de seguiment del PEMV.

Així doncs, el present informe constitueix el segon informe de seguiment del PEMV, i representant el primer informe per al 2022, analitzarà en els següent capítols el desenvolupament de les propostes del PEMV, i seguiment funcional i ambiental de la mobilitat del Vallès per l'any 2023.

2 Enfocament de l'informe de seguiment

En el present capítol s'exposa l'estructuració del present informe i el contingut, de forma breu i resumida, dels cadascun dels següents capítols.

En primer lloc, s'ha fet un **seguiment de la mobilitat dins l'àmbit del Vallès Oriental i del Vallès Occidental**, que inclou una anàlisi sobre l'evolució des de 2016 de les dades demanda del transport públic, el trànsit a la xarxa viària, el repartiment modal dels desplaçaments del Vallès i l'evolució del parc de vehicles amb la corresponent actualització dels factors d'emissió unitaris fins a 2023.

En el següent capítol "**Seguiment de les mesures**" es presenta l'estat d'avanç de les **propostes del PEMV** fins a finals de 2023, amb indicadors agregats de l'estat d'execució segons administració responsable i eix temàtic.

En el capítol "**Indicadors de seguiment**" es calculen valors d'**evolució dels indicadors de seguiment de la mobilitat i ambientals** establerts al PEMV. S'aporta la dada inicial de 2016 de referència del PEMV, l'evolució fins al 2019, per ser l'any previ a l'inici del COVID, la dada a 2022 corresponen al càlcul del primer informe de seguiment, i la dada actual, a data 2023.

Finalment, al capítol "**Informe de seguiment de corredors**", es fa un seguiment dels 16 corredors amb potencial de transvasament. Per aquests, s'analitza en detall el desenvolupament de les diferents actuacions del PEMV previstes, diferenciant mesures d'estímul del transport públic i mesures de dissuasió del vehicle privat. Respecte a l'informe anterior, s'ha ampliat el nombre de corredors analitzats, passant de 9 a 16, donant resposta a les recomanacions de la Comissió paritària.

3 Seguiment de la mobilitat del Vallès

El PEMV es va redactar amb dades i informació de mobilitat de l'any 2016. El present informe de seguiment recull les dades del 2022 calculades i incorporades al primer informe de seguiment del PEMV, i recopila i analitza l'evolució de la mobilitat, tant en vehicle privat com en transport públic, fins a tancament d'any 2023, tenint en compte la repercussió dels diferents factors que hi han influït.

La mobilitat des de l'any 2016 ha experimentat forts canvis degut al context social, sanitari, econòmic, infraestructural i de serveis, que n'han condicionat la seva evolució. Els factors o afeccions més importants sobre la mobilitat en aquest període han estat les següents:

1) Creixement de la mobilitat entre els anys 2016 i 2019

Entre els anys 2016 i 2019, la mobilitat en l'àmbit del Vallès va experimentar un creixement continuat que va augmentar significativament el nombre de viatges anuals en vehicle privat però més accentuadament en transport públic. Concretament, la demanda de transport públic al Vallès va créixer aproximadament un 12,9%, mentre que en vehicle privat un 3,5%. L'any 2019 es va arribar al màxim històric de demanda del transport públic a Catalunya, la regió Metropolitana i també al Vallès.

2) Caiguda de la mobilitat degut a la crisi sanitària i posterior recuperació

La crisi sanitària de la Covid-19, amb inici al març de 2020, va fer caure en picat la mobilitat a tot Catalunya, amb major afectació al transport públic. Posteriorment a aquesta davallada, s'ha produït un procés de recuperació de la mobilitat progressiu, més ràpid pel vehicle privat que pel transport públic i amb algunes fluctuacions degut als diversos rebrots de la pandèmia. Es pot considerar que a finals de 2022 tant pel vehicle privat com pel transport públic, ja no es poden observar efectes de la pandèmia sobre la mobilitat.

3) Finalització dels peatges de les autopistes catalanes (AP-7, AP-2, C-33 i C-32 Nord) i nova connexió AP-7/A-2 a Castellbisbal – el Papiol

El mes de setembre de 2021, van finalitzar les concessions dels peatges de les autopistes AP-7, AP-2, C-32 Nord i C-33, passant doncs a ser d'ús gratuït. Conseqüentment es va produir un fort transvasament de vehicles cap a les autopistes, alliberant unes carreteres alternatives en els corredors, i carregant-ne d'altres d'accés a les autopistes. A més, també el mes de setembre de 2021 es va posar en servei la connexió viària entre l'A-2 i l'AP-7 a Castellbisbal – el Papiol, condicionant també així el trànsit a l'AP-7 en el seu pas pel Vallès Occidental. El transvasament de vehicles va ser molt sobtat just en finalitzar els peatges, però es va anar consolidant al llarg del 2022, no observant-se cap més transvasament durant el 2023.

4) Reducció de les tarifes del transport públic post-Covid-19

Per tal de fer front a la forta davallada de demanda del transport públic produïda per la pandèmia Covid-19, l'Autoritat del Transport Metropolità va aplicar una forta bonificació als abonaments del transport públic del sistema integrat de transport, mentre que Renfe i Rodalies de Catalunya van començar a oferir abonament gratuït per a viatgers freqüents. Aquestes polítiques han permès recuperar la demanda del transport públic progressivament al llarg del 2021 i 2022 i totalment a 2023, marcant en aquest últim any un màxim històric de demanda.

L'objectiu doncs del present capítol és analitzar l'evolució de la mobilitat al Vallès fins al 2023 tenint en comptes les dades existents demanda dels diferents modes de transport i la repercussió dels diferents factors que hi ha influït. Així mateix, també s'analitza l'evolució del parc de vehicles ateses les fortes repercussions que té sobre les emissions de contaminants conjuntament amb l'evolució de la mobilitat en vehicle privat i la consecució dels objectius ambientals del PEMV.

3.1 Context socioeconòmic

Previ a l'anàlisi de l'evolució dels patrons de mobilitat i demanda dels diferents sistemes de transport, és necessari contextualitzar l'evolució del Vallès a nivell socioeconòmic, ja que les variables de població i economia estan estretament lligades amb la mobilitat.

A continuació, s'ha disposat un recull de població censada i ocupada de Catalunya i del Vallès Oriental i Occidental.

Taula 1. Població censada i ocupada a Catalunya i als Vallesos, en milers de persones. Font: elaboració pròpia amb dades de l'IDESCAT

Any	Població censada Catalunya	Població censada Vallès	Població ocupada Catalunya	Afiliacions a la Seguretat Social Catalunya	Afiliacions a la Seguretat Social Vallès	% pob. ocu. Catalunya	% pob. ocu. Vallès
2006	6.995	1.185	3.487				
2007	7.147	1.213	3.577				
2008	7.298	1.239	3.581				
2009	7.417	1.264	3.290	3.100		42%	
2010	7.462	1.277	3.249	3.087		41%	
2011	7.502	1.288	3.207	3.002		40%	
2012	7.515	1.296	3.032	2.875	503	38%	39%
2013	7.481	1.295	2.970	2.862	502	38%	39%
2014	7.438	1.293	3.031	2.945	519	40%	40%
2015	7.431	1.296	3.078	3.051	537	41%	41%
2016	7.456	1.299	3.184	3.166	557	42%	43%
2017	7.505	1.309	3.275	3.271	577	44%	44%
2018	7.554	1.320	3.362	3.371	593	45%	45%
2019	7.630	1.332	3.441	3.431	602	45%	45%
2020	7.733	1.348	3.336	3.355	594	43%	44%
2021	7.750	1.353	3.490	3.493	613	45%	45%
2022	7.762	1.355	3.594	3.589	626	46%	46%
2023	7.902	1.371	3.735	3.689	642	47%	47%

*Afiliacions a la Seguretat Social segons residència padronal de l'afiliat a desembre de cada any

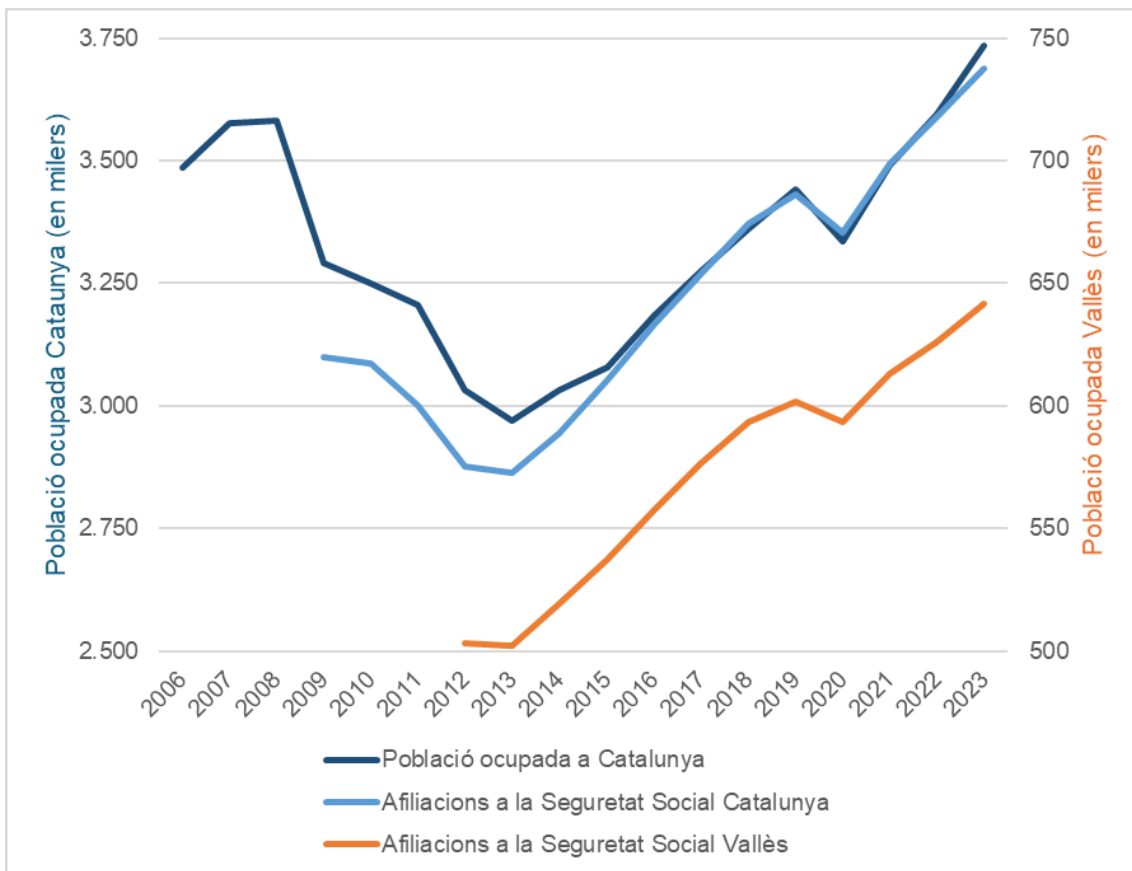
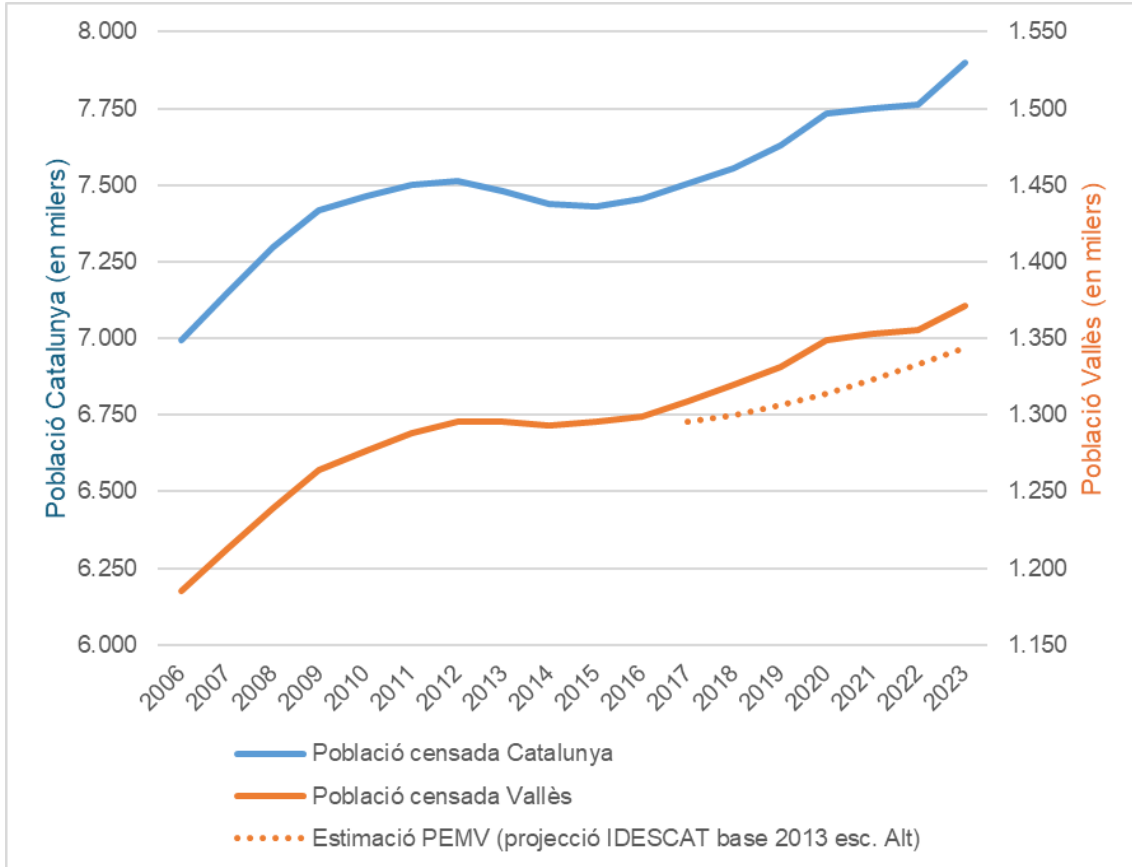
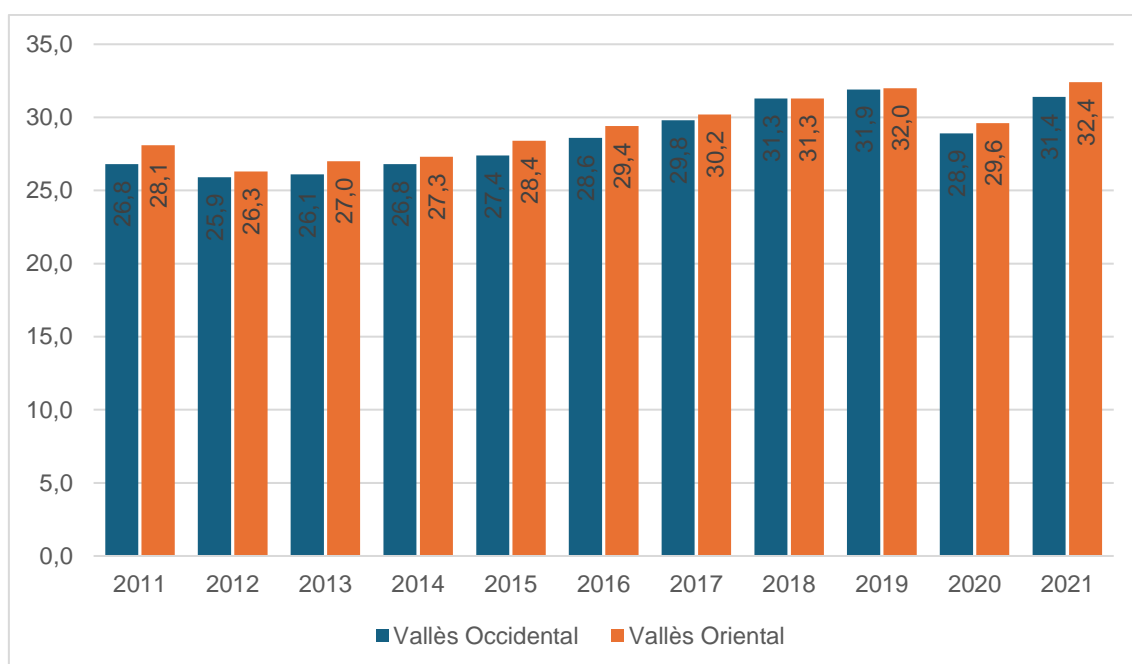


Figura 2. Evolució i comparació de la població censada i ocupada a Catalunya i al Vallès
 Font: elaboració pròpia amb dades de l'IDESCAT

Tant Catalunya en general com el Vallès en particular mostren un augment de població constant, que s'estanca en el període 2012-2015 arran de la crisi financera, per tornar a créixer entre els anys 2015 i 2023, amb un increment interanual mitjà lleugerament inferior a l'1%. Pel que fa al Vallès, cal posar de manifest que la població a 2023 resulta un 2% superior a la considerada pel PEMV, que va prendre la població projectada per l'Idescat amb base el 2013, segons el seu escenari alt. Així mateix, d'ençà del 2013 es registra un creixement fort i continuat de la població ocupada, només aturada per la pandèmia de 2020, amb un increment interanual mitjà de l'ordre del 2,5%.

Des de l'any 2016, tant Catalunya com el Vallès es troben en una etapa de creixement tant de població censada com de població ocupada, que es manté fins a l'actualitat. Respecte l'any 2016, la població al Vallès l'any 2023 és un 5,6% major, i la població ocupada ha incrementat un 15,1%.

El PIB per habitant, després d'una davallada el 2012, s'incrementa de forma constant i continuada fins al 2021, només frenat puntualment l'any 2020 per la crisi sanitària, tal i com es pot veure al següent gràfic. No es disposa de dades més recents en referència al PIB desagregades a nivell comarcal.



* Les últimes dades disponibles corresponen a 2021.

Figura 3. Dades de PIB per habitant del Vallès en milers
Font: elaboració pròpia amb dades de l'DESCAT

L'índex de motorització no reflecteix, necessàriament, el patró de mobilitat ni la composició del parc de vehicles, ja que no és un indicador d'ús ni de característiques sinó de tinença. Tanmateix, pot donar una idea de macro tendències quant a un canvi general del model de mobilitat, si successivament la població percep que no necessàriament necessita disposar d'un vehicle en propietat per donar resposta a les seves necessitats de mobilitat. En general, l'índex de motorització a Catalunya s'associa al context econòmic, observant-se una tendència a l'alça en

moments de bonança econòmica (2012-2019) i detectant-se una davallada a partir de la crisi sanitària per Covid-19. Tanmateix, aquesta davallada s'ha accentuat el 2023, sense efectes de la pandèmia, pel que caldrà estar atents a la seva evolució. En qualsevol cas, les dades registrades pel conjunt de Catalunya s'estan assimilant a la tendència prevista pel PEMV.

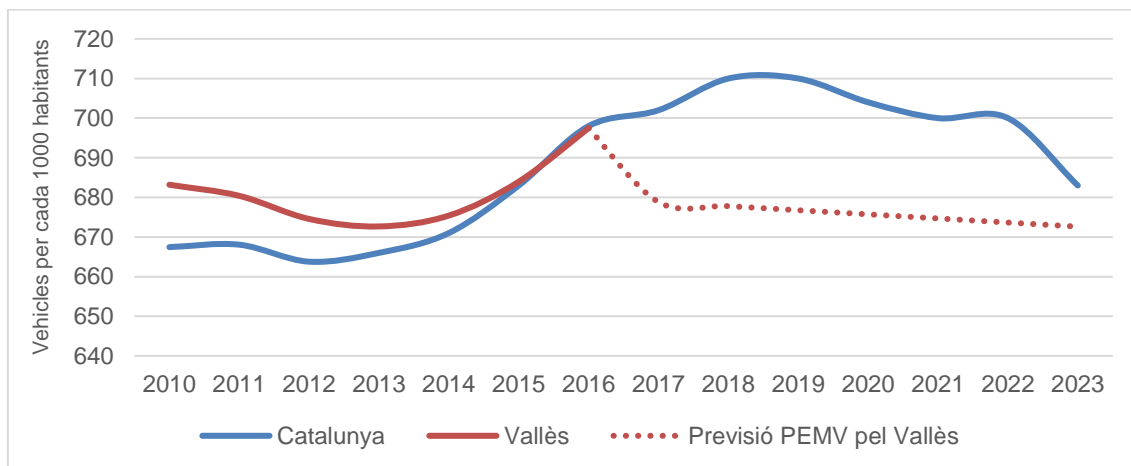


Figura 4. Evolució de l'índex de motorització a Catalunya.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

3.2 Mobilitat en transport públic

En aquest capítol s'analitza la mobilitat en transport públic en el període d'estudi, 2016 – 2023, per a diferents sistemes de transport públic interurbà.

En primer lloc s'analitza l'evolució de la mobilitat en transport públic al conjunt de l'àmbit metropolità de Barcelona als efectes de tenir un context de referència, a continuació l'evolució de la totalitat del transport públic interurbà al Vallès i finalment de forma més específica pels serveis de transport públic per carretera i ferroviaris, desagregant per serveis de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya i per serveis de Rodalies.

3.2.1 Mobilitat en transport públic a l'àmbit metropolità

En primer lloc i per tal de tenir coneixement sobre la tendència global de mobilitat en transport públic de l'àmbit metropolità de Barcelona, s'analitza l'evolució de la demanda del transport públic col·lectiu en l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.

Entre els anys 2006 i 2014 la demanda d'usuaris de transport públic col·lectiu es manté força constant, amb petites variacions a la baixa malgrat la crisi econòmica. A partir de l'any 2015, comença un període de fort creixement, amb un increments entre els 20 milions i els 40 milions de viatges anuals. Aquest increment de la mobilitat s'estén fins l'any 2019, amb un màxim històric de 1.057 milions de viatgers en transport públic en el SIMMB.

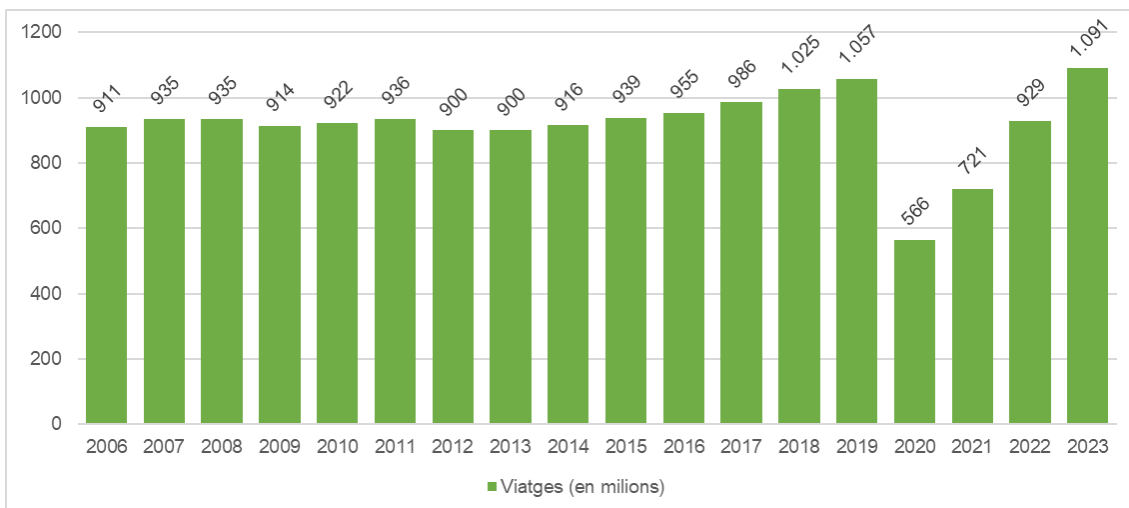


Figura 5. Dades de la demanda del transport públic col·lectiu a l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona

Font: elaboració pròpia amb dades de TransMet Xifres

A continuació, el 2020, es produeix una caiguda en picat de la demanda, amb una pèrdua global de gairebé el 50% de viatges, amb motiu de la crisi sanitària del Covid-19. La demanda no aconsegueix recuperar-se parcialment fins al maig de 2022, on es registra de forma estable una demanda del 90% a l'existent abans de la pandèmia, i plenament fins a octubre de 2022, on les dades mensuals de forma agregada es situen en valors pròxims respecte dades de demanda pre-pandèmiques.

En qualsevol cas, l'impacte de la Covid-19 al transport públic encara estava notablement present al conjunt de dades agregades de l'any 2022, sobretot per l'impacte dels primers mesos de l'any, on la demanda encara era notablement inferior a l'existent al 2019.

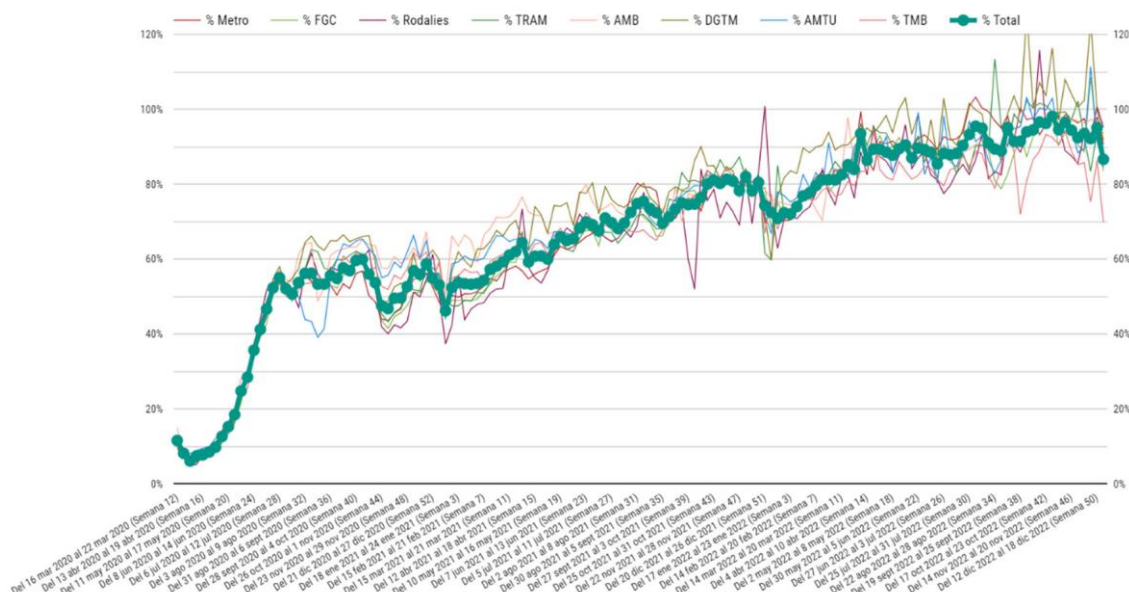


Figura 6. Impacte i recuperació de la demanda de transport públic entre el 2020 i el 2022 a l'àmbit SIMMB.

Evolució setmanal del percentatge de demanda al TP respecte a l'habitual agregat per operador

Font: ATM

L'any 2023, ja sense efectes sobre la demanda de transport públic de la pandèmia visibles en tot l'any, la recuperació es completa i es reprèn el ritme de creixement truncat el 2019, marcant un nou màxim històric de 1.091 milions de viatges.

El creixement interanual mitjà de la mobilitat en transport públic en el SIMMB per al període 2016-2019 va ser del 11% acumulat. Després de la forta davallada per la pandèmia, el 2023 la demanda creix un 17% nivell anual agregat respecte el 2022 i es troba totalment recuperada. Aquest creixement significa que el 2023 s'arribi a un màxim històric en l'ús del transport públic, superior en un 3,2% a la demanda registrada el 2019, i superior en un 14,2% a la de 2016.

3.2.2 Mobilitat en transport públic al Vallès

Al Vallès, l'evolució de la mobilitat segueix un patró molt similar al del conjunt del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB), registrant una recuperació plena el 2023 respecte a les dades màximes de 2019, que també es superen.

El creixement global de la demanda en transport públic al Vallès en el període 2016-2023, ha estat del 15,2%, passant del 137 milions de passatgers anuals als gairebé 158 milions, superant també en un 2,6% la màxima del 2019. El 2023, el creixement respecte el 2022 ha estat del 17%, mostrant una recuperació plena dels efectes de la Covid-19.

Taula 2. Evolució de la demanda de transport públic al Vallès en els anys 2016, 2019, 2022 i 2023.
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'ATM

	Bus	FGC	Rodalies	Total
2016	14.803.612	54.066.633	68.024.860	136.897.121
2019	17.667.315	60.464.019	75.583.309	153.716.662
2022	17.577.643	52.369.769	64.820.000	134.769.434
2023	19.677.276	59.492.443	78.477.640	157.649.382
2016 - 2019	19,3%	11,8%	11,1%	12,3%
2019 - 2022	-0,5%	-13,4%	-14,2%	-12,3%
2022 - 2023	11,9%	13,6%	21,1%	17,0%
2019 - 2023	11,4%	-1,6%	3,8%	2,6%
2016 - 2023	32,9%	10,0%	15,4%	15,2%

Per la demanda corresponent al transport públic per carretera, s'ha considerat el número total de validacions segons els diferents anys d'estudi del conjunt de les línies d'autobús interurbà amb origen i o destinació al Vallès; per la d'FGC s'han considerat les validacions totals corresponents al conjunt de la línia del Vallès; per la de Rodalies s'han considerat les validacions totals corresponents al conjunt de les línies R2 N, R3, R4, R7 i R8.

A continuació s'analitza la demanda amb major detall desagregada per modes de transport, on tot i haver registrat creixement en tots ells, aquest ha sigut desigual.

3.2.3 Transport públic per carretera al Vallès

S'analitza l'evolució de la demanda de transport públic per carretera al Vallès entre els anys 2016 i 2023, en base a les dades de validacions de l'ATM referent als serveis gestionats per la Direcció General de Transport i Mobilitat a l'àmbit del Vallès. En concret s'analitzen les dades de transport públic per carretera dels anys 2016, 2019, 2022 i 2023, desagregant-les en quatre tipologies de línies, seguint la metodologia i anàlisis utilitzats durant la diagnosi del PEMV (Taula 3):

- Connexió amb Barcelona: línies amb origen/destí Vallès i Barcelona.
- Connexió amb la resta: línies amb origen/destí Vallès i la resta de Catalunya.
- Connexió entre sub-àmbits: línies que tenen origen/destí àmbits del Vallès.
- Connexió interior sub-àmbit: línies que tenen origen/destí un únic àmbit del Vallès.

La demanda global del transport públic per carretera al Vallès ha crescut un 33% entre l'any 2016 i l'any 2023, el que representa un creixement superior al doble del creixement global de la mobilitat en transport públic a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona.

Taula 3. Evolució de la demanda del transport públic per carretera del Vallès segons tipologia de línia
Font: Elaboració pròpia amb dades de l'ATM

Tipologia de línia	Demanda 2016	Demanda 2019	Demanda 2022	Demanda 2023	2016 2019	2019 2023	2022 2023	2016 2023
Connexió amb BCN	7.710.092	9.008.458	9.563.604	10.849.699	16,8%	20,4%	13,4%	40,7%
Connexió amb la resta	1.372.210	1.149.016	1.473.966	1.634.992	-16,3%	42,3%	10,9%	19,2%
Connexió entre sub-àmbits	3.377.350	4.010.094	3.515.307	3.777.716	18,7%	-5,8%	7,5%	11,9%
Interior sub-àmbit	2.343.960	3.499.747	3.024.766	3.414.869	49,3%	-2,4%	12,9%	45,7%
Total general	14.803.612	17.667.315	17.577.643	19.677.276	19,3%	11,4%	11,9%	32,9%

En l'últim any (període 2022 – 2023), la creixuda de la demanda ha estat del 12%. Aquest creixement ha estat inferior al registrada pel conjunt del transport públic a l'àmbit del SIMMB. Això és degut a que en el període 19-22, fortament influenciada per la crisi del covid-19, la recuperació de la demanda va ser més ràpida que en els modes ferroviaris.

D'altra banda, s'han analitzat individualment les dades de demanda (Taula 4) per les línies d'autobús d'express.cat¹ i les que circulen pel carril Bus VAO de la carretera C-58. S'analitzen de

¹ Les línies que s'han tingut en compte són: e1 Castellar del Vallès - Sabadell – Barcelona; e2 Terrassa - Barcelona (Sagrera); e3 UAB-Cerdanyola del Vallès-Barcelona (Sagrera); e4 Barcelona – Ripollet; e7 La Vall del Tenes – Barcelona; e9 Caldes de Montbui - Barcelona per autopista i e10 Sentmenat - Polinyà - Sta. Perpètua – Barcelona.

manera independent per les seves condicions de línies de bus d'altres prestacions, on potencialment més pot créixer la demanda en bus interurbà.

Taula 4. Evolució de la demanda d'express.cat i Bus VAO C-58 del Vallès

Font: Elaboració pròpia amb dades de l'ATM

Tipologia de línia	Demanda 2016	Demanda 2019	Demanda 2022	Demanda 2023	2016 2019	2019 2023	2022 2023	2016 2023
Expres.cat	3.859.395	4.142.067	4.856.502	5.645.862	7,3%	36,3%	16,3%	46,3%
Bus VAO C-58	5.094.731	5.664.329	6.422.701	7.524.964	11,2%	32,8%	17,2%	47,7%

La demanda d'express.cat va créixer un 46% entre l'any 2016 i 2023, i la demanda al Carril Bus VAO per la C-58 va augmentar un 48% entre els mateixos anys. Ambdues tipologies creixen per sobre de la mitjana, tant del bus interurbà com del transport públic en general.

En el període 2022 – 2023, els creixements són més continguts, amb un 16% per les línies expres.cat i un 17% per les que circulen pel Bus VAO de la C-58.

Finalment, s'analitza la demanda generada per les línies de bus del Vallès, segregades pels 28 corredors als que donen servei. La següent taula mostra aquesta informació, per als anys 2016, 2019, 2022 i 2023.

Taula 5. Anàlisi de la demanda del transport públic per carretera, segregada per corredors.

Dades en milers

Font: Elaboració pròpia amb dades de l'ATM

Corredor	Demanda 2016	Demanda 2019	Demanda 2022	Demanda 2023
Corredor Barcelona-Barberà-Badia-Sabadell-Castellar	1.918	2.358	2.464	2.737
Corredor de Caldes	1.417	1.645	1.661	1.805
Entorn Granollers	895*	1.740	1.550	1.774
Corredor Barcelona-Cerdanyola-UAB	853	1.103	1.509	1.734
Corredor Barcelona-Ripollet/Montcada	1.011	1.194	1.286	1.620
Entorn Metropolità Sabadell	1.410	1.594	1.428	1.542
Corredor Rubí-Sant Cugat-Cerdanyola-Ripollet-Montcada	976	1.200	1.208	1.339
Corredor del Tenes	801	941	900	1.025
Corredor Barcelona-Mollet	653	845	893	947
Corredor Sentmenat	470	570	581	663
Corredor Mataró-Granollers-Sabadell	303	398	434	446
Hub UAB (sense BCN)	268	345	375	434
Corredor Sabadell-Mollet-Badalona	288	327	291	312
Corredor Barcelona-Granollers	205	309	298	289
Corredor Caldes-Granollers	237	258	253	286

Corredor Terrassa-Sabadell	248	274	271	283
Entorn Terrassa	149	194	192	227
Servei Llançadora Can Sant Joan	401	428	184	225
Corredor Terrassa-Barcelona	85	136	162	218
Corredor Granollers-Mollet	178	218	193	210
Corredor Caldes-Sentmenat-Sabadell	137	151	156	173
Entorn Mollet-Santa Perpètua	150	176	137	140
Entorn Sant Celoni-Cardedeu-Llinars	57	128	122	139
Corredor Caldes-Palau-Polinyà-Sabadell	92	119	119	134
Entorn Castellbisbal	47	85	90	115
Corredor Mataró-Granollers	8	8	10	10
Corredor Caldes-Castellar	6	7	7	6
Altres	475	917	804	845

* Demanda corresponent a 2015, per errors en els registres de diverses línies el 2016. Manquen també dades corresponents a una de les línies incorporades a la demanda de 2019 en endavant.

3.2.4 Ferrocarrils de la Generalitat

En el període 2016 – 2023, la demanda de transport públic a les línies d'FGC del Vallès registra un creixement del 10%. Respecte el 2022, la demanda del 2023 s'ha vist incrementada en prop d'un 14%, tot i que se situa lleugerament per sota de la màxima del 2019.

Evolució de la demanda d'FGC (2016 i 2019-2023)

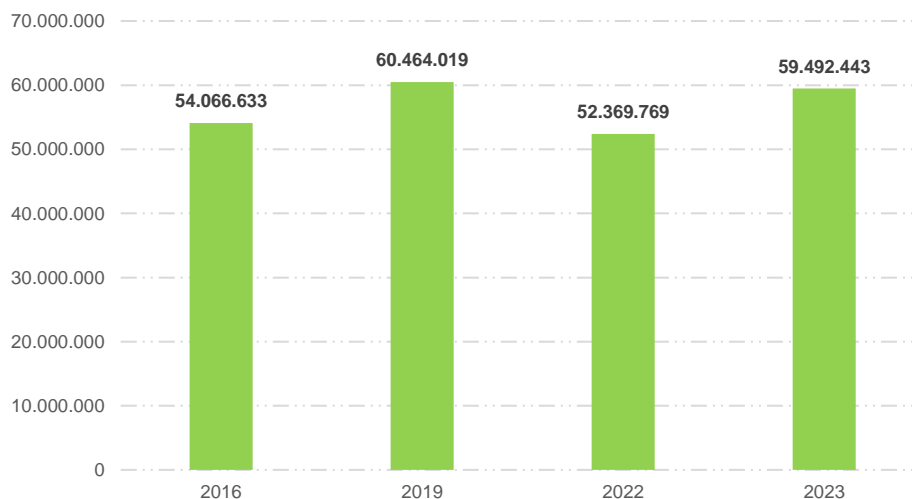


Figura 7. Demanda mensual de FGC a les estacions del Vallès entre l'any 2016 i 2023.
Font: Elaboració pròpia amb dades d'ATM.

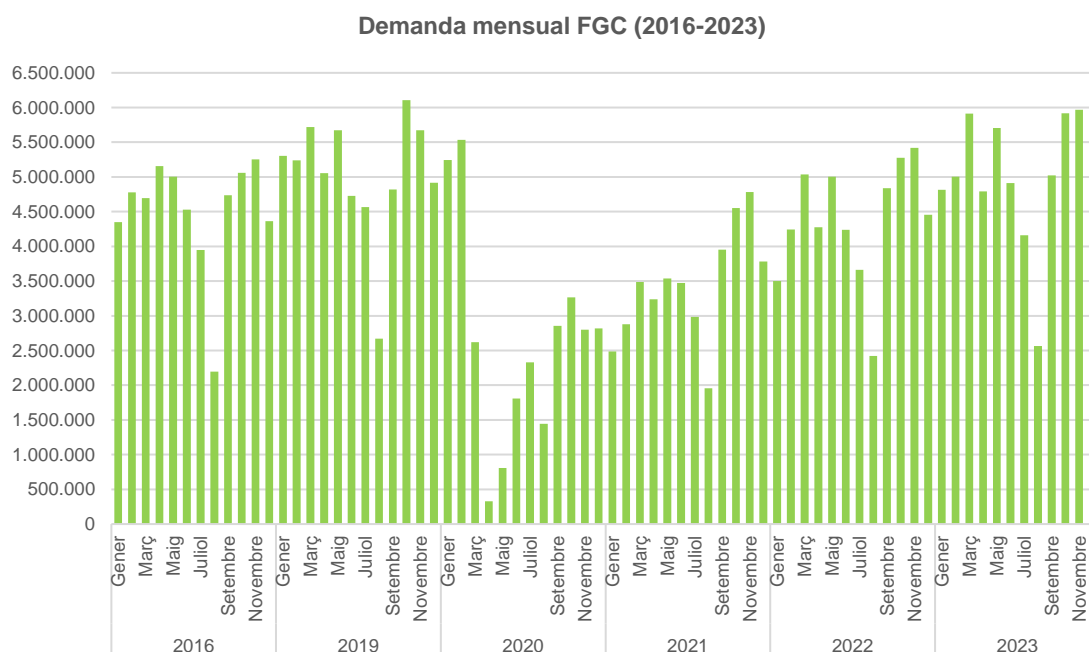


Figura 8. Demanda mensual de FGC a les estacions del Vallès entre l'any 2016 i 2023.
Font: Elaboració pròpia amb dades d'ATM.

Després de la forta caiguda registrada per la covid-19 el 2020, la demanda ha tingut una recuperació progressiva fins a 2023, on ja mostra un recuperació completa en tots els mesos respecte els registres de 2019. Malgrat tot, encara no els supera en contraposició amb la demanda del conjunt del transport públic al Vallès, on el 2023 sí que ha superat el 2019.

3.2.5 Rodalies

Per analitzar l'evolució de la demanda de Rodalies al Vallès, s'han filtrat el nombre de viatges anuals de les línies que donen servei al Vallès (R2 N, R3, R4, R7 i R8).

Taula 6. Dades de viatgers anuals en milions de les línies de Rodalies del Vallès en el període 2016-2023
Font: elaboració pròpia amb dades del Transmet Xifres i Rodalies Renfe

	Línia	2016	2019	2022	2023	16-23	22-23
Viatges (milions)	R2 N	25,4	27,4	23,2	31,3	23,45%	34,85%
	R3	6,4	7,5	6,5	7,8	21,47%	20,22%
	R4	33,4	37,9	32,7	36,6	9,66%	12,01%
	R7	1,6	1,5	1,1	1,1	-30,53%	-1,01%
	R8	1,3	1,3	1,3	1,6	29,85%	25,82%
	Total		68,0	75,6	64,8	78,5	15,37%

L'augment de demanda de les línies de Rodalies que donen servei al Vallès en el període 2016-2023 ha estat del 15,4% en el global. La línia que ha registrat un creixement absolut de demanda més elevat ha estat l'R2 N, amb prop de 6 milions de viatgers anuals addicionals. La demanda del 2023 ja ha superat en prop d'un 4% la màxima històrica del 2019.

Pel que fa a l'últim any, el creixement global del 2023 respecte el 2022 ha estat superior al 21%, el que denota una recuperació completa de l'impacte de la covid-19 en aquest mode de transport ja que la demanda registrada aquest 2023 ja supera la màxima històrica de 2019 en prop d'un 4%. Aquests resultats poden també haver-se vist influenciats i beneficiats per la política de gratuïtat dels títols propis de Rodalies actius des de finals de 2022 i vigents al llarg de 2023.

Pel que fa a la demanda generada per les estacions del Vallès, es disposa dels puges i baixes per a cadascuna d'elles. La següent taula mostra les xifres registrades el 2016 i el 2023 on s'observa un increment del 28% en la demanda total generada per les estacions del Vallès. Aquests valors analitzats de forma agregada, compten dues vegades els desplaçaments interns al Vallès amb Rodalies, pel que no es poden fer servir als efectes comparatius amb el conjunt de la demanda en transport públic. Tanmateix, sí que denoten que el creixement de la demanda de Rodalies al Vallès és superior al del conjunt de la xarxa del SIMMB.

Taula 7. Dades de demanda, en milers, de les estacions de Rodalies del Vallès en els anys 2016 i 2023
Font: elaboració pròpia amb dades de Rodalies Renfe

	2016			2023		
	Puges	Baixes	Total	Puges	Baixes	Total
Barberà del Vallès	846	806	1.652	941	949	1.891
Cardedeu	772	863	1.635	960	1.119	2.079
Castellbisbal	424	405	829	517	1.914	2.431
Cerdanyola del Vallès	1.973	1.771	3.743	1.830	1.836	3.666
Cerdanyola-Universitat	868	1.027	1.895	657	686	1.343
Figaro	36	65	101	28	142	170
Granollers-Canovelles	386	433	818	475	521	996
Granollers Centre	1.505	1.387	2.892	2.216	2.054	4.270
Gualba	38	43	81	57	15	72
La Garriga	336	327	663	347	230	577
La Llagosta	533	503	1.036	650	819	1.470
Les Franqueses del Vallès	106	110	216	94	116	210
Les Franqueses Granollers Nord	640	670	1.310	890	1.149	2.039
Llinars del Vallès	449	473	922	690	571	1.261
Mollet-San Fost	1.063	1.138	2.201	1.822	1.970	3.792
Mollet-Santa Rosa	476	473	949	498	567	1.065
Montcada i Reixac - Manresa	811	870	1.681	869	927	1.796
Montcada i Reixac - Santa Maria	380	356	736	346	289	635
Montcada Bifurcació	468	430	898	552	703	1.254

	2016			2023		
	Puges	Baixes	Total	Puges	Baixes	Total
Montcada i Reixac	0	0	0	1.003	803	1.805
Montcada-Ripollet	193	123	316	203	160	362
Montmeló	798	767	1.564	1.321	1.217	2.538
Palautordera	232	208	439	241	280	521
Parets del Vallès	386	363	749	351	616	967
Rubí	64	61	125	72	81	153
Sabadell Centre	1.605	1.715	3.320	1.596	1.574	3.170
Sabadell Nord	1.294	1.295	2.589	1.589	1.598	3.186
Sabadell Sud	715	708	1.423	751	843	1.594
Sant Celoni	487	583	1.070	801	800	1.601
Sant Cugat del Vallès	97	96	193	103	111	214
Sant Miquel de Gónteres-Viladecavalls	35	19	54	30	24	53
Santa Perpetua Mogoda la Florida	147	130	277	160	152	312
Terrassa	2.035	1.888	3.922	2.355	1.770	4.125
Terrassa Est	784	705	1.488	962	759	1.721
Vacarisses	22	22	44	26	29	55
Vacarisses-Torreblanca	45	37	81	52	43	96
Viladecavalls	44	34	78	41	33	74
	21.091	20.899	41.990	26.095	27.469	53.564

3.2.6 Tarifes i títols del transport públic

Mereix un particular capítol l'evolució de les tarifes i els títols de transport públic a Catalunya, atès el seu potencial impacte sobre l'ús del transport públic. El Vallès es situa dins de l'àmbit del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità de l'àrea de Barcelona (ATM). Tanmateix, a part dels títols integrats de transport públic que ofereix l'ATM, hi conviuen dins del sistema, els abonaments propis dels operadors, com Renfe o FGC, o títols socials a l'Àrea Metropolitana de Barcelona en el seu àmbit coincident al Vallès.

L'any 2016, l'ATM ofería diversos tipus de bitllets i abonaments de transport públic, entre els quals el més popular era la T-10, que permetia realitzar 10 viatges dins de les zones tarifàries seleccionades, amb un preu per a una zona de 9,95 €. L'abonament T-Mes (amb viatges il·limitats durant un mes) tenia un preu per una zona de 52,75€. Ambdós títols venien d'una tarifa congelada l'any anterior i rebaixada respecte el precedent, en un context de crisi financera on no es volia incrementar la despesa de les famílies. El 2017, les tarifes van tornar a quedar congelades, i es van pujar modestament el 2018 fins als 10,20 € i els 54 € respectivament, amb la intenció de reprendre l'evolució dels preus i no incrementar el dèficit del sistema, tarifa que es va mantenir fins el 2019.

L'any 2018, es va introduir la T-16, un abonament gratuït per a nens i nenes fins als 16 anys, amb l'objectiu de promoure l'ús del transport públic entre els més joves.

El gener del 2020, l'ATM va introduir dos nous abonaments principals: la T-Casual (equivalent a la T-10, però no transferible) i la T-Usual (equivalent a la T-Mes). La T-Casual, va tenir un preu inicial de 11,35 € per a una zona, el que significava un increment significatiu. Per altra banda, la T-Usual, va començar amb un preu de 40 € per a una zona, és a dir, una forta rebaixa respecte l'anterior amb la clara finalitat de fomentar l'ús recurrent del transport públic just amb la implantació de la Zona de Baixes Emissions a Barcelona.

Arran del fort impacte de la pandèmia de Covid-19 sobre l'ús del transport públic, i per fomentar el retorn de les persones usuàries cap al sistema (cal recordar que la recuperació del transport públic va ser molt més lenta que la del transport privat), l'ATM va fixar des de l'1 de setembre de 2022 una reducció de les tarifes del 30% per la T-Casual i del 50% per la T-Usual. Coincident en el temps, Renfe va crear un nou títol multiviatge gratuït per a viatgers freqüents per tots els serveis de Rodalies de Catalunya. Durant el 2023 es van mantenir els descomptes de la T-Usual i dels abonaments Renfe, i es va retornar a la tarifa original de la T-Casual.

Aquest règim de tarifes reduïdes al llarg del 2023 ha contribuït a la forta recuperació del transport públic registrada respecte el 2022. Tanmateix, per tal de conèixer l'impacte exacte d'aquesta política sobre la demanda cal impulsar estudis específics.

3.3 Mobilitat en vehicle privat

El present capítol analitza l'evolució del trànsit i la mobilitat en vehicle privat des de l'any 2016 (any de referència del PEMV) amb un triple objectiu:

- (1) Analitzar l'evolució del trànsit global en l'àmbit del Vallès, en forma de vehicles-km per tal de calcular els indicadors de seguiment ambientals com les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants.
- (2) Analitzar l'evolució del trànsit dels diferents corredors del Vallès per tenir coneixement territorialitzat de l'evolució de la mobilitat per àmbits.
- (3) Analitzar l'evolució de la matriu de desplaçaments en vehicle privat i contrastar-la amb el creixement dels desplaçaments en transport públic per poder calcular l'evolució de la quota de repartiment modal.

A nivell de context, cal remarcar dos esdeveniments que han marcat fortament els registres de trànsit al Vallès: la caiguda de la mobilitat degut a la crisi sanitària de la Covid-19 i la finalització dels peatges de les autopistes AP-2, AP-7, C-32 Nord i C-33 al setembre de 2021 que provoca una forta redistribució del trànsit a la xarxa de carreteres. Així doncs, l'estudi de l'evolució de la mobilitat al Vallès en el marc del PEMV s'estructura en els següents escenaris:

- Any 2016: escenari de referència PEMV
- Any 2019: últim any sense afectacions per la Covid-19
- Any 2022: escenari post-Covid i sense peatges, corresponent al primer informe de seguiment del PEMV
- Any 2023: escenari actual

A nivell territorial, en primer lloc s’analitza l’evolució del trànsit al conjunt de la xarxa viària de Catalunya als efectes de tenir un context de referència, a continuació l’evolució global del trànsit a la xarxa viària del Vallès, i finalment s’analitzen de forma més específica els accessos a Barcelona des del Vallès i diferents àmbits territorialitzats del Vallès.

3.3.1 Trànsit a Catalunya

Per analitzar l’evolució del trànsit a Catalunya es disposa de les dades totals de vehicles-km anuals recorreguts al conjunt de la xarxa viària de Catalunya, independentment de la titularitat de les carreteres, que consolida i publica el Ministeri de Transport i Mobilitat Sostenible. Es disposa de dades fins l’any 2022.

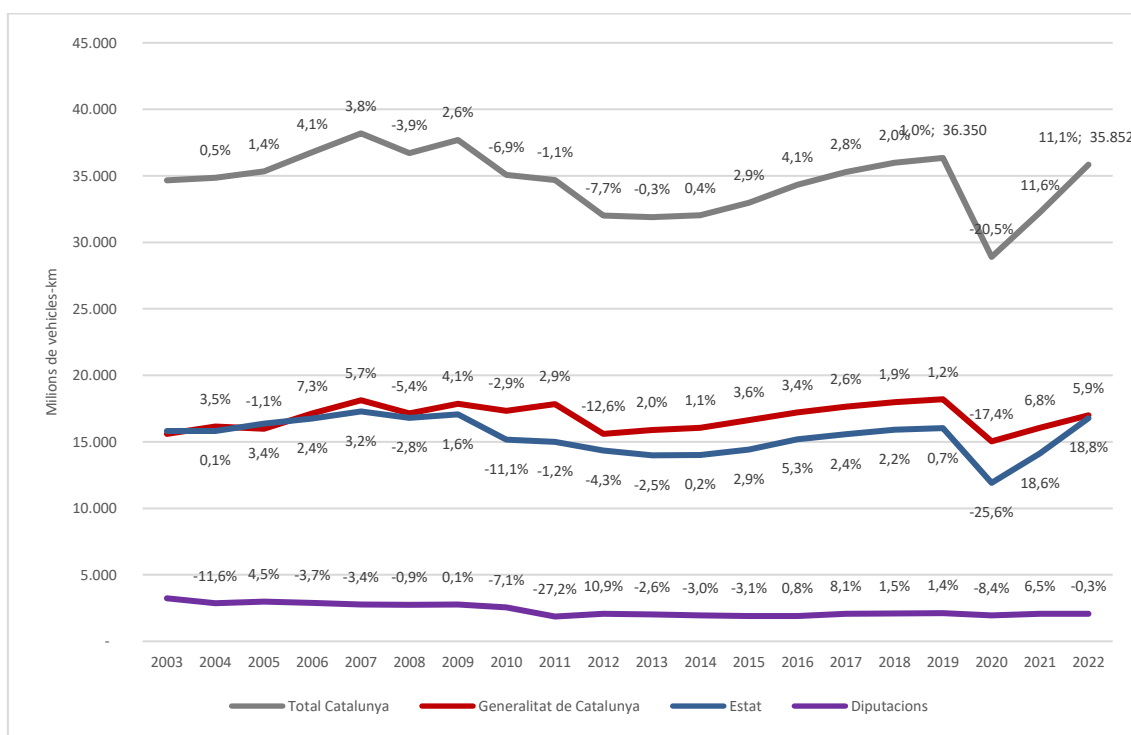


Figura 9. Evolució del trànsit a la xarxa viària de Catalunya, segons titularitat de les carreteres
Font: MITMS

L’any 2003, per la xarxa viària catalana van circular al voltant de 35.000 milions de vehicles·km. Els anys posteriors, es produeix un procés de creixement de la mobilitat amb un màxim en l’any 2007, amb 38.000 vehicles·km·km. Aquest creixement es veu frenat a partir de 2008 i començar a decaure fortament el 2010, i arriba al seu mínim l’any 2012 amb 32.000 vehicles·km. Posteriorment, s’observa un període d’estancament, on es manté la demanda de mobilitat, fins l’any 2015. A partir d’aquell any, els vehicles quilòmetre comencen a créixer amb taxes de creixement anuals superiors al 2% fins l’any 2019 on ja es detecta un creixement menys accelerat.

Aquest augment de trànsit des del 2015 es va veure interromput al 2020, amb l'inici de la pandèmia de Covid-19, on degut a les restriccions a la mobilitat, el trànsit va patir una forta caiguda d'un 20,5%, tot i que amb un impacte força inferior al sofert al transport públic.

El trànsit es van anar recuperant al 2021 i el 2022 ja s'obtenen valors similars als previs a la pandèmia. Tot i això el creixement del trànsit és desigual entre titularitats de la xarxa ja que només les carreteres de la xarxa de l'Estat arriben a superar els valors de veh·km registrats al 2019, degut a l'increment de trànsit registrat a l'AP-7, de titularitat estatal, amb la finalització dels peatges.

En el període 2016-2019, el trànsit total a Catalunya va créixer un 5,9%, que representa una taxa interanual mitjana del 1,9%. Pel període 2020-2022 la taxa de creixement ha estat superior a l'11,1% anual, registrant una pràctica recuperació total del trànsit respecte les dades de 2019.

3.3.2 Trànsit al Vallès

Per al càlcul de l'evolució del trànsit al Vallès s'utilitza un recull de dades d'aforaments de trànsit repartits per les principals carreteres de l'àmbit. Aquest recull inclou un total de 47 punts d'aforament les dades dels quals s'han analitzat de forma individualitzada per tal de contrastar-ne la seva validesa i poder resultar representatives del conjunt de l'any.

Aquestes dades han servit per actualitzar els mapes continus de trànsit per 2022 i 2023 i així obtenir una evolució dels veh·km del Vallès en aquest període. Els 47 punts d'aforament s'associen als trams corresponents del mapa de trànsit i permeten caracteritzar el 77% del total de veh·km que es realitzen al Vallès, pel que es considera que els valors obtinguts resulten suficientment representatius de l'evolució del trànsit al Vallès.

Posteriorment es filtren els trams del mapa de trànsit actualitzats amb les dades d'aforaments i es calcula la taxa de variació de veh·km 2022-2023 per aplicar al total de veh·km de 2022. A continuació, a la Taula 8 es mostra el resultat de l'anàlisi dels vehicles quilòmetre dins l'àmbit del Vallès.

Taula 8. Evolució dels veh·km del Vallès 2016, 2019, 2022, 2023. Font: elaboració pròpia

ESCENARI	Lleugers (veh·km anuals)	Pesants (veh·km anuals)	Totals (veh·km anuals)	%var respecte 2016	%var respecte 2019	%var respecte 2022	%var respecte 2023
2016	7.046.744.583	581.579.975	7.628.324.558	-	-3,4%	-5,1%	-6,0%
2019	7.298.174.615	602.330.929	7.900.505.544	3,6%	-	-1,7%	-2,6%
2022	7.424.483.464	612.755.416	8.037.238.880	5,4%	1,7%	-	-0,9%
2023	7.493.972.326	618.138.398	8.112.110.724	6,3%	2,7%	0,9%	-

El trànsit a la xarxa viària del Vallès, va registrar un creixement des del 2016 fins al 2019 del 3,6%, lleugerament inferior al registrat al conjunt de la xarxa viària de Catalunya. Malgrat això, el trànsit registrat el 2022 resulta un 1,7% superior al de 2019 i un 5,4% superior al de 2016, el que fa que en termes generals, l'evolució del trànsit al Vallès pel 2022 s'assimili a la del conjunt de Catalunya respecte a la del 2016.

El 2023, el volum total de vehicles-km que han circulat per la xarxa de carreteres del Vallès va incrementar un 0,93% respecte el registrat el 2022, que correspon a un increment del 0,94% pels vehicles lleugers i 0,88% pels vehicles pesants.

3.3.3 Accessos a Barcelona des del Vallès

En el present apartat s'analitzen les variacions del trànsit en el conjunt d'entrades al continu urbà de Barcelona des del Vallès. Les carreteres que configuren aquests accessos des del Vallès són: la B-23, la C-16 (túnels de Vallvidrera), la C-58, la C-17 i la C-33.

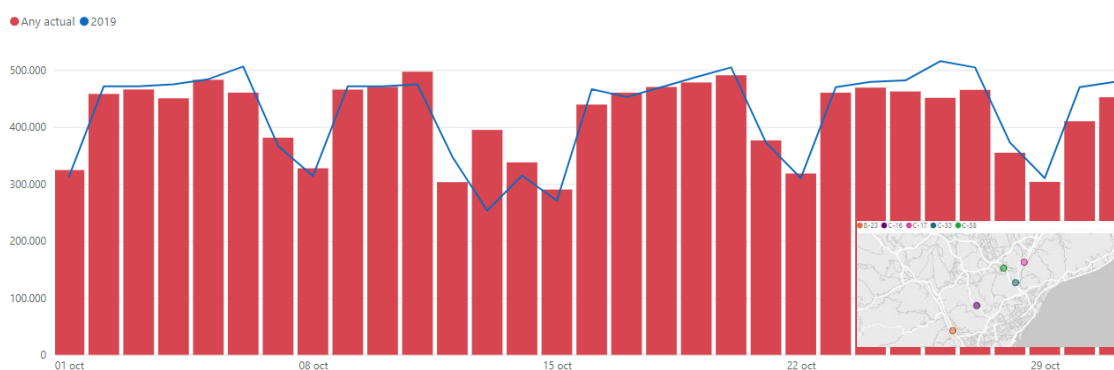


Figura 10. Intensitat diària als accessos al continu urbà de Barcelona des del Vallès del mes d'octubre de 2019 i 2023.

Font: Elaboració pròpia amb dades del Servei Català de Trànsit

Per poder fer aquest anàlisi, s'ha comparat el trànsit registrat en aquests 5 accessos el mes d'octubre de 2019 i de 2023, en ser aquest mes molt representatiu del funcionament general de la mobilitat metropolitana (veure Figura 10). En aquests accessos, el trànsit registrat de forma agregada pràcticament no mostra variacions entre el 19 i el 23 més enllà de les esperables per motius de la ubicació de dies festius (12 d'octubre) al calendari setmanal.

Tanmateix, la retirada dels peatges el setembre de 2021 a la C-32 nord, a la C-33 i a l'AP-7 ha tingut un fort impacte en el repartiment del trànsit entre aquests accessos. Així mateix, la irrupció del teletreball durant la pandèmia i la seva posterior consolidació, així com la implantació de la zona de baixes emissions de Barcelona també durant el 2020 també poden haver tingut algun efecte.

A la següent figura es representen les variacions d'intensitat mitjana en dies feiners representatius per les principals vies d'accés a Barcelona des del Vallès entre els anys 2019 i 2023.

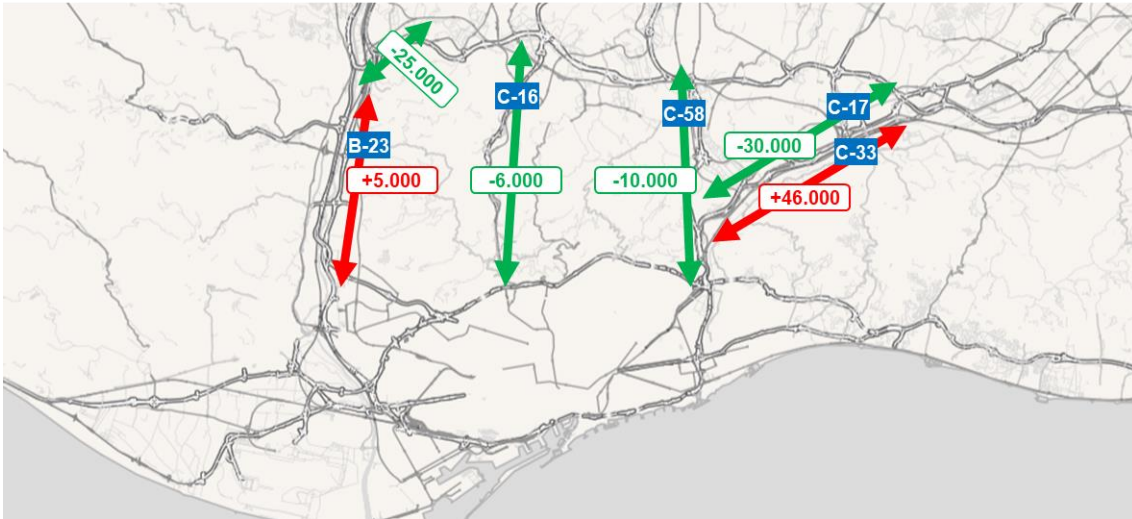


Figura 11. Variació de la intensitat mitjana diària en dies feiners representatius per les principals vies d'accés a Barcelona des del Vallès entre el 2019 i el 2023.
Font: Elaboració pròpia amb dades del SCT

Es pot observar com el conjunt d'aquestes vies ha registrat caigudes de trànsit més o menys notables a excepció de la C-33 que és l'única via on s'ha vist augmentat el trànsit de forma molt important.

En aquest sentit, l'eliminació del peatge de l'autopista C-33 ha tingut un efecte de drenatge en el conjunt dels accessos al Vallès i de forma particular amb la C-17. La intensitat de trànsit en aquesta via s'ha vist incrementada en un 67% respecte el 2019, el que representa més de 45.000 vehicles diaris addicionals, 30.000 dels quals provinents de la C-17, que ha reduït la seva intensitat de trànsit en aproximadament el 50% respecte els valors de 2019. Això suposa que pel corredor C-33/C-17, la primera de les vies ha passat de canalitzar el 54% dels vehicles al 79%.

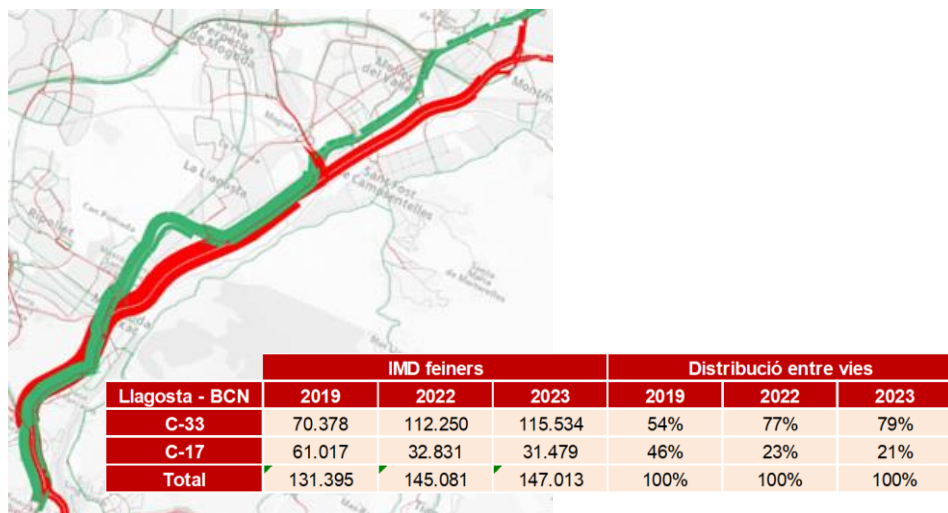


Figura 12. Variació de trànsit al corredor C-33/C-17 entre els anys 2019 i 2023
Font: Elaboració pròpia

Tot i això, la C-33 no ha absorbit només trànsit de la C-17, sinó que també ho ha fet d'altres vies metropolitanes, comportant un increment del trànsit global del corredor que ha passat d'una

intensitat en dia feiner de 131.000 veh/dia al 2019, a 147.000 veh/dia per a 2023, un increment de 16.000 veh/dia (+12%).

Aquest creixement addicional prové de part del trànsit desviat de la C-58 que accedia al continu urbà de Barcelona per l'AP-7 i el nus del Baricentro, del corredor de la C-32 al Maresme per a trànsit de més llarg recorregut provinent de les comarques gironines, del corredor de l'A-2/B-23 al Llobregat per a trànsit de connexió entre el Delta del i el Vallès Oriental que creua la Ronda de Dalt en comptes del corredor de la B-30 en ser un recorregut més curt, i finalment d'altres carreteres locals de les quals no es disposa de dades actualitzades.

Pel que fa a la C-16 (túnels de Vallvidrera), que registrava un trànsit en dia feiner que s'apropava als 40.000 vehicles/dia feiner, ha sofert una notable reducció al voltant del 15%, en part per la caiguda del peatge de la C-33, però sobretot atribuïble probablement a la implantació del teletreball.

3.3.4 Trànsit al Vallès per àmbits

En aquest capítol s'analitza l'evolució del trànsit de les principals carreteres del Vallès Oriental i Occidental entre els anys 2019 i 2023 de forma detallada en diferents entorns:

- Entorn Terrassa – Sabadell
- Entorn Rubí – Sant Cugat – Cerdanyola
- Entorn Riera de Caldes – Mollet del Vallès – Santa Perpètua de Mogoda
- Entorn Granollers – Vall de Tenes
- Entorn Cardedeu – Llinars del Vallès – Sant Celoni

Cal tenir en compte que aquestes dades poden no haver estat depurades i no totes s'han fet servir per a l'evolució global del trànsit al Vallès als efectes del càlcul de l'indicador de veh-km, pel que cal considerar-les indicatives.

És d'especial menció en aquest capítol l'important increment de trànsit que ha sofert l'AP-7 arran de la finalització del seu peatge el setembre de 2021, que ha provocat increments de trànsit en funció del tram propers al 30%, amb un important pes dels vehicles pesants en aquest increment.

En aquest sentit, es constata que el transvasament de trànsit cap a l'AP-7, així com la redistribució del trànsit a la resta de la xarxa viària provocat per la finalització dels peatges al setembre de 2021, ja es troba totalment consolidat al 2022 atès que no s'aprecien variacions significatives al llarg del 2023.

Aquesta i d'altres dades es poden trobar en les imatges i taules següents. Cal tenir en compte que pel conjunt d'aforaments s'exposen les dades d'intensitat mitjana en dia feiner excepte per l'AP-7 on s'inclouen també els festius, per manca de segregació de dades per l'any 2019, als efectes de facilitar la comparació interanual de les dades de l'autopista.

Trànsit global al Vallès

A nivell global, les principals carreteres del Vallès mostren una gran variació de trànsit del 2019 al 2022, degut a la redistribució provocada per l'eliminació dels peatges de l'AP-7, la C-33 i la C-32 nord a partir del setembre de 2021.

En aquest sentit, es veu un important transvasament de trànsit cap al corredor de l'autopista AP-7 tant al Vallès Occidental com al Vallès Oriental. Al Vallès Occidental, l'increment l'ha propiciat la nova obertura de la connexió de l'A-2 amb l'AP-7 per sobre de Llobregat i la captació de trànsit de viari més local, com per exemple la C-1413a. Al Vallès Oriental, l'increment prové d'un fort buidatge de la C-35 i també d'una captació de trànsit del corredor del Maresme ja que, tot i l'eliminació d'ambdós peatges, el de la C-32 nord tenia un import de menor magnitud.

Com ja s'ha comentat, també s'aprecia fortament el transvasament al corredor de la C-33, des de la C-17 cap a l'autopista. En aquest cas també s'aprecia un increment del trànsit al conjunt del corredor, propiciat pel transvasament del corredor del Maresme i la captació de trànsit del viari més local de l'entorn.

Entre el 2022 i el 2023 ja no s'aprecien grans modificacions en la distribució del trànsit en el conjunt de la xarxa, pel que es pot confirmar que l'adaptació a la nova situació sense peatge ja es troba totalment consolidada pel 2023.

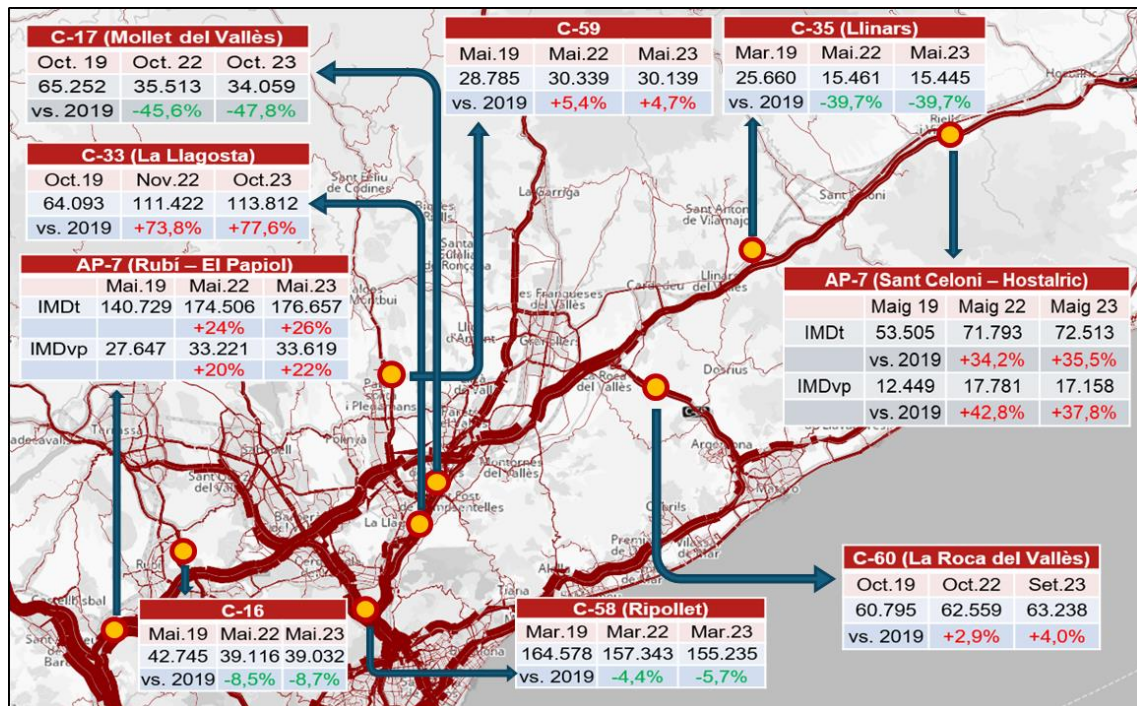


Figura 13. Evolució de les intensitats de trànsit de les principals carreteres del Vallès.

Font: Elaboració pròpia amb dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, el Servei Català de Trànsit i el MITMS

Entorn Terrassa – Sabadell

En aquest entorn la variació de trànsit més notable que es pot destacar és la reducció de trànsit registrada a la N-150 en el tram entre Sabadell i Terrassa. El trànsit que passava per aquesta via

el març de 2020 (just abans de la caiguda global de la mobilitat causada per la pandèmia de Covid-19 a partir de la segona meitat de març de 2020) es veu reduït a partir de 2022 per la posada en servei de les millores a la C-58 en el tram anàleg, una reducció que es consolida al 2023.

Per les mateixes causes però a la inversa, al trànsit de la principal via d'aportació, la C-58c s'ha vist incrementat a partir de 2022. Pel que fa al corredor de la C-58, sembla observar-se una lleugera reducció global de trànsit al corredor, tot i que caldrà esperar als propers anys per veure si la tendència es consolida, o per contra es tracta de la pròpia variabilitat dels aforaments, i més tenint en compte la imminent entrada en funcionament de la tram de la B-40 entre Abrera i Terrassa que funcionarà com a important via d'aportació de trànsit al corredor.

La reducció de la trànsit a la C-16 pot ser deguda també a la pròpia redistribució del trànsit per la finalització dels peatges o per la irrupció del teletreball.

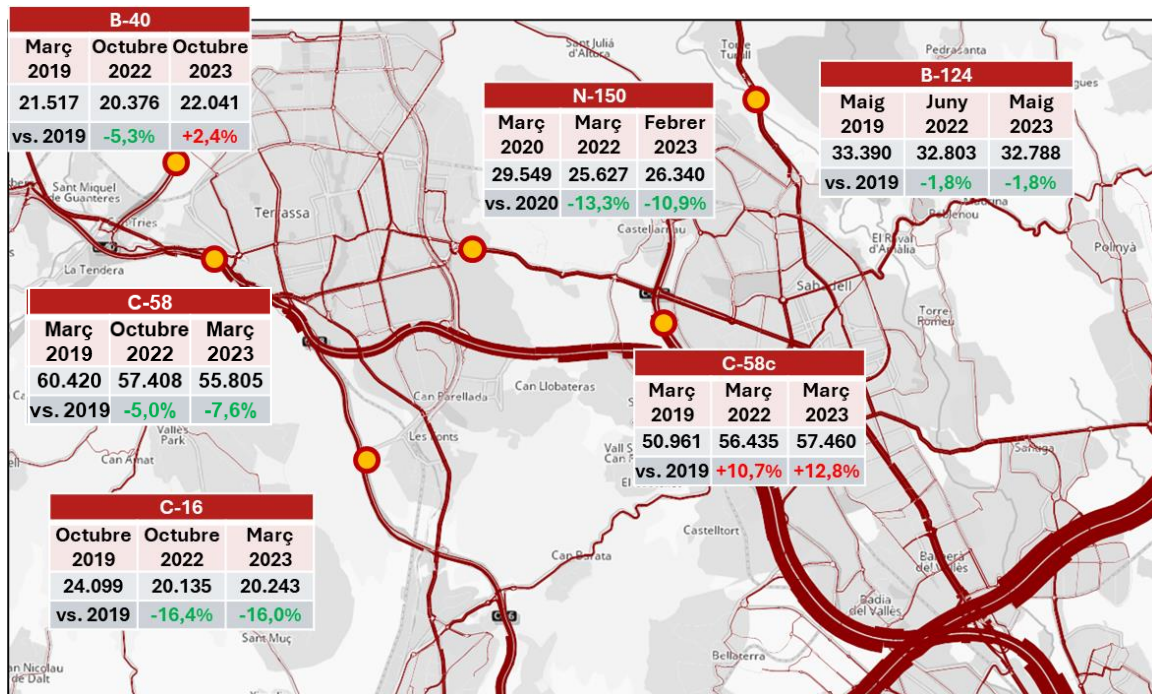


Figura 14. Intensitat mitjana dies feiners de les principals carreteres de l'entorn Terrassa – Sabadell.
 Font: Elaboració pròpia amb dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, el Servei Català de Trànsit i el MITMS

Entorn Rubí – Sant Cugat – Cerdanyola

En aquest entorn es pot observar amb detall l'important creixement de trànsit del tram inicial de l'AP-7 entre el 2019 i el 2022. Malgrat que aquest tram no tenia peatges, la supressió del peatge de Martorell de l'AP-7 ha comportat que molts vehicles accedeixin directament a l'AP-7 passant per aquest tram sense haver de circular per la xarxa secundària, en aquest cas la C-1413a, que ha registrat una caiguda propera als 15.000 vehicles diaris. Aquest mateix s'ha vist reforçat per la nova connexió de l'A-2 amb l'AP-7.

També es detecten la resta d'efectes detectats a la xarxa per la supressió dels peatges, sobre la C-16 i la C-58 en el tram paral·lel a Cerdanyola del Vallès d'accés al nus de la Trinitat.

Tampoc es detecten canvis importants entre el 2022 i el 2023.

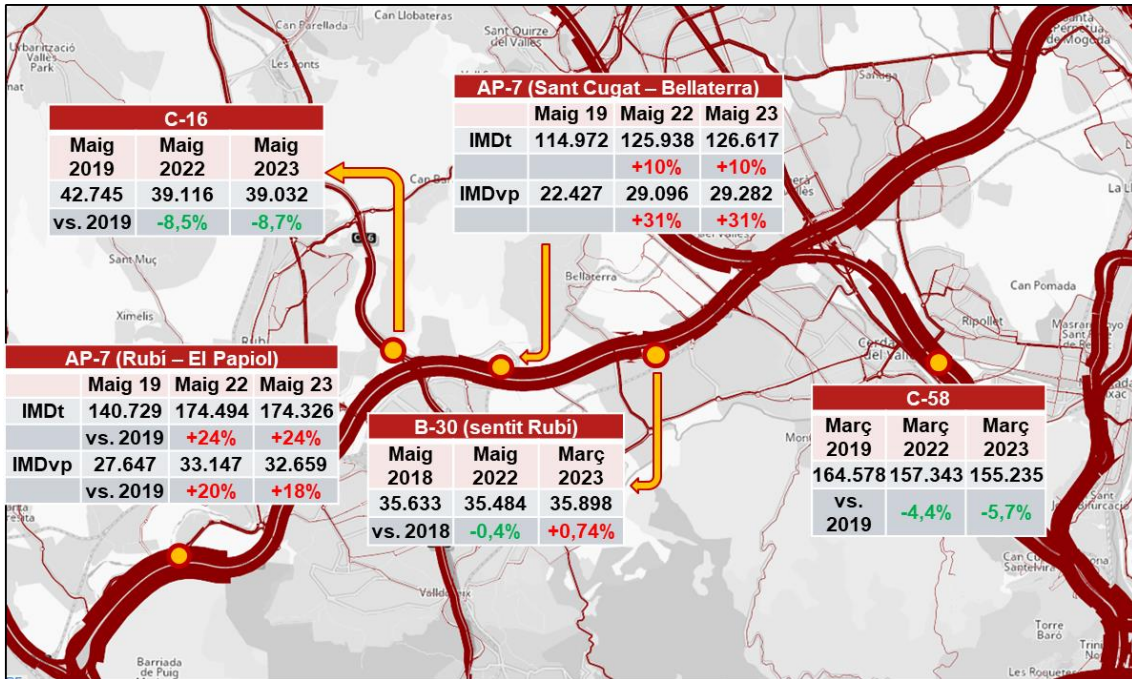


Figura 15. Intensitat mitjana dies feiners de les principals carreteres de l'entorn Rubí – Sant Cugat – Cerdanyola. Font: Elaboració pròpia amb dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, el SCT i el MTIMS

Entorn Riera de Caldes – Mollet del Vallès – Santa Perpètua de Mogoda

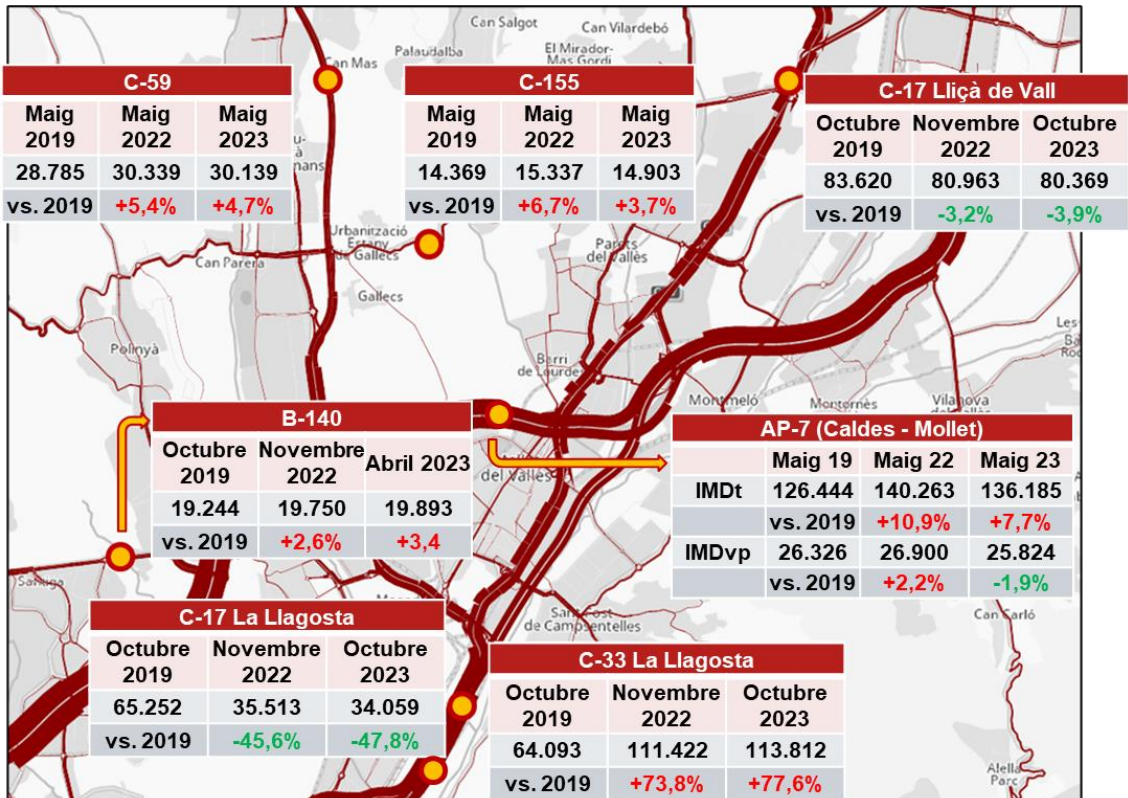


Figura 16. Intensitat mitjana dies feiners de les principals carreteres de l'entorn Riera de Caldes – Mollet del Vallès – Santa Perpètua de la Mogoda. Font: Elaboració pròpia amb dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, i el SCT

En aquest entorn destaca el fort transvasament ja explicat entre la C-33 i la C-17, i l'increment de trànsit de l'AP-7. La resta de vies no s'han vist afectades de forma notable pels peatges ni han sofert forts canvis entre el 2022 i el 2023.

Entorn Granollers – Vall del Tenes

En aquest entorn també es poden destacar canvis en la distribució del trànsit derivats de la finalització del peatge de l'AP-7. En aquest sentit, s'observa una reducció de trànsit de les vies paral·leles a l'AP-7 que funcionaven com a alternativa territorial lliure de pagament. Aquestes variacions són de major magnitud a l'extrem nord de l'àmbit, tant a la C-251 de Cardedeu a Granollers com a la BV-5105 que dona continuïtat a la C-35 a l'entorn de Cardedeu. També es detecta reducció de trànsit a les connexions, però de menor magnitud, a la C-17 i al seu accés des de Granollers per la N-152z, i també a l'accés a l'AP-7 per la BP-5002 que era el primer venint de Girona lliure de peatge. Tots aquests canvis es veuen ja consolidats a 2023, sense variacions significatives respecte l'any anterior.

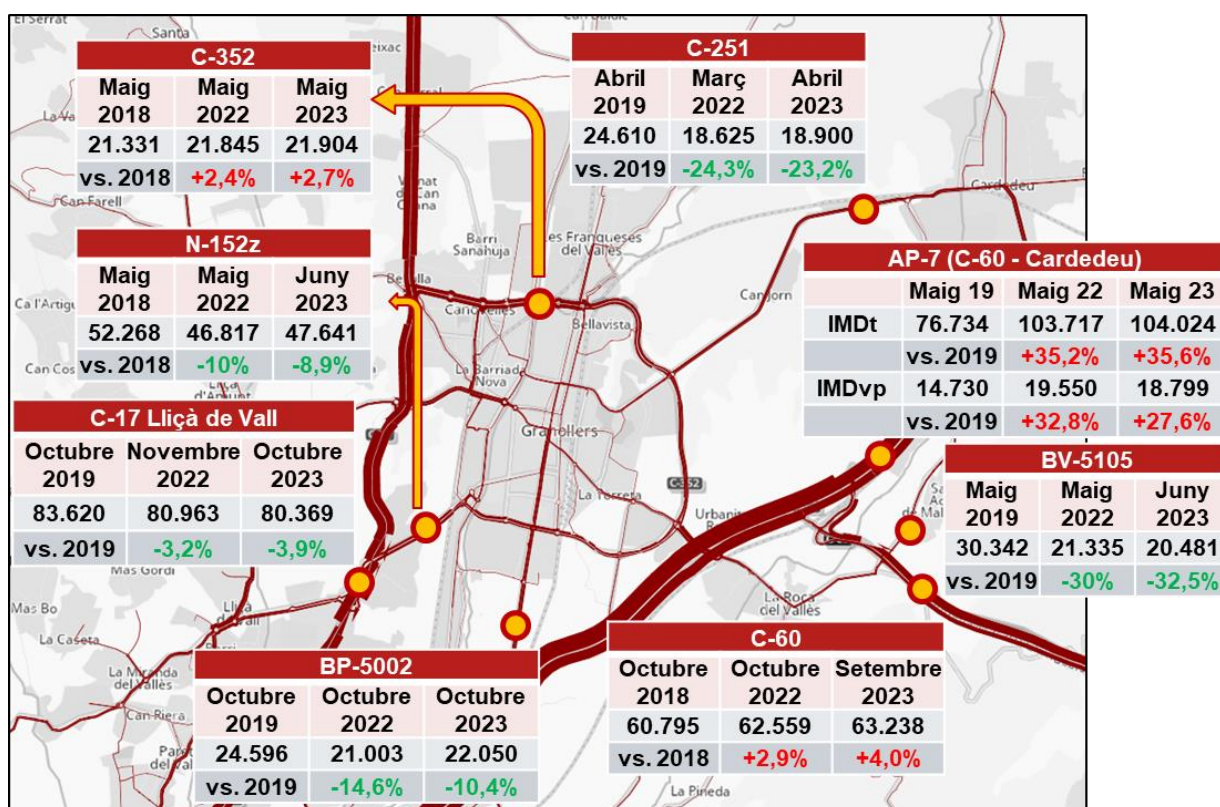


Figura 17. Intensitat mitjana dies feiners de les principals carreteres de l'entorn Granollers – Vall del Tenes. Font: Elaboració pròpia amb dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i el Servei Català de Trànsit

Entorn Cardedeu – Llinars del Vallès – Sant Celoni

A l'entorn nord del Vallès Oriental, des de Cardedeu fins a Sant Celoni, destaca clarament l'efecte de drenatge del trànsit del corredor per part de l'AP-7 una vegada finalitzat el peatge. En aquest cas, s'observa un increment de trànsit a l'autopista superior al registrat per la vialitat secundària paral·lela, fet que pot ser degut també al transvasament de vehicles des del corredor del

Maresme. També cal posar de manifest, tal i com s'explica al següent apartat, que per facilitar la comparació de l'AP-7, les dades mostrades per a aquesta via corresponen a la intensitat mitjana de tots els dies, feiners i festius, mentre que per la resta només per dia feiner. En aquest tram de l'autopista, el trànsit en cap de setmana és molt superior al trànsit en dia feiner. En aquest sentit, per exemple, la intensitat a maig de 2022 de dilluns a dijous al tram Sant Celoni – Hostalric va ser de poc més de 64.000 vehicles diaris mentre que de divendres a diumenge pràcticament va ser 20.000 vehicles superior.

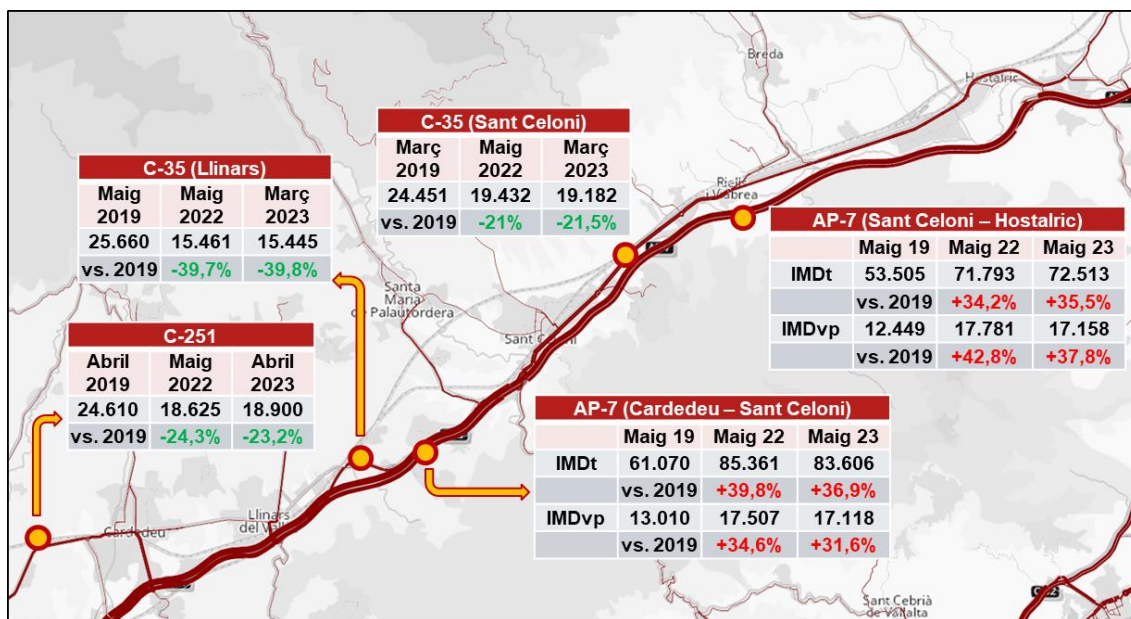


Figura 18. Intensitat mitjana dies feiners de les principals carreteres de l'entorn Cardedeu – Llinars del Vallès – Sant Celoni. Font: Elaboració pròpia amb dades del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, el SCT i el MITMS

Taula resum dels diferents entorns i del corredor de l'AP-7

A les següents taules es recullen el conjunt de dades de trànsit mostrades a les imatges anteriors pels diferents anys i carreteres d'estudi així com les seves variacions percentuals.

Taula 9. Intensitats en dies feiners per entorns de les carreteres del Vallès Oriental i Occidental. Font: elaboració pròpia amb dades del SCT

Entorn	Aforament	2019	2022	2023	Var 19-23	Var 22-23
Terrassa - Sabadell	B-124	33.390	32.803	32.788	-1,80%	-0,05%
	N-150	29.549	25.627	26.340	-10,86%	2,78%
	C-58	60.420	57.408	55.805	-7,64%	-2,79%
	C-16	24.099	20.135	20.243	-16,00%	0,54%
	C-58c	50.961	56.435	57.460	12,75%	1,82%
Rubí - Sant Cugat - Cerdanyola	C-16	42.745	39.116	39.032	-8,69%	-0,21%
	B-30 (sentit sud)	35.633	35.484	35.898	0,74%	1,17%
	C-58 (Ripollet)	164.578	157.343	155.235	-5,68%	-1,34%
Riera de Caldes -	C-59	28.785	30.339	30.139	4,70%	-0,66%
	C-155	14.369	15.337	14.903	3,72%	-2,83%

Entorn	Aforament	2019	2022	2023	Var 19-23	Var 22-23
Mollet - Santa Perpètua	C-17 (Parets)	83.620	80.963	80.369	-3,89%	-0,73%
	B-140	19.244	19.750	19.893	3,37%	0,72%
	C-17 (La Llagosta)	65.252	35.513	34.059	-47,80%	-4,09%
	C-33 (La Llagosta)	64.093	111.422	113.812	77,57%	2,14%
Granollers - Vall de Tenes	C-251	24.610	18.625	18.900	-23,20%	1,48%
	C-352	21.331	21.845	21.904	2,69%	0,27%
	N-152z	52.268	46.817	47.641	-8,85%	1,76%
	BV-5105	30.342	21.335	20.481	-32,50%	-4,00%
	C-60	60.795	62.559	63.238	4,02%	1,09%
	BP-5002	24.596	21.003	22.050	-10,35%	4,99%
	C-17	83.620	80.963	80.369	-3,89%	-0,73%
Cardedeu - Llinars - Sant Celoni	C-35 (Sant Celoni)	24.451	19.432	19.182	-21,55%	-1,29%
	C-35 (Llinars)	25.660	15.461	15.445	-39,81%	-0,10%
	C-251	24.610	18.625	18.900	-23,20%	1,48%

Taula 10. Intensitats mitjanes del mes de maig de l'autopista AP-7 en l'àmbit del Vallès.

Font: Elaboració pròpia amb dades del SCT i MITMS

AP-7						
Tram		2019	2022	2023	Var 19-23	Var 22-23
El Papiol - Rubí	IMD	140.729	174.494	174.326	23,87%	-0,10%
	IMD vp	27.647	33.147	32.659	18,13%	-1,47%
Sant Cugat - Bellaterra	IMD	114.972	125.938	126.617	10,13%	0,54%
	IMD vp	22.279	29.096	29.282	31,43%	0,64%
Barberà - Sta. Perpètua	IMD	123.361	162.266	164.233	33,13%	1,21%
	IMD vp	24.009	30.745	32.597	35,77%	6,02%
Caldes - Mollet	IMD	126.444	140.263	136.185	7,70%	-2,91%
	IMD vp	26.326	26.900	25.824	-1,91%	-4,00%
C-60 - Cardedeu	IMD	76.734	103.717	104.024	35,56%	0,30%
	IMD vp	14.730	19.550	18.799	27,62%	-3,84%
Cardedeu - Sant Celoni	IMD	61.070	85.361	83.606	36,90%	-2,06%
	IMD vp	13.010	17.507	17.118	31,58%	-2,22%
Sant Celoni - Hostalric	IMD	53.505	71.793	72.513	35,53%	1,00%
	IMD vp	12.449	17.781	17.158	37,83%	-3,50%

En relació amb les dades corresponents a l'AP-7, tant a la taula anterior com en el conjunt de les imatges per àmbits, cal remarcar que es tracta de les dades d'intensitat de trànsit corresponents a la mitjana de tots els dies del mes de maig, a diferència de la intensitat diària per a dies feiners mostrats per la resta dels aforaments. S'han hagut d'agafar aquestes dades atès que per a l'any 2019, quan l'autopista estava concessionada, només es disposa de les dades per 2019 a nivell de mitjana mensual i per tant no estan segregades per dies feiners. Per aquest motiu, les dades de 2022 i 2023 s'incorporen també amb els dies festius als efectes de poder ser comparables.

El fet de considerar Aquest fet, repercuteix en una reducció del volum de trànsit, sobretot de pesants, respecte al que es registra en dies feiners.

Per altra banda, l'elecció del mes de maig respon a què l'autopista AP-7 mostra una forta variabilitat al llarg de l'any i aquesta estacionalitat també varia molt en funció del tram, i el mes de maig resulta el mes representatiu d'aquesta via. Tanmateix, cal fer algun esment en la comparació entre el trànsit de 2022 i 2023. El 2022 es pot observar una mobilitat en cap de setmana força més elevada que el 2023 en aquest mes de maig, mentre que en dia la mobilitat el 2023 ha sigut lleugerament superior a la de 2022. Això implica que en el tram central de l'AP-7 del Vallès Occidental, on la mobilitat en dia feiner té major volum que la de cap de setmana, el trànsit global del mes de maig ha augmentat lleugerament, mentre que en el tram del Vallès Oriental i el més extrem del Vallès Occidental, on el trànsit en cap de setmana és superior al dels dies feiners, el trànsit global del mes de maig s'ha reduït el 2023 en relació amb el 2022.

3.4 Actualització de matrius i repartiment modal

Per obtenir l'evolució de les matrius de mobilitat i els nous repartiments modals pels diferents escenaris temporals s'ha realitzat un anàlisi de diverses fonts de dades disponibles. Pel vehicle privat la principal font d'informació són els aforaments de trànsit, mentre que pel transport públic per obtenir la demanda s'han utilitzat les dades de validacions de l'Autoritat del Transport Metropolità, complementades amb les de l'empresa operadora de Rodalies.

En el cas del vehicle privat, la variació aplicada a cada relació surt de l'evolució de les dades d'aforaments. Pel transport públic, s'analitzen les dades de demanda per línies de Rodalies, FGC i operadors principals de busos interurbans i s'apliquen les variacions a cada relació en funció de les línies que operen aquell OD.

A la taula següent, es mostra la relació establerta entre els corredors d'interès i les línies de transport públic ferroviari que el serveixen:

Taula 11. Línies ferroviàries per corredor. Font: elaboració pròpia

CORREDOR	LÍNIES
1. SU Sabadell - Barcelona	R4, FGC
2. SU Terrassa - Barcelona	R4, FGC
3. SU Granollers - Barcelona	R2, R3
4. SU Mollet - Barcelona	R2, R3
5. SU Terrassa - SU Sabadell	R4
6. SU Rubí/St. Cugat - SU Sabadell	FGC
7. SU Rubí/St. Cugat - SU Terrassa	FGC
8. SU Mollet - SU Granollers	R2, R3, R8
9. SU Sabadell - SU Cerdanyola/Montcada	R4, FGC
10. SU Granollers - SU Riera de Tenes	-
11. SU Llinars/St. Celoni - SU Granollers	R2
12. Relacions internes SU Sabadell	R4, FGC
13. Relacions internes SU Terrassa	R4, FGC
14. Relacions internes SU Granollers	R2, R3

CORREDOR	LÍNIES
15. Relacions internes SU Mollet	R2, R3, R8
16. Relacions internes SU Riera de Caldes	R8

A continuació es mostra la variació entre 2022 i 2023 per mode de transport en els corredors d'especial interès identificats en el PEMV. S'observa un creixement contingut del vehicle privat i un creixement molt fort del transport públic per tots els corredors, que recuperen la totalitat de la demanda perduda arran de la pandèmia de Covid-19, tal i com es pot observar a la Taula 12.

Taula 12. Evolució de la mobilitat del Vallès per corredor 2022-2023. Font: elaboració pròpia

CORREDOR	%var 22-23 VP	%var 22-23 TPC
1. SU Sabadell - Barcelona	1,1%	13,0%
2. SU Terrassa - Barcelona	1,0%	13,0%
3. SU Granollers - Barcelona	1,1%	28,9%
4. SU Mollet - Barcelona	1,2%	28,9%
5. SU Terrassa - SU Sabadell	0,8%	11,6%
6. SU Rubí/St. Cugat - SU Sabadell	0,6%	13,2%
7. SU Rubí/St. Cugat - SU Terrassa	0,8%	13,2%
8. SU Mollet - SU Granollers	0,3%	30,4%
9. SU Sabadell - SU Cerdanyola/Montcada	0,4%	12,8%
10. SU Granollers - SU Riera de Tenes	0,9%	7,5%
11. SU Llinars/St. Celoni - SU Granollers	1,1%	32,3%
12. Relacions internes SU Sabadell	1,0%	13,0%
13. Relacions internes SU Terrassa	0,4%	13,0%
14. Relacions internes SU Granollers	0,4%	31,2%
15. Relacions internes SU Mollet	1,1%	31,0%
16. Relacions internes SU Riera de Caldes	1,1%	16,8%
Mitjana corredors	0,8%	19,4%

Cal notar que l'increment del trànsit calculat pel conjunt del Vallès entre el 2022 i el 2023 ha estat del 0,93% mentre que l'increment de demanda de transport públic ha estat del 17,0%. Malgrat l'ajustament de les dades, això podria posar de manifest que els corredors d'especials anàlisi, on hi ha més potencial de transvasament modal, mostren major tendència en aquest sentit.

A continuació, es realitza l'anàlisi de l'evolució de les quotes modals des de 2016 fins a 2023 i es compara amb la quota objectiu del PEMV per 2026. Les quotes que es van obtenir al 2022 mostraven un cert retrocés respecte 2019 degut a la crisi del Covid-19, però aquesta tendència es reverteix al 2023 recuperant els valors de 2019, assolint millores tant pels desplaçaments de connexió com pels interns al Vallès, i es recupera la tendència de millora registrada en el període 2016-2019, en la línia dels objectius del PEMV.

Taula 13. Evolució del repartiment modal de la mobilitat del Vallès 2016-2023 i comparació amb els escenaris 2026 del PEMV de referència i objectiu. Font: elaboració pròpia

Relació	% TPC 2016	% TPC 2019	% TPC 2022	% TPC 2023	% TPC 2026 Ref. PEMV	% TPC 2026 Obj. PEMV
Connexió BCN	43%	45%	43%	45%	45%	50%
Interns Vallès	13%	14%	13%	14%	14%	21%

La quota del transport públic del Vallès el 2023 recupera el màxim registrat el 2019, assolint un 45% pels desplaçaments de connexió amb Barcelona i un 14% pels interns al Vallès, igualant la de l'escenari de referència tot i que amb una tendència de millora encara una mica allunyada per assolir els dels objectius del PEMV del 50% i el 21% respectivament.

A la taula següent es mostren les evolucions de les matrius de mobilitat totals del Vallès pel període 2016-2019-2022-2023, en milers de viatges diaris. S'observa com la mobilitat de connexió s'ha incrementat un 11,7% respecte 2016 i la interna un 7,4%.

Taula 14. Evolució de la mobilitat total del Vallès 2016-2023, en milers de viatges/dia. Font: elaboració pròpia

Relació	Mobilitat 2016	Mobilitat 2019	Mobilitat 2022	Mobilitat 2023	% var 16-19	% var 19-23	% var 22-23	% var 16-23
Connexió BCN	580	624	618	648	7,6%	3,8%	4,9%	11,7%
Interns Vallès	845	884	890	907	4,6%	2,6%	1,9%	7,4%
Total Vallès	1.425	1.508	1.508	1.555	5,8%	3,1%	3,1%	9,1%

Finalment, a la taula següent es mostra l'evolució de les matrius de mobilitat totals del Vallès pels períodes 2016, 2019, 2022 i 2023, així com les dels escenari de referència i objectiu del PEMV, amb el repartiment modal de cada escenari. S'observa com la mobilitat total pràcticament iguala la prevista pels escenaris del PEMV a 2026, i tot i que el repartiment modal millora, encara registra una tendència una mica allunyada per assolir els objectius del PEMV.

Taula 15. Evolució de la mobilitat i repartiment modal del Vallès, i comparació amb escenaris PEMV 2026 de referència i objectiu. Font: elaboració pròpia

Relació	Mobilitat (Milers de viatges/dia i repartiment modal)											
	2016	%	2019	%	2022	%	2023	%	2026 Ref.	%	2026 PEMV	%
Connexió BCN	580		624		618		648		632		632	
Transport públic	249	43%	281	45%	265	43%	291	45%	283	45%	316	50%
Vehicle privat	331	57%	343	55%	353	57%	356	55%	349	55%	316	50%
Interns Vallès	845		884		890		907		930		930	
Transport públic	110	13%	124	14%	119	13%	130	14%	126	14%	195	21%
Vehicle privat	735	87%	760	86%	771	87%	777	86%	804	86%	734	79%
Total Vallès	1425		1508		1508		1555		1562		1562	

En qualsevol cas, resulta interessant fixar-se en el mode de transport utilitzat pels increments de mobilitat registrats fins a 2023.

Taula 16. Increment de mobilitat i repartiment modal del Vallès, i comparació amb escenaris PEMV 2026 de referència i objectiu. Font: elaboració pròpia

Relació	Increment de mobilitat (Milers de viatges/dia) i repartiment modal											
	2016-2019		2019-2023		2022-2023		2016-2023		2016-2026 (Ref.)		2016-2026 (PEMV)	
Connexió BCN	44		24		30		68		52		52	
Transport públic	32	73%	10	42%	26	87%	42	62%	34	65%	67	129%
Vehicle privat	12	27%	13	54%	3	10%	25	37%	18	35%	-15	-29%
Interns Vallès	39		23		17		62		85		85	
Transport públic	14	36%	6	26%	11	65%	20	32%	16	19%	85	100%
Vehicle privat	25	64%	17	74%	6	35%	42	68%	69	81%	-1	-1%
Total Vallès	83		47		47		130		137		137	
Transport públic	46	55%	16	34%	37	79%	62	48%	50	36%	152	111%
Vehicle privat	37	45%	30	64%	9	19%	67	52%	87	64%	-16	-12%

Es pot observar com els increments de mobilitat registrats en tots els períodes d'estudis, el repartiment modal dels nous desplaçaments ha estat molt més alineat amb els objectius de repartiment modal de l'escenari PEMV.

En concret, del 2016 al 2023, dels 130.000 nous viatges diaris registrats la meitat han estat absorbits pel transport públic. Separant per tipologia de fluxos, el transport públic ha captat 2 de cada 3 nous desplaçaments de connexió amb Barcelona, i 1 de cada 3 nous desplaçaments interurbans interns al Vallès.

Pel que fa a l'últim any, l'increment del 2022 al 2023 ha estat encara més favorable pel transport públic. S'ha registrat un increment de 47.000 viatges diaris, dels quals gairebé 4 de cada 5 els ha captat el transport públic. Separant tipologia de fluxos, el transport públic ha captat gairebé 9 de cada 10 nous desplaçaments de connexió amb Barcelona, i 2 de cada 3 nous desplaçaments interurbans al Vallès. Això demostra la recuperació amb força del transport públic després de la forta reducció causada per la pandèmia.

3.5 Actualització del parc de vehicles

Si bé el desplegament del PEMV té una capacitat reduïda per incidir en la composició del parc de vehicles circulant dins del seu àmbit territorial, l'anàlisi de la seva evolució és clau a l'hora de valorar les externalitats ambientals de la mobilitat que tenen a veure, principalment, amb les emissions atmosfèriques i, per tant, amb la salut de les persones i el medi. Les emissions del transport terrestre depenen de la distribució de parc de vehicles (tipus de vehicle, antiguitat, cilindrada i combustible), entre d'altres (velocitat de circulació i distància recorreguda, principalment).

En aquest apartat s'analitzen les dades disponibles relatives al parc de vehicles per tal de contrastar-les amb les previsions que es van fer en el marc dels treballs d'elaboració del PEMV, a fi i efecte de calcular els indicadors associats a les emissions atmosfèriques del trànsit viari i detectar possibles desviacions que facin necessari contemplar mesures o accions addicionals per tal d'assegurar que el desplegament del PEMV s'alinea amb les objectius ambientals establerts.

Per a l'anàlisi actualitzada del parc de vehicles, s'ha comptat amb dades facilitades per l'ATM i la DGT per al conjunt de Catalunya per als anys 2018, 2019, 2020, 2021, 2022 i 2023, així com dades de l'Institut d'Estadística de Catalunya.

En els següent apartats es caracteritza el parc de vehicles que es considerarà per realitzar els càlculs d'emissions en el present informe. Aquestes dades d'actualitat s'afegeixen als registres dels darrers anys per poder disposar d'informació relativa a l'evolució i tendència.

3.5.1 Dimensió del parc i tipologia de vehicle

S'observa una tendència general d'increment continuat del parc total de vehicles, que s'estanca amb la crisi financera del 2009, torna a reprendre el creixement a partir de 2014 amb la sortida de la crisi i fins a 2020 amb l'inici de la pandèmia per Covid-19, però que queda estancada des de llavors. Les darreres dades, actualitzades a 2023, no presenten un canvi de tendència respecte l'informe anterior, consolidant-se un cert estancament en el parc total des de 2019.

Per tipologia de vehicle, però, sí que s'observen certes diferències. Els turismes, la tipologia majoritària amb diferència i que representa més de dos terços del parc total, segueixen la tendència del parc general amb l'excepció de l'últim període 19-23, on es detecta una certa reducció del parc.

Els camions i furgonetes mostren una lleugera però constant davallada des de l'inici de la crisi financera de 2008.

I cal fer una menció específica a cas de les motocicletes que presenten una tendència a l'alça força constant i continuada en tot el període d'estudi. Tanmateix, per al cas d'aquesta tipologia de vehicles, cal tenir molt en compte la incursió més accentuada en grans ciutats, de manera que, per exemple, vora el 30% del parc total català de motocicletes correspon a la ciutat de Barcelona, on aquest tipus de vehicles estan experimentant una explosió destacable.

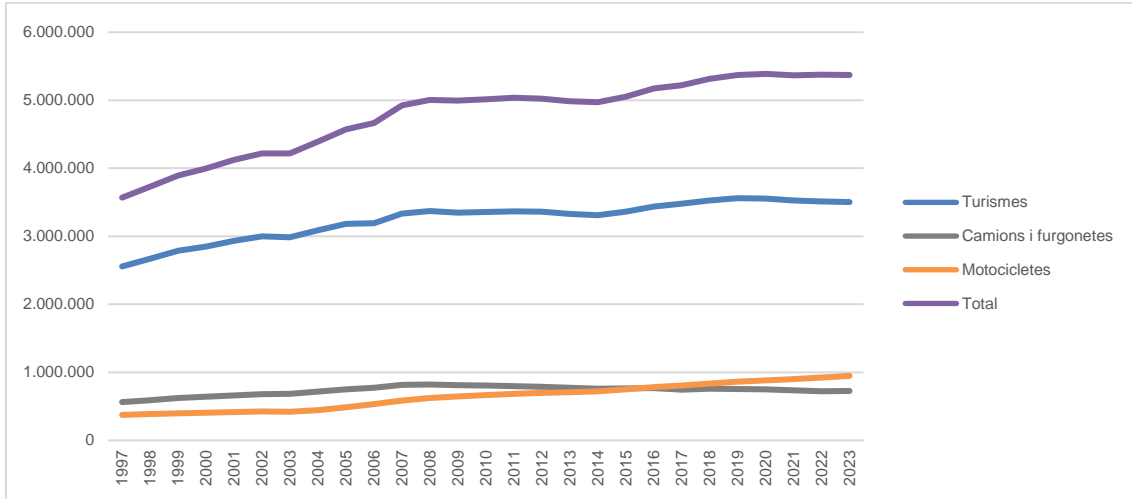


Figura 19. Evolució del parc de vehicles per categories a Catalunya.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT i Idescat

A la següent imatge s'augmenta l'escala per poder veure amb major detall l'evolució del parc de vehicles segons tipologia de vehicle. S'aprecia de forma més clara el creixement continuat de motocicletes, la lleu però constant caiguda dels vehicles pesants, i el repunt de turismes a partir de 2014 i fins a 2020, on torna a decaure lleugerament el parc.

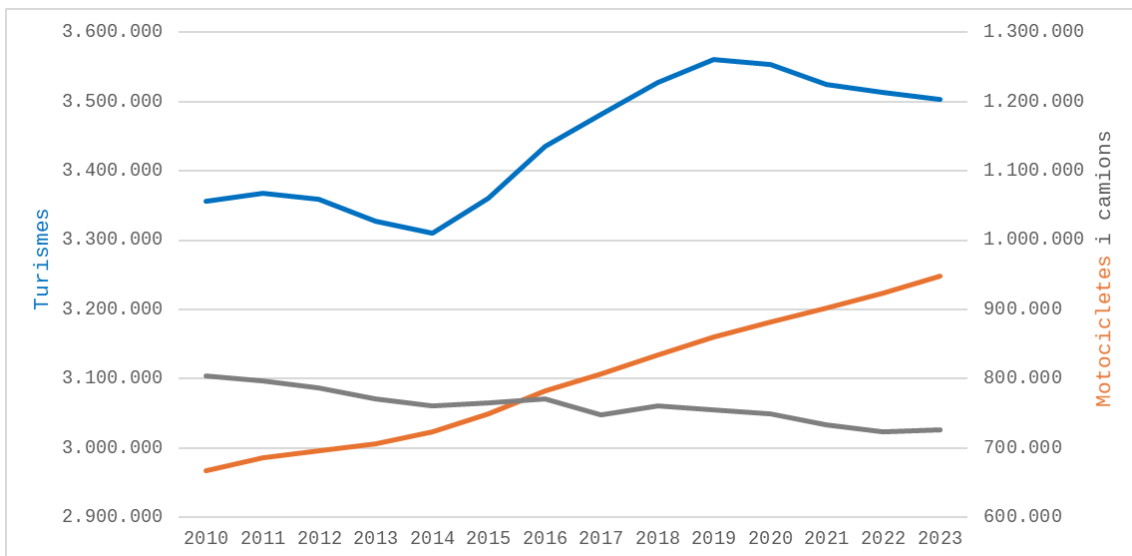


Figura 20. Evolució i comparació del parc de vehicles per categories a Catalunya.
Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT i Idescat

A nivell català, el parc de vehicles s'ha estabilitzat en volum total d'ençà el 2020, el que significa una reducció de l'índex de motorització atès l'increment general de població. Per categories, es registra un lleuger però constant retrocés de parc de camions i furgonetes, i destaca una progressiva substitució dels turismes, en tendència de disminució del parc, per les motocicletes, que registren un augment fort i constant.

S'ha analitzat, també, la renovació del parc de vehicles, en ser l'indicador que permet estimar la velocitat en la qual es produeix l'impacte de la tecnologia dels vehicles en la reducció d'emissions. A tal efecte, es disposa del número total de matriculacions i de les dades del parc total any a any a Catalunya, segons tipologia de vehicle, pel que es pot inferir el percentatge de vehicles que deixen d'estar actius a Catalunya.

Malgrat que Idescat també proporciona el número de vehicles donats de baixa any a any a Catalunya, aquest valor no és coherent amb les matriculacions i el parc total, oferint valors visiblement inferiors als calculats segons la metodologia del paràgraf anterior. Això pot ser degut a què part del parc de Catalunya es desplaça a altres territoris abans de ser donat definitivament de baixa del cens de vehicles. En qualsevol cas, l'evolució d'altres (matriculacions) i sobretot les baixes presenten una variabilitat que en pot dificultar el diagnòstic, pel que resulta més apropiat d'abordar-ho en termes de tendències.

Al següent gràfic s'incorporen les corbes d'altres i baixes de turismes en percentatge sobre el parc total de turismes, tant les obtingudes a partir de les dades reals fins a 2023 com les corresponents a les estimacions que va fer el PEMV. També s'afegeix el valor absolut del parc total de turismes i l'estimació del PEMV.

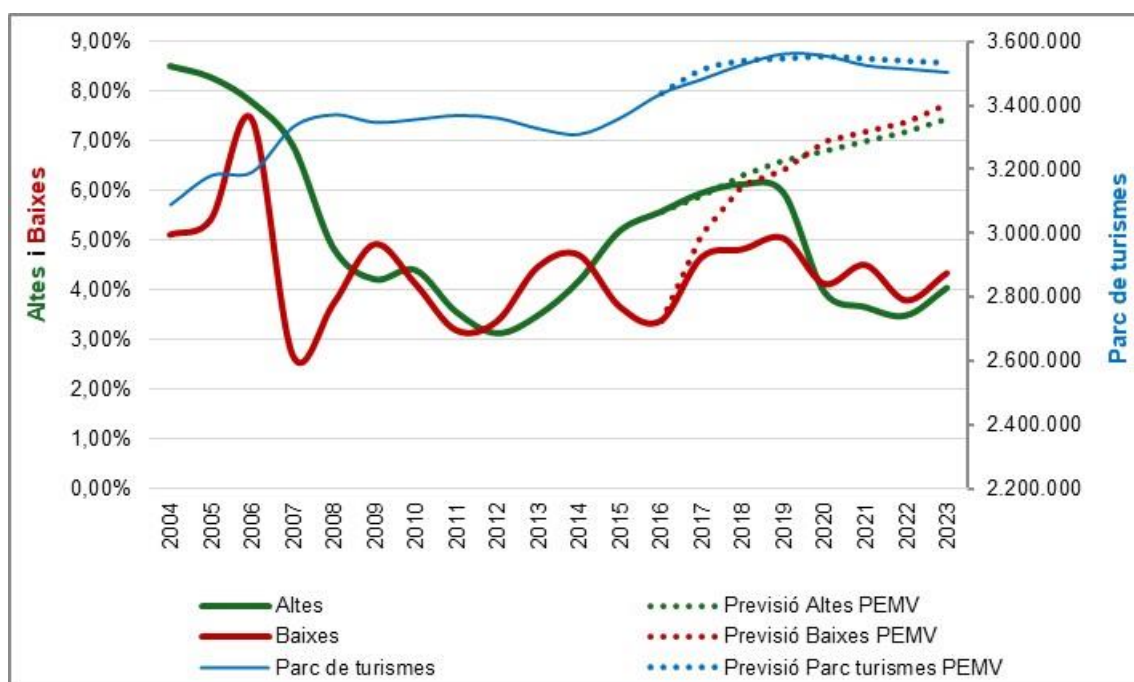


Figura 21. Evolució de les altes i baixes de turismes i la previsió del PEMV.
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Tal i com ja es va constatar al darrer informe de seguiment, les previsions d'altres i baixes de turismes que es van fer en el marc del PEMV no s'ajusten a les dades reals, les quals són més baixes. Mentre que el PEMV preveia una renovació anual del parc de vehicles al voltant del 7%, aquesta renovació es situa al voltant del 4%.

Aquest fet condiona de forma directa la composició del parc circulant i, consegüentment, les previsions de reducció de les emissions contaminants degudes a la seva millora tecnològica.

S'observa un patró de relació estret amb el context socioeconòmic, de manera que en èpoques de crisi s'observen davallades en el nombre d'altres. Prenent com a referència l'efecte de la crisi econòmica de 2008, es pot identificar una clara davallada del nombre d'altres, que es recupera de manera moderada, tot i que continuada, a partir de 2013. Aquesta recuperació continua fins a l'inici de la pandèmia de Covid-19 a 2020, on les noves altres tornen a caure a nivells mínims, que es perllonguen fins a l'actualitat. Aquesta caiguda ve motivada per la pròpia crisi sanitària però també retroalimentada per la crisi global de logística i de producció de microxips i semiconductors, que va afectar de ple al sector automobilístic. Tot i això, el 2023 sembla començar a trencar la tendència baixista. S'escau esperar un escenari a curt-mig termini amb una recuperació moderada de les noves altres, tot i que cal apuntar a l'efecte del teletreball i la incertesa en la penetració del vehicle elèctric i la retirada progressiva dels vehicles amb motor de combustió.

L'evolució de les baixes guarda una relació amb les altres però presenta més variabilitat. Per norma general, en èpoques de recessió, pot haver-hi certa predisposició a no donar de baixa vehicles pel fet de reduir-se la capacitat d'adquisició d'un de nou. Alguns estudis també indiquen una relació entre la frenada del nombre de baixes i les incerteses en quant a les tecnologies per les que optar. Malgrat això, les situacions socioeconòmiques recessives també poden donar lloc a optar per donar de baixa el vehicle com a mecanisme d'estalvi dels costos associats, sense adquirir-ne un de nou. En tot cas, en el període 2020-2023 s'observa un nombre de baixes lleugerament superior al d'altres que resulta en una reducció del parc de turismes.

En el cas de les motocicletes es continua observant que les previsions del PEMV van ser més lleugerament més elevades del que s'està observant a la realitat, tot i el fort creixement que es registra. En qualsevol cas, i en contraposició amb el parc de turismes, la taxa d'altres és superior a la taxa de baixes, el que es tradueix en un augment del parc.

Les altres es situen entorn el 5% i les baixes entorn del 2%, ambdues de forma força constant i sense mostrar gaires canvis de tendència. S'espera un creixement continuat del parc, i un manteniment de la taxa de renovació tot i que no tant elevat com el previst en el PEMV.

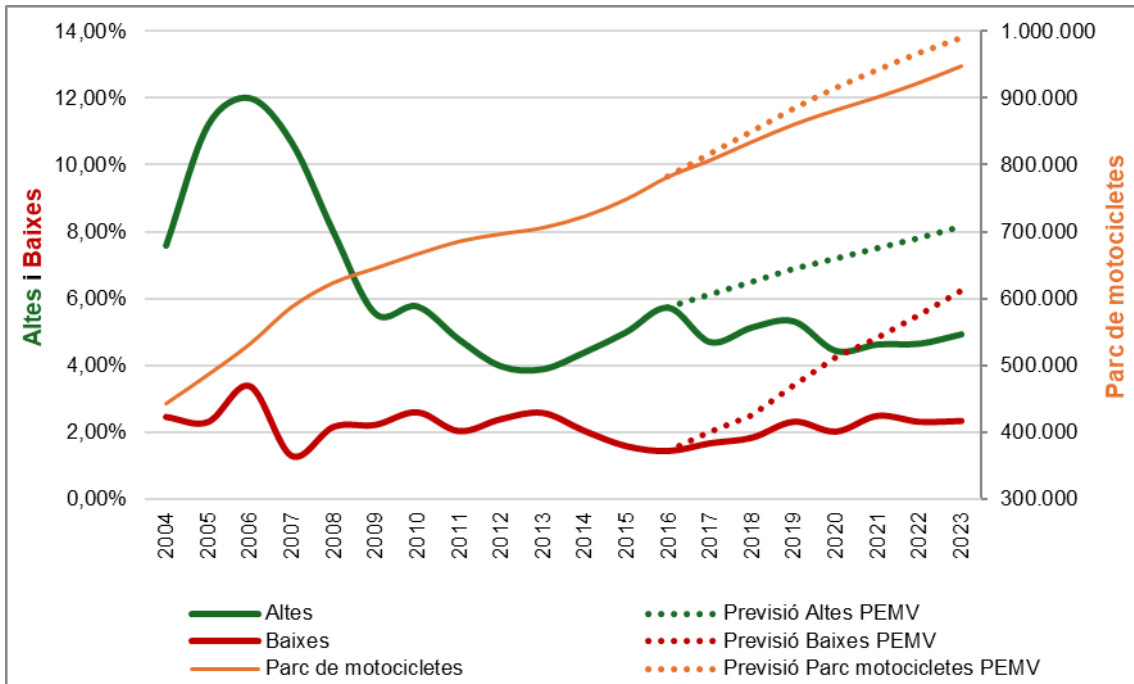


Figura 22. Evolució de les altes i baixes de motocicletes i la previsió del PEMV.
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

En el cas de les furgonetes i els camions, malgrat la variabilitat de les baixes, es manté un evolució similar a la dels turismes, sobretot pel que fa a les matriculacions, tot i que de menor intensitat. En el darrer any, les altes han sigut lleugerament superior a les baixes, en contra de la tendència de reducció del parc de turismes. S'espera un manteniment del parc i un ritme de renovació molt més desaccelerat del que es va preveure en el PEMV.

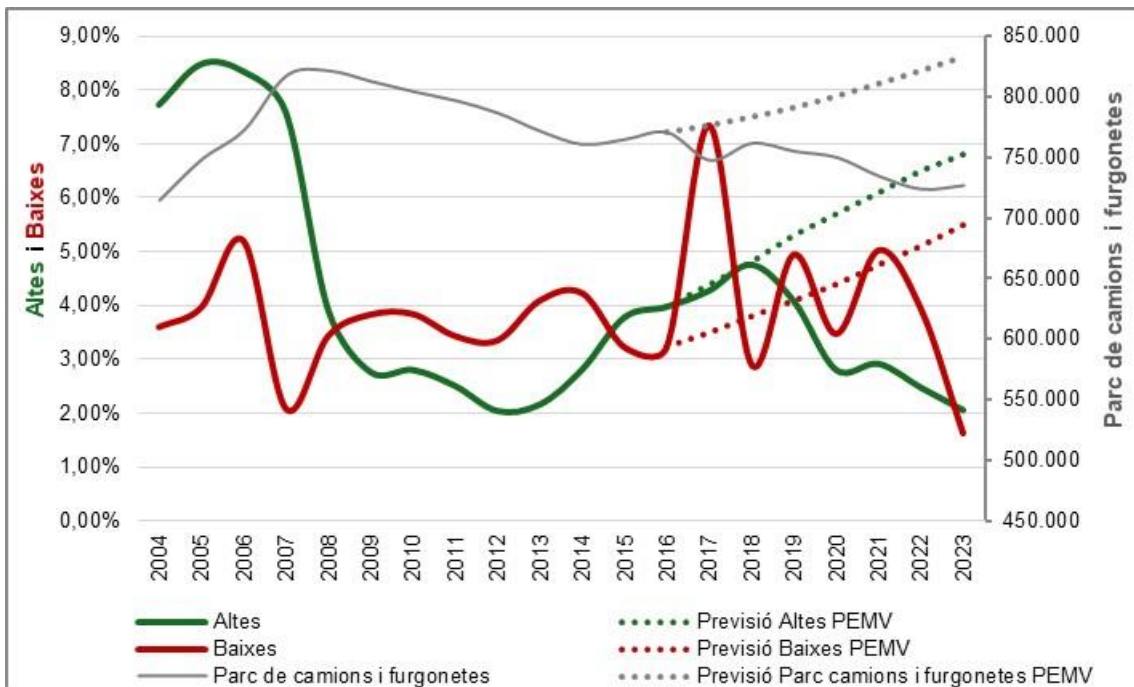


Figura 23. Evolució de les altes i baixes de camions i furgonetes, i la previsió del PEMV.
 Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

3.5.2 Antiguitat del parc de vehicles

També s'ha analitzat l'antiguitat del parc, observant-se que es manté una tendència clara i sostinguda d'envelliment del parc de turismes. Aquesta dada correspon al parc censat de vehicles. Si bé és cert que el parc de vehicles censat no es correspon exactament amb el parc circulant, atès que circulen amb major freqüència i realitzen més kilòmetres els vehicles més nous que els més vells, sí que permet detectar una clara tendència d'envelliment del conjunt del parc.

Aquest envelliment del parc és conseqüència directa de l'alentiment en el ritme de renovació del mateix. Tot i que es preveu que aquesta tendència s'estabilitzi en el futur, encara no s'observen indicis de rejuveniment i, de fet, les dades de 2023 segueixen mostrant un envelliment continuat i un estancament amb la renovació. Per tal de començar a revertir aquesta tendència caldria una taxa de renovació al voltant del 6%.

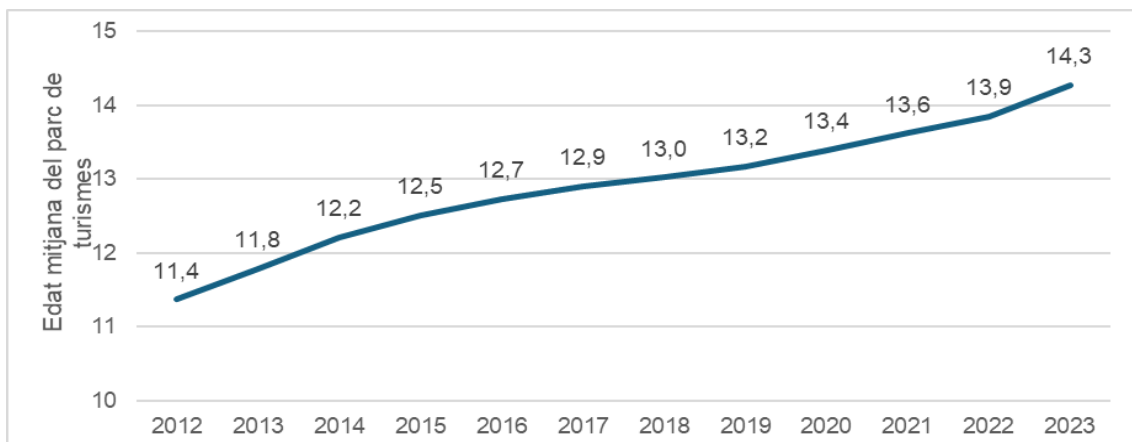


Figura 24. Evolució de l'edat mitjana del parc de turismes . Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

3.5.3 Anàlisi específica de les característiques del parc de turismes

Respecte a la tipologia més habitual de combustible per als turismes, les dades de 2023 mostren la mateixa tendència de retrocés dels vehicles de dièsel, tot i que a un ritme lleugerament menor al previst al PEMV.

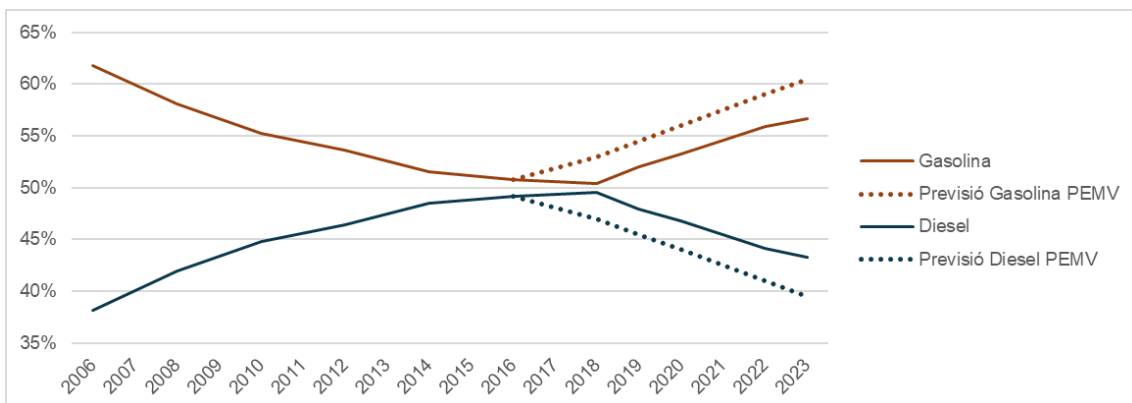


Figura 25. Proporció turismes gasolina/dièsel. Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

En relació amb la cilindrada del parc de turismes, hi ha un estancament des de 2019 amb una major participació del parc de vehicles de menor cilindrada en els vehicles de gasolina, mentre que els dièsel no han vist modificat la seva cilindrada.

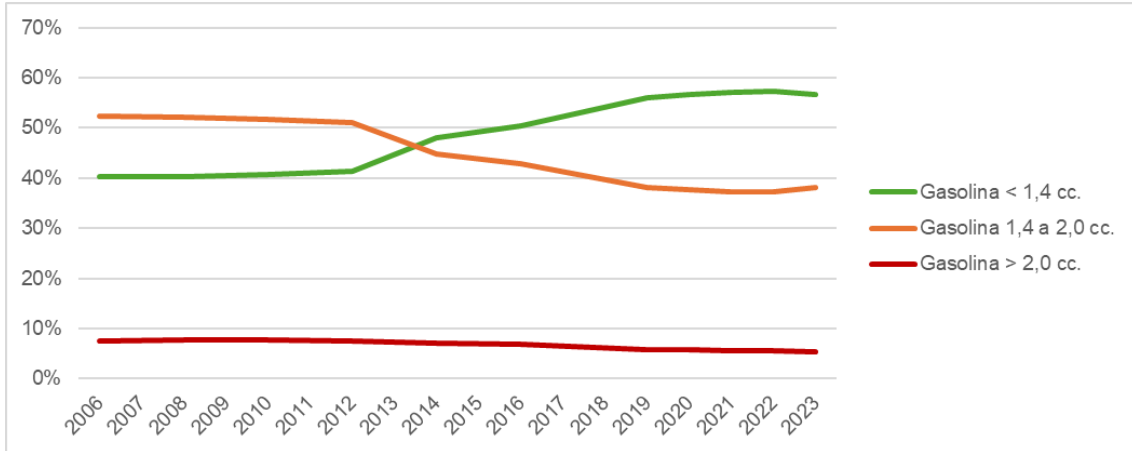


Figura 26. Percentatge de turismes de gasolina segons cilindrada a Catalunya. Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

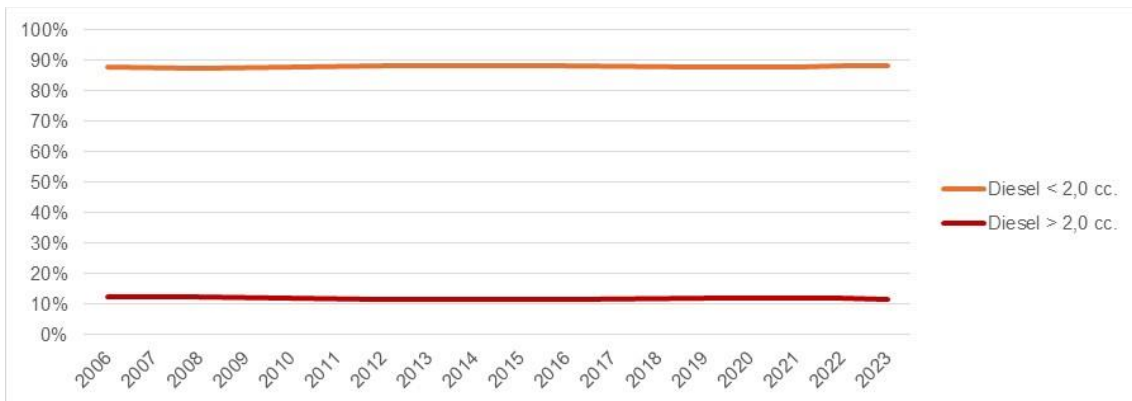


Figura 27. Percentatge de turismes de dièsel segons cilindrada a Catalunya. Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

Pel que fa a la distribució del parc de vehicles segons Normativa EURO, s'observa, a partir de 2016, un creixement important dels turismes gasolina EURO VI, superant en escreix les previsions que es van fer en el PEMV. Tal i com es va apuntar en l'informe anterior, es constata la desviació que presenten els turismes gasolina EURO V, per als quals es preveia un creixement i, per contra, han presentat una davallada en favor dels EURO VI, que han entrat al parc amb més força.

La resta de categories en el cas dels turismes de gasolina, presenten desviacions reduïdes respecte al que es va preveure en el marc del PEMV.

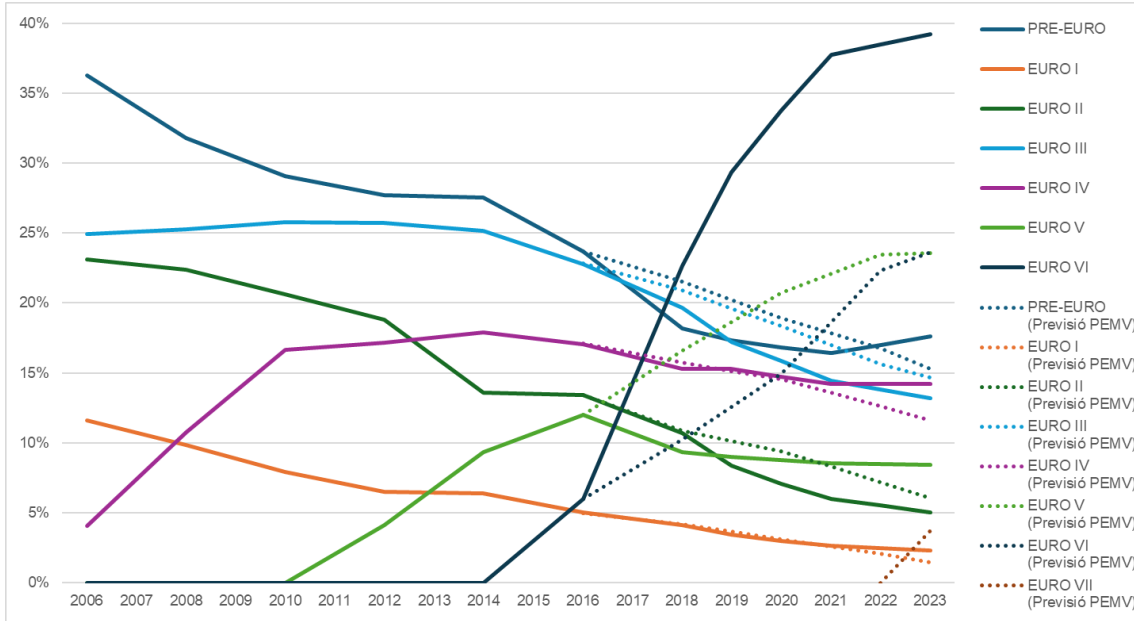


Figura 28. Percentatge de turismes de gasolina segons normativa EURO. Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

En el cas dels turismes dièsel, s'observen desviacions assimilables a les comentades per als turismes de gasolina.

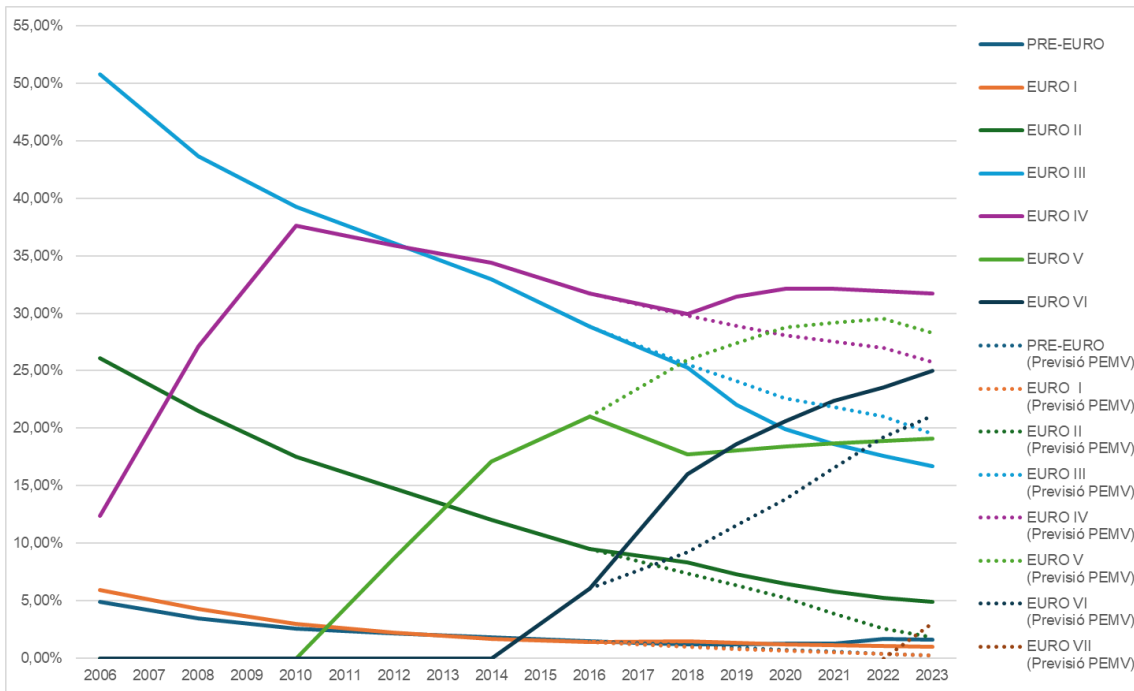


Figura 29. Percentatge de turismes de dièsel segons normativa EURO. Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

Les dades disponibles i el marc legal existent fan que les prognosis de futur en quant a la distribució dels turismes segons categoria EURO sigui en favor d'un parc de vehicles que, progressivament, tindrà una menor intensitat d'impacte en quant a emissions atmosfèriques.

Pel que fa al parc de vehicles elèctrics, les matriculacions a nivell de tot Catalunya per al 2023 han recuperat els valors previstos en el PEMV. En aquest sentit, la matriculació de turismes i tot terrenys elèctrics purs presenten un increment constant en els darrers anys que fa que la seva participació sobre el total del parc comenci a ser perceptible, en acostar-se a l'1%. L'objectiu del PEMV és que representin un 2% del total del parc censat per a 2026, i la tendència registrada apunta cap a aquesta direcció.

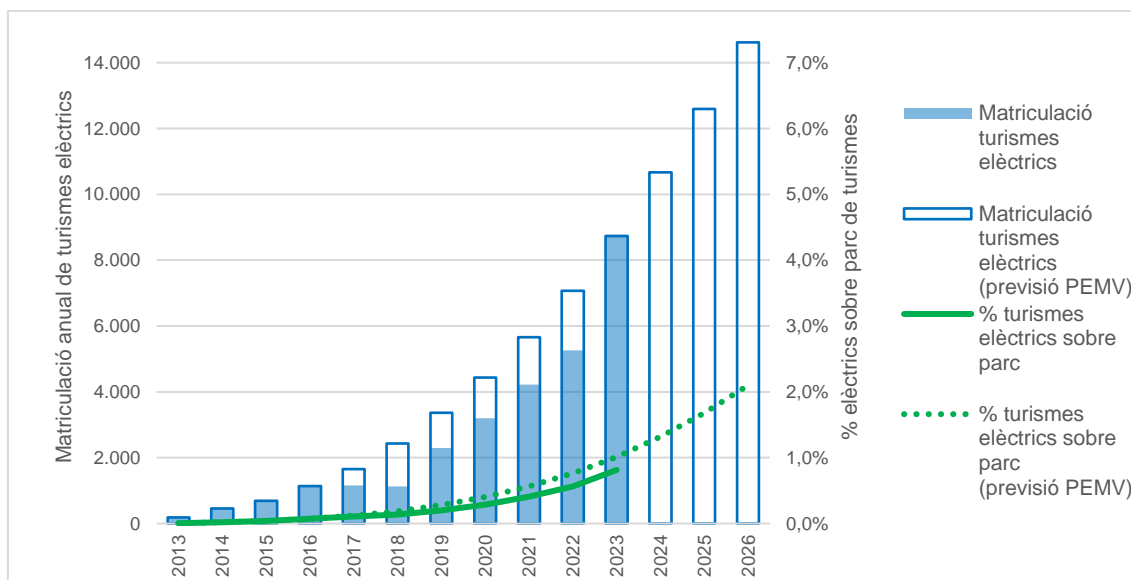


Figura 30. Matriculació de turismes i tot terrenys elèctrics, i participació sobre el parc
 Font: Elaboració pròpia a partir de DGT i ICAEN

Finalment, pel que fa al sistema d'etiquetatge de turismes segons distintius ambientals de la DGT, les dades disponibles a partir de 2022 no són comparables amb les anteriors i, per aquest motiu, no es pot mostrar la tendència històrica. Es mostren a continuació els resultats per a 2022 i 2023, d'on es pot observar una tendència a l'increment dels turismes amb etiquetes Zero i ECO, en detriment de la resta de categories d'etiqueta.

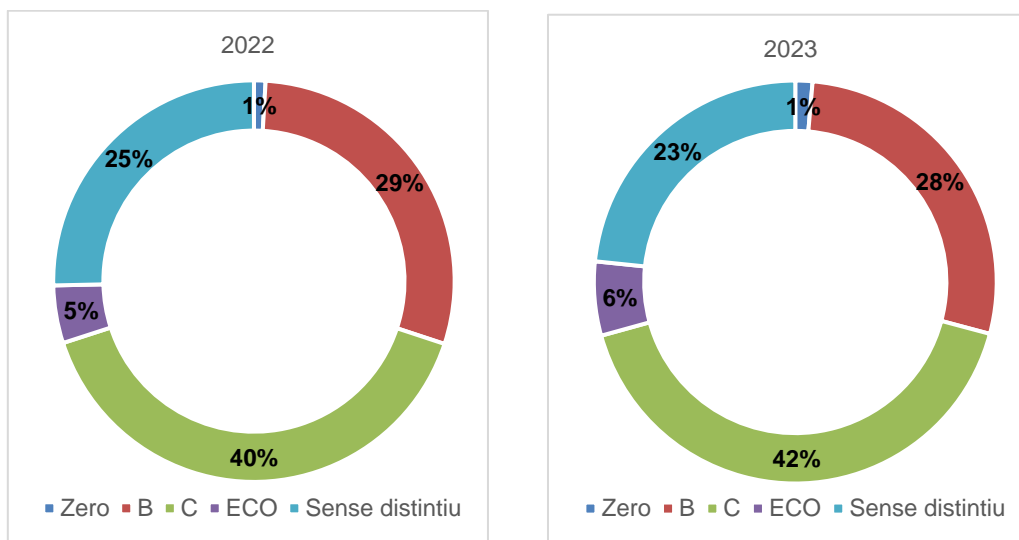


Figura 31. Percentatge de turismes segons etiqueta ambiental. Font: Elaboració pròpia a partir de DGT

3.5.4 Resum de les principals desviacions respecte les previsions del PEMV

Finalment, a continuació es presenta una taula comparativa entre les estimacions realitzades durant el procés d'elaboració del PEMV en referència al parc de vehicles, comparant-les amb les dades actualitzades en el marc del seguiment.

Taula 17. Quadre resum del parc de vehicles i la seva composició i del percentatge de turismes segons normativa EURO real i previst per l'any 2023. Font: Elaboració pròpia a partir de dades de la DGT

Valor	2016	Previst 2023 (PEMV)	Real 2023	Previst 2026 (PEMV)
Parc de vehicles				
Turismes	3.436.271	3.532.487	3.502.644	3.504.996
Motocicletes	782.564	989.222	947.895	1.037.970
Camions i furgonetes	770.452	833.274	726.754	862.352
Altes vehicles				
Turismes	5,60%	7,45%	4,04%	8,00%
Motocicletes	5,70%	8,15%	4,94%	9,00%
Camions i furgonetes	4%	6,80%	2,06%	7,40%
Baixes Vehicles				
Turismes	3,40%	7,74%	2,46%	8,14%
Motocicletes	1,40%	6,25%	1,15%	8,00%
Camions i furgonetes	3,20%	5,50%	2,26%	6,60%

Valor	2016	Previst 2023 (PEMV)	Real 2023	Previst 2026 (PEMV)
Gasolina				
Pre-EURO I	23,70%	15,31%	17,59%	11,50%
EURO I	5,00%	1,48%	2,32%	0,40%
EURO II	13,40%	6,04%	5,03%	3,20%
EURO III	22,80%	14,69%	13,18%	12,00%
EURO IV	17,10%	11,62%	14,24%	9,00%
EURO V	12,00%	23,54%	8,41%	22,50%
EURO VI	6,00%	23,61%	39,23%	27,70%
EURO VII	0,00%	3,73%	0,00%	13,70%
Diesel				
Pre-EURO I	1,51%	0,27%	1,58%	0,00%
EURO I	1,38%	0,22%	0,99%	0,05%
EURO II	9,49%	1,80%	4,86%	0,29%
EURO III	28,86%	19,49%	16,59%	15,40%
EURO IV	31,69%	25,76%	31,50%	21,59%
EURO V	21,01%	28,30%	18,97%	24,82%
EURO VI	6,06%	21,08%	24,86%	24,72%
EURO VII	0,00%	3,06%	0,00%	13,07%

3.5.5

3.5.5 **Conversió a parc circulant i emissions unitàries**

Cal tenir en compte que les dades exposades als apartats anteriors corresponen al parc de vehicles censats. Per tal de poder calcular les emissions associades a la mobilitat en vehicle privat, s'ha procedit a fer la conversió del parc censat a parc circulant. D'aquesta manera es pretén representar millor la realitat del parc que circula per les carreteres, atès que els vehicles més nous acostumen a circular més que els més antics.

La metodologia consisteix en primer lloc a passar de parc circulant a parc actiu, és a dir, excloure del parc censat aquells vehicles que s'interpreta que ja no circulen i si més no, no ho fan d'una manera habitual. A continuació, es transforma el parc actiu a parc circulant, és a dir, ajustar el pes de cada categoria de vehicle a la seva circulació real.

Per fer-ho, en primer lloc s'ha analitzat el parc censat per tal d'excloure aquells vehicles que tenen la ITV caducada des de 7 o més anys o els que tenen l'assegurança caducada 2 o més anys, entenent-se que es tracta de vehicles que no circulen de manera habitual. Fins al moment actual, la DGT facilitava aquesta informació referida a ITV i assegurances però ha indicat que, a partir d'ara, no es facilitarà de forma agregada. Per aquest motiu, s'ha procedit a analitzar els parcs anteriors (2016-2021) de manera que es puguin extrapolar unes tendències en quant a parc actiu / parc inactiu per a les diferents categories de vehicles i les seves desagregacions (segons combustible, normativa EURO i cilindrada).

Més enllà d'aquesta exclusió dels vehicles pels que es pot inferir manca de circulació, també s'ha aplicat una correcció que permeti tenir en compte que determinats vehicles tendeixen a realitzar menys desplaçaments. Per fer aquesta estimació, igual que es va fer en l'informe de seguiment anterior, s'han tingut en compte els [estudis realitzats per l'ATM](#) en l'àmbit del SIMMB, en tant que no es disposa d'altra informació més actualitzada i que pugui aplicar-se per un àmbit territorial com aquest.

En aquest sentit, l'ATM de Barcelona ha aproximat la caracterització del parc circulant a l'àmbit del Sistema Integrat de Mobilitat Metropolitana de Barcelona (SIMMB) a partir del parc censat de la DGT amb data a 2021. Aquesta caracterització s'aplica sobre el distintiu ambiental dels vehicles i representa el percentatge de kilòmetres recorreguts per cada categoria.

Per al present informe, es disposa de les emissions unitàries de cada categoria de vehicles segons tipologia (turisme, camió, etc.), combustible, cilindrada i normativa EURO, així com la seva representació sobre el parc total censat.

La taula que segueix recull l'estimació dels factors promig d'eficiència en termes d'emissió de contaminants, resultats de la ponderació segons el parc circulant estimat adaptat a 2023, separant vehicles lleugers de vehicles pesants. Aquests factors són els utilitzats per al càlcul dels diferents indicadors de seguiment ambiental de la mobilitat.

Taula 18. Seguiment l'eficiència unitària en termes d'emissions per veh·km. Font: elaboració pròpia

Eficiència en emissions (g/veh·km)									
Any	CO ₂			NO _x			PM10		
	VL	VP	Total	VL	VP	Total	VL	VP	Total
2016	174,75	548,90	203,28	0,62	3,84	0,87	0,049	0,190	0,060
2019	171,75	542,70	200,05	0,50	3,55	0,74	0,047	0,175	0,057
2022	167,58	542,26	196,25	0,44	3,11	0,65	0,040	0,161	0,050
2023	167,17	542,20	195,74	0,41	2,95	0,603	0,037	0,154	0,046
2026 (PEMV)	162,44	529,90	192,89	0,50	2,51	0,66	0,039	0,138	0,047

El parc de vehicles mostra una clara millora de l'eficiència per unitat de veh·km recorregut degut a la progressiva penetració de vehicles menys contaminants (adaptats a normativa EURO VI) i en menor mesura a la mobilitat electrificada. En aquest sentit es constata que, a nivell d'eficiència del parc de vehicles, s'han assolit els objectius del PEMV relatius a les emissions d'NO_x i PM10, mentre que per CO₂ se segueix una tendència que fa pensar en que es poden assolir a 2026, gràcies també a la participació cada cop més notòria dels vehicles elèctrics.

4 Seguiment de les mesures

4.1 Introducció

El PEMV incorpora un conjunt d'actuacions que es basen en tres fonts: (1) el que ja recullen altres plans o programes, (2) aportacions de les diferents entitats, administracions o resta d'actors interessats i (3) aportacions sorgides en el marc de l'elaboració del PEMV en base a les oportunitats de millora detectades a la diagnosi i el procés d'informació pública i al·legacions. Aquestes actuacions s'estructuren en 6 eixos temàtics:

- Eix Temàtic 1: Transport públic col·lectiu ferroviari
- Eix Temàtic 2: Transport públic col·lectiu per carretera
- Eix Temàtic 3: Mobilitat en bicicleta i a peu
- Eix Temàtic 4: Xarxa viària
- Eix Temàtic 5: Mobilitat de mercaderies
- Eix Temàtic 6: Gestió de la mobilitat

Estructurades en aquests eixos temàtics, el PEMV proposa 60 actuacions de millora de la mobilitat al Vallès. Cal tenir en compte que algunes d'aquestes actuacions es desenvolupen en diversos corredors o entorns i incorporen diversos projectes, com són les plataformes reservades per autobús amb 7 corredors o la xarxa interurbana de vies ciclistes amb 17 corredors.

El pressupost actualitzat de les actuacions del PEMV ascendeix a gairebé 2.800 M€. Cal tenir en consideració que el PEMV es va aprovar amb un pressupost global de 2.480 M€, que s'ha vist incrementat per l'actualització dels costos de les actuacions i per les noves actuacions impulsades no incloses inicialment al PEMV.

D'aquest pressupost destaca **el 70% que es destina a actuacions de millora del transport públic**, molt per sobre del 17% que es destina a vehicle privat. En termes generals, del conjunt d'inversió d'aquestes actuacions, gairebé tres quartes parts corresponen al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible (o ens dependents com l'ADIF) mentre que poc menys d'una quarta part corresponen al Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, i el percentatge restant es divideix entre actuacions a impulsar per l'administració local o conjuntament o complementària entre diverses administracions.

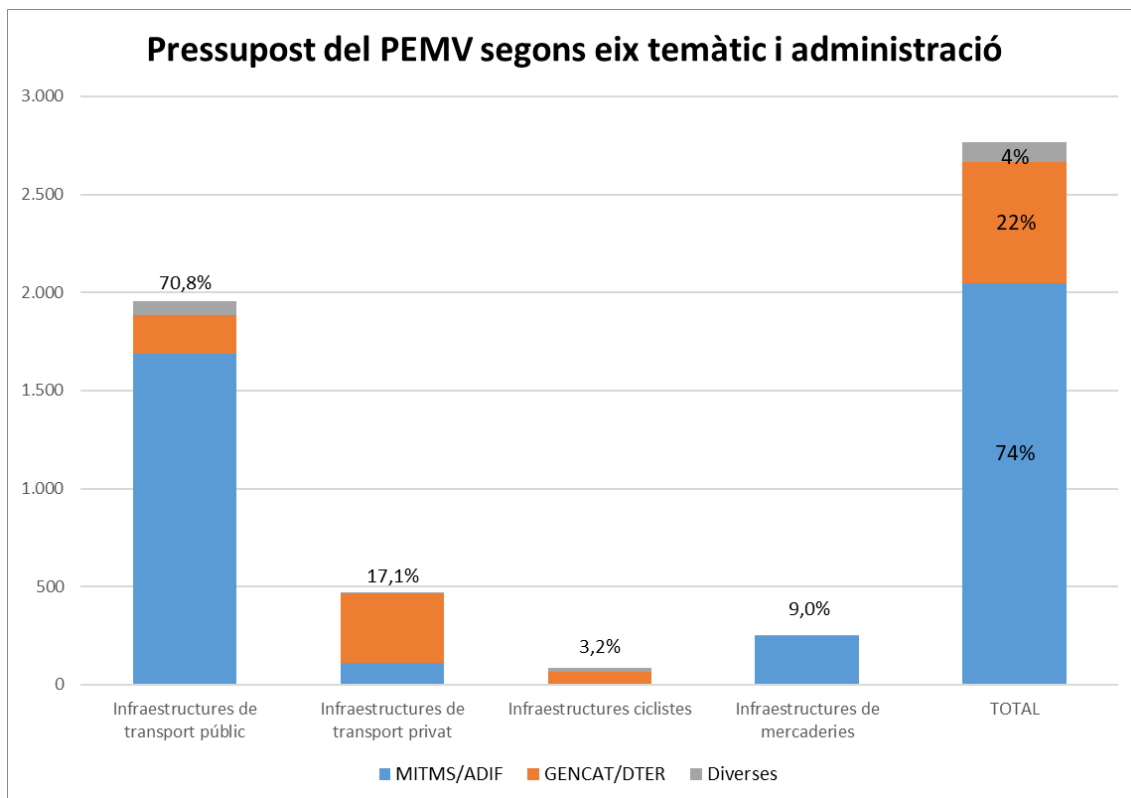


Figura 32. Pressupost actualitzat de les actuacions del PEMV segons eix temàtic i administració.
Font: Elaboració pròpia

Des de l'aprovació del PEMV, hi ha hagut un desplegament important de les mesures del PEMV que s'analitza en els següents apartats.

4.2 Estat global d'avanç a 2023

Per la correcta interpretació, s'ha definit quatre etapes amb les que es classifiquen les actuacions en funció del seu grau d'avanç:

- **En Servei/Finalitzada:** quan l'actuació prevista en el PEMV ja es troba operativa (com per exemple l'increment de l'oferta d'FGC).
- **Obres/Implementació:** quan l'actuació prevista en el PEMV es troba en fase d'obres (com el desdoblament de l'R3 en el tram de Parets a la Garriga).
- **En Estudi/Projecte:** quan des de les corresponents administracions s'han impulsat estudis o projectes específics per a una actuació concreta prevista en el PEMV. Poden ser des de estudis previs, de viabilitat o d'oportunitat (com el cas del nou corredor ferroviari de Collserola), estudis informatius (com el que impulsa el MITMS per l'estació Terrassa - Can Boada) o Projectes Constructius (com els nous corredors BRCAT).
- **Sense avanç:** quan per a l'actuació prevista en el PEMV no se n'ha detectat cap impuls per activar-ne la implementació (com el túnel de Montcada i Reixac de la R4).

A finals de 2023, s'ha avançat com a mínim parcialment en un 84% del total de les actuacions previstes dins el PEMV. D'aquestes, el 4% es troben en servei, el 29% en fase d'obres i 51% en fase d'estudi o projecte.

Tanmateix, també resulta d'important rellevància analitzar l'estat d'avanç del PEMV tenint en compte el pressupost associat als diferents projectes que desenvolupen les actuacions ja sigui en la seva totalitat o de forma parcial. En aquest sentit, la imatge següent permet analitzar l'esforç inversor en el desenvolupament del PEMV de cadascuna de les dues principals administracions (Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica i Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible).

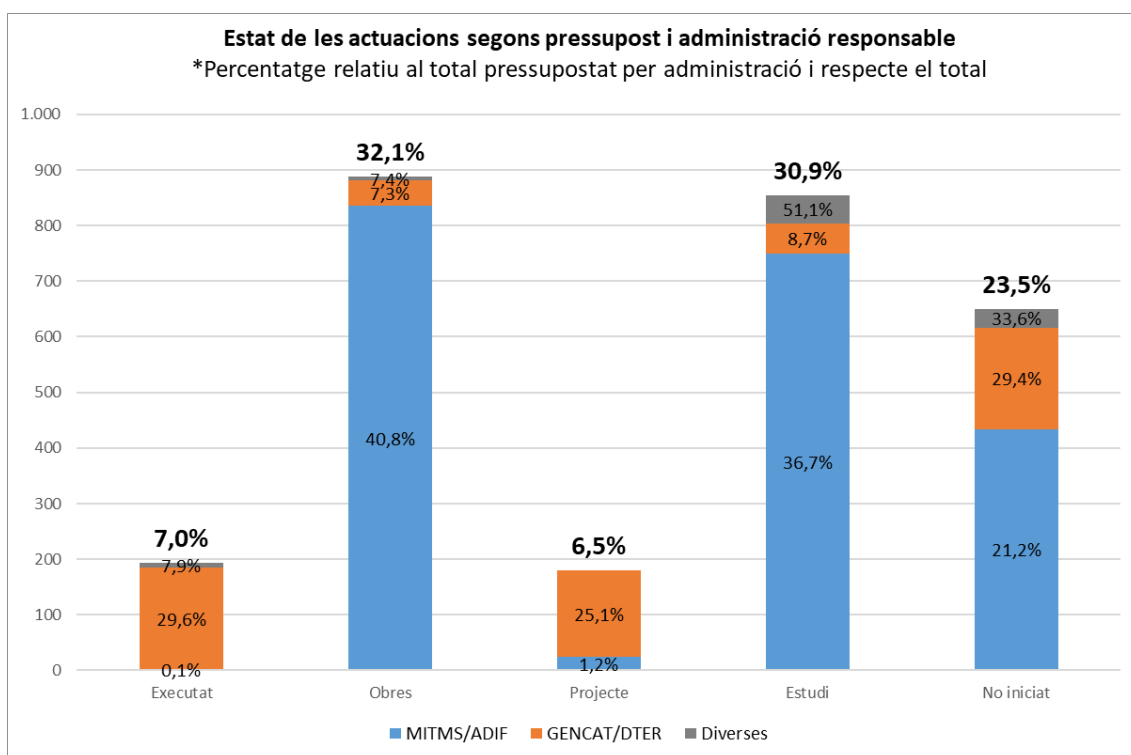


Figura 33. Estat global de les actuacions del PEMV segons pressupost i administració responsable.

Font: Elaboració pròpia

El Departament de Territori, Habitatges i Transició Ecològica i el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible han executat, iniciat o impulsat les obres de gairebé el 40% de les inversions derivades de les actuacions del PEMV, el que significa un total proper als 1.100 M€ d'inversió mobilitzats a finals de 2023.

D'aquestes actuacions convé ressaltar, per part del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, les actuacions necessàries per a l'increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC, i el gruix de les actuacions d'ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-58 i a la C-17. Així mateix, per part del MITMS (ADIF) el gruix correspon a

les obres iniciades del soterrament de la R2 a Montcada, del desdoblament de la R3 entre Parets i la Garriga, i de connexió en ample estàndard al corredor mediterrani de la plataforma multimodal de La Llagosta.

El 37,5% de les inversions derivades de les actuacions del PEMV es troben en fase de projecte o d'estudi a finals de 2023. Aquestes actuacions corresponen a un volum inversor lleugerament superior als 1.000 M€.

D'aquestes actuacions convé destacar l'impuls del conjunt de la xarxa BRCAT i el primer paquet de projectes de carril bici interurbà, així com diversos estudis i projectes sobre la xarxa viària. Per altra banda, el MITMS cal destacar l'impuls dels estudis informatius del tram central de la Línia orbital ferroviària i pel desdoblament total de l'R3 fins a Vic així com els projectes constructius per a la millora de capacitat i connectivitat de l'AP-7.

Finalment, de les inversions derivades de les actuacions del PEMV, un 23,5% no han tingut cap tipus d'avanç, que corresponen a gairebé 650 M€.

En concret, el Departament de Territori, Habitatges i Transició Ecològica li falta per impulsar diverses actuacions a la xarxa viària i un segon paquet d'actuacions en matèria de xarxa ciclable, mentre que cal destacar que ha fet algun tipus d'avanç en totes les actuacions que li corresponen en matèria de transport públic col·lectiu. Pel que fa al MITMS, li falta impulsar fonamentalment el túnel de Montcada i Reixac de la R4 o la conversió a ample mixt de la línia ferroviària entre Mollet i Sant Celoni.

Si s'analitza l'estat d'avanç del PEMV tenint en compte el pressupost associat als diferents projectes segons l'eix temàtic, es pot observar aquells eixos en els que cal un major impuls per tal de completar el conjunt d'actuacions previst en el termini del PEMV. En aquest sentit, la imatge següent permet analitzar l'esforç inversor en el desenvolupament del PEMV segons els diferents eixos temàtics.

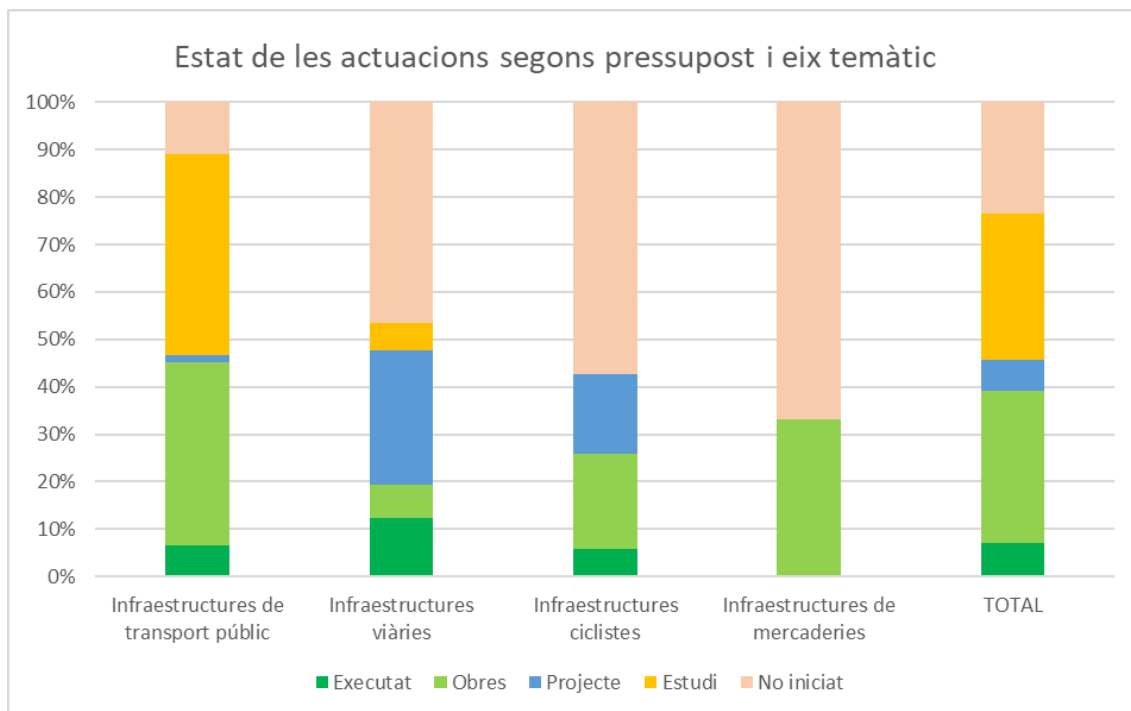


Figura 34. Estat global de les actuacions del PEMV segons pressupost i eix temàtic.

Font: Elaboració pròpia

Pel que fa a les inversions derivades de les actuacions en **infraestructures de transport públic** del PEMV, tot i ser l'eix temàtic amb major volum inversor, destaca que **s'ha executat o està en execució gairebé el 50% de la inversió, i la majoria es troben en execució o estudi** en gairebé un 90%. En relació amb l'informe de seguiment de 2022, s'han iniciat un conjunt d'estudis (deshoblament complet R3, Línia orbital) que han permès reduir fortament el percentatge d'actuacions sense avanç.

Les **infraestructures viàries** tenen **pràcticament la meitat** de les actuacions segons inversió associada **en fase de projecte**.

Pel que fa a les **infraestructures vinculades a la mobilitat ciclista i de vianants**, convé destacar positivament que, malgrat encara falta impulsar una part important de la inversió prevista pel PEMV, en relació amb l'informe de seguiment de 2022 s'han iniciat i executat un gens menyspreable volum d'actuacions tant per part del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica com de la Diputació de Barcelona. Es tracta d'un eix temàtic on els projectes són de menor envergadura i inversió que en la resta d'eixos i es troben més atomitzats pel territori, pel que el seu avanç és més gradual que en la resta d'eixos. Tanmateix, convé posar de manifest l'impuls de les obres de la via ciclista paral·lela a la N-150 entre Sabadell i Terrassa, la integració i carril bici de la N-152z entre Montcada i Reixac i Mollet del Vallès, i la via ciclista paral·lela a la C-58 entre Terrassa i Viladecavalls.

Finalment, en relació amb les infraestructures per al **transport de mercaderies**, continua l'execució de la plataforma intermodal de la Llagosta però encara manca per impulsar la conversió ample mixt Sant Celoni – Mollet.

4.3 Taula resum del seguiment de les actuacions del PEMV

A la següent taula hi ha el llistat complet d'actuacions que s'emmarquen en el PEMV. Aquestes actuacions sovint es desagreguen en diverses subactuacions o projecte, pel que l'estat que s'assigna a cadascuna d'elles correspon al majoritari en relació amb les subactuacions.

Al capítol següent es pot trobar una relació detallada dels subprojectes que han canviat el seu estat d'avanç (s'han finalitzat les obres o se n'ha impulsat la seva execució o redacció de projecte o estudi).

Així mateix, s'ha actualitzat la informació del conjunt d'actuacions del PEMV i el seu estat d'avanç a la plataforma online de seguiment del PEMV disponible al web del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica. Aquesta plataforma permet a qualsevol persona usuària no només consultar la informació específica de cadascuna de les actuacions (descripció, administració responsable, informació actualitzada del seguiment, estat d'execució, subactuacions, pressupost associat), sinó analitzar-ne les dades vinculades de forma agregada per qualsevol dels seus atributs, ja sigui per eix temàtic (transport públic, no motoritzats, etc.), per administració, per estat d'execució o per corredor.

Taula 19. Taula resum del seguiment de les actuacions del PEMV. Font: Elaboració pròpia

Codi actuació	Nom actuació	Admin. responsable	Estat mesura
Xarxa d'infraestructures de transport públic			
XIF01	Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
XIF02'	3 nous intercanviadors a la línia R8	MITMS/ ADIF	Sense Avanç
XIF03	Increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC	DTER	En servei/Finalitzada
XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
XIF05	2 noves estacions d'FGC a Rubí - la Llana i Terrassa sud (S1)	DTER	En Estudi/Projecte
XIF06	5 noves estacions de Rodalies de Catalunya	MITMS/ ADIF	En Estudi/Projecte
XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
XIF08	Construcció del túnel de Montcada i Reixac (R4)	MITMS/ ADIF	Sense Avanç
XIF09	Estudi de viabilitat per a la construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell (R4)	MITMS/ ADIF	Sense Avanç
XIF10'	Estudi d'oportunitat per decidir la millor alternativa de nou túnel ferroviari de Collserola	DTER	En Estudi/Projecte
XIF11	Nou tram de la línia orbital ferroviària entre Sabadell i Granollers	MITMS/ ADIF	En Estudi/Projecte
XIF20	Desdoblament de la línia R3 la Garriga - Vic	MITMS/ ADIF	En Estudi/Projecte
XIB01	Configuració de nous corredors BRCAT: BRCAT (1) Caldes de Montbui - La Llagosta ; BRCAT (2) Mollet del Vallès - Vall de Tenes	DTER	En Estudi/Projecte

Codi actuació	Nom actuació	Admin. responsable	Estat mesura
XIB02	Configuració de nous corredors BRCAT: BRCAT (3) La Llagosta – UAB, BRCAT (4) Terrassa – Sabadell – Granollers; BRCAT (5) Sabadell - Castellar del V.; BRCAT (6) Cerdanyola del V. - Barberà del V. – Sabadell; BRCAT (7) Rubí - Sant Cugat del V. - Cerdanyola del V	DTER	En Estudi/Projecte
XAp01	Elaboració d'un programa de <i>Parks and Ride</i> identificant les actuacions prioritàries i establint un model de gestió integrada.	Diverses	En Estudi/Projecte
XAS01	Millora i compleció d'accessibilitat a les estacions de rodalies de Catalunya	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
XAS02	Execució d'un programa de supressió de passos a nivell	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
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	DTER	En servei/Finalitzada
XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	DTER	En servei/Finalitzada
XSTP03	Millora d'oferta de TPC en zones de baixa densitat	DTER	Sense Avanç
XSTP04	Terminal de busos de la UAB	DTER	Sense Avanç
XSTP05	Increment de freqüències de pas de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni	DTER	Sense Avanç
XSTP06	Perllongament dels serveis de l'R1 fins a la UAB	MITMS/ ADIF	En Estudi/Projecte
XSTP07	Avaluar la creació de nous serveis regionals al corredor Mollet - Papiol	MITMS/ ADIF	Sense Avanç
XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8	DTER	Sense Avanç
XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	DTER	En Estudi/Projecte
XSTP10	Estudiar el nou marc concessional del transport per carretera	DTER	En Estudi/Projecte
Xarxa d'infraestructures viàries per al transport privat			
XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	DTER	Obres/Implementació
XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	MITMS/ ADIF	En Estudi/Projecte
XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	DTER	Obres/Implementació
XIVP04'	Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió	DTER	En Estudi/Projecte
XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	MITMS/ ADIF	Sense Avanç
XIVP19	Milliores de la B-140	DTER	En Estudi/Projecte
XIVP20	Estudi dels efectes sobre la mobilitat de l'alliberament dels peatges de la C-33 i l'AP-7	DTER	En Estudi/Projecte
XIVS01	Millora de la B-124	DTER	En Estudi/Projecte
XIVS02	Integració urbana de l'N-150 (Terrassa - Montcada)	DTER	En Estudi/Projecte

Codi actuació	Nom actuació	Admin. responsable	Estat mesura
XIVS03	Millora de la C-1413 a (Rubí - Sant Quirze, inclou variant de Sant Quirze)	DTER	En Estudi/Projecte
XIVS04	Variants C-59 (Sant Feliu de Codines)	DTER	En Estudi/Projecte
XIVS05	Millores a la xarxa comarcal i local (C-243c)	DTER/ DIBA	Obres/Implementació
XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	DTER	En Estudi/Projecte
XIVS08	Millora i variants de la B-142 (entre Polinyà i Sentmenat)	DTER	En Estudi/Projecte
XIVS10	Via interpolar (Tram Castellbisbal - Sant Cugat del V.)	DTER	Sense avanç
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	DTER	Sense avanç
XIVS21	Transformació 2+1 de la C-35 entre Sant Celoni i Riells i Viabrea	DTER	Obres/Implementació
Xarxa de modes no motoritzats			
XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes.	DTER	Obres/Implementació
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	DTER/ DIBA	En Estudi/Projecte
XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	Diverses	Obres/Implementació
XNM05	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	DTER	Sense Avanç
Actuacions transport mercaderies			
XITM01	Nova estació intermodal de mercaderies a la Llagosta	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
XITM02	Conversió ample mixt Sant Celoni - Mollet	MITMS/ ADIF	Sense Avanç
XITM03	Promoció de l'ambientalització dels vehicles de transport de mercaderies i harmonització i millora de la DUM al Vallès	DTER	Obres/Implementació
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	MITMS/ ADIF	Obres/Implementació
Gestió de la mobilitat			
GM01	Impulsar PMU i verificar la implementació dels ja redactats	Ajuntaments	En Estudi/Projecte
GM02	Estudis de prioritització i execució de plans de mobilitat en polígons industrials i CGM	Empreses	En Estudi/Projecte
GM03	Implantació de la T-Mobilitat	DTER	En servei/Finalitzada
GM04	Programa de millora de la informació en temps real del sistema de TP que incorpori informació dinàmica de l'ocupació dels Parks and Ride	DTER	Obres/Implementació
GM05	Creació d'un mapa específic del TPC del Vallès	DTER	Sense Avanç
GM06	Implementació d'un nou sistema de tarifació viària (vinyeta)	DTER	Sense Avanç

Codi actuació	Nom actuació	Admin. responsable	Estat mesura
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	Ajuntaments	En Estudi/Projecte
GM08	Promoció del vehicle elèctric i punts de recàrrega al Vallès	Diverses	Obres/Implementació
GM09	La tecnologia smart al servei de la mobilitat quotidiana	Diverses	Obres/Implementació

4.4 Anàlisi individualitzat de l'avanç de les actuacions a 2023

Durant l'any 2023, s'ha experimentat un avanç significatiu en el desenvolupament de les actuacions de la proposta del PEMV.

Pel que fa referència a la **xarxa d'infraestructures i serveis de transport públic**, s'ha avançat en diversos projectes, alguns de gran envergadura.

En l'àmbit de les línies de Rodalies i FGC, s'han dut a terme diverses actuacions destacades. En primer lloc, l'Adif ha adjudicat les obres de **soterrament de la línia R2 al seu pas per Montcada i Reixac i per Vallbona (XIF01)**, per un import total de 566 milions d'euros (iva exclòs) i actualment es troba en execució.

Un altre projecte important correspon al **desdoblament de la línia R3 (XIF04 i XIF20)**. A part de les obres corresponents al tram Parets – La Garriga, que ja s'estava executant a 2022, la resta de trams per completar el desdoblament s'han impulsat o bé ja com a projectes constructius (Mollet del Vallès – Parets i nova estació de Parets) o bé com a estudis informatius (Montcada Bifurcació – Mollet, la Garriga – Centelles i Centelles – Vic).

Pel que fa a la **línia orbital ferroviària**, el MITMS n'ha impulsat l'estudi informatiu **entre Sabadell i Granollers (XIF11)**.

Paral·lelament, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica ha licitat l'anàlisi de factibilitat per a la **construcció d'una segona estació d'FGC a Rubí (XIF05)**.

Així mateix, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica ha iniciat els treballs per a la planificació del **nou marc concessional del transport per Carretera (XSTP10)**, que busca optimitzar els serveis i assegurar la seva sostenibilitat a llarg termini.

Finalment, es continuen impulsant les actuacions iniciades durant el 2022 com són els conjunt d'estudis i projectes per a la definició complerta de la **xarxa BRCAT al Vallès (XIB01 i XIB02)**. En particular, s'han impulsat les obres del tram de **Terrassa a Sabadell**.

En relació amb el desenvolupament de la **xarxa d'infraestructures viàries**, s'han dut a terme diverses actuacions importants, tant en la xarxa estructurant primària com a la secundària, amb l'objectiu de millorar la capacitat, la connectivitat i la seguretat viària.

En primer lloc convé destacar la finalització del gruix de les obres corresponents a l'**ampliació de capacitat de la C-17 de Mollet a Granollers (XIVP03)**, la qual ha entrat en servei el 2023, i

l'impuls de les obres de l'última actuació de millora de la capacitat a la C-58, en el tram de la C-16 fins a l'enllaç amb B-40 **(XIVP01)**.

Així mateix, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica ha iniciat les obres de la **transformació de la C-35 en una carretera 2+1 entre els trams de Sant Celoni i Riells i Viabrea (XIVS21)**, orientat a reduir els accidents frontals. L'actuació també inclou la configuració d'una via ciclista paral·lela a la C-35 i la GI-552 entre aquests municipis.

A la xarxa secundària, s'han impulsat un conjunt d'obres i projectes de menor envergadura per tal de millorar-ne la seguretat, tant per part del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, com la millora dels accessos a Santa Agnès de Malanyanes, com per part de la Diputació de Barcelona a la xarxa local de la seva titularitat.

Finalment, es continuen impulsant les actuacions iniciades durant el 2022 com les obres del nou enllaç entre Granollers - Lliçà d'Amunt a la C-17 (XIVP03), o els projectes de millora de la B-140, de la variant de la C-59 a Sant Feliu de Codines, de la variant de la B-142 a Sentmenat, o la variant de la C-1413 a Sant Quirze del Vallès.

Sobre el desenvolupament de la **xarxa de modes no motoritzats**, durant l'any 2023, s'ha avançat en el desenvolupament de la xarxa definida al PEMV, amb un focus especial en la creació i millora de vies ciclistes i itineraris per a vianants.

Convé destacar la **finalització de les obres del pas inferior per a vianants i ciclistes a la C-59 a Caldes de Montbui i la passarel·la en paral·lel a la C-155 a Palau-solità i Plegamans**. També ha representat una fita durant el 2023 l'impuls de les **obres de les vies ciclistes de Sabadell – Terrassa i Terrassa a Viladecavalls, així com Integració i el carril bici de la N-152z entre Montcada i Reixac i Mollet del Vallès (XNM01')**.

En paral·lel, la **Diputació de Barcelona** sobre la xarxa local de carreteres de la seva titularitat, està impulsant un conjunt d'actuacions d'itineraris de vianants i bicicletes, que s'incorporen al seguiment del PEMV i en particular a la plataforma online de seguiment d'actuacions disponible al web del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

En relació amb la **construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions (XNM03)**, s'han implementat diverses iniciatives. A la línia d'FGC del Vallès, ja es troben operatius els bicitancats a Can Feu / Gràcia, Valldoreix i Bellaterra. A la xarxa de Rodalies, es troben operatius aparcaments segurs per a bicicletes a les estacions de Mollet Sant Fost, Sant Cugat, Palautordera, Cardedeu, la Garriga, Granollers Centre, Montmeló, la Llagosta, Montcada i Reixac, Cerdanyola del Vallès i Barberà del Vallès. A més, s'estan impulsant fins a 14 aparcaments segurs addicionals a la xarxa de Rodalies, que han iniciat l'execució d'obres en 2023.

Per acabar, convé posar de manifest un conjunt **d'estudis i projectes d'actuacions d'infraestructures de mobilitat no previstes en el PEMV** que s'han impulsat al territori després de l'aprovació del PEMV i que, en cas de materialitzar-se, poden tenir un impacte notable a la mobilitat. Aquestes actuacions, tanmateix, no s'incorporen al seguiment del PEMV, tampoc als efectes de seguiment pressupostari d'execució, atès que no estaven previstes al document

aprovat i que tampoc es preveu la seva execució en l'horitzó del pla a 2026 vist el seu estat incipient de planificació. Tot i això, se n'anirà fent un seguiment per si, eventualment i en funció del seu avanç real, cal incorporar-los en futures revisions del PEMV.

Aquestes actuacions són:

- **Salt del moltó entre la R4 i la R8 a Cerdanyola:** estudi informatiu impulsat pel MITMS el 2022 amb l'objectiu de remodelar aquesta bifurcació mitjançant un desviament a diferent nivell que permeti millorar la capacitat de la línia de Rodalies R4.
- **Nova connexió ferroviària entre la línia de Vic (R3) i el corredor del Vallès (R8):** estudi informatiu impulsat pel MITMS el 2022 amb l'objectiu d'unir el corredor del Vallès (línia Castellbisbal – Papiol/Mollet) amb la línia de Vic (R3) per permetre que les circulacions de trens de mercaderies facin aquest recorregut sense necessitat d'invertir la marxa a Montcada Bifurcació.

Millores de capacitat i connectivitat de l'AP-7: es tracta d'un conjunt de projectes constructius impulsats pel MITMS el 2023 amb l'objectiu de millorar la funcionalitat de l'autopista una vegada han finalitzat els peatges. Els projectes inclouen l'ampliació del quart carril de Montornès a Sant Celoni i des de l'enllaç de Martorell fins a la connexió amb la B-23 així com un nou enllaç de Sant Celoni a la C-35.

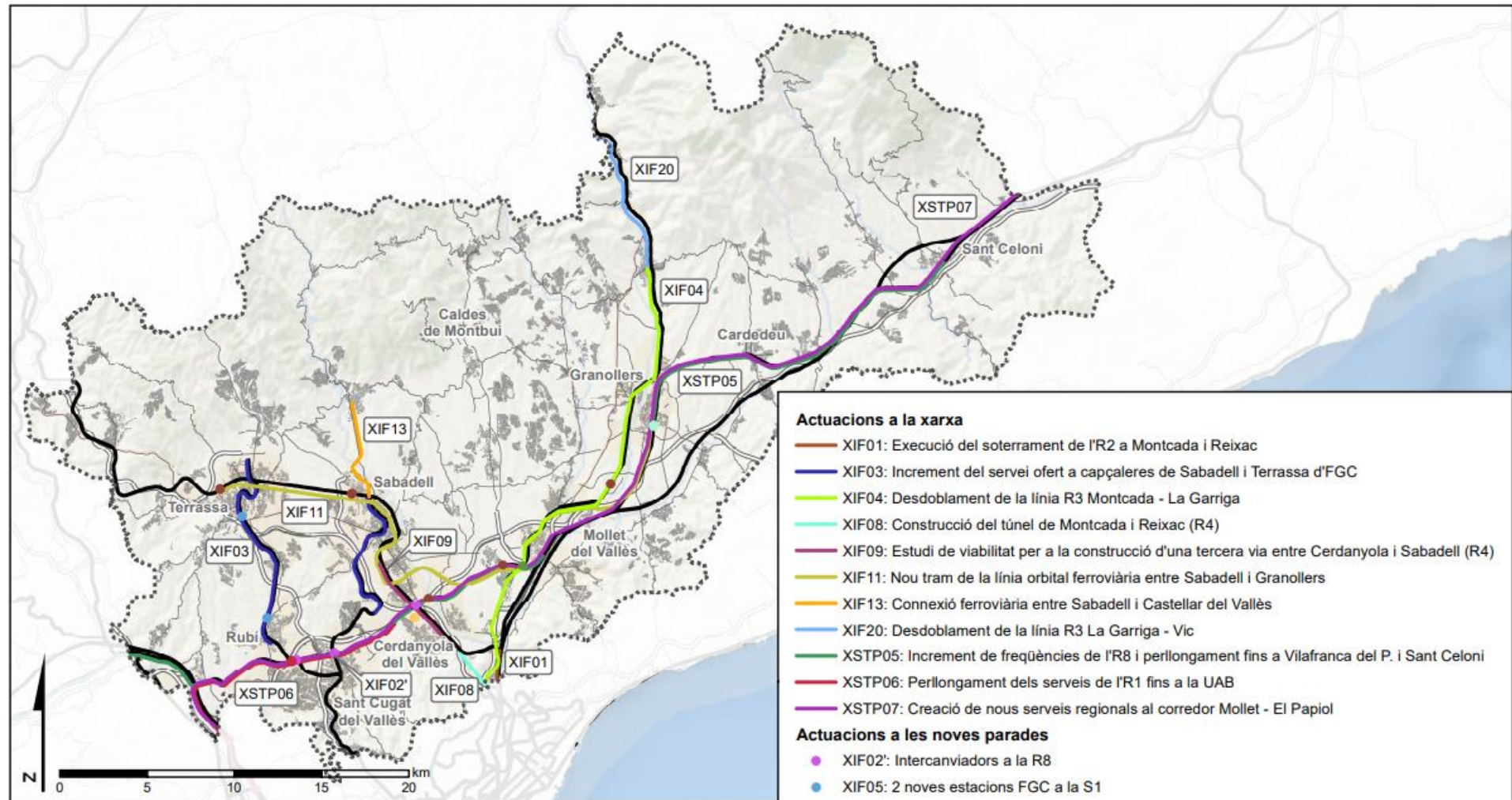
Connexió ferroviària entre Sabadell i Castellar del Vallès: estudi viabilitat impulsat pel Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica el 2023 amb l'objectiu d'analitzar la factibilitat del perllongament de la línia d'FGC S2 des de Sabadell Parc del Nord fins a Castellar del Vallès, amb dues noves estacions previstes: una al polígon del Pla de Bruguera i una altra al centre de Castellar.

4.5 Mapes d'actuacions

Amb l'objectiu d'il·lustrar sobre el territori les actuacions del PEMV i l'estat de les mateixes a data de l'entrega del present informe, s'han generat un seguit de mapes on, per una banda es mostra la localització i/o el traçat de l'actuació amb el seu respectiu codi d'identificació, i d'altra banda, l'estat de l'actuació:

Xarxa viària	Actuacions a la xarxa viària
	Estat de les actuacions a la xarxa viària
Ferrocarril	Actuacions a la xarxa de ferrocarril
	Estat de les actuacions de la xarxa de ferrocarril
Autobús	Actuacions a la xarxa d'autobús
	Estat de les actuacions a la xarxa de bus
Bicicleta	Xarxa actual de bicicleta i projecte d'ampliació
	Estat de la xarxa de bicicleta

A continuació es presenten els mapes d'actuacions.



Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Actuacions a la xarxa de ferrocarril



Actuacions a la xarxa

- XIF01: Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac
- XIF03: Increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC
- XIF04: Desdoblament de la línia R3 Montcada - La Garriga
- 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)
- XIF11: Nou tram de la línia orbital ferroviària entre Sabadell i Granollers
- XIF13: Connexió ferroviària entre Sabadell i Castellar del Vallès
- XIF20: Desdoblament de la línia R3 La Garriga - Vic
- XSTP05: Increment de freqüències de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del P. i Sant Celoni
- XSTP06: Perllongament dels serveis de l'R1 fins a la UAB
- XSTP07: Creació de nous serveis regionals al corredor Mollet - El Papiol

Actuacions a les noves parades

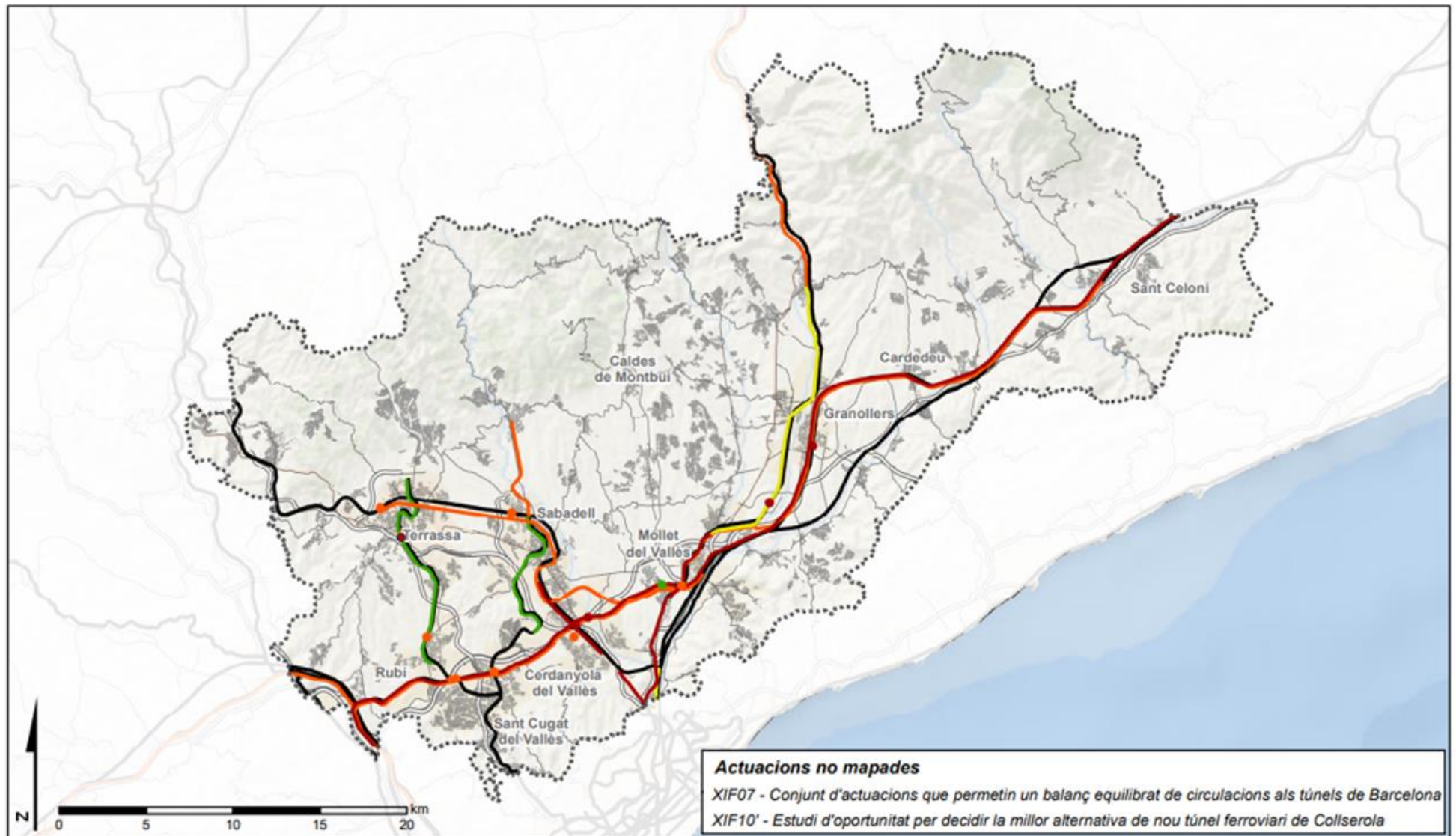
- XIF02': Intercanviadors a la R8
- XIF05: 2 noves estacions FGC a la S1
- XIF06: 5 noves estacions de Rodalies
- XIF21: Salt de moltó entre R8 i R4 a Cerdanyola
- XITM05: Connexió entre R3 i R8 a Mollet
- XSTP08: Millora de l'intercanvi R11-R8

Infraestructures

- Sistema ferroviari

Actuacions no mapades

- XIF07 - Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona
- XIF10' - Estudi d'oportunitat per decidir la millor alternativa de nou túnel ferroviari de Collserola

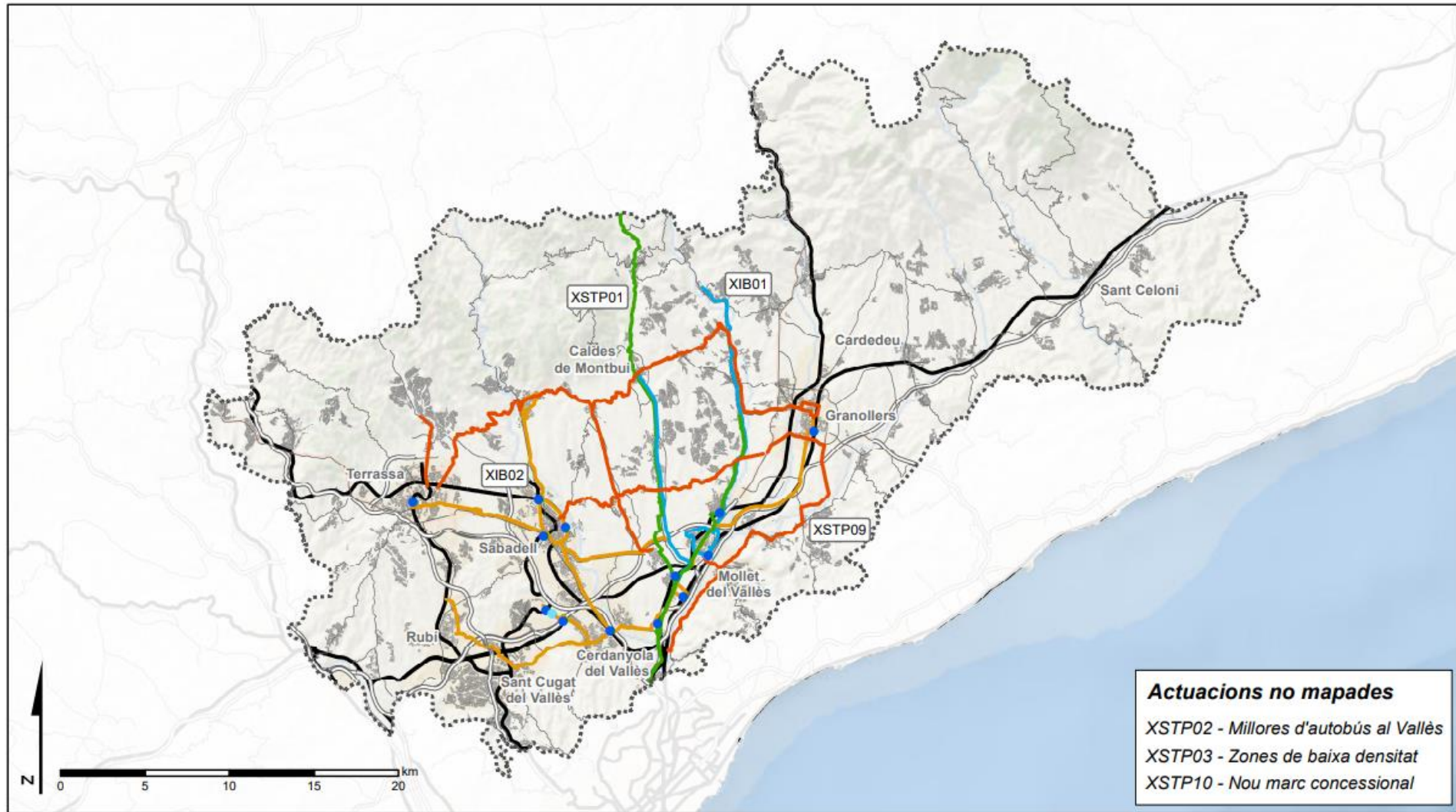


Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Estat de les actuacions a la xarxa de ferrocarril

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori
Secretaria de Mobilitat i Infraestructures

Equip redactor:
 **Mcrit**
 Multidisciplinària Planificació

Estat	Noves parades	Infraestructures
 En Servei/Finalitzada	 En Servei/Finalitzada	 Autopista i autovia
 Obres/Implementació	 En Obres/Implementació	 Convencional
 En Estudi/Projecte	 En Estudi/Projecte	 Sistema ferroviari
 No iniciat	 No iniciat	



Actuacions no mapades
 XSTP02 - Millores d'autobús al Vallès
 XSTP03 - Zones de baixa densitat
 XSTP10 - Nou marc concessional

Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Actuacions a la xarxa d'autobús



Equip redactor:
 Mcrit
 Infraestructures Planificació

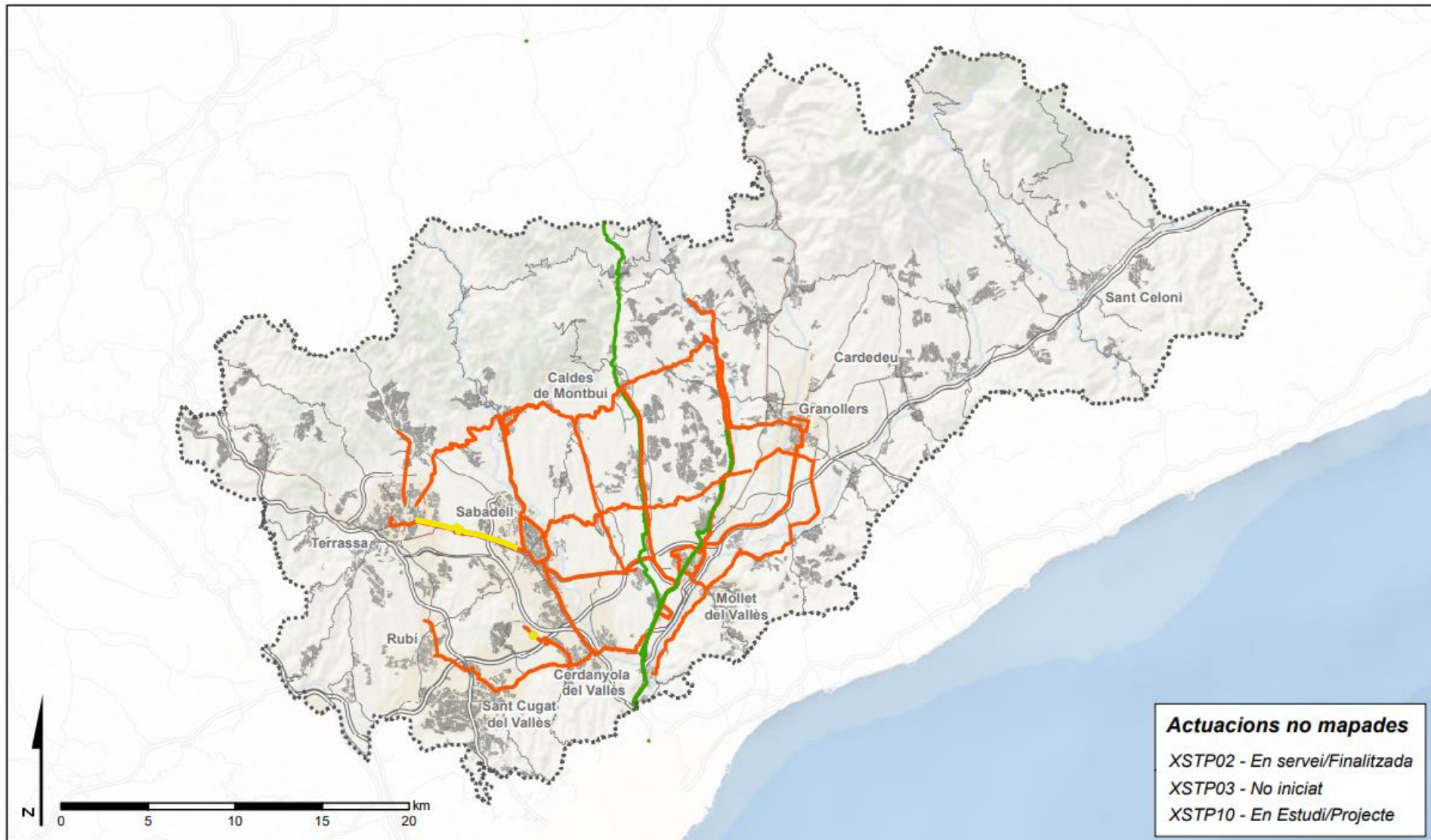
Actuacions

- XIB01: Configuració de nous corredors BRCAT: Caldes de Montbui - La Llagosta i Mollet del Vallès - Vall de Tenes
- XIB02: Configuració de nous corredors BRCAT: La Llagosta - UAB; Terrassa - Sabadell; Sabadell - Castellar del V; Cerdanyola del V. - Barberà del V. - Sabadell; Rubí - Sant Cugat del V. - Cerdanyola del V.
- XSTP01: Reforç de l'oferta de les línies del programa exprés.cat als corredors de la Vall del Tenes i Riera de Caldes
- XSTP09: Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT
- XSTP04: Terminal de busos de la UAB

● Intercanvi BRCAT

Infraestructures

- Autopista i autovia
- Carretera convencional



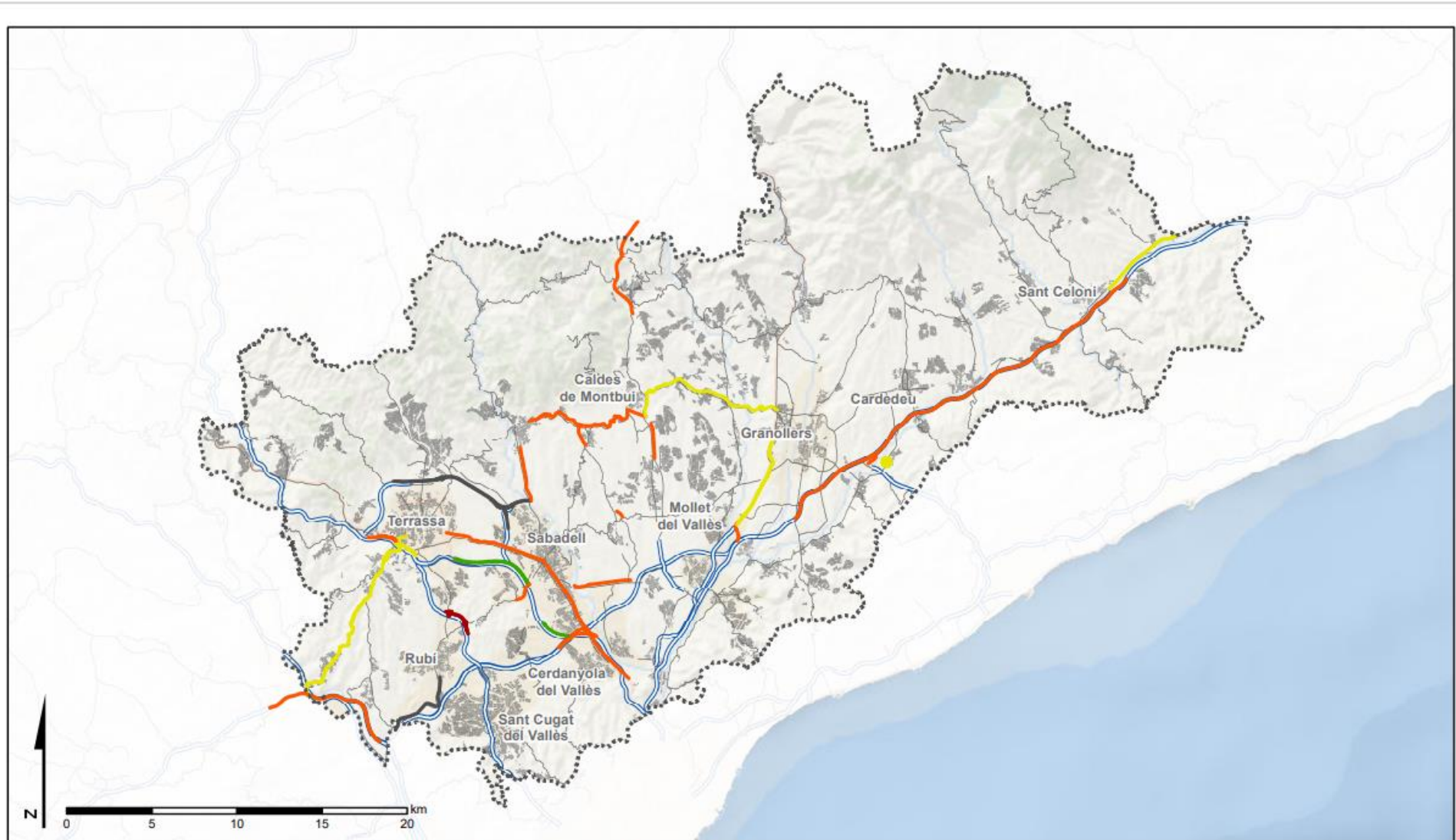
Actuacions no mapades
 XSTP02 - En servei/Finalitzada
 XSTP03 - No iniciat
 XSTP10 - En Estudi/Projecte

Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Estat de les actuacions a la xarxa d'autobús

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori
Secretaria de Mobilitat i Infraestructures

Equip redactor:
 **Mcrit**
 Multicriteria Planning

Estat	Noves parades
 En servei/Finalitzada	 Obres/Implementació
 Obres/Implementació	Infraestructures
 En Estudi/Projecte	 Autopista i autovia
 No iniciat	 Carretera convencional



Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Estat de les actuacions a la xarxa viària



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori
**Secretaria de Mobilitat
 i Infraestructures**

Equip redactor:

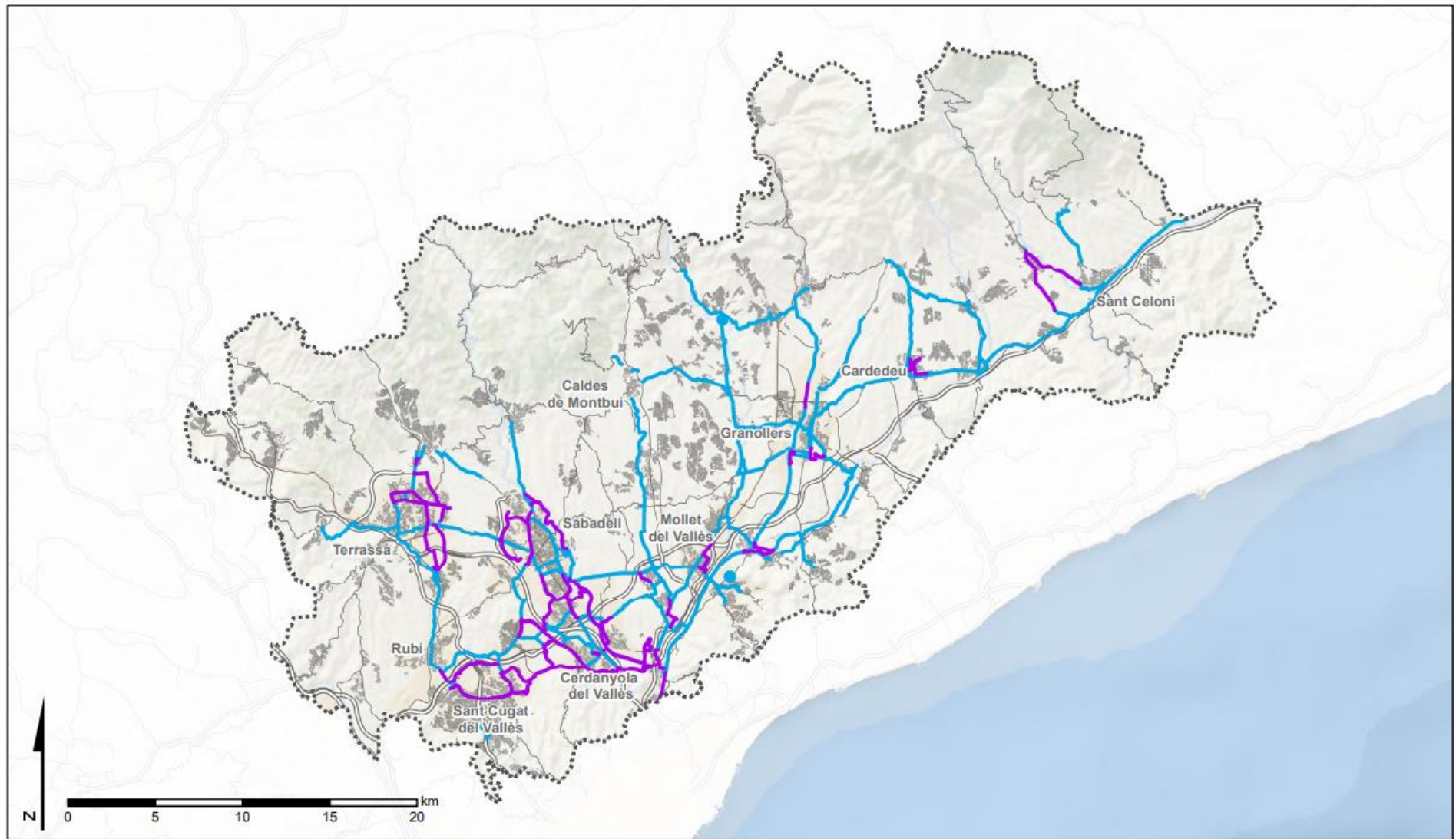
 Multicriteria Planning

Estat

- En servei/Finalitzada
- Obres/Implementació
- En Estudi/Projecte
- No iniciat
- Sense avanç

Infraestructures

- Autopista i autovia
- Carretera convencional



Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Xarxa actual de bicicleta i projecte d'ampliació



Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori
**Secretaria de Mobilitat
 i Infraestructures**

Equip redactor:

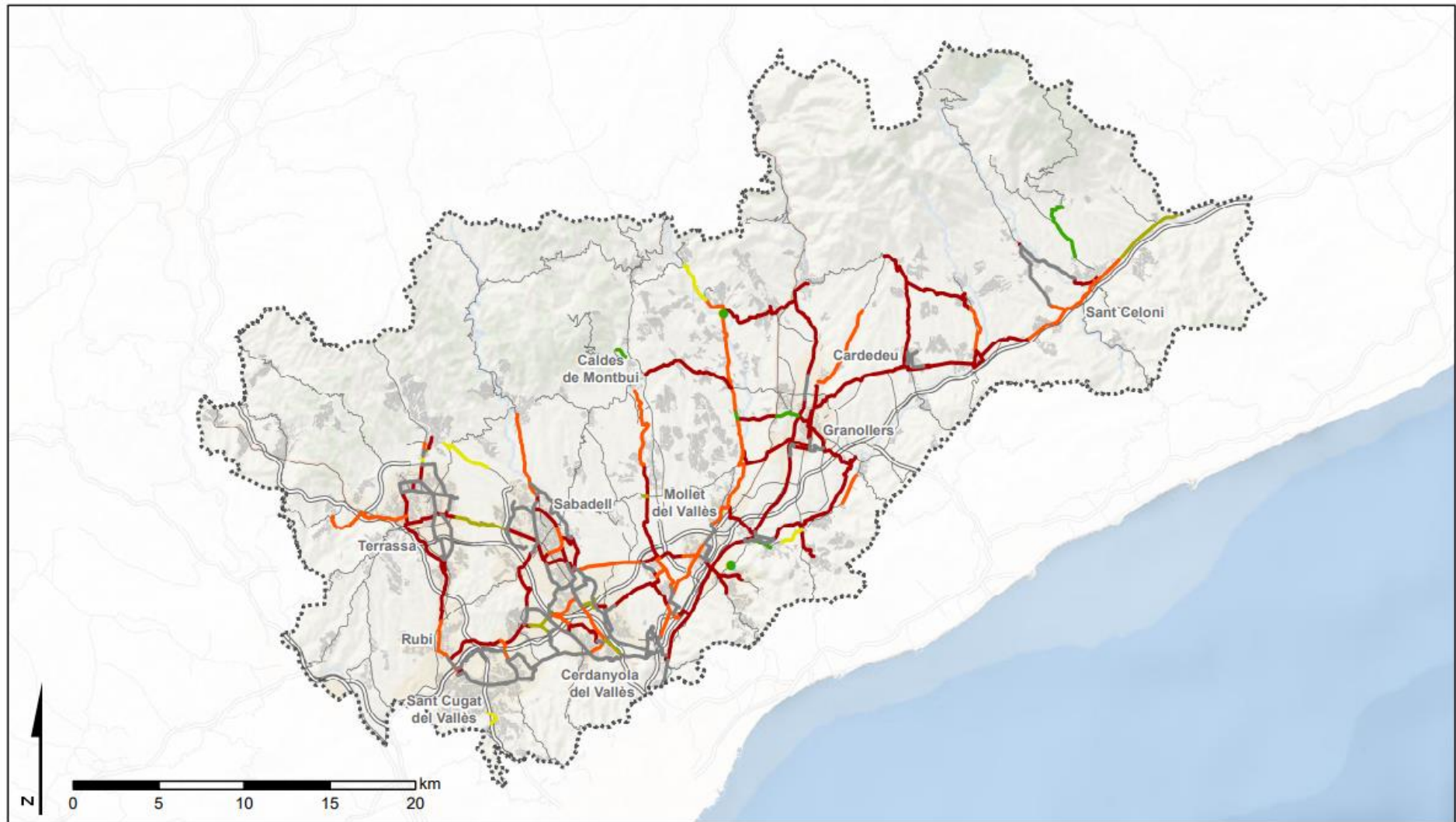
 Multiterritori Planning

Xarxa ciclable

- Actual
- Proposta PEMV

Infraestructures

- Autopista i autovia
- Convencional



Pla Específic de Mobilitat del Vallès
Informe de seguiment 2023
Estat de la xarxa de bicicleta

 Generalitat de Catalunya
 Departament de Territori
**Secretaria de Mobilitat
 i Infraestructures**

Equip redactor:



Estat

- En servei/Finalitzada
- Obres/Implementació
- En Estudi/Projecte
- No iniciat

— Actual

Infraestructures

- Autopista i autovia
- Convencional

5 Indicadors de seguiment

El PEMV defineix una sèrie d'objectius de caràcter general que 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:

Taula 20. Objectius del PEMV

Objectius de millores funcionals de la mobilitat
1. Incrementar l'eficiència del sistema de mobilitat i transports
2. Millorar la qualitat del sistema de mobilitat i transports
3. Afavorir la connectivitat i equilibri territorial del sistema de mobilitat
4. Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat i transports
5. Afavorir el transvasament modal en viatgers i mercaderies cap a modes més sostenibles
6. Incorporar les noves tecnologies en la gestió, explotació i informació de la mobilitat
Objectius ambientals i de reducció de les externalitats de la mobilitat
7. Reduir l'impacte en la contaminació atmosfèrica i en el canvi climàtic de la mobilitat
8. Reduir l'accidentalitat
9. Moderar el consum i reduir la intensitat energètica del transport
10. Reduir les externalitats del sistema de transports

Ahora, estableix una sèrie d'indicadors per avaluar el grau d'assoliment dels objectius anteriors.

En aquest capítol es fa un recopilatori dels indicadors de seguiment del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, tant els de seguiment funcional de la mobilitat com els de seguiment ambiental, i s'aporten els valors d'evolució.

5.1 Seguiment funcional de la mobilitat

5.1.1 Evolució dels vehicles·km

Una de les dades fonamentals de la mobilitat, tant pel que fa al càlcul dels indicadors funcionals com ambientals i pel seu seguiment, malgrat no ser pròpiament un indicador directe del PEMV, són els vehicles·km recorreguts per la xarxa viària. Aquest valor, ens aporta el volum global de km circulats per la xarxa viària i per tant ens indica de forma agregada si ha crescut la mobilitat en vehicle privat i, en conseqüència, permet calcular l'evolució de les seves externalitats associades.

Per al seu càlcul s'aporta la dada inicial de 2016, corresponent a la data de càlcul inclosa en el PEMV i corresponent a l'escenari base, l'evolució fins al 2019 per ser l'any previ a l'inici del COVID i previ a la finalització dels peatges de les autopistes, la dada de 2022 corresponent a la

calculada en el marc de l'informe de seguiment del PEMV a 2022, i la dada més actualitzada disponible corresponent a 2023, el càlcul de la qual s'exposa al capítol 3.3 d'aquest informe.

A partir del càlcul dels valors globals dels veh·km per tot l'àmbit del Vallès, s'observa un creixement de la mobilitat en vehicle privat pel període 2016-2019 del 3,6%. També pel període 2019-2022 s'obté un increment dels veh·km de l'1,7%. Pel període 2022-2023 s'observa un increment més moderat, del 0,9%.

Taula 21. Evolució dels veh·km anuals del Vallès 2016, 2019, 2022, 2023, i escenaris 2026.
Font: elaboració pròpia

ESCENARI	Lleugers (veh·km)	Pesants (veh·km)	Totals (veh·km)	%var respecte 2016	%var respecte 2019	%var respecte 2022
2016	7.046.744.583	581.579.975	7.628.324.558	-	-	-
2019	7.298.174.615	602.330.929	7.900.505.544	3,6%	-	-
2022	7.424.483.464	612.755.416	8.037.238.880	5,4%	1,7%	-
2023	7.493.972.326	618.138.398	8.112.110.724	6,3%	2,7%	0,9%
2026 (esc. Ref)	7.621.340.758	638.064.114	8.259.404.872	8,3%		
2026 (esc.PEMV)	6.849.528.877	622.671.410	7.472.200.286	-2,0%		

Tot i que en els períodes estudiats en la taula anterior els veh·km s'han incrementat, les reduccions de trànsit degudes a les restriccions de mobilitat COVID durant els anys 2020 i 2021 van suposar un cert estalvi d'emissions. Per tal de poder-les quantificar es realitza el càlcul dels veh·km que s'han realitzat pel període 2016-2023 i es compara amb els que preveia el PEMV en els seus escenaris de referència i objectiu.

Taula 22. Comparativa de l'evolució dels veh·km anuals del Vallès (Escenaris PEMV vs. Dades reals).
Font: elaboració pròpia

	ESCENARI DE REFERÈNCIA PEMV Mveh·km	ESCENARI PEMV Mveh·km	DADES REALS Mveh·km
2016	7.628	7.628	7.628
2017	7.689	7.612	7.718
2018	7.751	7.597	7.809
2019	7.813	7.581	7.901
2020	7.876	7.566	5.784
2021	7.939	7.550	6.956
2022	8.002	7.534	8.037
2023	8.066	7.518	8.112

Tal i com s'observa en la següent figura, la tendència d'increments reflectida en les dades reals fins al 2019 era lleugerament superior a la prevista en l'escenari de referència del PEMV. En arribar l'impacte de la pandèmia al 2020, els veh·km es van veure reduïts al voltant d'un 27% respecte l'any anterior i només es van recuperar en un 20% en el període 2020-2021. Tot i així, al 2022 i 2023 s'han recuperat del tot els valors previs a la pandèmia, experimentant fins i tot increments de veh·km respecte els previstos en l'escenari de referència del PEMV (+0,6%).

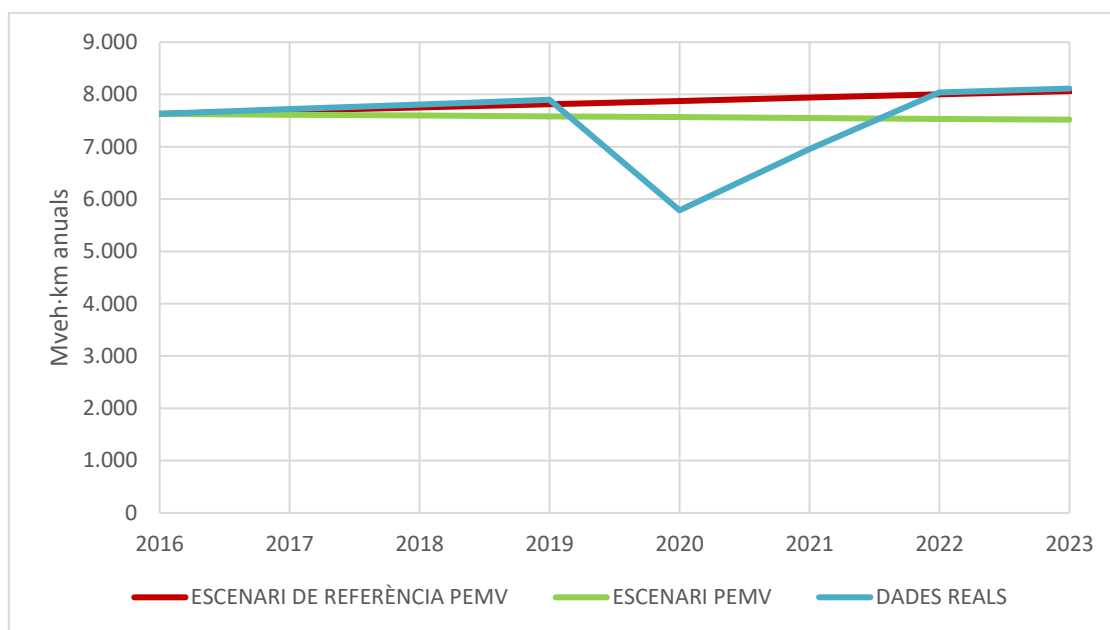


Figura 35. Comparativa de l'evolució dels veh·km del Vallès (Esc. Referència PEMV vs Esc. PEMV vs. Dades reals). Font: elaboració pròpia

En agregar els valors de veh·km pel període 2016-2023 s'observa un estalvi del 4,5% dels veh·km respecte dels previstos en l'escenari de referència del PEMV. Si es realitza el mateix càlcul pel període 2019-2023 els estalvis són del 7,3%.

Taula 23. Comparativa de l'evolució dels veh·km anuals del Vallès (Escenaris PEMV vs. Dades reals)
Font: elaboració pròpia

	ESCENARI DE REFERÈNCIA PEMV Mveh·km	ESCENARI PEMV Mveh·km	DADES REALS Mveh·km	% variació respecte Esc. REF.	% variació respecte Esc. PEMV
2016-2023	62.764	60.586	59.945	-4,5%	-1,1%
2019-2023	39.695	37.749	36.790	-7,3%	-2,5%

5.1.2 Indicadors de seguiment funcional de la mobilitat

Taula 24. Evolució dels indicadors associats dels objectius funcionals
Font: Elaboració pròpia en base a dades dels diferents operadors i enquestes de mobilitat

Indicadors associats als objectius funcionals	PEMV		2023	
	Valor	Obj	Valor	Obj
1. Incrementar l'eficiència del sistema de mobilitat i de transports				
Demanda mitjana per expedició de Renfe	224 entr/exp	↑	285 entr/exp	●
Demanda mitjana per expedició d'FGC	285 entr/exp	↑	344 entr/exp	●
Demanda mitjana per expedició de bus interurbà	16 entr/exp	↑	17,3 entr/exp	●
Ocupació mitjana del vehicle privat	1,16 ocup/veh	↑	1,21 ocup/veh	●
Distància mitjana intermunicipal	29 km	↓	SD	-
2. Millorar la qualitat del sistema de mobilitat i de transports				
Temps de viatge mitjà en transport col·lectiu a Barcelona	70 min	↓	SD	-
Temps de viatge mitjà en transport col·lectiu intern al Vallès	68 min	↓	SD	-
Temps de viatge mitjà en vehicle privat a Barcelona	50 min	↓	SD	-
Temps de viatge mitjà en vehicle privat intern al Vallès	23 min		SD	-
Velocitat comercial (km útil/hora útil) del transport públic interurbà de superfície	23,3 km/h	↑	25,02 km/h *	●
Veh·km a nivells E i F a l'hora punta (congestió)	25%	↓	SD	-
Nombre d'expedicions per habitant	3,29 exp/1.000 hab	↑	SD	-
% Puntualitat Renfe (< 3 minuts)	90%-94%	↑	SD	-
% Puntualitat FGC (< 3 minuts)	99,19%		99,64% *	●
% trens Renfe amb viatgers dempeus > 2vp/m2	20% -30%	↓	26%	●
% trens FGC amb viatgers dempeus > 2vp/m2	47%	↓	SD	-
3. Afavorir la connectivitat i l'equilibri territorial del sistema de mobilitat				
Nombre de municipis amb estació ferroviària	25 de 62	↑	26 de 62	●
% de població servida pel TPC interurbà	90%	↑	90%	●
% de viatges en una mateixa corona tarifària	34,60%	↑	SD	-
Nombre d'intercanviadors	5 (+2 virtuals)	↑	5 (+2 virtuals)	●
km de xarxes pedalables	31,3 km	↑	31,9 km **	●
4. Garantir l'accessibilitat del sistema de mobilitat i de transports				
% d'estacions ferroviàries d'FGC adaptades a PMR	100%	-	100%	●
% d'estacions ferroviàries de Renfe adaptades a PMR	40%	↑	40%	●
% de vehicles de transport públic de superfície adaptats a PMR	87%	↑	SD	-
Nombre de passos a nivell ferroviaris	6 passos	↓	5 passos	●
Nombre de polígons accessibles amb transport públic col·lectiu (bona o acceptable)	72%	↑	SD	-
5. Afavorir el transvasament modal en viatgers i mercaderies cap a modes sostenibles				
% de quota modal del transport públic col·lectiu en dia feiner de connexió amb Barcelona	43%	↑	45%	●
% de quota modal del transport públic col·lectiu en dia feiner interns del Vallès	13%	↑	14%	●

Indicadors associats als objectius funcionals	PEMV		2023	
	Valor	Obj	Valor	Obj
% de quota modal de mitjans actius en dia feiner (peu + bicicleta)	3%	↑	4% *	●
viatgers-km en mode ferroviari	7.028 v·km/dia	↑	7.942 v·km/dia	●
viatgers-km en autobús	2.118 v·km/dia	↑	2.815 v·km/dia	●
viatgers-km en vehicle privat	27.169 v·km/dia	↓	28.904 v·km/dia	●
Aparcaments segurs per a la bicicleta	20	↑	37	●
6. Incorporar les noves tecnologies en la mobilitat				
Operadors amb informació en temps real accessible	6	↑	SD	-
8. Reducció de l'accidentalitat				
Nombre d'accidents amb víctimes	3.149	↓	3.020 *	●

SD: sense dades, indicador no actualitzat

* Dada del 2022, a falta de dades per calcular 2023

** No es tenen en compte els km de xarxa cicloturística ni de xarxa secundària

5.2 Seguiment ambiental de la mobilitat

5.2.1 Indicadors de seguiment ambiental

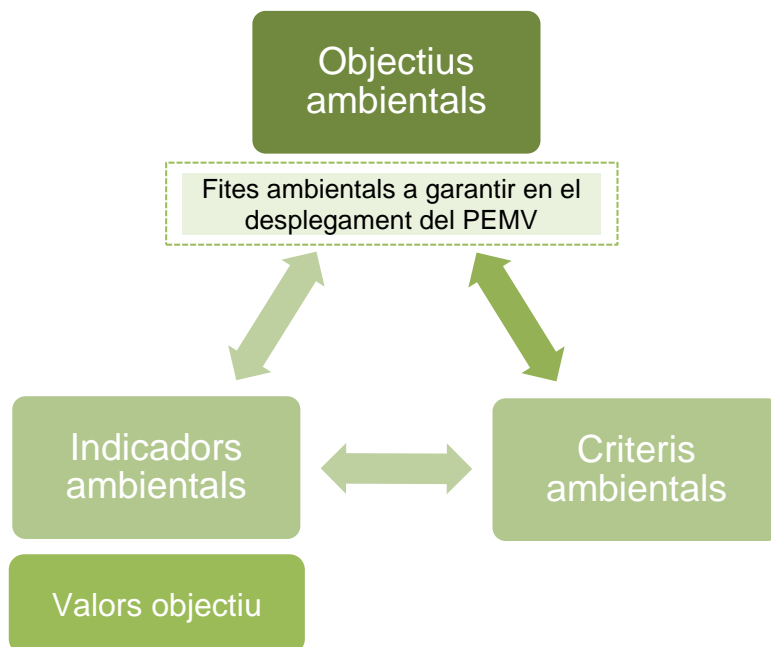
En el marc de l'avaluació ambiental estratègia del PEMV, es va establir un paquet d'objectius relacionats amb la sostenibilitat del model de mobilitat a l'àmbit del Vallès, partint de la diagnosi ambiental realitzada, en què s'identificaven els elements ambientalment rellevants. Aquests objectius ambientals s'han de prendre com les fites a assolir i/o assegurar i, per tant, constitueixen un element cabdal en l'exercici de seguiment contingut en el present document.

Taula 25. Objectius ambientals del PEMV

Objectius marc	Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles.
	Fomentar una major eficiència de la mobilitat a nivell funcional, ambiental i energètica.
Objectius prioritaris	Minimitzar l'afectació sobre àrees amb valors ambientals reconeguts.
	Reduir el consum energètic associat a la mobilitat i el seu impacte sobre la generació de GEH.
	Reduir l'impacte de la mobilitat sobre la concentració de contaminants atmosfèrics.
	Definir un model de mobilitat que redueixi la població exposada a elements com el soroll i a l'emissió de contaminants atmosfèrics.
Objectius rellevants	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.
Objectius secundaris	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.

Des d'una perspectiva aplicada, pren sentit vehicular l'anàlisi progressiva del grau de compliment dels objectius ambientals mitjançant la definició d'uns indicadors de seguiment mesurables i per als que, en determinats casos, es puguin concretar valors objectiu a assolir o, si més no, tendències desitjables. En aquest sentit, s'ha procedit a revisar la proposta d'indicadors de seguiment ambiental continguda als documents d'avaluació ambiental del PEMV per tal de disposar d'indicadors efectius en termes de seguiment, tenint en compte la disponibilitat d'informació en cada cas.

El càlcul dels indicadors ha de permetre, doncs, valorar el ritme de consecució dels objectius ambientals i, dins del seguiment que ens ocupa, també ha de servir per valorar la necessitat de definir criteris o mesures que permetin reconduir, si s'escau, la situació per tal de garantir-ne l'assoliment.



Per al seguiment dels objectius ambientals s'ha realitzat una selecció prèvia d'aquelles actuacions impulsades (considerades aquelles accions en les etapes “En Estudi/Projecte”, “En Servei/Finalitzada” i “Obres/Implementació”), i que poden tenir un impacte directe sobre el territori amb la construcció de noves infraestructures o ampliació de les infraestructures ja existents. Seguint aquests criteris s'han considerat les següents actuacions per a fer el seguiment dels indicadors ambientals de caràcter territorial:

Taula 26. Actuacions del PEMV impulsades preses en consideració per al seguiment dels indicadors ambientals de caràcter territorial

CODI	Descripció Mesura
XIF01	Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac
XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga
XIF20	Desdoblament de la línia R3 la Garriga - Vic
XIVP01	Ampliació capacitat C-58 Terrassa-AP-7
XIVP02	Actuacions de millora capacitat puntual i als enllaços del corredor AP-7/B-30
XIVP03	Ampliació capacitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb AP-7
XIVP21	Milliores de capacitat i connectivitat de l'AP-7
XIVS01	Millora de la B-124
XIVS03	Millora de la C-1413a (Rubi-Sant Quirze, inclou variant de Sant Quirze)
XIVS04	Vies particulars d'entrada a Barcelona
XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)
XIV08	Millora i variants de la B-142 (entre Polinyà i Sentmenat)
XIVS10	Via interpolars (Tram Castellbisbal - Sant Cugat)
XIVS12	Ampliació 2+1 de la C-35 entre Sant Celoni i Riells i Viabrea

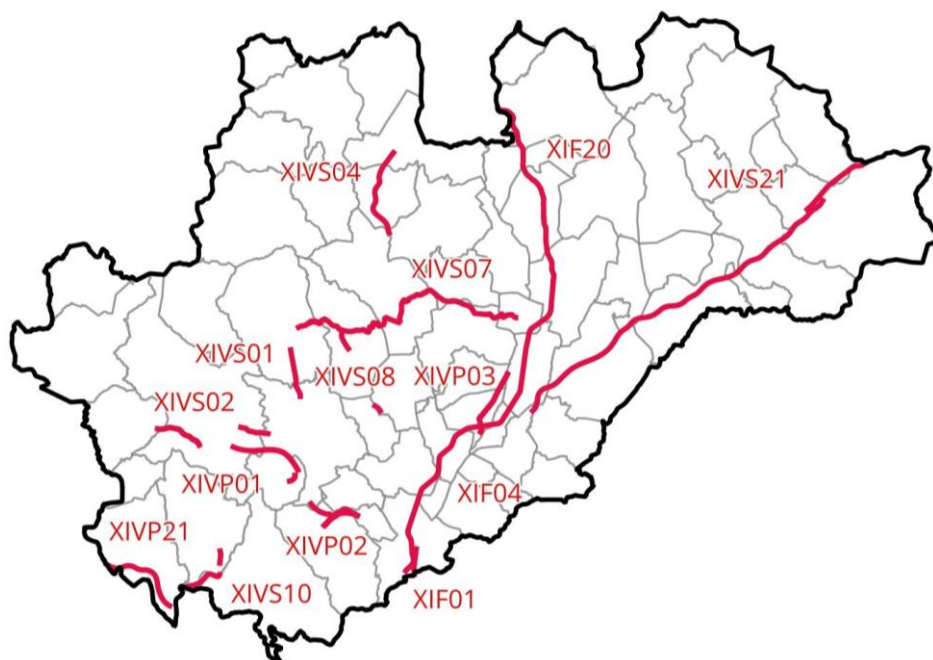


Figura 36. Representació cartogràfica de les accions d'infraestructura impulsades

A continuació es recull una taula que conté la proposta d'indicadors per avaluar el compliment dels diferents objectius (establint valors objectiu o tendències per a cadascun d'ells) així com el resultat del càlcul de cadascun d'aquests indicadors tenint en compte l'any d'estudi i el grau de desplegament del PEMV.

Taula 27. Resultats dels indicadors de seguiment ambiental. Font: elaboració pròpia

OM1 Afavorir un transvasament modal d'usuaris del cotxe vers els transports més sostenibles					
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Repartiment modal en TPC	43% (connexió Barcelona)	50%	42,9%	45,0%	●
	13% (interns Vallès)	21%	13,4%	14,3%	●
Repartiment modal en NM	3%	↑	4%	SD	●
Quota bicicleta municipis a < de 10km	-	7%	SD	SD	-
Demanda BRCAT (passatgers/any)	-	16,7 M	Línies encara no implementades	Línies encara no implementades	-
Variació de veh-km respecte 2016	-	-2%	5,4%	6,3%	●

OM2 Fomentar una major eficiència de la mobilitat a nivell funcional, ambiental i energètica					
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Nº desplaçaments (totals) interurbans interns (milers/dia)	845	930	890	907	●
Nº desplaçaments (totals) interurbans Barcelona (milers/dia)	580	632	618	648	●
Ocupació mitjana del VP*	1,16 ocupants/vehicle	↑	1,20	1,21	●
Saturació de la xarxa viària bàsica: %de veh-km en hora punta amb nivell de servei E o F	25%	↓	-	-	●

* Segons EMEF

OA1 Minimitzar l'afectació sobre àrees amb valors ambientals reconeguts			Prioritari		
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Xarxa viària o ferroviària que afecta a sòls amb valors ambientals reconeguts (m lineals)	A calcular en el seguiment	Tendent a 0	11.636	59.780	●
Xarxa viària o ferroviària que afecta a sòls amb valors ambientals reconeguts (m²)	A calcular en el seguiment	Tendent a 0	662.182	2.985.627	●

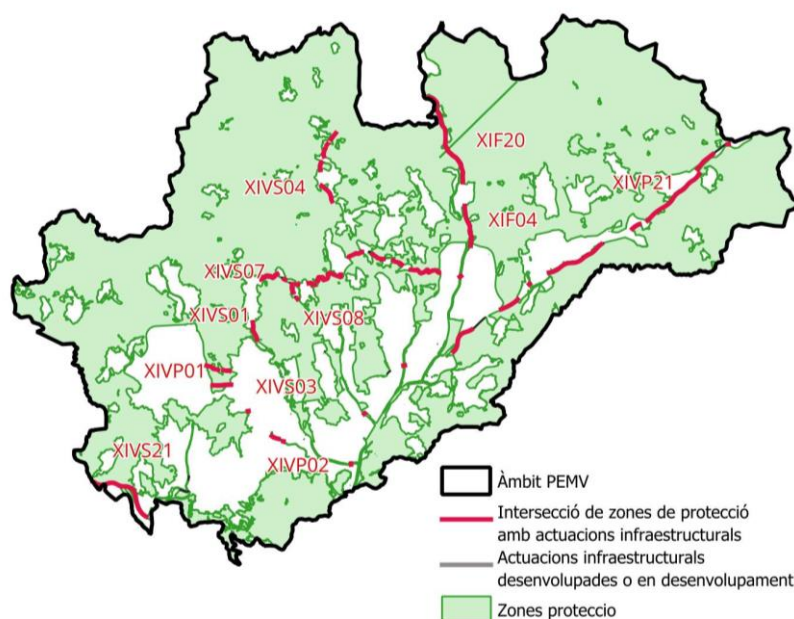


Figura 37. Representació cartogràfica sobre la intersecció de les mesures de infraestructures impulsades amb les Zones de Protecció (PEIN, ENPE, Xarxa Natura 2000 i sòls de protecció especial del planejament territorial) incloses en l'àmbit del PEMV.

OA2 Reduir el consum energètic associat a la mobilitat i el seu impacte sobre la generació de GEH			Prioritari		
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Emissions de CO2 com a GEH equivalent derivades de la mobilitat (t/any)	1.550.707	1.441.340 (-7%)	1.576.838 (+1,62%)*	1.587.886 (+2,40%)	●

*Veure detall d'ajustos metodològics a l'apartat 5.2.2

OA3 Reduir l'impacte de la mobilitat sobre la concentració de contaminants atmosfèrics			Prioritari		
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Emissions de NOx derivades de la mobilitat (t/any)	6.616	4.963 (-20%)	5.091 (-23,04%)*	4.893 (-26,05%)	●
Emissions de PM10 derivades de mobilitat (t/any)	455,19	353,21 (-20%)	398,39 (-14,38%)*	376,06 (-17,38%)	●

*Veure detall d'ajustos metodològics a l'apartat 5.2.2

OA4 Definir un model de mobilitat que redueixi la població exposada a elements com el soroll i a l'emissió de contaminants atmosfèrics			Prioritari		
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2020	2022	Tendència
Població exposada a nivells de NO ₂ superiors als que fixa la nova Directiva d'aire*	79,42%	Tendent a 0	67,77%	72,43%	●
Població exposada a nivells de PM ₁₀ superiors als que fixa la nova Directiva d'aire*	95,24%	Tendent a 0	69,10%	99,66%	●
Població exposada a nivells de soroll superiors a 65dB de dia i a 55dB(A) de nit en trams d'actuació	Sense dades	Tendent a 0	Sense dades	Sense dades	-

* Igual que en l'informe de seguiment anterior, cal tenir en compte la introducció d'una modificació de la metodologia de càlcul respecte al que es va considerar pel PEMV aprovat, de manera que els valors 2016 no coincideixen amb els publicats al PEMV definitiu, amb la voluntat que els resultats de seguiment puguin ser comparables. A banda, per l'informe 2023 (les dades més recents són de 2022) i tenint en compte la imminent aprovació de nous valors límit per a l'avaluació de la qualitat de l'aire (Directiva Europea de la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més a en Europa), més alineats amb el que recomana la OMS, enguany s'ha considerat escaient adoptar aquests valors límit o llistats nous, encara que no estiguin en vigor. A tal efecte, els càlculs de població exposada s'han fet tenint en compte aquests nous llistats i també s'han recalculat els valors per a 2016 i 2022. Tot i això, **convé posar de manifest que pels anys 2016, 2020 i 2022 i dins de l'àmbit del PEMV, no hi ha població exposada a valors d'immissió per NO₂ o PM10 superiors als límits fixats per la Directiva actualment vigent.** A l'apartat 5.2.3, s'aprofundeix en aquest aspecte i l'evolució de la qualitat de l'aire.

** Pel que fa al soroll, s'està en procés d'adoptar el "procediment per calcular la població afectada per un increment de mobilitat generada en les infraestructures de transport viari" facilitat per la Direcció General de Canvi Climàtic i Qualitat Ambiental i s'incorporaran els resultats en el proper informe de seguiment.

OA5 Preservar els espais amb valor ambiental de la plana vallesana			Rellevant		
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Xarxa viària o ferroviària que afecta a sòls de valor ambiental de la plana vallesana (m lineals)	A calcular en el seguiment	Tendent a 0	6.980	21.053	●
Xarxa viària o ferroviària que afecta a sòls de valor ambiental de la plana vallesana (m2)	A calcular en el seguiment	Tendent a 0	360.728	1.058.305	●

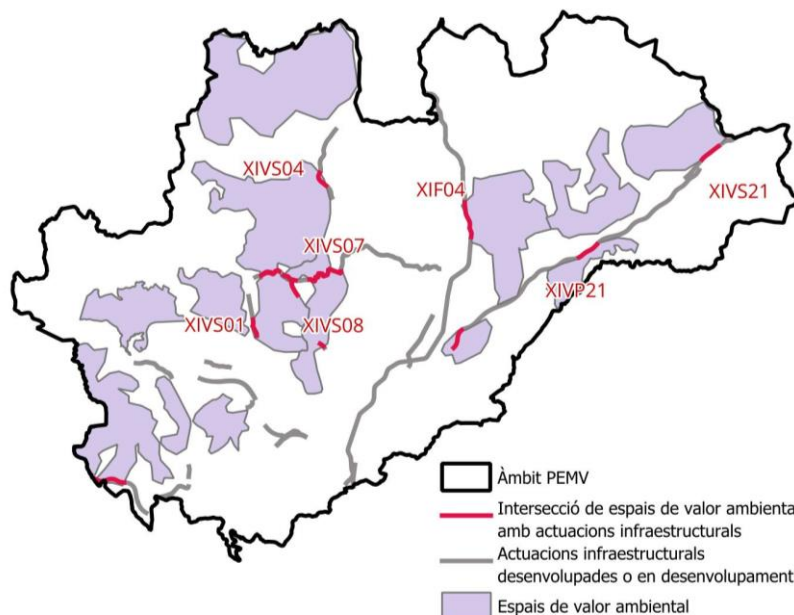


Figura 38. Representació cartogràfica de la intersecció de les mesures d'infraestructures impulsades amb els valors ambientals de la plana vallesana incloses en l'àmbit del PEMV

OA6 Garantir la millora de la connectivitat ecològica			Rellevant		
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Pressupost destinat a projectes de desfragmentació respecte pressupost destinat a nova infraestructura (%)	S'està treballant amb la Direcció General de Polítiques Ambientals i Medi Natural per millorar la permeabilitat ecològica en els corredors de major interès mitjançant la redacció d'avantprojectes de desfragmentació				
Punts crítics de connectivitat en què s'han implementat mesures de desfragmentació	-	4	0	0	●
Longitud de xarxa viària o ferroviària fora de corredors existents que afecta a sòls d'alt valor connectiu (m lineals)	-	Tendent a 0	0	0	●

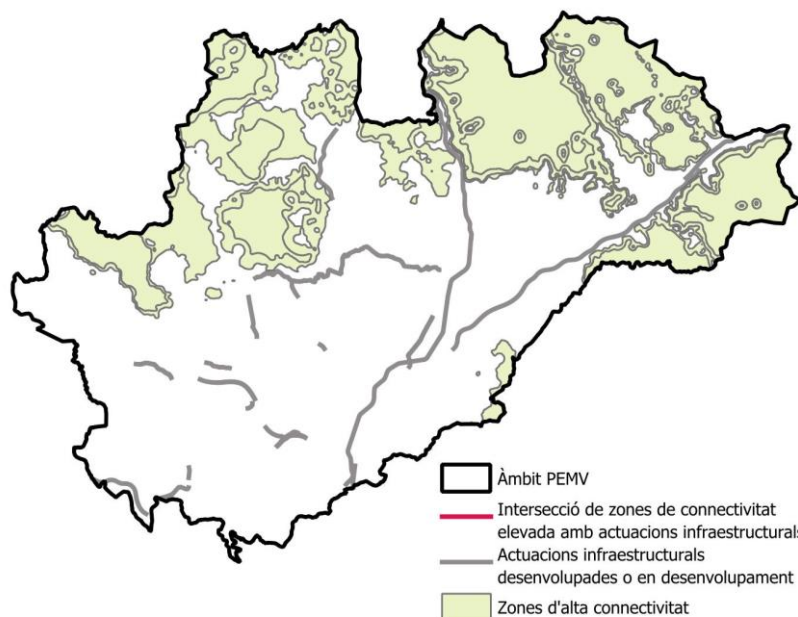


Figura 39. Representació cartogràfica del territori amb connectivitat alta en l'àmbit del PEMV

OA7 Evitar l'alteració paisatgística de les zones amb més valor o amb una fragilitat més alta		Rellevant			
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Afectació a zones amb exposició visual elevada (%)	-	Tendent a 0	0,61%	0,16%	●

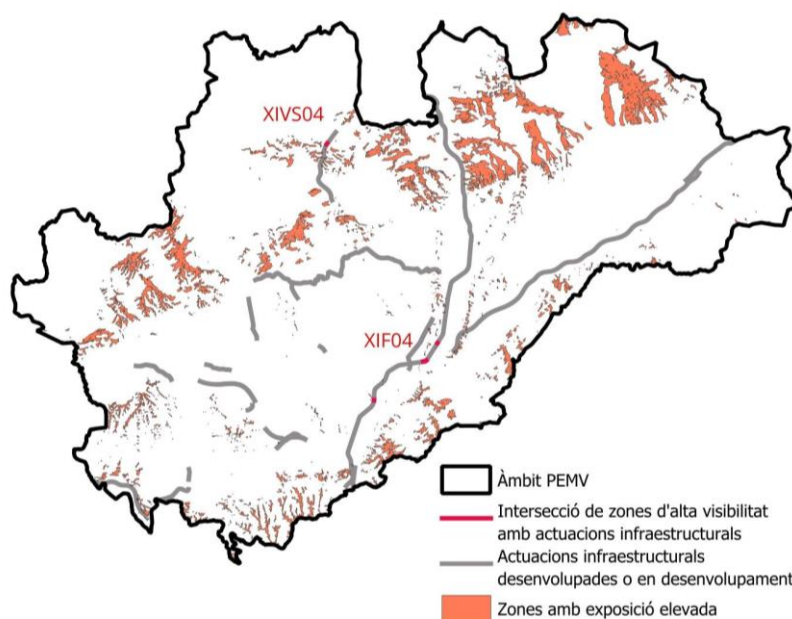


Figura 40. Representació cartogràfica de les mesures d'infraestructures impulsades que creuen territori amb exposició visual elevada en l'àmbit del PEMV

OA8 Compatibilitzar la localització de noves infraestructures amb els riscos identificats		Secundari			
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
Longitud de xarxa viària o ferroviària que afecta sòls amb risc d'inundabilitat (m lineals)	-	Tendent a 0	564	5.047	●
Longitud de xarxa viària o ferroviària que afecta sòls amb risc alt d'incendi (m lineals)	-	Tendent a 0	9.432	15.235	●
Longitud de xarxa viària o ferroviària que afecta sòls amb riscos geològics (m lineals)	-	Tendent a 0	2.440	6.744	●

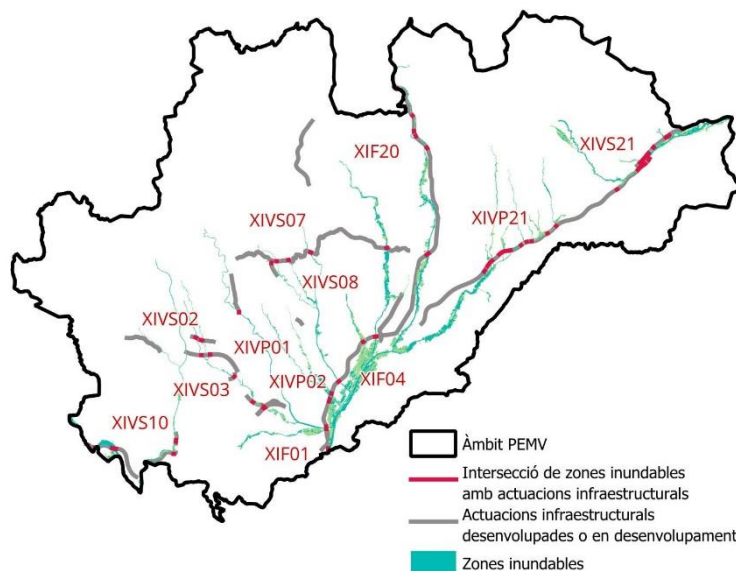


Figura 41. Representació cartogràfica de les mesures d'infraestructures impulsades que creuen territori amb risc d'inundabilitat en l'àmbit del PEMV

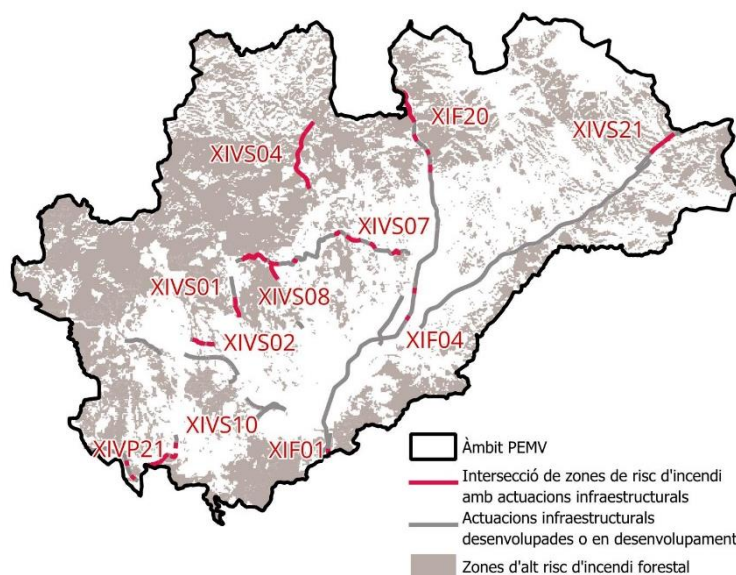


Figura 42. Representació cartogràfica de les mesures d'infraestructures impulsades que creuen territori amb risc d'incendi en l'àmbit del PEMV

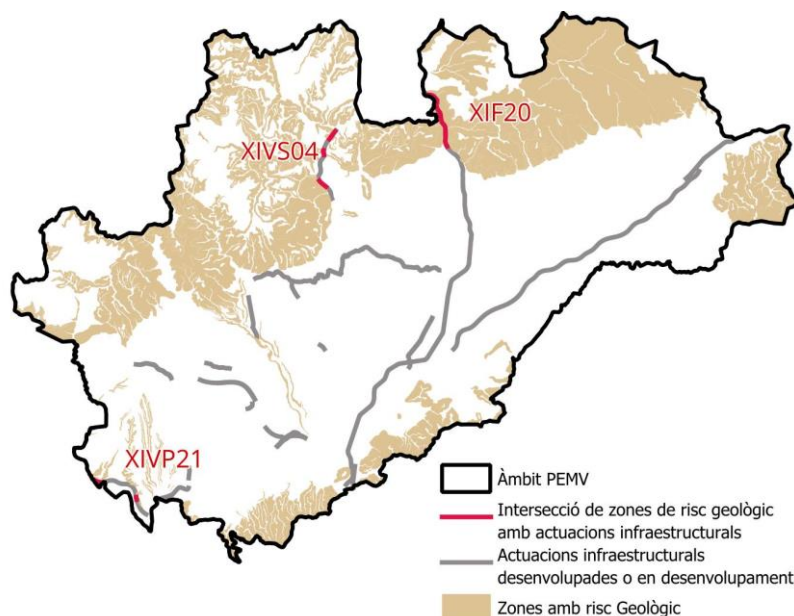


Figura 43. Representació cartogràfica de les mesures d'infraestructures impulsades que creuen territori amb risc geològic i d'erosió en l'àmbit del PEMV

OA9	Garantir el no augment de l'afectació derivada del risc de transport de mercaderies perilloses	Secundari			
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
<p><i>Es tracta d'un objectiu que ja queda monitoritzat amb els indicadors de l'OA8, en tant que inclou els principals riscos que previsiblement es poden veure agreujats com a conseqüència dels riscos climàtics.</i></p>					

OA10	Establir criteris per garantir l'adaptació del sistema de mobilitat als efectes derivats del canvi climàtic	Secundari			
Indicadors	Valors PEMV		Seguiment		
	Actual (2016)	Objectiu (2026)	2022	2023	Tendència
<p><i>Es tracta d'un objectiu que ja queda monitoritzat amb els indicadors de l'OA8, en tant que inclou els principals riscos que previsiblement es poden veure agreujats com a conseqüència dels riscos climàtics.</i></p>					

Tal i com s'observa en els indicadors ambientals que fan referència a l'afectació més territorial de les mesures del PEMV implementades, els valors 2023 presenten un augment que respon al major grau d'avançament en l'execució de les mesures previstes, en aquest cas d'aquelles que suposen intervencions en termes d'infraestructura. En aquest sentit, cal tenir en compte que les actuacions que comporten nova infraestructura o determinats condicionaments d'infraestructures existents han de sotmetre's a avaluació d'impacte ambiental. Aquest procediment preceptiu constitueix l'instrument més adequat des d'on incorporar les variables ambientals a les que es refereixen els indicadors presentats en el disseny i la ordenació de la proposta executiva concreta, de manera que s'evitin, es minimitzin, es corregeixin i, en última instància, es compensin els impactes ambientals negatius sobre el medi. Per tant, en present informe s'ha de recolzar i complementar amb les conclusions i, sobretot, les mesures proposades en els documents corresponents d'avaluació d'impacte ambiental de les infraestructures.

5.2.2 Seguiment de les emissions de contaminants

Si bé en l'apartat anterior s'han inclòs els resultats finals obtinguts per al càlcul de les emissions associades al PEMV (tenint en compte l'actualització del parc circulant i de les dades de mobilitat a l'àmbit), es considera oportú incloure un apartat específic per poder aprofundir en el seu càlcul i metodologia.

A banda, escau esmentar que, per a l'estimació de les emissions de contaminants i atenent a la informació facilitada per la DGT sobre parc de vehicles, s'ha dut a terme un ajust metodològic en el càlcul de les emissions unitàries del vehicle tipus. Aquest ajust s'ha introduït per garantir la comparabilitat de les dades des d'una perspectiva de seguiment, el que ha comportat la necessitat de recalculer les dades d'emissions de l'informe de seguiment anterior (per als anys 2019 i 2022) que n'ha comportat un lleuger reajust. Aquest reajust no comporta cap canvi substancial en les conclusions a les que s'arribava a l'informe de seguiment del PEMV 2022.

Per tal de poder fer una discussió dels resultats de càlcul obtinguts, en primer lloc es recuperen les dades de veh·km considerades, tenint en compte que les dades per a 2026 corresponen a l'objectiu que es va fixar el PEMV.

Per assolir els objectius del PEMV en matèria de trànsit, caldria reduir gairebé un 8% el volum de mobilitat en vehicle privat per carretera registrat el 2023 fins a l'horitzó 2026. Això significa que caldria capgirar la tendència creixent de trànsit registrada des de 2016.

Taula 28. Seguiment de la mobilitat viària anual. Font: elaboració pròpia

Mobilitat (veh·km/any)						
Any	Lleugers (veh·km)	Pesants (veh·km)	Totals (veh·km)	%var VL respecte 2016	%var VP respecte 2016	%var respecte 2016
2016	7.046.744.583	581.579.975	7.628.324.558	-	-	-
2019	7.298.174.615	602.330.929	7.900.505.544	3,57%	3,57%	3,57%
2022	7.424.483.464	612.755.416	8.037.238.880	5,36%	5,36%	5,36%
2023	7.493.972.326	618.138.398	8.112.110.724	6,35%	6,29%	6,34%
2026 (objectiu PEMV)	6.852.912.314	619.287.973	7.472.200.286	-2,75%	6,48%	-2,05%

El fet que la mobilitat total en vehicle privat (veh·km) no hagi evolucionat segons es va preveure, observant-se un increment tant per vehicles lleugers com per vehicles pesants en comparació amb les dades de 2016, dificulta l'avançament positiu en termes d'**emissions de diòxid de carboni (CO₂)**, com a gas d'efecte hivernacle equivalent.

Per altra banda, la millora tecnològica del parc de vehicles comporta una mitigació en quant a les emissions de diòxid de carboni en relació a l'augment de mobilitat total. En aquest sentit, es pot veure a l'apartat 3.5.5 d'aquest informe com la progressiva renovació del parc de vehicles es tradueix en una reducció de les emissions unitàries del parc de vehicles, lleugera però constant, que esmorteix parcialment l'increment d'emissions de CO₂ resultat de l'increment de circulació.

Així doncs, els resultats de seguiment indiquen que les emissions han incrementat aproximadament un 2,4% respecte les de 2016, allunyant-se dels objectius marcats pel PEMV, que fixen una reducció del 7% respecte les de 2016.

Per assolir els objectius del PEMV en matèria d'emissions de CO₂ derivades del trànsit, caldria reduir-les un 9% respecte les calculades pel 2023 fins a l'horitzó 2026.

Taula 29. Seguiment de les emissions de CO₂. Font: elaboració pròpia

Emissions CO ₂						
Any	Lleugers (tones)	Pesants (tones)	Totals (tones)	%var VL respecte 2016	%var VP respecte 2016	%var respecte 2016
2016	1.231.432	319.231	1.550.663	-	-	-
2019*	1.249.506	326.601	1.576.107	1,47%	2,31%	1,64%
2022*	1.243.602	332.236	1.575.838	0,99%	4,07%	1,62%
2023	1.252.731	335.155	1.587.886	1,73%	4,99%	2,40%
2026 (objectiu PEMV)	1.113.181	328.160	1.441.340	-9,60%	2,80%	-7,05%

*Dades corregides respecte l'anterior informe de seguiment

Pel que fa a les emissions **d'òxids de nitrogen (NO_x)**, s'observa una reducció molt més significativa dels valors, assolint un percentatge de reducció d'emissions fins i tot superior a l'objectiu establert pel PEMV en l'horitzó 2026.

Per aquest contaminant, tal i com ja va ocórrer en el seguiment anterior, l'evolució observada en el parc de vehicles esdevé el principal factor tractor de la millora en emissions, i especialment per la caiguda del parc de vehicles amb motor dièsel en favor d'altres combustibles o tecnologies menys emissores.

Taula 30. Seguiment de les emissions de NO_x. Font: elaboració pròpia

Emissions NO _x						
Any	Lleugers (tones)	Pesants (tones)	Totals (tones)	%var VL respecte 2016	%var VP respecte 2016	%var respecte 2016
2016	4.385	2.231	6.616	-	-	-
2019*	3.574	2.092	5.666	-18,49%	-6,22%	-14,35%
2022*	3.203	1.889	5.091	-26,96%	-15,34%	-23,04%
2023	3.071	1.822	4.893	-29,97%	-18,35%	-26,05%
2026 (objectiu PEMV)	3.410	1.553	4.962	-22,24%	-30,41%	-24,99%

*Dades corregides respecte l'anterior informe de seguiment

Tot i que no s'ha dut a terme un exercici de modelització dels nivells d'immissions, cal tenir en compte que els estudis apunten que, a les zones urbanes, la gran majoria dels òxids de nitrogen que es respiren a les ciutats provenen del trànsit rodat, amb contribucions reduïdes d'altres sectors emissors (indústria, generació d'energia, domèstic, etc.).

Pel que fa a les emissions de **material particulat (PM10)**, s'ha assolit una reducció important dels valors respecte els estimats per l'any base i es considera que, en termes generals, els anys de seguiment estudiats apunten a una tendència que permetria assolir l'objectiu fixat per a 2026. Igual que en el cas anterior, cal tenir en compte l'efecte positiu de la millora del parc de vehicles en termes d'emissions.

Taula 31. Seguiment de les emissions de PM10. Font: elaboració pròpia

Emissions PM ₁₀						
Any	Lleugers (tones)	Pesants (tones)	Totals (tones)	%var VL respecte 2016	%var VP respecte 2016	%var respecte 2016
2016	344,56	110,63	455,19	-	-	-
2019*	338,48	105,64	444,12	-1,76%	-4,51%	-2,43%
2022*	292,91	96,81	389,72	-14,99%	-12,50%	-14,38%
2023	280,87	95,21	376,09	-18,48%	-13,93%	-17,38%
2026 (objectiu PEMV)	267,93	85,28	353,21	-22,24%	-22,91%	-22,40%

*Dades corregides respecte l'anterior informe de seguiment

En el cas de PM10, la contribució del trànsit rodat als nivells d'immissió no és tant protagonista, tot i que també hi intervé parcialment.

En qualsevol cas, pel que fa a les emissions estimades en el marc del seguiment realitzat, es pot concloure que s'està en una direcció adequada per complir els objectius fixats en termes de contaminants locals (NOx i PM10) però que no ocorre el mateix per al CO2. Sigui com sigui, també cal posar èmfasi en què **les millores assolides en termes d'emissions s'atribueixen, fonamentalment, a l'evolució del parc de vehicles**, amb una millora de la tecnologia disponible i amb una introducció progressiva de vehicles que funcionen amb energies alternatives, més baixes en determinades emissions atmosfèriques. L'efecte del PEMV en la mitigació del canvi climàtic o en la millora de la problemàtica de salut pública associada a una mala qualitat de l'aire es veurà potenciada de manera rellevant si, en els propers anys d'implementació, l'execució de les actuacions previstes es tradueix en una reducció de la mobilitat circulant (veh·km).

5.2.3 Evolució de la qualitat de l'aire

En termes de qualitat de l'aire es diferencien els conceptes d'emissions i immissions. Mentre que les emissions són les substàncies contaminants llançades a l'atmosfera, les immissions fan referència a la concentració d'aquestes substàncies que es troben a l'aire com a resultat de les emissions.

La relació entre emissió i immissió no és directa, degut a les condicions meteorològiques que afavoreixen o dificulten la dispersió dels contaminants, així com a les transformacions químiques i físiques (en el cas dels contaminants secundaris) que pateixen els mateixos des de la seva font d'emissió fins que aquests són mesurats en un punt concret.

Els límits d'immissions estan regulats segons els valors de referència establerts per la Directiva 2008/50/CE, relativa a la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta a Europa, i transposats a nivells espanyol pel Reial Decret 102/2011. Tot i això, la Organització Mundial de Salut estableix uns límits més estrictes. En aquest sentit, el 2005 va publicar les Directrius mundials sobre la qualitat de l'aire, Directrius que va actualitzar el 2021 on va reforçar els límits.

Seguint amb aquesta tendència, l'any 2024 la UE pretén aprovar la nova Directiva Europea de la qualitat de l'aire ambient i a una atmosfera més neta. Tot i que durant en el moment de la redacció del present informe aquesta directiva no està oficialment aprovada ni transposada a l'ordenament jurídic nacional, es consideren els límits proposats per realitzar els càlculs de població exposada ja que s'alineen més amb el que recomana la OMS i són d'aplicació imminent.

A la taula següent es poden observar els diferents límits segons l'indicador de càlcul VLa (valor límit anual), que consisteix en l'objectiu de qualitat de l'aire de mitjana anual, a qualsevol punt. Tal i com ja s'ha indicat prèviament, per al càlcul dels indicadors relacionats amb els nivells d'immissió, s'ha optat per considerar els valors de la nova Directiva pendent d'aprovació.

Taula 32. Límits d'immissió límit de NO₂ i PM₁₀. Font: elaboració pròpia

	Valors regulats (UE)	Proposta regulació UE	Valors recomanats salut (OMS) 2021
NO₂: Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	40 µg/m ³	20 µg/m³	10 µg/m ³
PM₁₀: Valor límit anual per a la protecció de la salut humana	40 µg/m ³	20 µg/m³	15 µg/m ³

Les immissions de NO₂ registrades a les estacions del Vallès recullen una millora generalitzada de la situació des de 2016, que ens situa en un 2023 amb compliment generalitzat dels valors límit que actualment són d'aplicació. Des d'una perspectiva d'anticipació, tenint en compte els límits marcats per la nova Directiva, la major part de les estacions del Vallès (10 de 13) han presentat superació del límit fixat i només 3 (Pallejà, Rubí i Sant Cugat) estarien en situació de compliment, és a dir, amb valors inferiors a 20 µg/m³ de NO₂. La única estació que ha incrementat el seu valor de NO₂ és l'estació de Montcada i Reixac (pl. Lluís Companys).

En general, la mitjana de les mesures de les estacions del Vallès de les quals es disposa de dades per el 2016 i 2023, s'ha reduït un 9,9 µg/m³ NO₂, passant de 35,4 µg/m³ NO₂ el 2016 a 25,5 µg/m³ NO₂ el 2023.

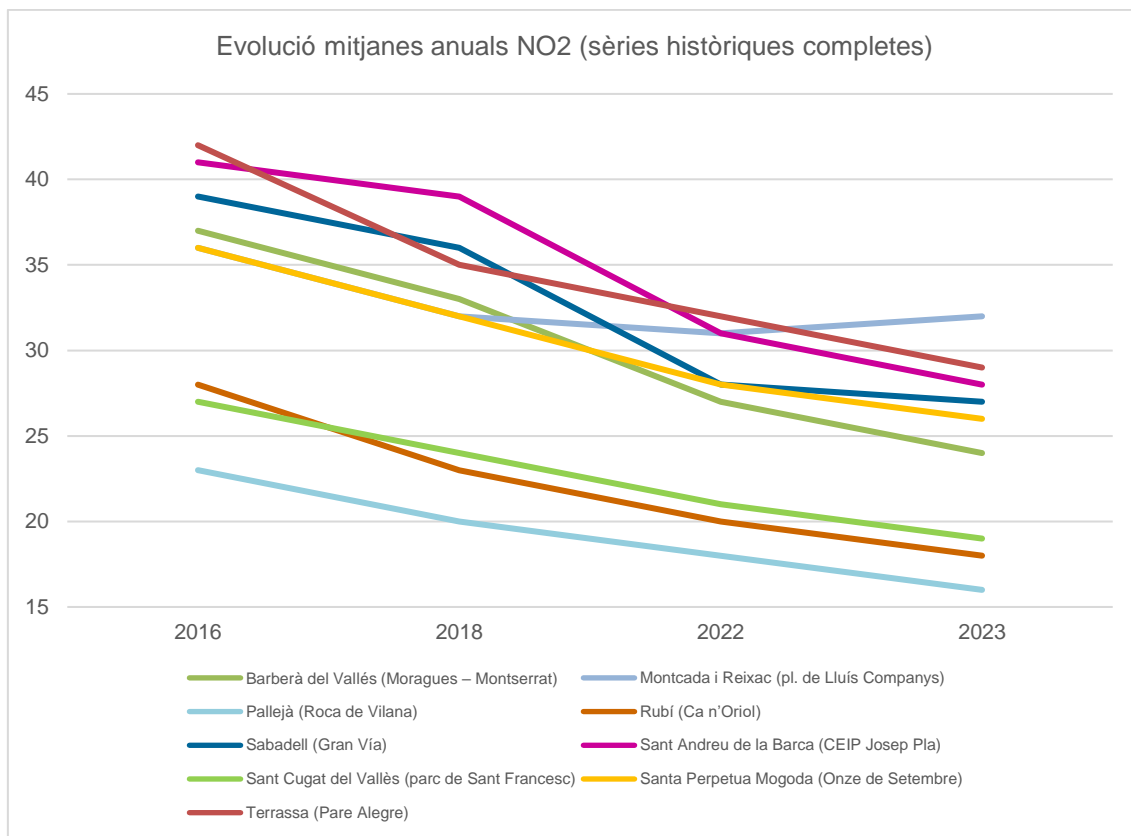


Figura 44. Evolució de la mitjana anual de les immissions de NO₂ registrades a les estacions del Vallès.
Font: Elaboració pròpia amb dades de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

Pel que fa a les immissions de PM₁₀, s'observa una evolució a la baixa entre 2016 i 2023, tot i que amb menys intensitat de millora que en el cas del contaminant anterior, complint-se en totes les estacions el límit que actualment és d'aplicació. Valorant respecte als límits de la nova Directiva, s'observa que la major part de les estacions (13 de 16) estarien en situació d'incompliment, essent Martorell, Rubí i Terrassa els únics punts de compliment. En totes les estacions del Vallès s'ha registrat una millora dels valors per aquest contaminant respecte 2022.

La mitjana de les mesures de les estacions del Vallès de les quals es disposa de dades pel 2016 i el 2023 s'ha reduït en 2 µg/m³, passant de 24,7 µg/m³ el 2016 a 22,7 µg/m³ el 2023.

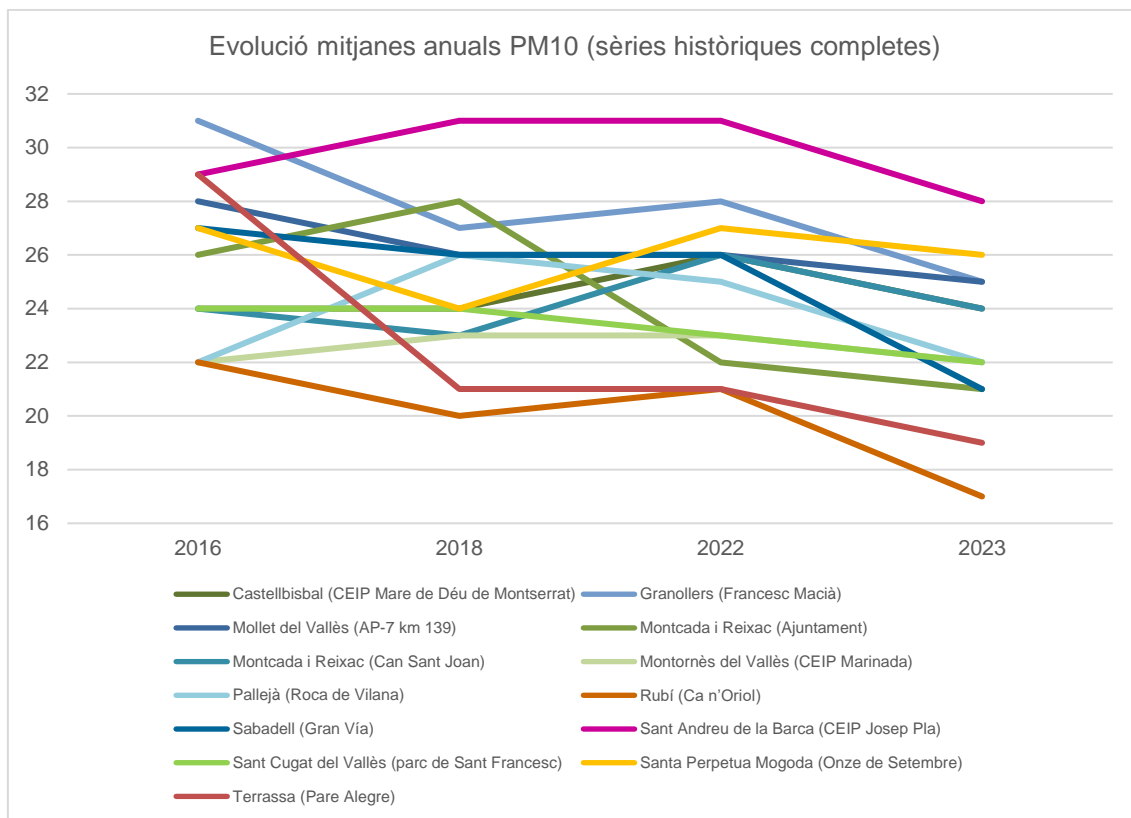


Figura 45. Evolució de la mitjana anual de les immissions de PM10 registrades a les estacions del Vallès. Font: Elaboració pròpia amb dades de la Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

A continuació es recullen les dades completes de les estacions de la XVPCA de l'àmbit Vallès, on es marquen en vermell les mesures que no compleixen amb els límits de la nova Directiva.

Taula 33. Evolució de les immissions de NO2 i PM10. Font: Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

Estacions de Vallès	NO2				PM10			
	2016	2018	2022	2023	2016	2018	2022	2023
Barberà del Vallès (Ajuntament)	-	-	-	-	23	24	-	-
Barberà del Vallès (Moragues – Montserrat)	37	33	27	24	-	-	-	24
Caldes de Montbui (ajuntament)	-	-	-	-	19	-	-	-
Castellar del Vallès (Cal Masaveu)	-	-	-	-	17	17	-	-
Castellbisbal (CEIP Mare de Déu de Montserrat)	-	-	-	-	24	24	26	24
El Papiol (centre de dia Josep Tarradellas)	-	-	-	-	30	26	-	-
Granollers (Francesc Macià)	38	33	27	25	31	27	28	25
Martorell (Canyameres – Claret)	35	32	-	-	23	-	-	-
Martorell (poliesportiu municipal)	-	-	26	23	-	-	-	19
Mollet del Vallès (AP-7 km 139)	43	40	33	30	28	26	26	25
Montcada i Reixac (Ajuntament)	-	-	-	35	26	28	22	21

Montcada i Reixac (Can Sant Joan)	-	-	-	-	24	23	26	24
Montcada i Reixac (pl. de Lluís Companys)	36	32	31	32	-	-	-	24
Montornès del Vallès (CEIP Marinada)	-	-	-	-	22	23	23	22
Pallejà (Roca de Vilana)	23	20	18	16	22	26	25	22
Rubí (Ca n'Oriol)	28	23	20	18	22	20	21	17
Rubí (l'Escardívol)	-	-	-	-	25	23	-	-
Sabadell (Gran Via)	39	36	28	27	27	26	26	21
Sant Andreu de la Barca (CEIP Josep Pla)	41	39	31	28	29	31	31	28
Sant Cugat del Vallès (parc de Sant Francesc)	27	24	21	19	24	24	23	22
Santa Perpetua Mogoda (Onze de Setembre)	36	32	28	26	27	24	27	26
Sentmenat (ajuntament)	-	-	-	-	22	21	-	-
Terrassa (Casal ca n'Aurell)	-	-	-	-	-	17	-	-
Terrassa (Pare Alegre)	42	35	32	29	29	21	21	19

A banda d'aquestes mesures de caràcter puntual, a continuació es recullen els mapes resultants de la modelització de les immissions, que permet disposar d'una visió contínua a tot el territori i que té en compte els registres de les estacions de mesura juntament amb fonts emissores i altres elements que intervenen en la dispersió dels contaminants. Les dades de modelització més recents són de 2022.

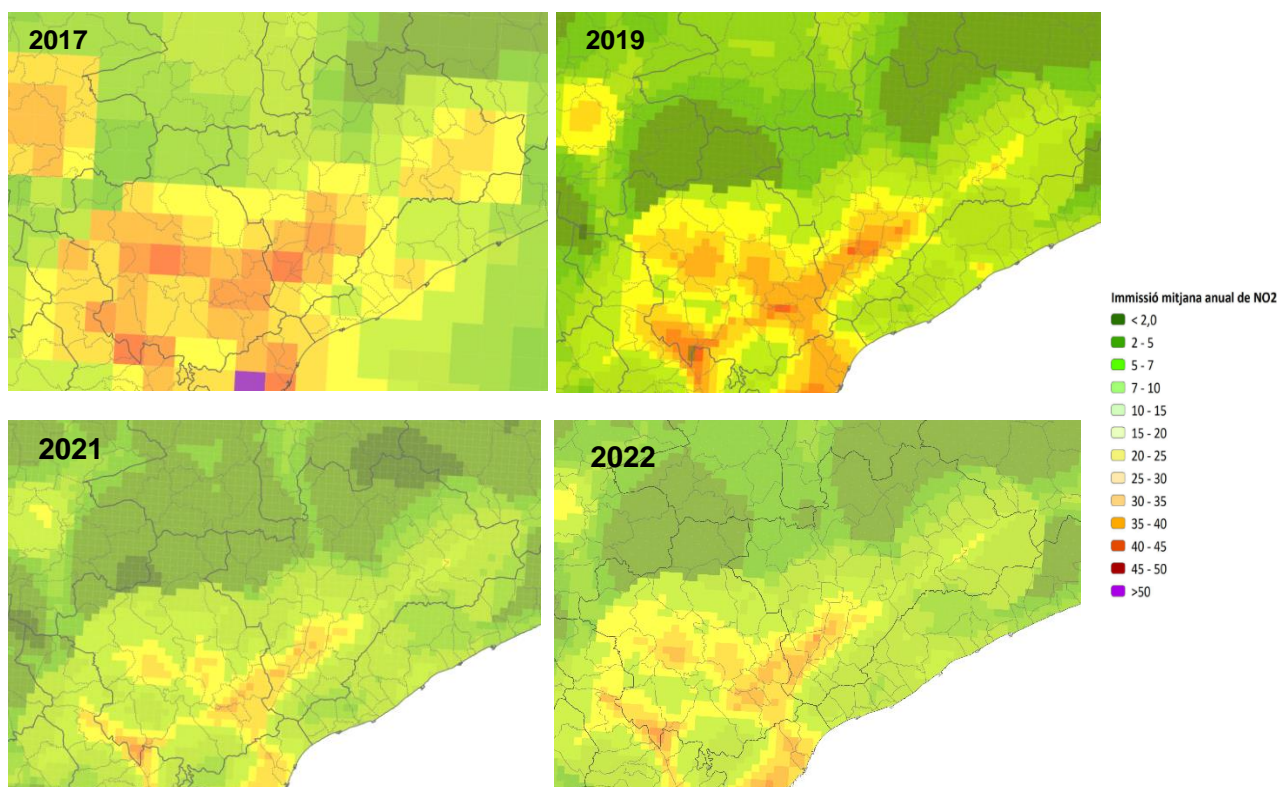


Figura 46. Modelització de la immissió mitjana anual de NO2 al Vallès a 2017, 2019, 2021 i 2022.

Font: Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

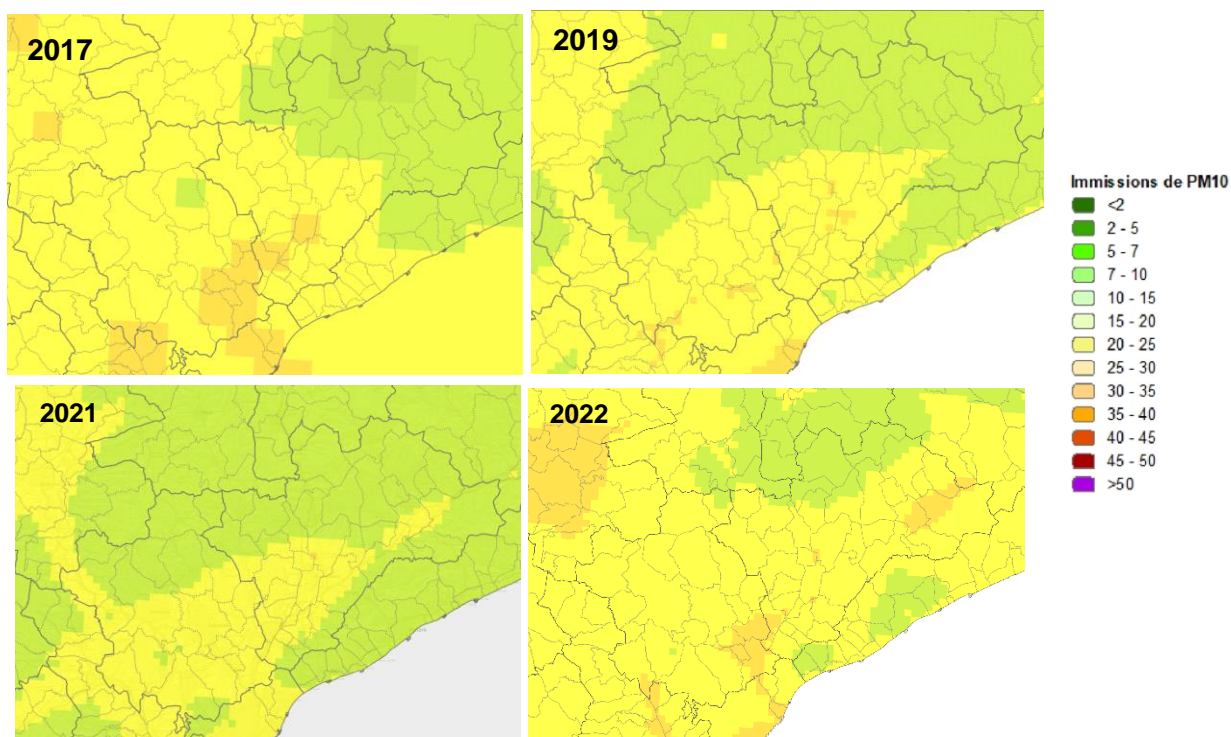


Figura 47. Modelització de la immissió mitjana anual de PM10 al Vallès a 2017, 2019, 2021 i 2022.
Font: Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

A banda de l'evolució de la concentració de contaminants atmosfèrics, és interessant observar la seva relació amb la població que la respira, és a dir, la població exposada a aquests contaminants. En aquest sentit, tal i com ja s'ha apuntat anteriorment, els càlculs de població exposada s'ha considerat oportú realitzar-los en base als nous valors objectiu que fixa la Directiva que s'aprovarà de manera imminent ($20 \mu\text{g}/\text{m}^3$ per ambdós contaminants), que s'apropa i s'alinea més amb el que recomana la OMS des d'una perspectiva de la salut. A tal efecte, s'han recalculat els valors d'anys anteriors, per tal de poder interpretar-ho en clau de seguiment.

Si bé l'any 2016 hi havia un 79,43% de la població dels Vallesos exposada a nivells no desitjables de NO_2 , durant els primers anys de seguiment del PEMV s'observa una tendència a la reducció de la població exposada, en línia amb la millora que s'ha descrit en els nivells d'immissions. Les dades més recents, que corresponen a 2022, mostren un lleuger augment respecte 2020, que s'associa a la recuperació dels nivells de mobilitat pre-pandèmia i de les emissions associades a aquesta mobilitat.

Per altra banda, l'any 2016 hi havia un 95,24% de la població dels Vallesos exposada a nivells no desitjables de PM10, una situació que ha empitjorat lleugerament en aquests anys de seguiment. De fet, amb les dades més recents (2022), la pràctica totalitat de la població d'aquest àmbit (99,66%) es troba exposada a nivells de qualitat de l'aire que estarien incomplint el que marca la Directiva pendent d'aprovació.

Taula 34. Població exposada a nivells superiors als regulats per la legislació europea de NO₂ i PM₁₀. Font: Elaboració pròpia en base a Direcció General de Qualitat Ambiental i Canvi Climàtic

Any	Població total	Població exposada NO ₂	% Població exposada
2016	1.297.689	1.030.800	79,42%
2020	1.344.203	910.936	67,77%
2022	1.348.450	976.689	72,43%

Any	Població total	Població exposada PM10	% Població exposada
2016	1.297.689	1.235.962	95,24%
2020	1.344.203	928.876	69,10%
2022	1.348.450	1.343.820	99,66%

Tot i això, convé posar de manifest que pels anys 2016, 2020 i 2022 i dins de l'àmbit del PEMV, no hi ha població exposada a valors d'immissió per NO₂ o PM₁₀ superiors als límits fixats per la Directiva actualment vigent.

6 Informe de seguiment de corredors

6.1 Presentació

En el marc del PEMV es van definir un seguit de corredors d'especial anàlisi que van ser objecte d'un estudi de més detall, en tant que corresponien a fluxos amb un major potencial de transvasament modal, essent unitats de treball clau en el moment de definir la proposta del PEMV. L'Estudi Ambiental Estratègic del PEMV incorpora una avaluació ambiental específica dels 16 corredors amb més potencial de transvasament modal a l'àmbit del Vallès.

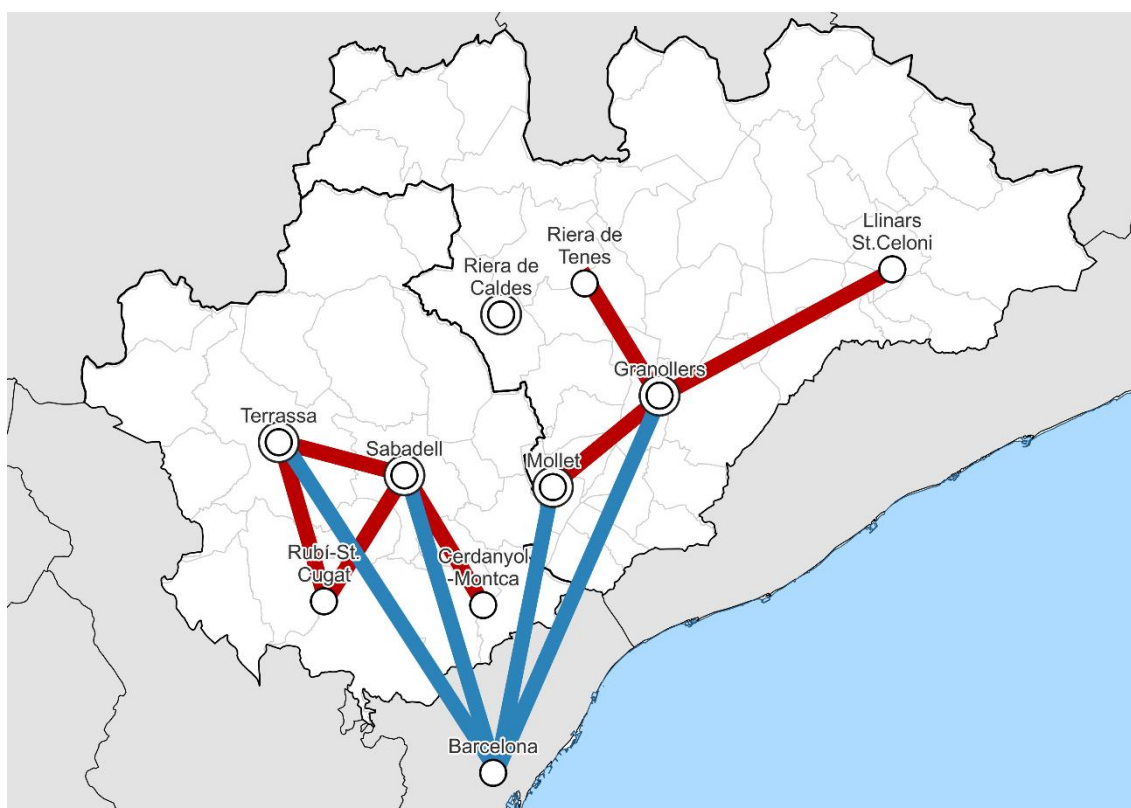


Figura 48. Corredor d'especial anàlisi del PEMV

Amb l'objectiu de fer un seguiment de cada corredor en quant a l'orientació del model de mobilitat cap a la sostenibilitat, s'ha identificat cada mesura segons la perspectiva *push&pull*, diferenciant així les mesures d'estímul del transport públic ("*pull*"), les mesures de dissuasió de l'ús del vehicle privat ("*push*") i, especialment, les mesures que poden comportar un increment de la capacitat viària, que poden condicionar negativament l'assoliment dels objectius ambientals si no es programen de manera interrelacionada amb els altres dos tipus de mesures.

Per tal que es produeixi un canvi modal del vehicle privat cap al transport públic o compartit, caldrà donar prioritat les mesures *push&pull* davant d'aquelles que facin incrementar la capacitat viària.

En aquest sentit, s'ha fet un seguiment específic de tots els corredors d'especial anàlisi, en la línia del que s'estableix a la Declaració ambiental estratègica del PEMV.

Taula 35. Llistat de corredors d'especial anàlisi. Font: PEMV

Corredors a fer seguiment en quant els canvis modals i objectius ambientals	
Corredor 1.	Sabadell - Barcelona
Corredor 2.	Terrassa - Barcelona
Corredor 3.	Granollers - Barcelona
Corredor 4.	Mollet - Barcelona
Corredor 5.	Terrassa - Sabadell
Corredor 6.	Rubí/Sant Cugat - Sabadell
Corredor 7.	Rubí/Sant Cugat - Terrassa
Corredor 8.	Mollet – Granollers
Corredor 9.	Sabadell – Cerdanyola/Montcada
Corredor 10.	Granollers – Riera de Tenes
Corredor 11.	Llinars/St. Celoni - Granollers
Corredor 12.	Sabadell
Corredor 13.	Terrassa
Corredor 14.	Granollers
Corredor 15.	Mollet
Corredor 16.	Riera de Caldes

Com es recull a continuació, dels 16 corredors, 14 atenen positivament l'aspecte *pull* i només 4 ho fan positivament per l'aspecte *push*. Així mateix, l'augment de capacitat viària previst a 10 dels corredors no assegurava la consecució dels canvis modals esperats i per tant dels objectius ambientals associats.

6.2 Caracterització de les actuacions

Prèviament a l'anàlisi específic de cada corredor, s'ha realitzat la tasca de identificar cada mesura proposada segons la perspectiva push&pull.

Taula 36. Caracterització de les actuacions del PEMV segons la perspectiva push&pull. Font: Elaboració pròpia.

CODI	Descripció Mesura	Perspectiva push&pull	Justificació
Xarxa d'infraestructures del transport públic			
XIF01	Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac	Altres	No té impacte sobre l'ús del transport públic o vehicle privat
XIF02'	3 nous intercanviadors a la línia R8: Hospital General (S1), Volpelleres (S2) i Riu Sec (R4)	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XIF03	Increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC	Pull	Increment de servei ofert de transport públic
XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XIF05	2 noves estacions d'FGC a Rubí - la Llana i Terrassa sud (S1)	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic

CODI	Descripció Mesura	Perspectiva push&pull	Justificació
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)	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona	Pull	Millora del servei de transport públic (optimitzarà horaris, expedicions y estructura de serveis d'entrada a Barcelona)
XIF08	Construcció del túnel de Montcada i Reixac (R4)	Pull	Reducció de temps de desplaçament Vallès - Barcelona
XIF09	Estudi de viabilitat per a la construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell (R4)	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XIF10'	Estudi d'oportunitat per decidir la millor alternativa de nou túnel ferroviari de Collserola	Pull	Reducció de temps de desplaçament Vallès - Barcelona
XIF11	Nou tram de la línia orbital ferroviària entre Sabadell i Granollers	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XIF20	Desdoblament de la línia R3 la Garriga - Vic	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XIB01	Configuració de nous corredors BRCAT: 1) Caldes de Montbui - la Llagosta 2) Mollet del Vallès - Vall de Tenes	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
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	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XAS01	Millora i compleció d'accessibilitat a les estacions de rodalies de Catalunya	Pull	Millora d'infraestructura relacionada amb el transport públic
XAS02	Execució d'un programa de supressió de passos a nivell	Altres	No té impacte sobre l'ús del transport públic o vehicle privat
XAp01	Elaboració d'un programa de Parks and Ride identificant les actuacions prioritàries i establint un model de gestió integrada	Pull	Oferta de servei que promou l'ús de transport públic
Xarxa de serveis de transport públic			
XSTP01	Reforç de l'oferta de les línies dels programes exprés.cat als corredors de la Vall del Tenes i Riera de Caldes	Pull	Increment de servei ofert de transport públic
XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	Pull	Millora del servei de transport públic
XSTP03	Millora d'oferta de TPC en zones de baixa densitat	Pull	Increment de servei ofert de transport públic
XSTP04	Terminal de busos de la UAB	Pull	Nova infraestructura per augmentar/millorar el servei de transport públic
XSTP05	Increment de freqüències de pas de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni	Pull	Increment de servei ofert de transport públic
XSTP06	Perllongament dels serveis de l'R1 fins a la UAB	Pull	Increment de servei ofert de transport públic

CODI	Descripció Mesura	Perspectiva push&pull	Justificació
XSTP07	Avaluar la creació de nous serveis regionals al corredor Mollet - Papiol	Pull	Increment de servei ofert de transport públic
XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8	Pull	Millora del servei de transport públic
XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	Pull	Millora del servei de transport públic
XSTP10	Estudiar el nou marc concessional del transport per carretera	Pull	Millora del servei de transport públic
Xarxa d'infraestructures viàries per al transport privat			
XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	Increment capacitat viària	Increment capacitat viària mantenint el volum de transport privat o augmentant-lo
XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	Increment capacitat viària	Increment capacitat viària mantenint el volum de transport privat o augmentant-lo
XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	Increment capacitat viària	Increment capacitat viària mantenint el volum de transport privat o augmentant-lo
XIVP04'	Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió	Increment capacitat viària	Increment capacitat viària mantenint el volum de transport privat o augmentant-lo
XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	Increment capacitat viària	Nova infraestructura per vehicle privat
XIVP19	Millores de la B-140	Push&pull	Millora dels accessos i creació d'un carril bici i via per vianants
XIVP20	Estudi dels efectes sobre la mobilitat de l'alliberament dels peatges de la C-33 i l'AP-7	Increment capacitat viària	Anàlisi de nova infraestructura viària que manté l'ús del vehicle privat
XIVS01	Millora de la B-124	Push&pull	Millora de capacitat puntual dirigida a millorar el TPC.
XIVS02	Integració urbana de l'N-150 (Terrassa - Montcada)	Push&Pull	Pacificació de l'eix N-150 reduint el trànsit i creant una carretera cívica amb carril bici i voreres més amples
XIVS03	Millora de la C-1413a (Rubí - Sant Quirze, inclou variant de Sant Quirze)	Increment capacitat viària	Nova infraestructura per vehicle privat, tot i que permet reduir contaminació atmosfèrica, acústica i sinistralitat a l'interior dels municipis
XIVS04	Variants C-59 (Sant Feliu de Codines)	Increment capacitat viària	Nova infraestructura per vehicle privat, tot i que permet reduir contaminació atmosfèrica, acústica i sinistralitat a l'interior dels municipis
XIVS05	Millores a la xarxa comarcal i local (C-243c)	Altres	Millora de seguretat viària
XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	Altres	Millora de seguretat viària
XIVS08	Millora i variants de la B-142 (entre Polinyà i Sentmenat)	Increment capacitat viària	Nova infraestructura per vehicle privat, tot i que permet reduir contaminació atmosfèrica, acústica i sinistralitat a l'interior dels municipis

CODI	Descripció Mesura	Perspectiva push&pull	Justificació
XIVS10	Via interpolar (Tram Castellbisbal - Sant Cugat del V.)	Increment capacitat viària	Nova infraestructura per vehicle privat
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	Altres	Millora d'enllaços per optimització del trànsit
Xarxa d'infraestructures viàries per al transport privat			
XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes: 1. Terrassa - Sabadell 2. Sabadell - St. Quirze del Vallès 3. Sabadell - Castellar del V. 4. Rubí - St. Cugat del V.- UAB 5. Cerdanyola del V. – Badia del V. 6. Ripollet – Barberà de V. – Badia del V. - UAB 7. Mollet – Martorelles – Montornès del V. - Parets del V. 8. Sistema urbà de Granollers 9. Montcada i Reixac - La Llagosta 10. Corredor de la Riera de Caldes 11. Sistema urbà de Sabadell 12. Sta. Perpètua de M. - Sabadell 13. Sistema urbà de Terrassa 14. Terrassa - Rubí 15. Eix del Besòs 16. Eix Cardedeu - Llinars del Vallès 17. Sistema urbà de Sant Celoni	Pull	Nova infraestructura per augmentar l'ús de la bicicleta
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	Pull	Millora d'accessibilitat de vianants
XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	Pull	Nova infraestructura per augmentar l'ús de la bicicleta
XNM04	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 1. Eix del Tenes - Bigues i Riells-Parets del Vallès 2. Eix del Congost fins a La Garriga 3. Eix Bigues i Riells-Ametlla del V.-La Garriga 4. Eix Caldes de Montbui-Llicà d'Amunt – Canovelles 5. Eix Lliçà de Vall – Granollers 6. Eix Ripollet-Santa Perpètua, que permetria la connexió amb l'eix Riera de Caldes 7. Continuïtat de l'itinerari Granollers – Cardedeu – Llinars - Vilalba Sasserra – Sant Celoni i fins a Gualba i Riells i Viabrea i antenes Cardedeu, Sant Antoni i Sant Pere Vilamajor, Llinars 8. Perllongament itinerari Montcada – Martorelles - Montornès - Vilanova del Vallés i la Roca del Vallès amb antenes a Vallromanes i Sant Fost de Campsentelles	Pull	Nova infraestructura per augmentar l'ús de la bicicleta

CODI	Descripció Mesura	Perspectiva push&pull	Justificació
	9. Perllongament de l'Eix Montcada – La Llagosta fins Mollet i Montmeló i fins Granollers 10. Perllongament del Terrassa – Sabadell – Barberà fins Cerdanyola i Montcada per l'eix N-150 11. Continuïtat del Sabadell - Sant Quirze fins la UAB		
Actuacions pel transport de mercaderies			
XITM01	Nova estació intermodal de mercaderies a la Llagosta	Pull	Nova infraestructura que pot produir una reducció del transport de mercaderies per carretera
XITM02	Conversió ample mixt Sant Celoni - Mollet	Pull	Nova infraestructura que pot produir una reducció del transport de mercaderies per carretera
XITM03	Promoció de l'ambientalització dels vehicles de transport de mercaderies i harmonització i millora de la DUM al Vallès	Altres	Optimització del transport de mercaderies per reduir els kilòmetres recorreguts i canvi a vehicles més sostenibles
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	Altres	Estudi de millora de senyalització per reduir els problemes de congestió
Planejament de la mobilitat sostenible			
GM01	Impulsar PMUs, i verificar la implementació dels ja redactats i PMS	Push&pull	Establiment de millores en el servei de transport públic i mesures per reduir l'ús del transport privat
GM02	Estudis de prioritització i execució de plans de mobilitat en polígons industrials i CGM	Push&pull	Establiment de millores en el servei de transport públic i mesures per reduir l'ús del transport privat
GM03	Implantació de la T-Mobilitat	Pull	Millora del servei per a fomentar l'ús del transport públic
GM04	Programa de millora de la informació en temps real del sistema de TP que incorpori informació dinàmica de l'ocupació dels Parks and Ride	Pull	Millora del servei per a fomentar l'ús del transport públic
GM05	Creació d'un mapa específic del TPC del Vallès	Pull	Millora del servei per a fomentar l'ús del transport públic
GM06	Implementació d'un nou sistema de tarifació viària (vinyeta)	Push	Regulació de l'ús del transport privat
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	Push	Regulació de l'ús de transport privat
GM08	Promoció del vehicle elèctric i punts de recàrrega al Vallès	Altres	Promoció del vehicle privat
GM09	La tecnologia smart al servei de la mobilitat quotidiana	Push&pull	Regulació de l'ús del transport privat i promoció de desplaçaments compartits

6.3

6.3 Fitxes dels corredors d'especial anàlisi

Les fitxes de seguiment dels corredors recullen l'estat de les accions que s'hi porten a terme en aquests. L'estat de les mesures es categoritza de la mateixa manera que s'ha comentat a l'apartat 4.2 i es representa amb les següents abreviacions:

SA	Sense Avanç
EE/P	En Estudi / Projecte
O/I	Obres / Implementació
ES/F	En servei / Finalitzada

Per cadascun dels corredors s'ha analitzat si s'ha donat prioritat a l'hora d'impulsar les mesures *push&pull* davant de les mesures que fan incrementar la capacitat viària. S'han considerat mesures impulsades totes aquelles que es troben en estat d'estudi, projecte, obre o implementació i les mesures en servei o finalitzades.

Així mateix, s'ha fet una actualització dels valors dels indicadors proposats al PEMV per cada corredor (veh·km, repartiment modal, quota TPC i emissions de CO₂, NO_x i PM₁₀), contrastant les dades de seguiment amb les previstes per 2026 i observant si hi ha hagut desviacions significatives o per contra segueixen la tendència estimada. Per a la valoració del compliment dels objectius establerts pel PEMV s'ha emprat una simbologia semafòrica de la següent manera: en color verd (■) aquells casos en què s'ha superat el valor objectiu del PEMV; en color groc (■) aquells en què s'observa una millora respecte l'any 2016 però sense assolir els objectius del PEMV; i finalment, en vermell (■), aquells on s'observa un empitjorament destacable.

Els resultats obtinguts en aquest exercici de seguiment de corredors han de ser objecte de discussió i debat en el marc de la Comissió paritària de seguiment.

Corredor 1. Sabadell - Barcelona

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Sabadell - Barcelona



PARÀMETRES DE SEGUIMENT

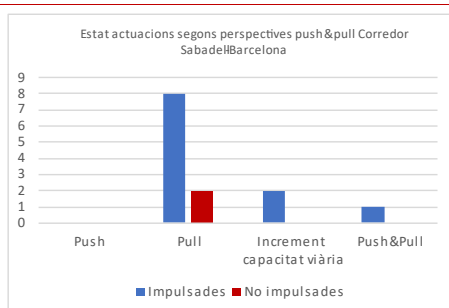
Corredor 1. Sabadell - Barcelona

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF03	Increment servei FGC Sabadell i Terrassa	ES/F
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació Terrassa-Oest i Sabadell Oest (R4)	EE/P
Infraestructures TP	XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona	O/I
Infraestructures TP	XIF08*	Construcció del túnel de Montcada i Reixac (R4)	SA
Infraestructures TP	XIF09	Estudi de viabilitat per a la construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell (R4)	SA
Infraestructures TP	XIF10'	Estudi d'oportunitat per decidir la millor alternativa de nou túnel ferroviari de Collserola	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XIB02	Nou corredor BRCAT Terrassa-Sabadell	EE/P
Serveis TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Xarxa viària	XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	O/I
Xarxa viària	XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	EE/P
Xarxa viària	XIVS01	Millora de la B-124	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa de transport públic, especialment per carretera, així com dels modes no motoritzats. Cal destacar que determinades actuacions ferroviàries no s'han començat a impulsar encara. Tot i així, s'observa que la totalitat de les actuacions sobre la xarxa viària estan en procés d'impuls.

Seguiment d'indicadors clau

	Mveh·km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	458	96.428	42,67	80.022,33	284,94	22,39
Objectiu PEMV	430	101.838	51,00	71.020,95	217,54	17,09
	-6,20%	5,61%	8,33%	-11,25%	-23,65%	-23,67%
Seguiment 2019	478	103.894	44,40	82.053,06	246,19	22,04
	4,48%	7,74%	1,74%	2,54%	-13,60%	-1,57%
Seguiment 2022	489	103.424	42,93	82.399,28	222,19	19,42
	6,76%	7,26%	0,27%	2,97%	-22,02%	-13,25%
Seguiment 2023	494	105.627	43,53	83.127,94	213,76	18,77
	7,88%	9,54%	0,87%	3,88%	-24,98%	-16,18%

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

Corredor 1. Sabadell - Barcelona

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental



Corredor 2. Terrassa - Barcelona

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Terrassa - Barcelona



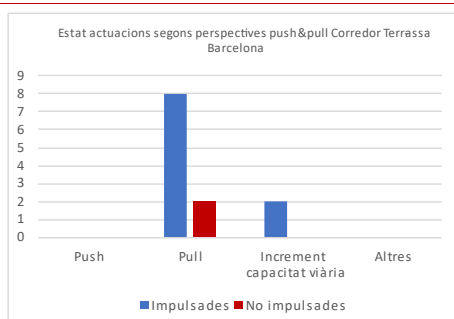
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF03	Increment servei FGC Sabadell i Terrassa	ES/F
Infraestructures TP	XIF05	Nova estació de FGC Terrassa Sud (S1)	EE/P
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació Terrassa-Oest i Sabadell Oest (R4)	EE/P
Infraestructures TP	XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona	O/I
Infraestructures TP	XIF08*	Construcció del túnel de Montcada i Reixac (R4)	SA
Infraestructures TP	XIF09	Estudi de viabilitat per a la construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell (R4)	SA
Infraestructures TP	XIF10*	Estudi d'oportunitat per decidir la millor alternativa de nou túnel ferroviari de Collserola	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Serveis TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Xarxa viària	XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	O/I
Xarxa viària	XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa de transport públic, així com dels modes no motoritzats. Cal destacar que determinades actuacions ferroviàries no s'han començat a impulsar encara. Tot i així, s'observa que la totalitat de les actuacions sobre la xarxa viària estan en procés d'impuls.

Corredor 2. Terrassa - BarcelonaSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	233	51.491	44,87	40.673,37	144,83	11,38
Objectiu PEMV	210	54.541	55,00	34.142,75	104,58	8,22
	-9,74%	5,92%	10,13%	-16,06%	-27,79%	-27,77%
Seguiment 2019	243	55.538	46,64	41.668,96	125,03	11,19
	4,39%	7,86%	1,77%	2,45%	-13,67%	-1,66%
Seguiment 2022	248	55.200	45,17	41.826,54	112,79	9,86
	6,62%	7,20%	0,30%	2,84%	-22,13%	-13,36%
Seguiment 2023	251	56.400	45,78	42.187,43	108,48	9,52
	7,71%	9,53%	0,92%	3,72%	-25,09%	-16,31%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENTMesures
addicionals pel
corredor

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 3. Granollers - Barcelona

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Granollers - Barcelona



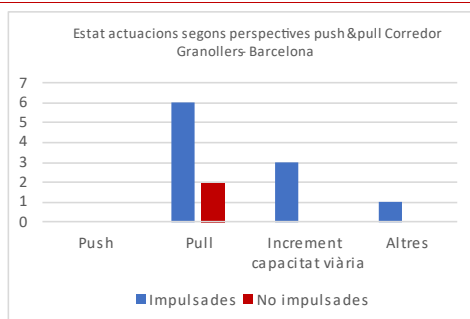
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF01	Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac	O/I
Infraestructures TP	XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	O/I
Infraestructures TP	XIF07	Conjunt d'actuacions que permetin un balanç equilibrat de circulacions als túnels de Barcelona	O/I
Infraestructures TP	XIF20	Desdoblament de la línia R3 la Garriga - Vic	SA
Infraestructures TP	Xap01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Serveis TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Serveis TP	XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8	SA
Xarxa viària	XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	O/I
Xarxa viària	XIVP04'	Actuacions de millora de la capacitat als principals punts de congestió	EE/P
Xarxa viària	XIVP20	Estudi dels efectes sobre la mobilitat de l'alliberament dels peatges de la C-33 i l'AP-7	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa ciclable, així com del transport públic col·lectiu, ferroviari i per carretera. Tot i així, s'observa que s'ha impulsat la intervenció sobre la xarxa viària però no amb aquelles actuacions que podien afavorir la restricció en l'ús del vehicle privat motoritzat.

Corredor 3. Granollers - BarcelonaSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	356	64.151	39,79	62.255,15	221,67	17,42
Objectiu PEMV	306	70.936	45,00	49.720,45	152,29	11,97
	-14,12%	10,58%	5,21%	-20,13%	-31,30%	-31,29%
Seguiment 2019	373	69.515	41,86	63.928,02	191,81	17,17
	4,63%	8,36%	2,07%	2,69%	-13,47%	-1,43%
Seguiment 2022	381	68.632	39,79	64.244,24	173,23	15,15
	6,99%	6,98%	0,00%	3,20%	-21,85%	-13,06%
Seguiment 2023	385	74.333	43,80	64.835,26	166,72	14,64
	8,15%	15,87%	4,01%	4,14%	-24,79%	-15,97%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENTMesures
addicionals pel
corredor

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 4. Mollet - Barcelona

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Mollet - Barcelona



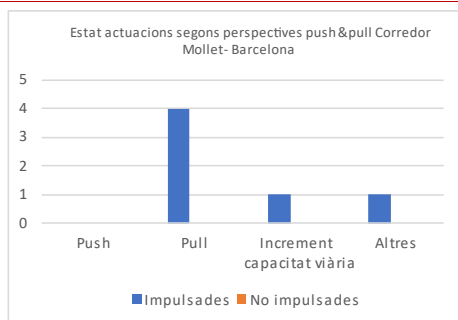
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF01	Execució del soterrament de l'R2 a Montcada i Reixac	O/I
Infraestructures TP	XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	O/I
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Xarxa viària	XIVP20	Estudi dels efectes sobre la mobilitat de l'alliberament dels peatges de la C-33 i l'AP-7	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa ciclable, així com del transport públic col·lectiu, ferroviari i per carretera.

Corredor 4. Mollet - BarcelonaSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	303	64.186	36,54	52.895,39	188,35	14,80
Objectiu PEMV	301	68.905	43,00	48.970,04	149,99	11,79
	-0,45%	7,35%	6,46%	-7,42%	-20,37%	-20,34%
Seguiment 2019	318	69.496	38,47	54.494,01	163,51	14,64
	4,98%	8,27%	1,93%	3,02%	-13,19%	-1,11%
Seguiment 2022	325	68.882	36,42	54.852,41	147,91	12,93
	7,51%	7,32%	-0,12%	3,70%	-21,47%	-12,63%
Seguiment 2023	329	74.219	40,31	55.400,90	142,46	12,51
	8,77%	15,63%	3,77%	4,74%	-24,36%	-15,49%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 5. Terrassa - Sabadell

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Terrassa – SU Sabadell



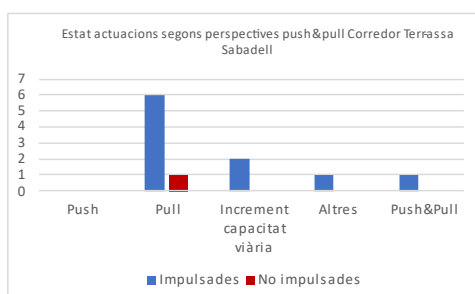
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació de Rodalies a Terrassa – Oest i Sabadell – Oest (R4)	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XIB02	Nou corredor BRCAT Terrassa-Sabadell-Granollers	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Servei TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	O/I
Xarxa viària	XIVP06*	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	EE/P
Xarxa viària	XIVS02	Integració urbana de l'N-150 (Terrassa - Montcada)	EE/P
Xarxa viària	XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	ES/F
Xarxa de modes no motoritzats	XNM01	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes Terrassa - Sabadell	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa ciclable, així com del transport públic col·lectiu per carretera, amb l'impuls de la proposta de BRCAT per aquest corredor. Cal destacar que determinades actuacions complementàries a la proposta de BRCAT estan aturades.

Corredor 5. Terrassa - SabadellSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh·km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	168	61.103	14,48	29.633,97	105,52	8,29
Objectiu PEMV	146	64.196	27,00	23.662,58	72,48	5,70
	-13,33%	5,06%	12,52%	-20,15%	-31,31%	-31,24%
Seguiment 2019	174	64.069	15,67	30.072,52	90,23	8,08
	3,40%	4,85%	1,18%	1,48%	-14,49%	-2,59%
Seguiment 2022	177	64.361	14,66	30.044,64	81,01	7,08
	5,11%	5,33%	0,18%	1,39%	-23,22%	-14,58%
Seguiment 2023	178	65.526	15,51	30.234,48	77,75	6,82
	5,95%	7,24%	1,02%	2,03%	-26,32%	-17,68%



* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 6. Rubí / Sant Cugat - Sabadell

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Rubí / SU Sant Cugat del Vallès – SU Sabadell



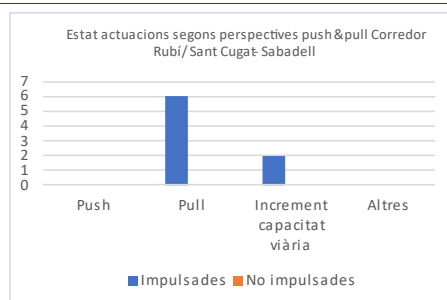
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF03	Increment servei FGC Sabadell i Terrassa	ES/F
Infraestructures TP	XIF05	Nova estació de FGC a Rubí - la Llana	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XIB02	Nou corredor BRCAT Rubí-Sant Cugat - Cerdanyola	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	O/I
Xarxa viària	XIVS03	Millora de la C-1413a (Rubí - Sant Quirze, inclou variant de Sant Quirze)	EE/P
Xarxa viària	XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	O/I
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	O/I

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en la totalitat de les actuacions previstes, tot i que mancava revisar la necessitat de mesures de tipus push.

Corredor 6. Rubí / Sant Cugat - SabadellSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	69	29.708	13,23	12.256,33	43,64	3,43
Objectiu PEMV	64	31.174	24,00	10.415,83	31,90	2,51
	-7,75%	4,93%	10,77%	-15,02%	-26,90%	-26,82%
Seguiment 2019	71	30.890	14,28	12.356,30	37,07	3,32
	2,73%	3,98%	1,04%	0,82%	-15,05%	-3,22%
Seguiment 2022	72	31.135	13,82	12.304,92	33,18	2,90
	4,09%	4,80%	0,59%	0,40%	-23,97%	-15,42%
Seguiment 2023	73	31.459	14,17	12.363,16	31,79	2,79
	4,75%	5,89%	0,93%	0,87%	-27,15%	-18,61%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 7. Sabadell / Cerdanyola Vallès - Montcada i Reixac

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Sabadell / SU Cerdanyola del Vallès – SU Montcada i Reixac



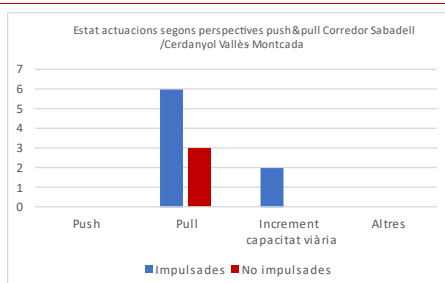
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació de Rodalies Sabadell Oest (R4)	EE/P
Infraestructures TP	XIF08	Construcció del túnel de Montcada i Reixac (R4)	EE/P
Infraestructures TP	XIF09	Estudi de viabilitat per a la construcció d'una tercera via entre Cerdanyola i Sabadell (R4)	SA
Infraestructures TP	XIB02	Nou corredor BRCAT Cerdanyola del V. – Barberà del V. - Sabadell	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Xarxa viària	XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	O/I
Xarxa viària	XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM05	Perllongament del Terrassa – Sabadell – Barberà fins Cerdanyola i Montcada per l'eix	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en la totalitat de les actuacions previstes, tot i que mancava revisar la necessitat de mesures de tipus push. Cal destacar que les actuacions aturades són de transport públic i modes de mobilitat no motoritzats.

Corredor 7. Sabadell / Cerdanyola Vallès - Montcada i ReixacSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	134	57.648	24,94	23.574,08	83,94	6,60
Objectiu PEMV	129	63.578	34,00	21.000,27	64,32	5,05
	-3,31%	10,29%	9,06%	-10,92%	-23,37%	-23,48%
Seguiment 2019	136	60.195	26,78	23.565,28	70,70	6,33
	1,86%	4,42%	1,84%	-0,04%	-15,77%	-4,04%
Seguiment 2022	137	59.990	25,87	23.369,49	63,01	5,51
	2,78%	4,06%	0,93%	-0,87%	-24,93%	-16,48%
Seguiment 2023	138	60.736	26,46	23.432,52	60,25	5,29
	3,23%	5,36%	1,52%	-0,60%	-28,22%	-19,80%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 8. Terrassa / Rubí – Sant Cugat

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Terrassa / SU Rubí– SU Sant Cugat del Vallès



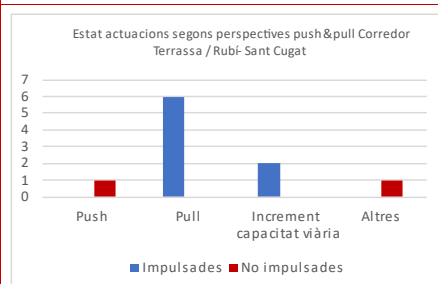
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF03	Increment servei FGC Sabadell i Terrassa	ES/F
Infraestructures TP	XIF05	Nova estació de FGC a Rubí - la Llana i Terrassa Sud (S1)	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Xarxa viària	XIVP01	Ampliació de capacitat de la C-58 al tram Terrassa - AP-7	O/I
Xarxa viària	XIVP02	Actuacions de millora de capacitat puntual als enllaços del corredor AP-7/B-30	EE/P
Xarxa viària	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	SA
Xarxa de modes no motoritzats	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes	O/I
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Gestió de mobilitat	GM06	Implementació d'un nou sistema de tarifació viària (vinyeta)	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en la totalitat de les actuacions previstes, tot i que mancaria revisar la necessitat de mesures de tipus push. Cal destacar que determinades actuacions push encara no han estat impulsades.

Corredor 8. Terrassa / Rubí – Sant CugatSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	87	37.686	21,94	15.298,92	54,47	4,28
Objectiu PEMV	85	39.457	30,00	13.763,26	42,16	3,31
	-2,35%	4,70%	8,06%	-10,04%	-22,60%	-22,66%
Seguiment 2019	90	39.658	23,39	15.507,33	46,52	4,16
	3,28%	5,23%	1,45%	1,36%	-14,59%	-2,70%
Seguiment 2022	91	39.919	22,67	15.484,08	41,75	3,65
	4,93%	5,93%	0,73%	1,21%	-23,36%	-14,73%
Seguiment 2023	92	40.479	23,16	15.577,57	40,05	3,52
	5,74%	7,41%	1,22%	1,82%	-26,47%	-17,85%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 9. Mollet / Granollers

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Mollet del Vallès / SU Granollers



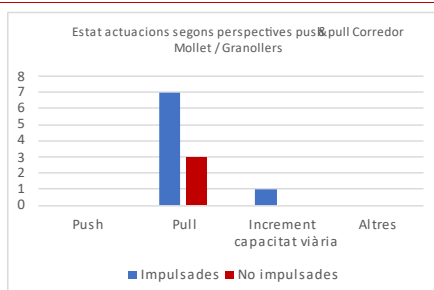
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF02'	3 nous intercanviadors a la línia R8: Hospital General (S1), Volpelleres (S2) i Riu Sec (R4)	SA
Infraestructures TP	XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	O/I
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació de Rodalies Montmeló	EE/P
Infraestructures TP	XSTP05	Increment de freqüències de pas de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XIB02	Nou corredor BRCAT	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Servei TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	O/I
Xarxa de modes no motoritzats	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzats	XNM05	Perllongament de l'Eix Montcada – La Llagosta fins Mollet i Montmeló i fins Granollers	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament de les actuacions en transport públic col·lectiu, tant ferroviari com per carretera, tot i que encara no s'ha impulsat el BRCAT per aquest corredor. Les actuacions sobre la xarxa ciclable, també s'estan implementant, així com les que incideixen sobre la xarxa viària, les quals poden induir demanda en aquest mode.

Corredor 9. Mollet / GranollersSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	60	28.335	15,95	10.616,19	37,80	2,97
Objectiu PEMV	64	37.141	30,00	10.347,32	31,69	2,49
	5,80%	31,08%	14,05%	-2,53%	-16,16%	-16,16%
Seguiment 2019	61	29.301	17,60	10.561,86	31,69	2,84
	1,37%	3,41%	1,65%	-0,51%	-16,17%	-4,50%
Seguiment 2022	61	29.143	16,60	10.449,73	28,18	2,46
	2,05%	2,85%	0,65%	-1,57%	-25,46%	-17,07%
Seguiment 2023	62	30.171	19,19	10.466,08	26,91	2,36
	2,38%	6,48%	3,23%	-1,41%	-28,80%	-20,46%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 10. Granollers – Riera de Tenes

Tipologia de corredor

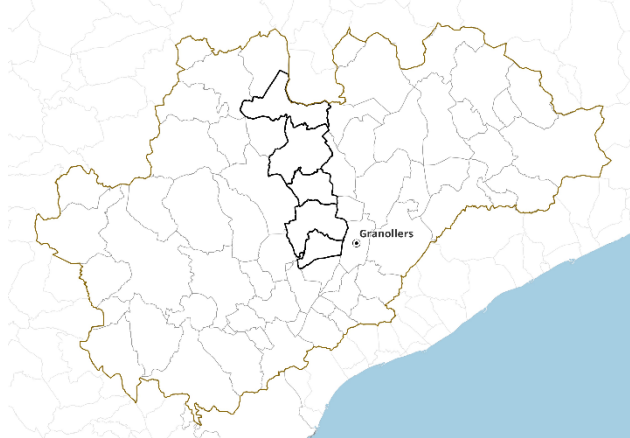
Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Granollers / SU Riera de Tenes



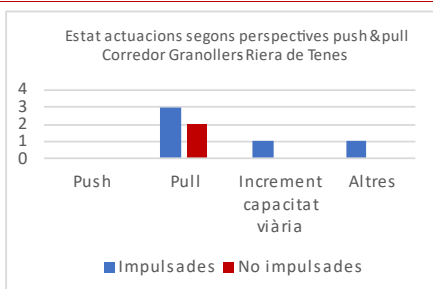
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Infraestructures TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	EE/P
Xarxa viària	XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	O/I
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM05	Millora xarxa interurbana de vies ciclistes Eix del Tenes - Bigues i Riells-Parets del Vallès	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament de les actuacions en transport públic col·lectiu, tant ferroviari com per carretera, tot i que encara no s'ha impulsat el BRCAT per aquest corredor. Les actuacions sobre la xarxa ciclable, també s'estan implementant, així com les que incideixen sobre la xarxa viària, les quals poden incloure demanda en aquest mode.

Corredor 10. Granollers – Riera de TenesSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	57	23.958	5,04	10.140,85	36,11	2,84
Objectiu PEMV	64	28.983	12,00	10.429,89	31,95	2,51
	11,64%	20,98%	6,96%	2,85%	-11,52%	-11,62%
Seguiment 2019	60	25.043	5,62	10.340,53	31,03	2,78
	3,90%	4,53%	0,57%	1,97%	-14,08%	-2,12%
Seguiment 2022	61	25.435	5,31	10.355,55	27,92	2,44
	5,87%	6,17%	0,26%	2,12%	-22,67%	-13,97%
Seguiment 2023	61	25.872	6,05	10.433,07	26,83	2,36
	6,84%	7,99%	1,01%	2,88%	-25,70%	-16,99%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 11. Llinars del Vallès/ Sant Celoni - Granollers

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona
Relació inter-àmbits
Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

**SU Llinars del Vallès/
SU Sant Celoni – SU Granollers**



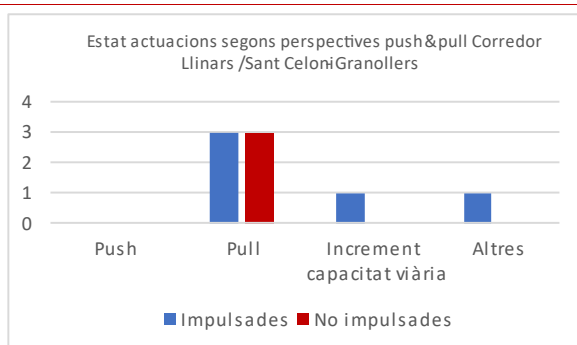
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XAS02	Execució d'un programa de supressió de passos a nivell	O/I
Infraestructures TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Xarxa viària	XSTP05	Increment de freqüències de pas de l'R8 i perllongament fins a Vilafranca del Penedès i Sant Celoni	SA
Xarxa viària	XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8	SA
Xarxa viària	XIVS21	Ampliació 2+1 de la C-35 entre Sant Celoni i Riells i Viabrea	O/I
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM05	Altres actuacions prioritàries de millora de la xarxa interurbana de vies ciclistes	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en la totalitat de les actuacions previstes, tot i que mancava revisar la necessitat de mesures de tipus push

Corredor 11. Llinars del Vallès/ Sant Celoni - GranollersSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	95	22.410	16,37	16.708,48	59,49	4,68
Objectiu PEMV	95	24.202	23,00	15.464,77	47,37	3,72
	0,47%	8,00%	6,63%	-7,44%	-20,37%	-20,51%
Seguiment 2019	99	23.842	17,54	17.201,13	51,61	4,62
	4,90%	6,39%	1,17%	2,95%	-13,25%	-1,18%
Seguiment 2022	102	24.058	16,33	17.308,09	46,67	4,08
	7,40%	7,35%	-0,04%	3,59%	-21,56%	-12,73%
Seguiment 2023	103	25.096	18,87	17.478,12	44,94	3,95
	8,63%	11,99%	2,50%	4,61%	-24,46%	-15,60%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 12. Sabadell

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona
Relació inter-àmbits
Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Sabadell



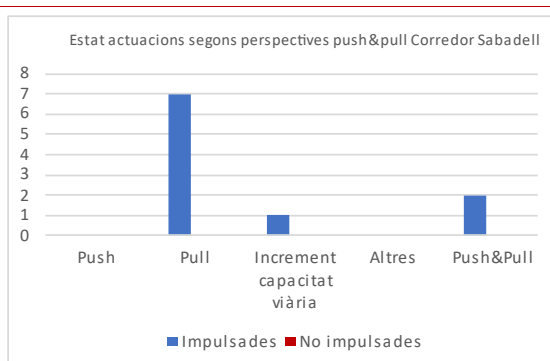
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF03	Increment servei FGC Sabadell i Terrassa	ES/F
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació Sabadell-Oest (R4)	EE/P
Infraestructures TP	XIB02	Nou corredor BRCAT Terrassa-Sabadell-Granollers i Sabadell- Castellar del V.	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	SA
Xarxa viària	XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	EE/P
Xarxa viària	XIVP19	Millores de la B-140	EE/P
Xarxa viària	XIVS01	Millora de la B-124	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en la totalitat de les actuacions previstes, tot i que mancaria revisar la necessitat de mesures de tipus push

Corredor 12. SabadellSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	112	114.887	13,29	19.736,55	70,28	5,52
Objectiu PEMV	104	121.184	24,00	16.853,86	51,62	4,06
	-7,31%	5,48%	10,71%	-14,61%	-26,55%	-26,45%
Seguiment 2019	117	121.146	14,13	20.226,31	60,69	5,43
	4,42%	5,45%	0,84%	2,48%	-13,65%	-1,63%
Seguiment 2022	119	122.741	13,42	20.306,12	54,76	4,78
	6,67%	6,84%	0,14%	2,89%	-22,09%	-13,32%
Seguiment 2023	121	124.431	13,71	20.482,97	52,67	4,62
	7,78%	8,31%	0,42%	3,78%	-25,05%	-16,26%

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 13. Terrassa

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona
Relació inter-àmbits
Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Terrassa



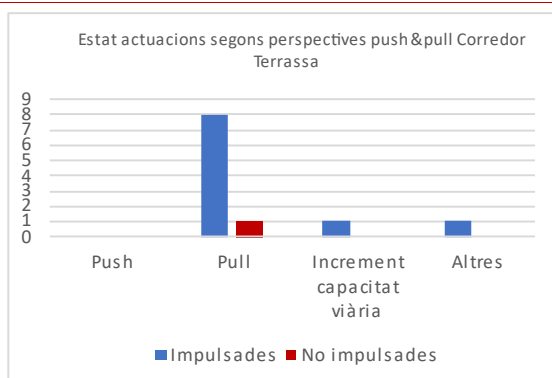
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF03	Increment servei FGC Sabadell i Terrassa	ES/F
Infraestructures TP	XIF05	Nova estació Terrassa-Sud (S2)	EE/P
Infraestructures TP	XIF06	Nova estació Terrassa-Oest (R4).	EE/P
Infraestructures TP	XIB02	Nous corredors BRCAT	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Servei TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVP06	Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell	EE/P
Xarxa viària	XIVS02	Integració urbana de l'N-150 (Terrassa - Montcada)	EE/P
Xarxa viària	XIVS05	Millores a la xarxa comarcal i local (C-243c)	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes.	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament de les actuacions en transport públic col·lectiu, tant ferroviari com per carretera, tot i que encara no s'ha impulsat les actuacions complementaries BRCAT per aquest corredor. Les actuacions sobre la xarxa ciclable, també s'estan implementant, així com les que incideixen sobre la xarxa viària.

Corredor 13. TerrassaSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	67	42.055	5,24	11.843,33	42,17	3,31
Objectiu PEMV	66	44.105	12,00	10.681,62	32,72	2,57
	-2,10%	4,88%	6,76%	-9,81%	-22,41%	-22,36%
Seguiment 2019	68	43.002	5,74	11.821,39	35,47	3,17
	1,71%	2,25%	0,51%	-0,19%	-15,89%	-4,19%
Seguiment 2022	69	43.246	5,50	11.714,67	31,59	2,76
	2,55%	2,83%	0,26%	-1,09%	-25,10%	-16,67%
Seguiment 2023	69	43.494	5,66	11.742,13	30,19	2,65
	2,96%	3,42%	0,42%	-0,85%	-28,40%	-20,00%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 14. Granollers

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Granollers



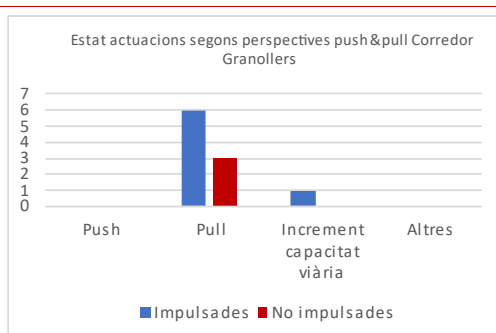
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	O/I
Infraestructures TP	XIB02	Configuració de nous corredors BRCAT	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Servei TP	XSTP08	Aturada de tots els serveis R11 a Granollers per millorar l'intercanvi amb R8	SA
Servei TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	O/I
Xarxa de modes no motoritzat	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM05	Altres actuacions prioritàries de millora de la xarxa interurbana de vies ciclistes	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament de les actuacions en transport públic col·lectiu, tant ferroviari com per carretera, tot i que encara no s'ha impulsat el BRCAT per aquest corredor. Les actuacions sobre la xarxa ciclable, també s'estan implementant, així com les que incideixen sobre la xarxa viària, les quals poden induir demanda en aquest mode

Corredor 14. GranollersSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	137	83.079	9,66	24.164,02	86,04	6,76
Objectiu PEMV	156	102.101	16,00	25.323,47	77,57	6,10
	13,75%	22,90%	6,34%	4,80%	-9,84%	-9,76%
Seguiment 2019	139	85.520	10,69	24.130,83	72,40	6,48
	1,76%	2,94%	1,04%	-0,14%	-15,85%	-4,14%
Seguiment 2022	141	85.608	10,02	23.918,59	64,49	5,64
	2,62%	3,04%	0,37%	-1,02%	-25,04%	-16,61%
Seguiment 2023	141	87.576	11,68	23.977,39	61,66	5,41
	3,05%	5,41%	2,03%	-0,77%	-28,34%	-19,94%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 15. Mollet

Tipologia de corredor

Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Mollet del Vallès



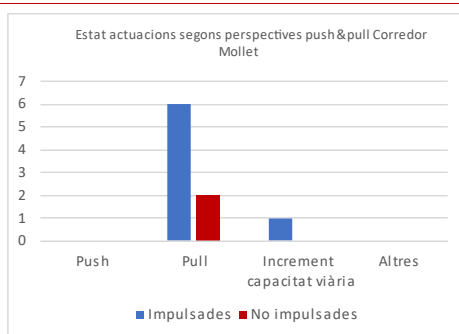
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIF04	Desdoblament línia R3 Montcada - la Garriga	EE/P
Infraestructures TP	XIB01	Configuració de nous corredors BRCAT	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Servei TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVP03	Ampliació capacitat i millora de l'accessibilitat a la C-17 de Mollet a Granollers i nova connexió amb l'AP-7	O/I
Xarxa de modes no motoritzat	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM05	Altres actuacions prioritàries de millora de la xarxa interurbana de vies ciclistes	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa de transport públic, especialment per carretera, així com dels modes no motoritzats. Cal destacar que determinades actuacions ferroviàries no s'han començat a impulsar encara. Tot i així, s'observa que la totalitat de les actuacions sobre la xarxa viària estan en procés d'impuls.

Corredor 15. MolletSeguiment
d'indicadors clau

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	33	42.753	7,95	5.847,81	20,82	1,64
Objectiu PEMV	33	45.539	15,00	5.332,82	16,33	1,28
	-1,01%	6,52%	7,05%	-8,81%	-21,57%	-21,95%
Seguiment 2019	35	45.077	8,60	6.008,05	18,02	1,62
	4,69%	5,44%	0,65%	2,74%	-13,43%	-1,38%
Seguiment 2022	35	45.776	7,94	6.039,32	16,28	1,43
	7,07%	7,07%	0,00%	3,27%	-21,79%	-12,99%
Seguiment 2023	36	46.953	9,27	6.095,64	15,67	1,38
	8,25%	9,83%	1,32%	4,24%	-24,72%	-15,90%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

Corredor 16. Riera de Caldes

Tipologia de corredor

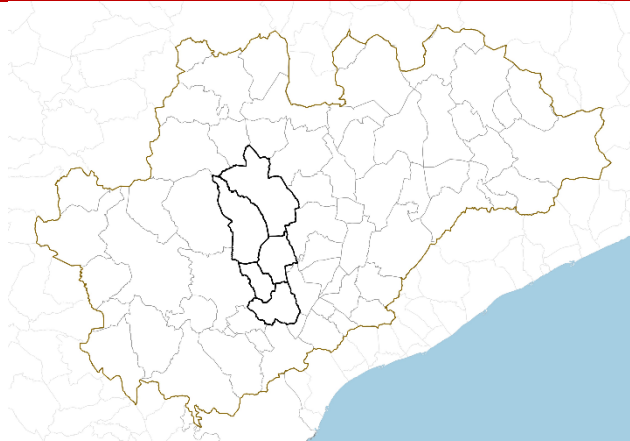
Connexió amb Barcelona

Relació inter-àmbits

Relació interna d'àmbit

Nodes que connecta el corredor

SU Riera de Caldes



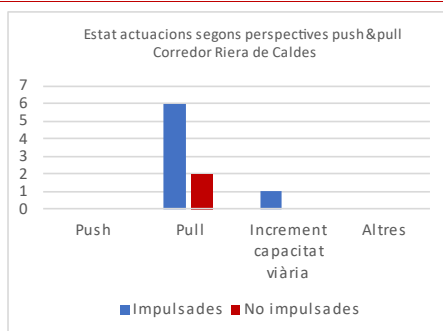
PARÀMETRES DE SEGUIMENT

Estat d'execució de les actuacions previstes

Eix temàtic	Codi	Descripció	Estat
Infraestructures TP	XIB01	Configuració de nous corredors BRCAT	EE/P
Infraestructures TP	XAp01	Elaboració d'un programa de P&R	EE/P
Infraestructures TP	XSTP01	Reforç de l'oferta de les línies dels programa exprés.cat als corredors de la Vall del Tenes i Riera de Caldes	ES/F
Servei TP	XSTP02	Implantació de les mesures de l'estudi de millora dels serveis de transport per carretera al Vallès	ES/F
Servei TP	XSTP09	Desenvolupar una configuració final de la xarxa estructurant del TPC per carretera complementària al BRCAT	SA
Xarxa viària	XIVS07	Millora de l'Eix Castellar del Vallès - Caldes - Canovelles (C-1415a, C-1413a i C-1415b)	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM01'	Creació d'una xarxa interurbana de vies ciclistes.	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM03	Construcció d'aparcaments segurs per a bicicletes en estacions	EE/P
Xarxa de modes no motoritzat	XNM05	Altres actuacions prioritàries de millora de la xarxa interurbana de vies ciclistes	SA

* Actuacions que impliquen nova infraestructura

Ritme d'execució des de la perspectiva push&pull



S'observa un bon ritme d'avançament en les mesures de millora de la xarxa de transport públic, especialment per carretera, així com dels modes no motoritzats. Cal destacar que determinades actuacions ferroviàries no s'han començat a impulsar encara. Tot i així, s'observa que la totalitat de les actuacions sobre la xarxa viària estan en procés d'impuls.

	Mveh-km	Mob total (despl/dia)	Quota TPC (%rep modal)	Emissions CO ₂	Emissions NO _x	Emissions PM ₁₀
2016	96	27.949	2,16	16.929,57	60,28	4,74
Objectiu PEMV	94	29.163	9,00	15.288,72	46,83	3,68
	-1,98%	4,34%	6,84%	-9,69%	-22,31%	-22,36%
Seguiment 2019	100	29.301	2,41	17.375,19	52,13	4,67
	4,58%	4,84%	0,24%	2,63%	-13,52%	-1,48%
Seguiment 2022	103	29.908	2,26	17.456,49	47,07	4,12
	6,90%	7,01%	0,09%	3,11%	-21,92%	-13,13%
Seguiment 2023	104	30.339	2,61	17.614,79	45,29	3,98
	8,05%	8,55%	0,45%	4,05%	-24,86%	-16,05%
	●	●	●	●	●	●

* Cal tenir en compte que els valors absoluts d'emissions presentats a l'informe de seguiment anterior (2019 i 2022) s'han modificat per ajustos metodològics en la caracterització de parc de vehicles.

CONCLUSIONS DE SEGUIMENT

Mesures
addicionals pel
corredor
Propostes de
redefinició i/o
reprogramació
d'actuacions

- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental
- A definir en el marc de la Comissió paritària de seguiment ambiental

6.4 Resultats del seguiment dels corredors

L'anàlisi particularitzat de cadascun dels corredors mostra una evolució desigual tant pel que fa als diferents indicadors estudiats com pels diferents corredors.

En primer lloc, és remarcable l'evolució de l'indicador de veh·km, pel qual s'observa un desviament respecte l'objectiu que es va marcar el PEMV per a gairebé tots els corredors. Només aquells corredors on l'escenari objectiu del PEMV considerava creixements del trànsit en relació als dels registrats al 2016 encara no s'han assolit aquests valors, mentre que per tota la resta on l'escenari objectiu del PEMV fixava reduccions respecte el 2016, els valors registrats continuen mostrant increments.

En aquest sentit, es continua constatant per a tots els corredors la tendència generalitzada de creixement del trànsit, amb increments en molts casos al voltant del 8% en el període 2016-2023, en la línia de l'evolució registrada pel conjunt del Vallès. Tanmateix, en relació amb l'anterior informe de seguiment de 2022, en el període 22-23 sembla posar-se de manifest una lleugera contenció de l'increment en alguns dels corredors. Caldrà estar atents per veure si finalment es reverteix o estabilitza la tendència.

Pel que fa al percentatge d'ús del transport públic col·lectiu en relació amb el vehicle privat, s'observa que, malgrat l'ús de la xarxa viària hagi augmentat en tots els corredors, l'ús del transport públic també ho ha fet, de tal manera que s'ha aconseguit augmentar-ne la participació en el conjunt de la mobilitat des del 2016 en tots els corredors. També es constata que el 2023 s'ha aconseguit recuperar la forta caiguda que va patir la xarxa de transport públic arran del Covid-19 i millorar el repartiment modal del 2022 en tots els corredors, arribant de forma global als nivells màxims assolits de 2019 i superant-los en alguns casos. Tanmateix, també es posa de manifest que els objectius del PEMV encara queden allunyats dels registres en tots els corredors. Caldrà esperar a la posada en servei de totes les actuacions actualment impulsades en el marc del PEMV de promoció del transport públic que han de permetre incrementar notablement el seu ús per sobre del vehicle privat i reprendre i intensificar la tendència del període 16-19.

En relació amb les emissions dels diferents contaminants, l'increment de veh·km comporta un augment d'emissions de CO₂ tot i que de menor magnitud gràcies a la millora tecnològica del parc de vehicles. Així, destaquen alguns corredors on es registra una lleugera reducció d'aquestes emissions en relació l'escenari base de 2016. Malgrat això, la tendència per a la majoria dels corredors és d'increment de les emissions en contraposició amb l'objectiu del PEMV de reducció. Per revertir la tendència general d'increment d'emissions i alinear-se amb els objectius del PEMV, a part d'una renovació i descarbonització del parc de vehicles caldria una contenció de la intensitat viària en aquells corredors on l'objectiu es troba més allunyat .

Pel que fa a la resta d'emissions contaminants estudiades, NO₂ i PM₁₀, la tendència és molt més favorable gràcies sobretot a la renovació del parc de vehicles. Pel primer dels dos, NO₂, en la majoria de corredors ja s'han assolit els objectius del PEMV per a 2026, mentre que pel segon, la tendència es favorable també per a tots els corredors.

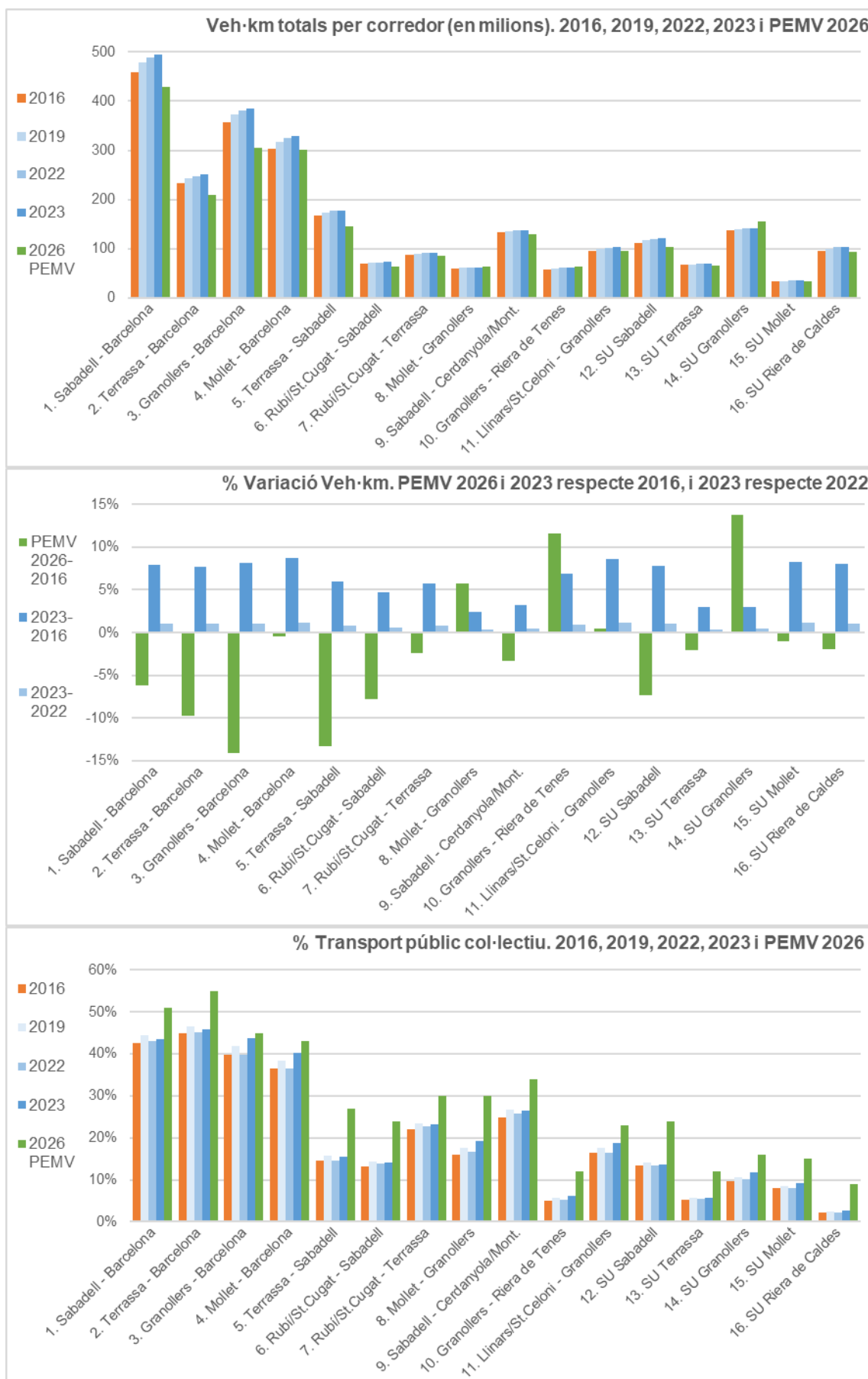


Figura 49. Evolució de diferents paràmetres de mobilitat en els corredors d'especial anàlisi del PEMV

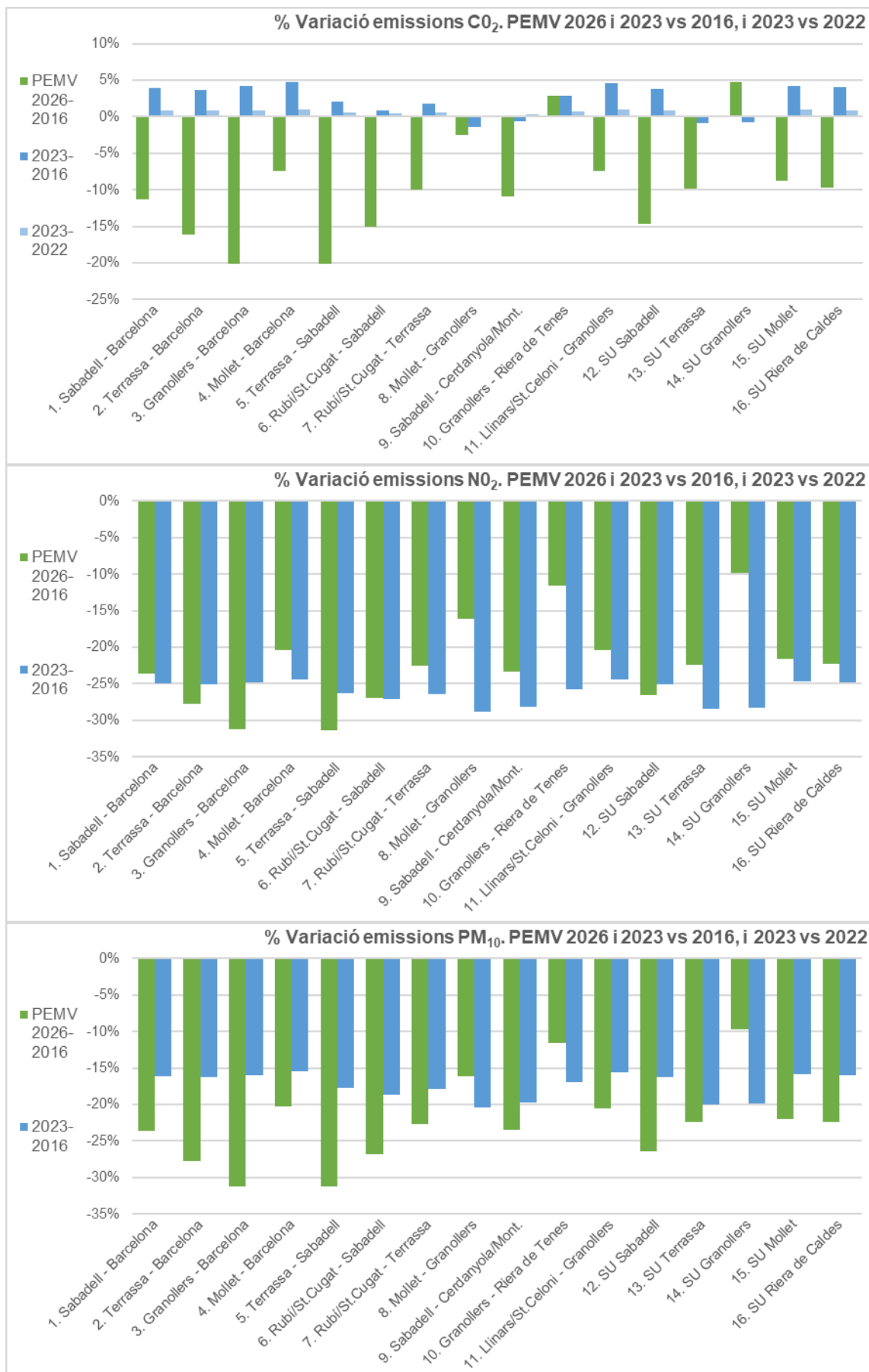


Figura 50. Evolució de les emissions de gasos contaminants en els corredors d'especial anàlisi del PEMV

7 Conclusions

El Pla específic de mobilitat del Vallès, aprovat el febrer de 2021, incorpora un conjunt de mesures amb horitzó 2026 enfocades a una mobilitat més sostenible, eficient i segura, amb la promoció del transport públic i dels modes no motoritzats com a peces cabdals. Una de les principals accions del PEMV correspon al seu seguiment i governança, en el que s'hi inclouen un seguit d'informes de seguiment.

A l'anterior informe de seguiment de PEMV, corresponent a 2022, es va constatar una evolució de diverses variables de mobilitat encara molt influenciades per la pandèmia de Covid-19 sobretot pel baix ús del transport públic, el que impedia avaluar correctament l'evolució de la mobilitat. En aquest sentit es va registrar una reducció molt important de l'ús del transport públic, superior al 12% en relació amb els valors de 2019, que a més trencava la tendència del període 2016-2019 de millora de la quota modal del transport públic. Amb aquest context, es va preveure la realització del present informe de seguiment del PEMV a 2023, per tal d'avaluar la recuperació del transport públic i continuar fent el seguiment dels diferents indicadors de mobilitat i ambientals associats, així com per prosseguir amb el seguiment de l'estat d'implementació del PEMV.

Al llarg del 2023 s'ha constatat que de forma global ja s'han superat tots els efectes de la pandèmia sobre la mobilitat i en particular sobre el transport públic. En aquest sentit, s'han reprès les tendències de mobilitat registrades en el període 2016-2019:

- En el període 2019-2023, la mobilitat en vehicle privat ha moderat el seu increment, marcant un augment del 2,7% (un 0,9% en l'últim any del 2022 al 2023), el que representa un creixement lleugerament inferior al període anterior 16-19, on va registrar un increment del 3,6%. La variació total en el període 16-23 ha estat del 5,8%. Malgrat aquests augments, el trànsit registrat a la xarxa viària encara és inferior al màxim històric marcat el 2007.
- El transport públic ha superat el 2023 el màxim històric de demanda registrat el 2019, el que ha significat sortir definitivament de la forta baixada registrada durant la pandèmia gràcies a un fort increment de la mobilitat en transport públic del 17% entre el 22 i el 23. El creixement de demanda total en el període 16-23 ha estat superior al 15%, és a dir gairebé 3 vegades superior al del vehicle privat.
- Aquests valors s'han traduït en una recuperació de la tendència de millora del repartiment modal del Vallès, que el 2022 s'havia reduït en favor del vehicle privat arran de la pandèmia. El 2023, el repartiment modal en els desplaçaments interns al Vallès es situa al 14% de quota del transport públic i en els de connexió amb Barcelona al 45%, igualant els registres del 2019. Aquesta evolució del repartiment modal, tot i que molt positiva respecte el 2022 i en tendència creixent, encara s'ha de reforçar per assolir els dels objectius del PEMV de repartiment modal que són del 21% pels desplaçaments interns i el 50% pels de connexió.

En qualsevol cas, l'etapa expansiva del transport públic des del 2016 es recolza en diversos factors:

- Una població general i una població ocupada en màxims històrics al Vallès, que registren increments tant en el període 16-19 com en el 19-23 al voltant del 3% i el 8% respectivament. Això s'ha traduït en un augment de la mobilitat intermunicipal al Vallès del 9% des del 2016, amb un increment percentualment superior dels desplaçaments de connexió amb Barcelona respecte els interns al Vallès, també en tots dos períodes.
- Un últim bienni marcat pels descomptes tarifaris generalitzats al transport públic (i en particular la gratuïtat dels títols propis recurrents de Rodalies que ha contrarestat el mal funcionament degut a les obres de transformació de la xarxa), i també de penetració de la T-mobilitat i adopció majoritària de nous títols de tarifa plana.
- Una xarxa viària que malgrat ha vist com el gruix dels peatges desapareixien, està subjecta a limitacions de mobilitat com les zones de baixes emissions, com la ZBE Rondes de Barcelona, i mostra signes importants de congestió, sobretot en determinats nusos, i manca de connectivitat amb el territori.

Malgrat aquests resultats, els objectius del PEMV de repartiment modal encara requereixen d'una lleugera disminució del transport privat (pel que caldria revertir la tendència de creixement) i sobretot d'un fort increment del transport públic en el proper trienni fins al 2026, similar al registrat des del 2016 i fins a 2023 pels desplaçaments de connexió amb Barcelona però superior pels desplaçaments interns al Vallès, posant èmfasi en determinats corredors d'especial anàlisi del PEMV.

Així mateix, aquests objectius de repartiment modal tenen també com a finalitat reduir les externalitats negatives de la mobilitat, en particular aquelles relatives a les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants del transport privat. Pel que fa a aquestes externalitats a 2023, hi ha hagut una evolució força diferent en funció del cas. Així, les emissions de CO₂ han experimentat un increment del 2,4% respecte les calculades pel 2016, allunyat de l'objectiu del PEMV de reducció d'un 7% pel 2026, diferència que resulta encara més destacada en determinats corredors d'especial anàlisi del PEMV. Pel que fa a l'NO_x, hi ha hagut una reducció del 26%, ja superior a l'objectiu per 2026 del 25%. Finalment, per les PM₁₀, la reducció ha estat del 17%, alineada amb l'objectiu del PEMV de reducció fins al 22%. L'evolució d'aquestes emissions depenen en major mesura del canvi modal cap al transport públic, l'ús més eficient de la xarxa viària i la millora de l'eficiència del parc de vehicles.

En relació amb el parc de vehicles, cal destacar molt positivament l'entrada amb força dels vehicles de normativa Euro VI, en detriment dels més contaminants, que ha permès una forta reducció de les emissions de gasos contaminants. En contrast, i de la mateixa manera que es va posar de manifest a l'anterior informe de 2022, el ritme de renovació del parc ha registrat uns valors inferiors als previstos en el PEMV. En aquest sentit, el PEMV va preveure una renovació anual del 7% del parc quan a la pràctica, aquest valor s'ha estabilitzat al voltant del 4% en els últims anys pel parc de turismes. Aquest fet ha comportat un envelliment progressiu del parc que ha condicionat de forma directa les previsions de reducció de les emissions degudes a la seva millora tecnològica, sobretot aquelles vinculades al CO₂ per falta de millora de l'eficiència dels motors de combustió. Tot i això, el 2023 mostra alguns elements que poden fer confiar en una reversió de les emissions de CO₂ de cara a l'horitzó del PEMV: un lleuger creixement de les noves altes que pot forçar una major taxa de renovació del parc; una consolidació dels vehicles

de combustió amb normativa EURO VI de menors emissions; i una penetració del vehicle elèctric encara modesta però amb creixement exponencial. Tot plegat pot condicionar a la baixa les emissions mitjanes unitàries de CO₂ del parc de vehicles.

Per altra banda, convé indicar que bona part de les actuacions proposades al PEMV estan encaminades a fomentar el transport públic, el transvasament de la mobilitat en vehicle privat cap al transport públic, i a la millora de l'eficiència en l'ús de la xarxa viària. Aquestes mesures han d'impulsar una contenció de la mobilitat privada per carretera que, juntament amb la renovació del parc mòbil i la millora de la quota modal del transport públic, hauria de propiciar una reducció de les emissions de CO₂. La major part d'aquestes actuacions, com veurem a continuació, s'estan impulsant però encara no han tingut temps d'implementar-se i generar un impacte a la mobilitat.

En aquest sentit, del conjunt d'actuacions que va recollir el PEMV, a finals de 2023 gairebé el 40% de les inversions derivades s'han executat o se n'han impulsat les obres corresponents, el que significa un total proper als 1.100 M€ d'inversió mobilitzats a finals de 2023. Així mateix, el 37,5% de les inversions es troben en fase de projecte o d'estudi a finals de 2023, amb un volum lleugerament superior als 1.000 M€. Només manca per impulsar un 23,5% de les inversions. Això significa una notable evolució respecte el 2022, sobretot per la important impuls d'inversions i per la notable reducció de les actuacions que no s'han impulsat, que significaven un 45% de les inversions del PEMV.

Pel que fa a les actuacions relacionades amb el transport públic convé destacar la posada en servei de l'increment del servei ofert a capçaleres de Sabadell i Terrassa d'FGC (ja incorporada a l'informe de seguiment del 2022) i l'impuls de les obres del BRCAT entre Terrassa i Sabadell per part del Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica, i l'impuls de les obres del soterrament de la R2 a Montcada i la continuació de les obres del desdoblament de la R3 entre Parets i la Garriga per part del Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible. Així mateix, pel que fa a la redacció d'estudis i projectes en marxa per part del Departament, convé destacar la continuació de la resta de la xarxa BRCAT de transport públic per carretera (amb dos trams en fase de projecte constructiu i la resta en fase d'estudi), i l'impuls de l'estudi de la nova estació d'FGC a Rubí - La Llana. Pel que fa al Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible cal destacar l'impuls dels estudis informatius del tram central de la Línia orbital ferroviària, pel desdoblament total de l'R3 fins a Vic amb la resta de trams tots en fase d'estudi o de projecte, i de la nova estació de Terrassa Can Boada, tot i que manca per impulsar fonamentalment el túnel de Montcada i Reixac de la R4.

A nivell viari, el Departament ha finalitzat les actuacions corresponents al tercer carril de la C-17 de Mollet a Granollers en ambdós sentits de circulació i està executant les obres de millora de l'accessibilitat a zones industrials de Granollers i Lliçà d'Amunt, que han de millorar la funcionalitat d'aquesta via. També està executant les obres de transformació 2+1 de la C-35 entre Sant Celoni i Riells i Viabrea (que inclouen una via ciclista) per millorar-ne la seguretat viària. Així mateix, el Ministeri a finals de 2023 està a punt d'enllestir les obres corresponents a la B-40 entre Abrera i Terrassa (posades en servei a principis de 2024).

També convé destacar la continuació en l'impuls de la xarxa ciclable del Vallès, amb nombrosos trams en fase de projecte i alguns en fase d'inici d'obres. D'aquestes últimes convé destacar que

al llarg del 2023 s'han impulsat per part del Departament les obres de la via ciclista paral·lela a la N-150 entre Sabadell i Terrassa, la integració i carril bici de la N-152z entre Montcada i Reixac i Mollet del Vallès, i la via ciclista paral·lela a la C-58 entre Terrassa i Viladecavalls. I també s'han posat en servei les obres corresponents al pas inferior per a vianants i ciclistes a la C-59 a Caldes de Montbui i la passarel·la en paral·lel a la C-155 a Palau-solità i Plegamans, entre d'altres actuacions per a la mobilitat no motoritzada impulsades per part de la Diputació de Barcelona i els ajuntaments.

Finalment, en relació amb les infraestructures per al transport de mercaderies, continua l'execució de la plataforma intermodal de la Llagosta però encara manca per impulsar la conversió ample mixt Sant Celoni – Mollet.

En aquest sentit, es pot concloure que l'execució de les actuacions del PEMV s'està impulsant a un bon ritme que, més enllà d'aquelles actuacions de major envergadura que a dia d'avui es troben en fase d'estudi, fa preveure que en l'horitzó del PEMV moltes d'elles ja es trobin en servei i comencin a generar els impactes positius sobre la mobilitat previstos, en particular sobre la demanda en transport públic. Cal, doncs, estar atents a l'evolució de l'ús del transport públic i de la mobilitat no motoritzada del Vallès en els propers anys i continuar desplegant el PEMV fent-ne un seguiment exhaustiu.