



Reflexions i propostes sobre les infraestructures  
ferroviàries en projecte a Barcelona



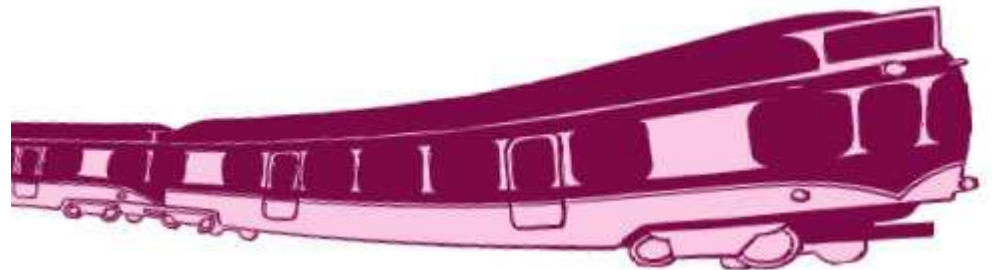
# La Crisi de les Infraestructures de Mobilitat a Catalunya



**Associació per a la Promoció  
del Transport Públic**

Ricard Riol Jurado

Barcelona, 27 d'abril de 2005



## La Crisi de les Infraestructures de Mobilitat a Catalunya



### Com assolir la “Mobilitat sostenible” ?

#### 1. Reduint l'ús i abús de l'automòbil

- No incrementar l'oferta (sí la seguretat)
- Ús més intel·ligent del cotxe (Carsharing, carpooling...)
- Fent pagar segons les externalitats que generen (via peatges, taxes sobre la contaminació, etcètera)

**CANVI MODAL**

#### 2. Potenciant el transport públic

- Servei a l'alçada de la demanda (captiva i no captiva)
- Infraestructures noves de transport públic
- Prioritzar l'explotació del transport públic al privat

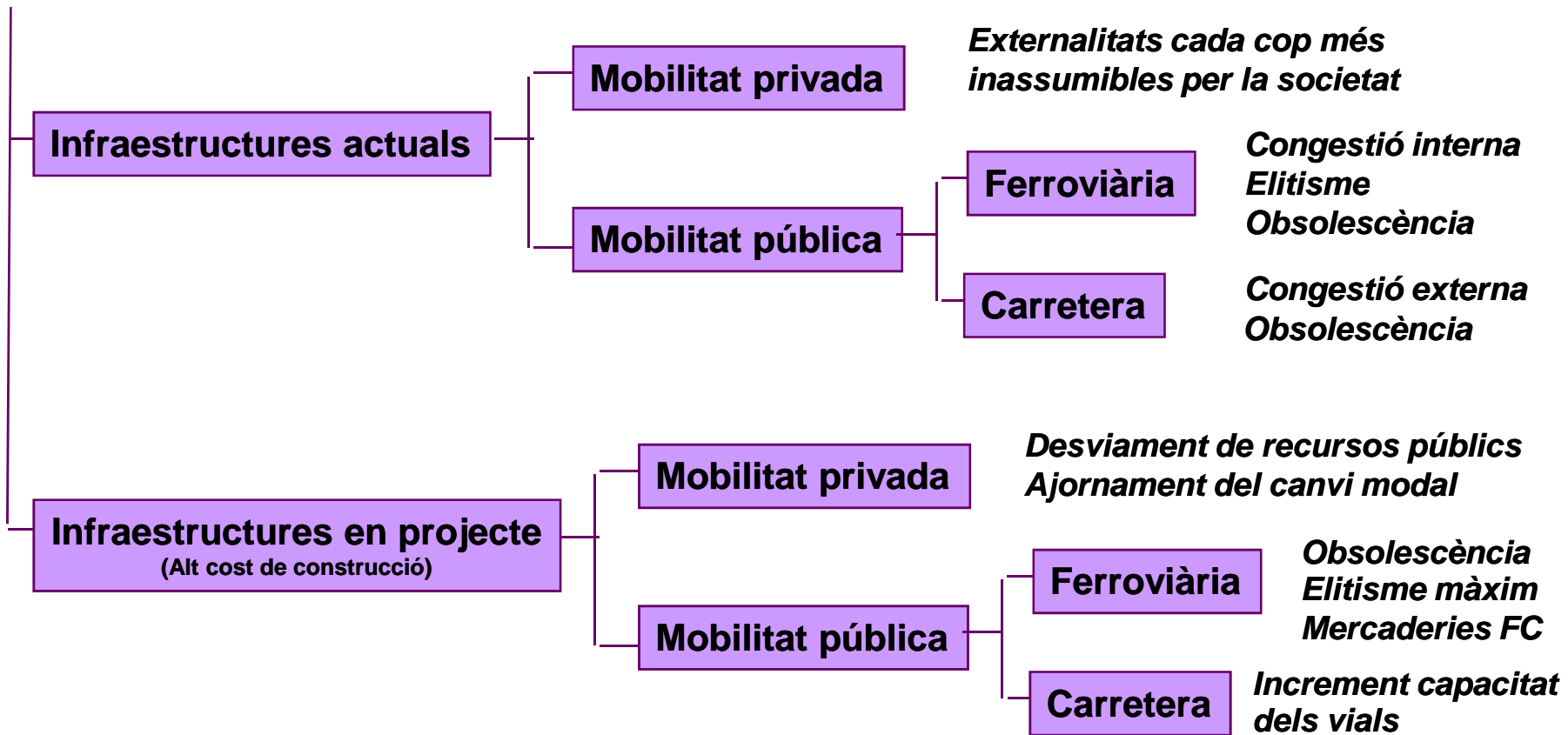
#### 3. Planificació urbana intel·ligent

- Llei de mobilitat
- No generar mobilitat si no se'n garanteix la sostenibilitat
- Incrementant la taxa de contenció

## La Crisi de les Infraestructures de Mobilitat a Catalunya

### Quines infraestructures ?

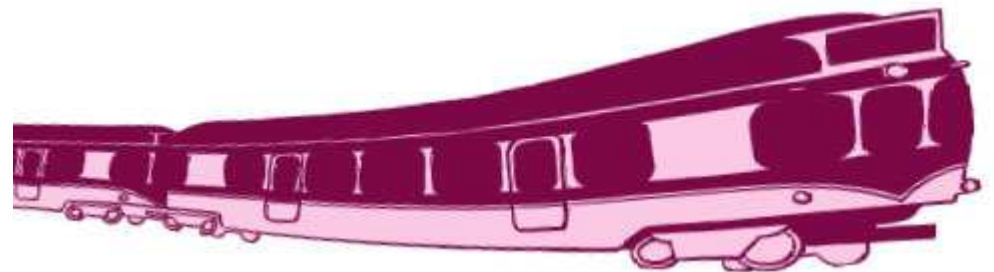
### FACTORS DE CRISI





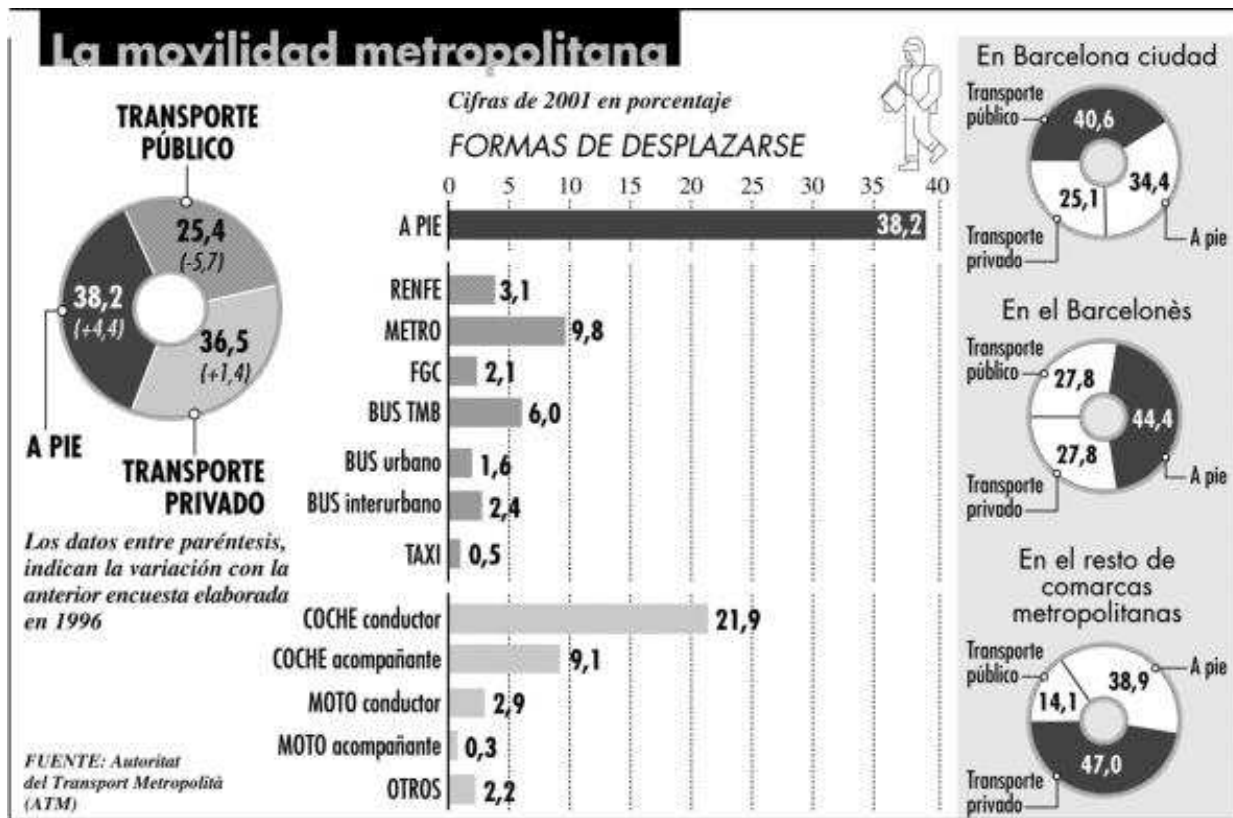
# Conclusió 1:

**LES INFRAESTRUCTURES DE  
MOBILITAT HAN DE TENIR UNS  
OBJECTIUS SOCIALS I  
MEDIAMBIENTALS**



## L'ús del transport públic a l'àrea metropolitana

Segons l'enquesta de mobilitat quotidiana del 2001, efectuada per l'ATM...



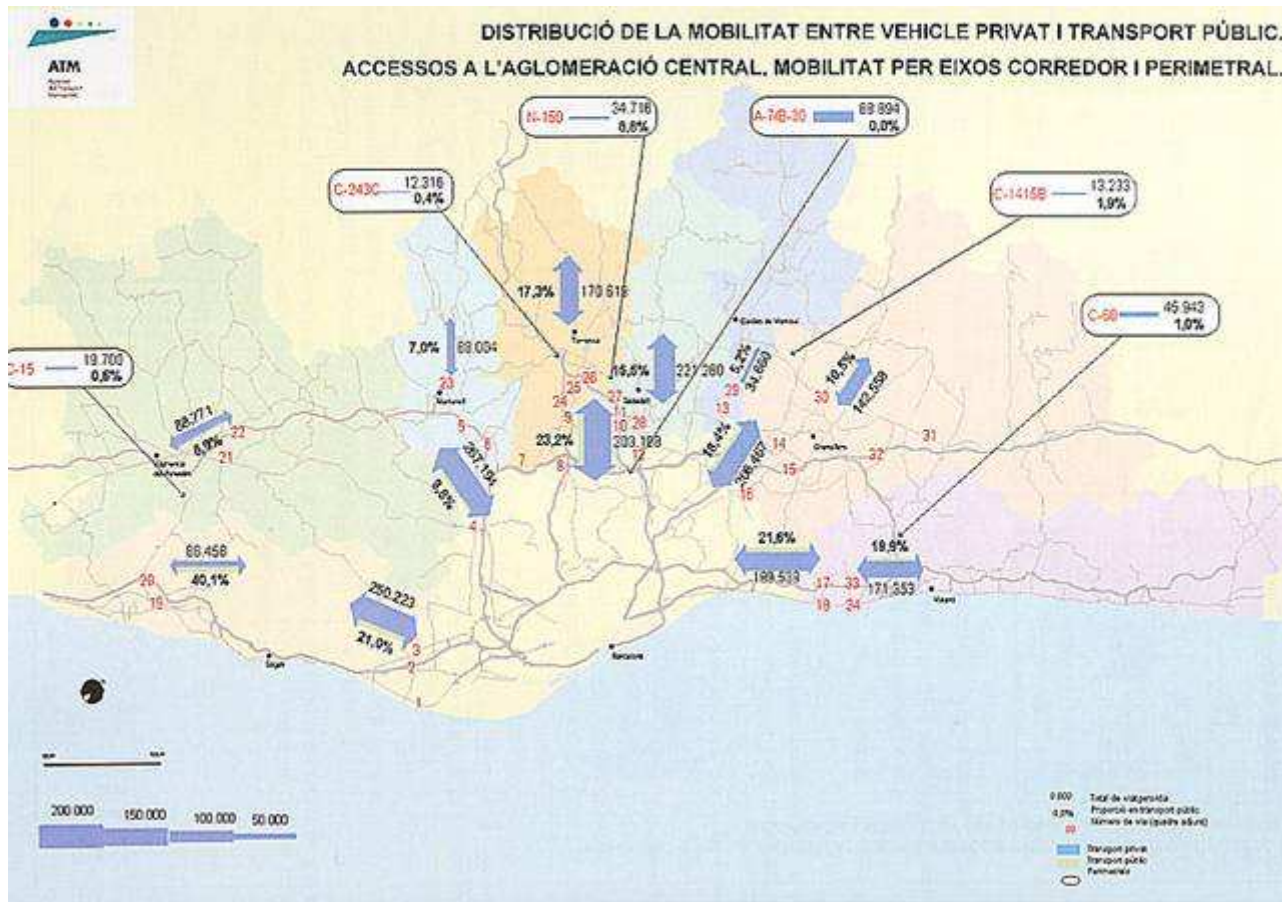
- La més gran quota d'ús del transport públic s'experimenta a Barcelona ciutat amb un 40,6 % de la mobilitat total. El vehicle privat tan sols capta el 25,1%

- Al Barcelonès la xifra baixa al 27,8%. Igual que el transport privat

- A la resta de l'AMB el transport privat guanya per golejada: 47% sobre el 14,1% del transport públic

## L'ús del transport públic a la regió metropolitana

Segons el PDI i la EMQ del 1996, el transport públic s'usa molt menys fora de la corona central i fora de l'àrea metropolitana de Barcelona



- Les entrades a Barcelona des de més enllà de la segona corona metropolitana, a penes superen el 20% de quota d'ús del transport públic

- A diferència del cas de l'AMB i com és natural, no hi ha mobilitat a peu, fet que agreuja l'ús del transport privat amb quotes del 80%

- Els desplaçaments que més creixen a la RMB són els radials, entre Barcelona i corones 2 a 6

## Inversions aprovades al Pla Director d'Infraestructures de la RMB

INVERSIONS DEL PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES			
Ampliació de línies 1,2,3,4,5 i 8 de Metro	<b>Metro a l'àrea metropolitana</b>	1.602 M€	<b>70%</b>
Línia 9 i 10 de Metro		> 2.500 M€	
Tramvia		410 M€	
Castelldefels-Sant Boi-Sarrià		757 M€	
Modernització i millora		855 M€	<b>12%</b>
Intercanviadors		262 M€	<b>3%</b>
<b>Infraestructures trens de rodalies</b>		1.160 M€	<b>15%</b>

ENTRADA DE L'AVE A BARCELONA (costat Lleida)		
St.Joan Despí – St.Boi i l'Hospitalet-Torrassa-Sants		316 M€
Túnel Sants-Sagrera		~ 240 M€

• **Trens de Rodalies.** Dins del PDI les partides que incrementaran la capacitat del sistema de Rodalies Renfe i FGC, es dedicaran a duplicacions/triplicacions de via, noves estacions, nous trens i nous *Park & Ride* a les estacions. No hi ha previst fer línies noves i el que es farà no té finançament acordat.

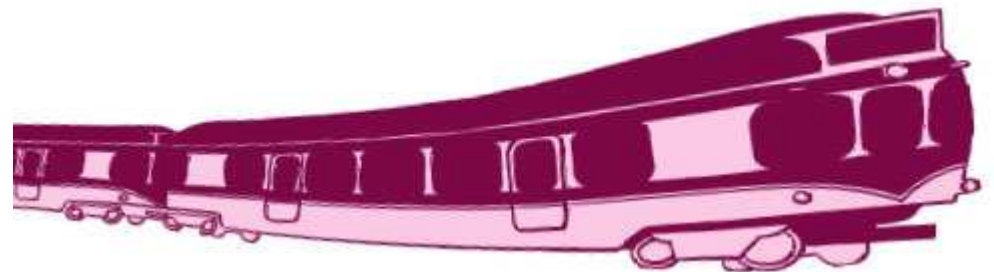






## Conclusió 2:

**GAIREBÉ TOTS ELS RECURSOS DEL PDI  
ES DEDIQUEN AL METRO DE  
BARCELONA, QUAN EL PROBLEMA MÉS  
GREU ÉS L'ACCÉS DES DE LA RMB**



## Autovies pel país, metro per a Barcelona

Aquest és l'esquema que el govern de la Generalitat pretén per Catalunya, un esquema que es va demostrar caduc més enllà de 1992.



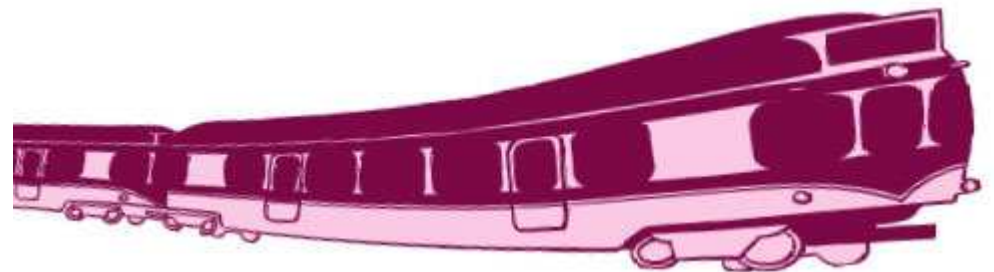
### DEFICIÈNCIA AMBIENTAL I ECONÒMICA

- *Cal tenir present que el Metro resol, consumint gairebé la totalitat de la inversió en transport públic nou, uns corredors molt puntuals i centralitzats a l'AMB.*
- *La construcció del metro no arribarà a temps pel pal·liar el col·lapse general previst pels estudis de la UPC, al 2010.*
- *Les noves autovies es finançaran amb “peatge a l'ombra” esdevenint un lastre financer per les arques públiques poc propici a invertir en més serveis de transport públic*
- *Mentre el Govern es concentrarà en sufragar les inversions en metro i autovies, de ben segur no tindrem un pla de serveis d'autobús a l'àrea metropolitana ni al conjunt de Catalunya.*
- *Un pla d'autovies sembla el pitjor procediment per acostar-se al compliment dels protocols de Kyoto.*



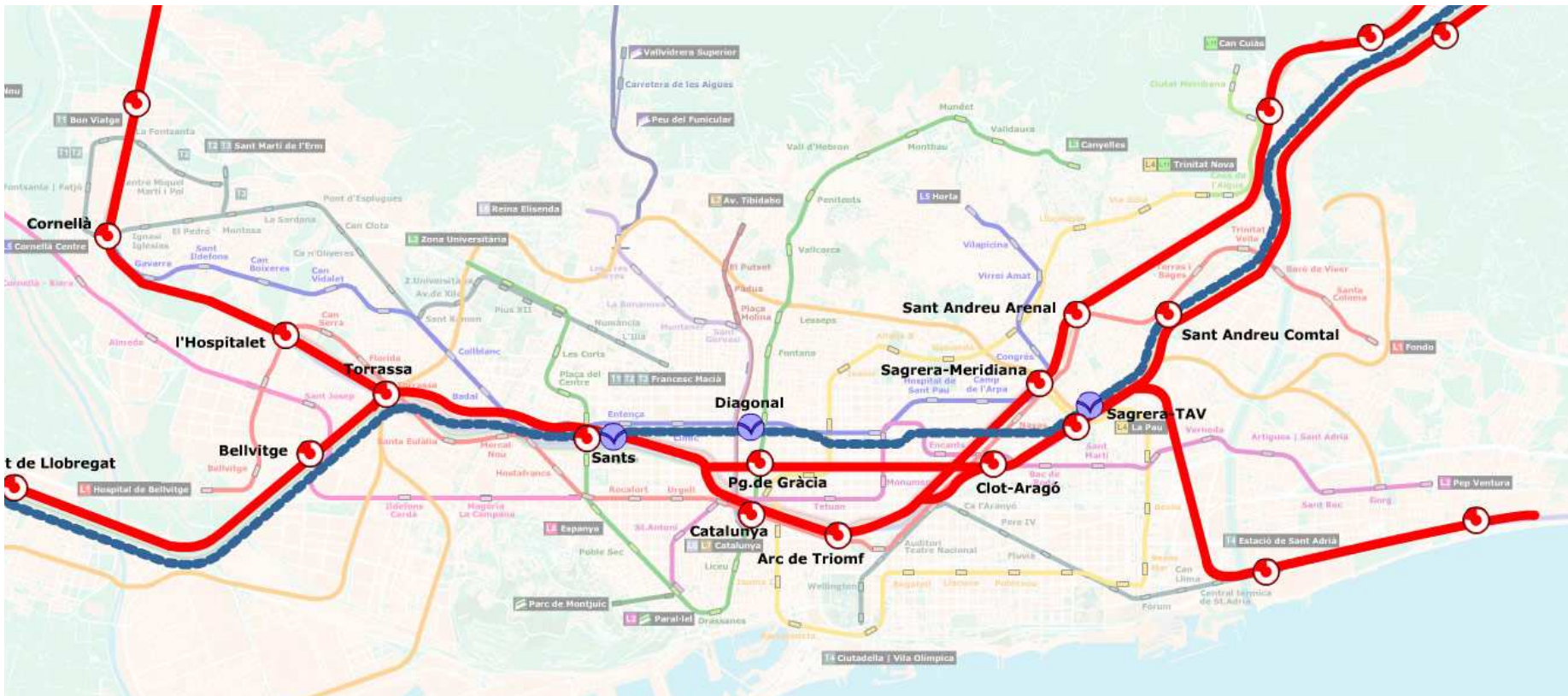
## Conclusió 3:

**SI CATALUNYA VA A LA CUA EN EL  
COMPLIMENT DEL PROTOCOL DE  
KYOTO, LES AUTOVIES SÓN LA  
PITJOR SOLUCIÓ QUE PODRIA  
INVENTAR UN GOVERN**



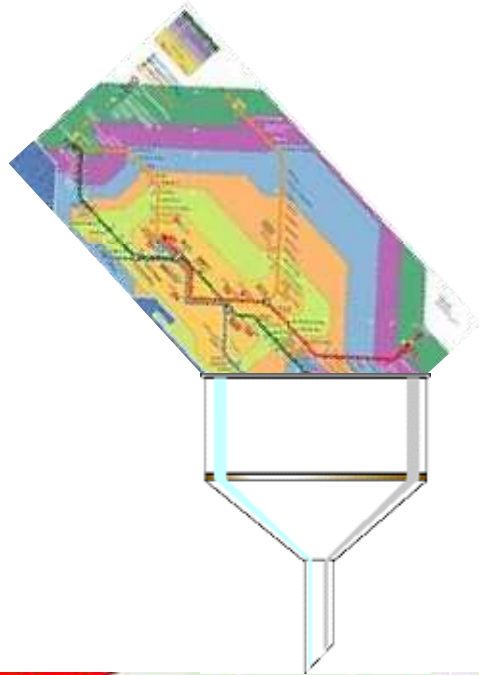
## Pas de l'AVE a Barcelona

Després d'anys de desacords i contradiccions, s'ha escollit el camí definitiu per l'AVE



L'AVE, segons els plans actuals, pararia a Sants, Diagonal-Pg.de Gràcia i Sagrera, mantenint l'esquema dels túnels actuals per al servei de Rodalies Renfe. L'AVE passaria per un nou túnel sota el carrer Provença, que a l'alçada de Sagrada Família retranquejaria pel Carrer Mallorca

## El col·lapse a la xarxa urbana de Rodalies



Els usuaris constaten dia a dia que el **col·lapse a la corona central de Rodalies-Renfe** és greu i cal solucionar-lo.

Com si d'un embús es tractés, la xarxa recull l'afluència de viatgers de tota la regió metropolitana i només la pot desguassar en les actuals estacions de Barcelona: unes correspondències mal dissenyades i obsoletes en termes de capacitat i disseny.

Els que fan la part final del seu viatge a peu, han de comptar que la seva destinació estigui a prop del corredor Sants-Pl.Catalunya-Meridiana. Els que continuen el seu viatge en Metro, tramvia o FGC hauran de patir uns transbordaments normalment dolents i insuficients.

**Ni el nou túnel de l'AVE al C.Provença, ni el creixement espatarrant del metro al PDI, resolen aquest greu problema**

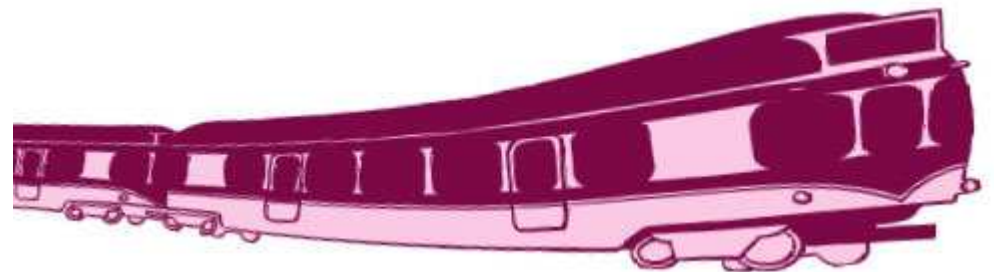


La solució doncs, passa per ampliar el desguàs del nostre embut: **incrementant la cobertura territorial** per poder anar a peu i bus a més indrets de la ciutat, amb més **intercanviadors de metro** per evitar la saturació de les estacions actuals (de Rodalies i del mateix metro) i la **millora dels intercanviadors actuals** (nou intercanviador Pl.Catalunya, Sants, Arc de Triomf)



## Conclusió 4:

**EL TÚNEL DE FOMENT ENS FA  
PERDRE UNA OPORTUNITAT  
HISTÒRICA EN LA MILLORA DELS  
RODALIES A LA RMB**



## Proposta 1 EL NOU TÚNEL, PER A RODALIES

El nou túnel que construirà Foment, entre Sants i Sagrera, hauria de ser per a Rodalies



L'aprofitament del túnel pels serveis de Rodalia generaria dues noves estacions: **Diagonal-Pg.de Gràcia** i **Sagrada Família**, estacions que millorarien notablement les connexions amb el Metro i la cobertura territorial del sistema a Barcelona. A més l'estació de Passeig de Gràcia, dedicada a l'AVE donaria a l'alta velocitat una estació cèntrica a la capital catalana, prop del centre administratiu.

## Proposta 2 PROPOSTA DE TRAÇAT ALTERNATIU

Substituiria el túnel previst pel C.Provença per un de nou seguint l'eix Sants-Gràcia-Sagrera

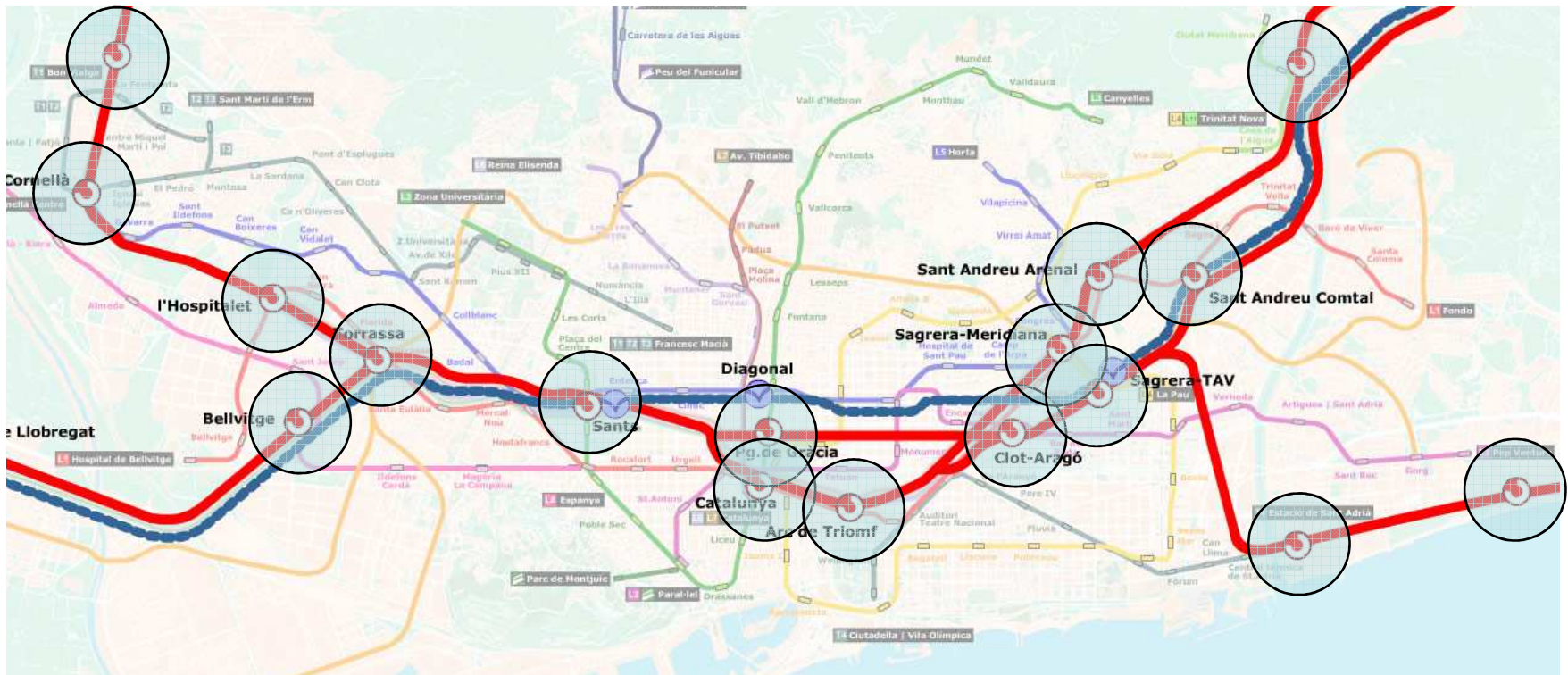


Aquesta proposta busca ampliar la cobertura territorial del sistema de Rodalies a Barcelona, accedint directament a centralitats que ara estan força allunyades, però que poden actuar com a intercanviadors potents: com la Plaça Francesc Macià, el barri de Gràcia i l'estació de Sagrera-Meridiana. El túnel prendria com a eixos bàsics l'Avinguda de Josep Tarradellas, la Travessera de Gràcia i el C.St.Antoni Maria Claret, amb la creació de 4 noves estacions: **Francesc Macià**, **Gràcia | Fontana**, **Joanic** i **Sagrera | Meridiana**. Per la seva banda la L8 acabaria a Francesc Macià.



## Cobertura territorial del projecte oficial i de les propostes alternatives (1)

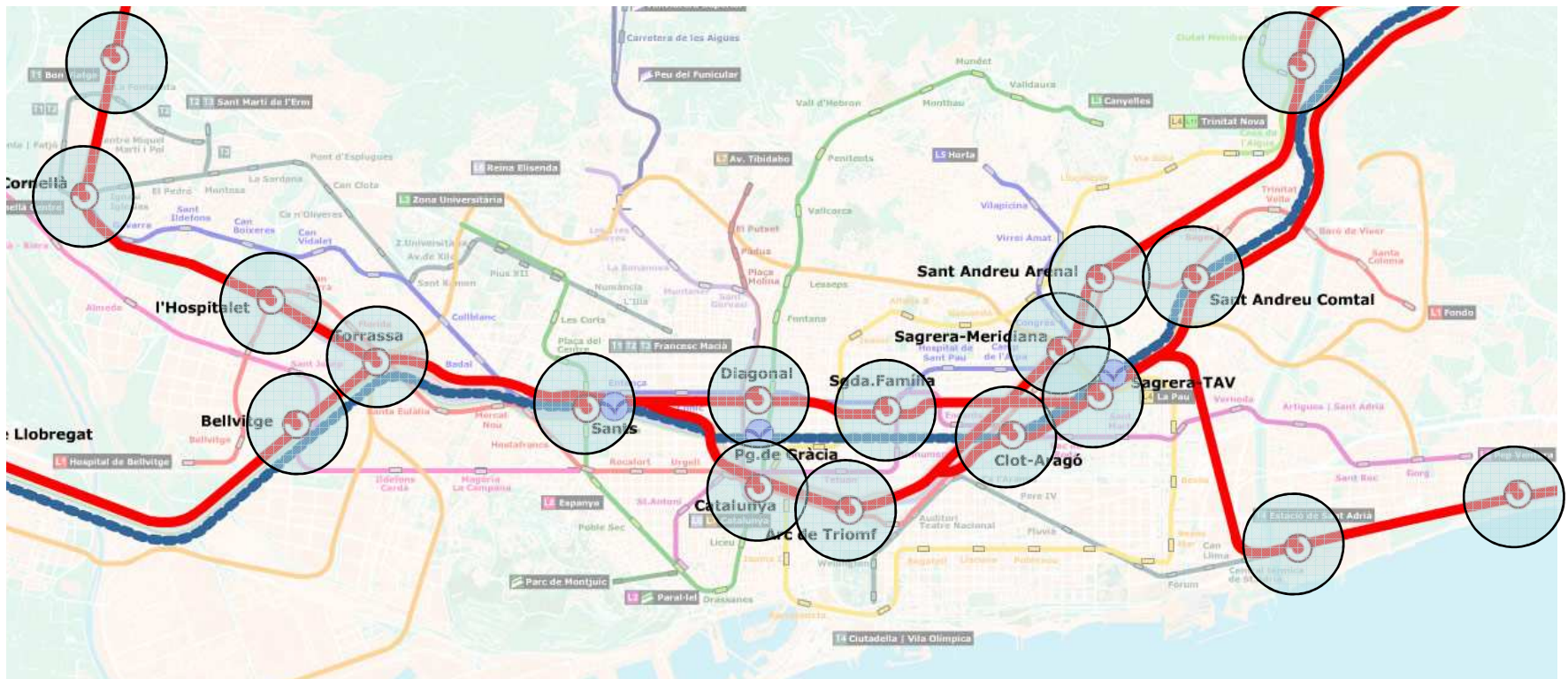
**Projecte oficial: Nou túnel del C.Provença per l'AVE. La resta queda igual.**



La cobertura actual del sistema de Rodalies, s'allunya del sector nord de la ciutat, restant-ne l'accessibilitat a Les Corts, Pedralbes, Sarrià, Gràcia, el Carmel o el Guinardó.

## Cobertura territorial del projecte oficial i de les propostes alternatives (2)

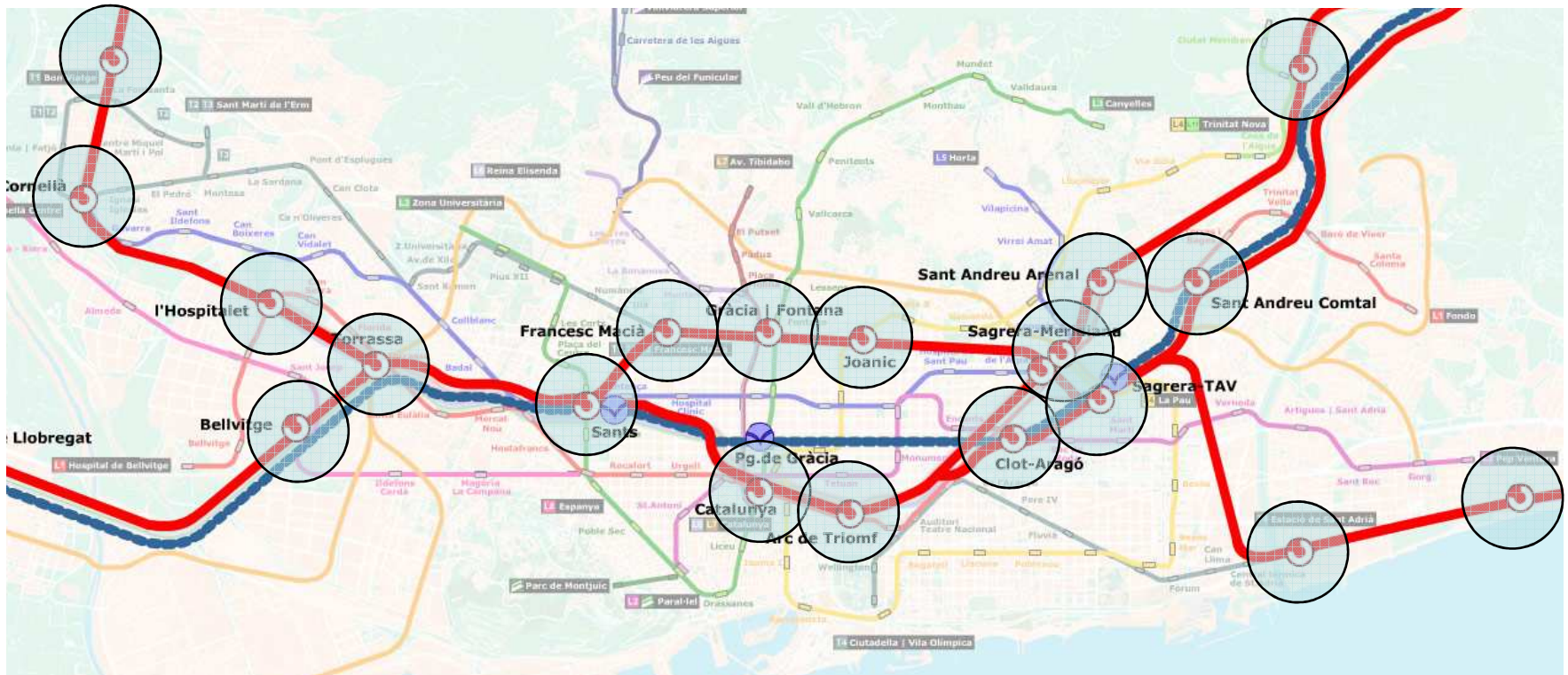
### Proposta 1. L'aprofitament del nou túnel: Rodalies pel C.Provença



La cobertura territorial en el cas de dedicar el nou túnel del C. Provença per a Rodalies s'incrementa només lleugerament en desplaçar al nord el radi d'acció de la parada Psg. de Gràcia per la de **Diagonal – Passeig de Gràcia** i sobretot en afegir la de **Sagrada Família**. Però el punt fort d'aquesta alternativa és la millora de la connectivitat amb el metro, més que el petit increment de cobertura territorial.

## Cobertura territorial del projecte oficial i de les propostes alternatives (3)

### Proposta 2. Nou túnel dedicat a Rodalies per un eix alternatiu: Sants-Gràcia-Sagrera



Aquesta alternativa és la que millor cobertura territorial dona a Barcelona, en el servei de Rodalies de Renfe. Amb les noves estacions de **Francesc Macià**, **Gràcia | Fontana**, **Joanic** i **Sagrera | Meridiana**, es permet l'accés a peu a la zona de Les Corts, Gràcia i Guinardó, alhora que aproxima més, amb bona correspondència via metro o tramvia, a barris d'Horta, el Carmel, Pedralbes i Sarrià.

## Millors enllaços amb la xarxa de Metro, FGC i tramvia

Als plànols anteriors es pot observar la ubicació dels intercanviadors segons les propostes

<b>PROJECTE OFICIAL</b> <b>(túnel actual C. Aragó)</b>	<b>ALTERNATIVA 1:</b> <b>DEDICACIÓ A RODALIES DEL</b> <b>TÚNEL DEL C. PROVENÇA</b>	<b>ALTERNATIVA 2:</b> <b>UBICAR NOU TÚNEL A L'EIX</b> <b>F.MACIÀ-GRÀCIA-JOANIC</b>
<p><b>PASSEIG DE GRÀCIA</b></p> <p><b>L3</b> Enllaç curt <b>L2</b> Pitjor enllaç de l'AMB &gt; 10 minuts a peu <b>L4</b></p> <p><b>CLOT – ARAGÓ</b>            (practicable des del túnel de PI.Catalunya, que es manté)</p> <p><b>L1</b> <b>L2</b></p>	<p><b>DIAGONAL – PG. DE GRÀCIA</b></p> <p><b>L3</b> <b>L5</b> <b>L6</b> <b>L7</b> Bon enllaç amb 4 línies de Metro</p> <p> Tramvia de la Diagonal</p> <p><b>SAGRADA FAMÍLIA</b></p> <p><b>L2</b> <b>L5</b> Bon enllaç amb 2 línies de Metro</p>	<p><b>FRANCESC MACIÀ</b></p> <p><b>L8</b>  Bon enllaç amb 2 línies: Tramvia i Metro</p> <p><b>GRÀCIA   FONTANA</b></p> <p><b>L6</b> <b>L7</b> <b>L3</b> Bon enllaç amb 3 línies de Metro</p> <p></p> <p><b>JOANIC</b> Bon enllaç amb una línia de Metro</p> <p><b>L4</b> Cap a Nou Barris</p> <p><b>SAGRERA - MERIDIANA</b> Bon enllaç amb 7 línies de Metro</p> <p><b>L1</b> <b>L4</b> <b>L5</b> <b>L9</b> <b>L10</b> Cap a Poble Nou</p> <p> <b>3</b> <b>4</b> túnel Meridiana</p>

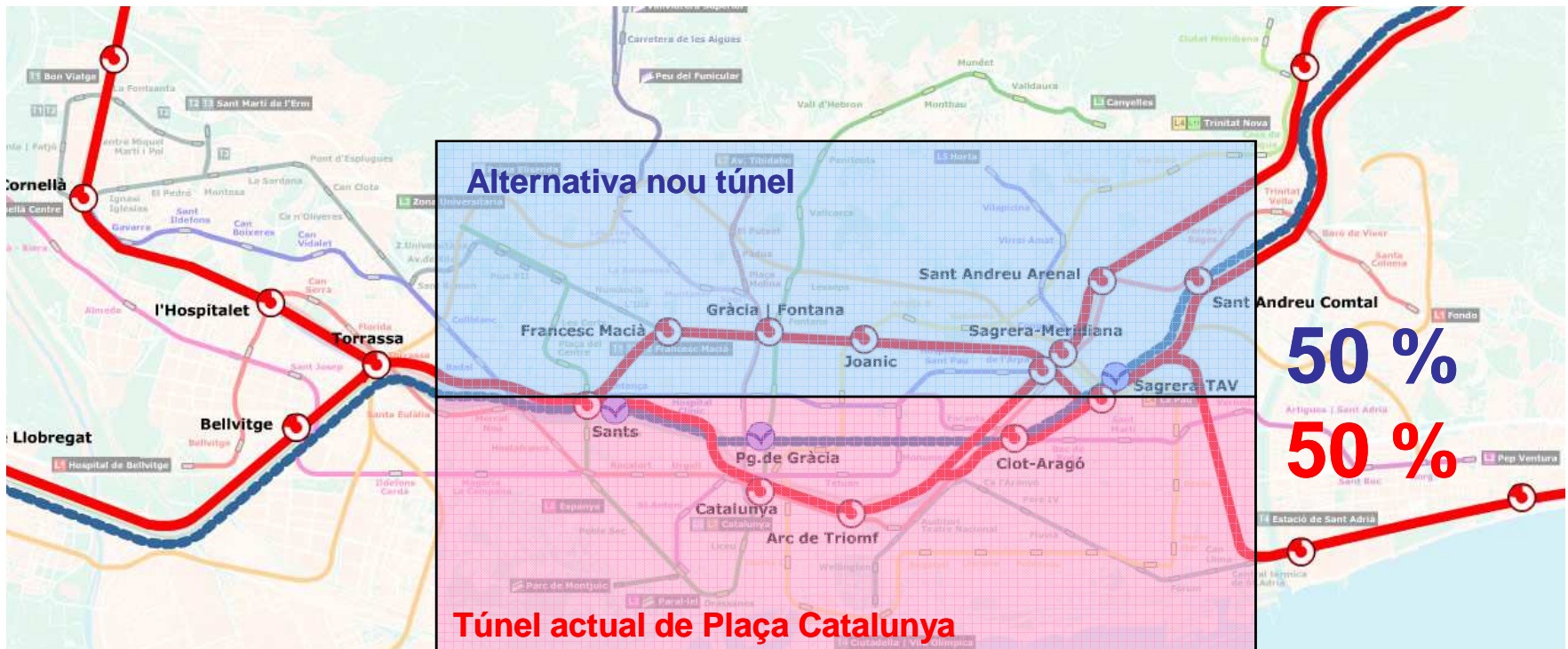
### Intercanviadors comuns a les tres opcions

- L'HOSPITALET-TORRASSA** **L1** **L9** **L10**
- BARCELONA - SANTS** **L5** curt **L3** llarg
- SAGRERA - TGV** **L9** **L10** **L4** Cap a Poble Nou

## Redistribució dels itineraris entre Rodalies i Metro

### Alternativa número 2. Nou túnel per l'eix Francesc Macià – Gràcia – Joanic – Meridiana

Els intercanviadors es descongestionarien perquè s'ofereixen uns transbordaments molt més distribuïts en el conjunt de la ciutat de Barcelona, alhora que s'incrementen el nombre de línies enllaçades i punts d'intercanvi.

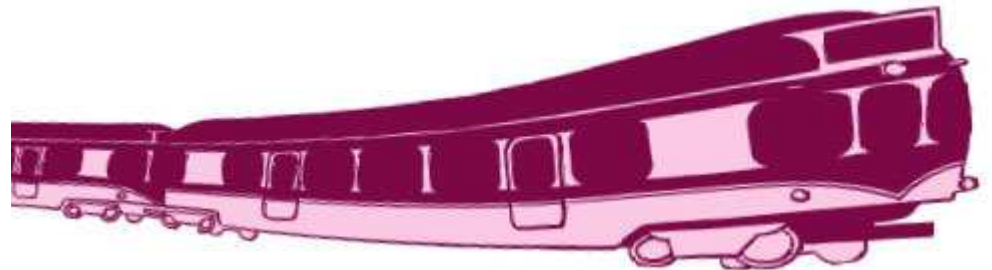


El nou túnel permetria distribuir la càrrega que Rodalies li suposa al Metro d'una forma més equilibrada



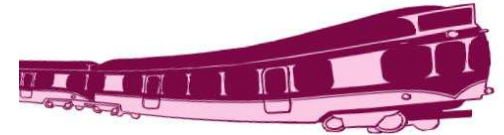
## Conclusió 5:

**CAL UN NOU TÚNEL URBÀ DE  
RODALIES A BARCELONA, QUE  
AJUDI A DESCONGESTIONAR LES  
ESTACIONS ACTUALS I DUPLIQUI  
LES POSSIBILITATS D'ENLLAÇ**





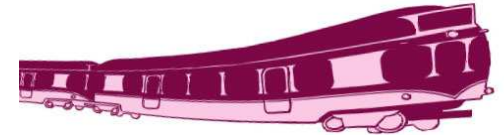
## Conclusions finals



- **Dedicar el 70% d'inversió del PDI al metro soluciona un problema urbà però deixa irresolt l'autèntic problema de mobilitat, d'abast metropolità**
- **L'autèntic problema de mobilitat metropolitana s'ha de resoldre amb trens de Rodalies i autobusos protegits i tramvia.**
- **Foradar el subsòl no és la única solució pel transport públic. No és, ni molt menys, una solució possible d'aquí al col·lapse de 2010 ni pels compliments del protocol de Kyoto.**
- **El nou túnel de Foment podria resoldre un dèficit històric a les Rodalies de Barcelona però les passarà de llarg**
- **Catalunya elabora projectes d'infraestructures sense cap pla de serveis associat que justifiqui els objectius socials i mediambientals**



# GRÀCIES



- **Gràcies per la seva atenció**
- **No s'oblidin de signar el manifest que exigeix més servei i més puntualitat a Renfe, dins la campanya**

**“Els trens de Rodalies són el nostre Metro.  
Necessitem trens suficients i puntuals”**

**Podeu signar des del web [www.transportpublic.org/rodalies](http://www.transportpublic.org/rodalies)**