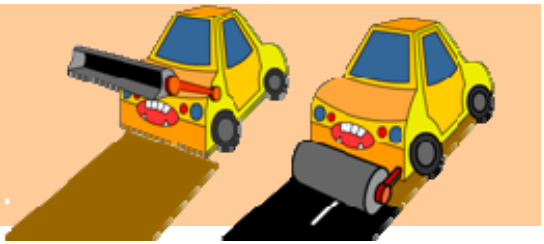
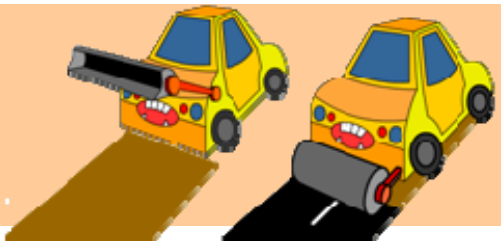
El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars



Raons per les quals s'ha d'al·legar el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya,PITC, elaborat pel Departament d'Obres Públiques i Política Territorial de la Generalitat

Associació per a la Promoció del Transport Públic



0. ATRIBUTS D'UN PLA SENSE OBJECTIUS SOSTENIBLES REALS

DUAL, NO INTERMODAL: planteja infrastructures en paral·lel viàries i ferroviàries, sense cap tipus de comparativa de costos, externalitats, objectius, o demanda d'usuaris captable. Fins i tot, en algunes ocasions proposa construir autopistes paral·leles.

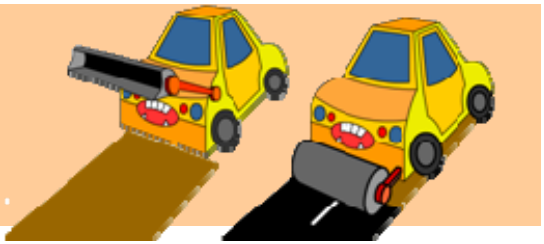
PLA CARRETER. Malgrat que el 68% d'inversió es destina al ferrocarril, les autovies creixeran en 1500 km i es duplicaran 1300 km de carretera mentre el ferrocarril creixerà en 1100 km, sobretot en sistemes d'alta velocitat.

INSOSTENIBLE: els seus objectius són incrementar la mobilitat privada un 60% i el transport públic un 120% respecte l'escenari actual. No respecta el protocol de Kioto. Parla poc i malament dels autobusos. Compara els escenaris de forma tendenciosa, de vegades sense comparar-se amb la situació de partida (2006) i comparant dos escenaris futurs hipotètics.

INÚTIL: parla de transvasament modal cap al ferrocarril, però el gruix d'inversions ferroviàries van a l'Eix Transversal Ferroviari i el TGV, trens que porten 4 vegades menys viatgers per quilòmetre que els sistemes de Rodalies o Regionals. No inverteix en nous eixos de Rodalies a Tarragona ni a Girona. Margina clarament el transport metropolità fora de l'àmbit RMB.

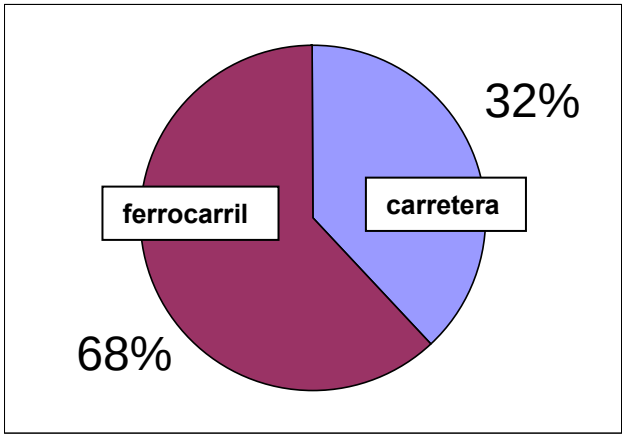
CAR: el volum inversor d'aquest pla és elevadíssim. 36.800 M€ en 20 anys, equival a 3 vegades el pressupost anual de Foment per a infrastructures a tot Espanya o 5 vegades l'inconclús PDI de l'ATM. Massa diners per a no reduir les emissions contaminants respecte el depriment escenari actual.

El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars



1. EL PARANY DE LA "PRIORITAT FERROVIÀRIA"

La inversió econòmica...

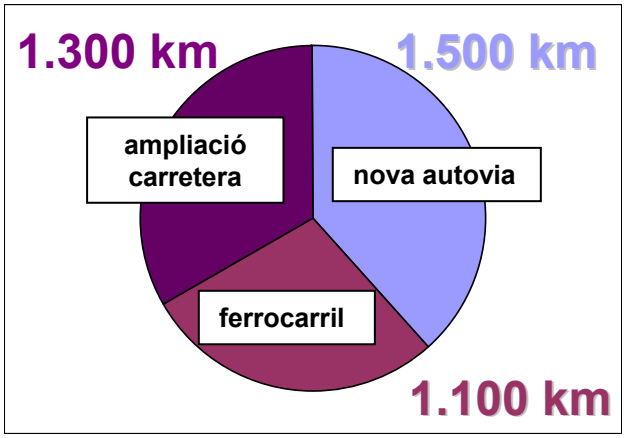


CARRETERA (32%)

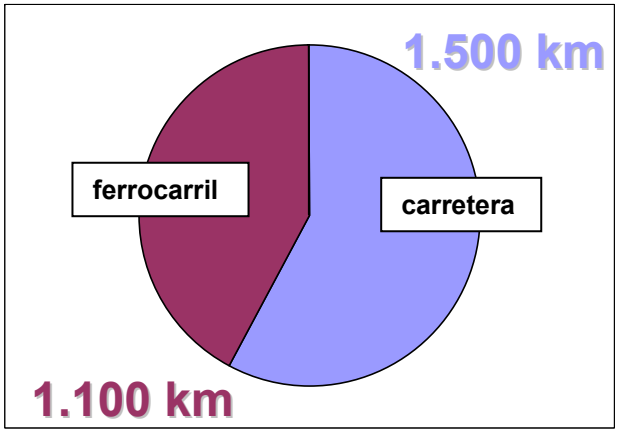
FERROCARRIL (68%)

Tan car és el tren?

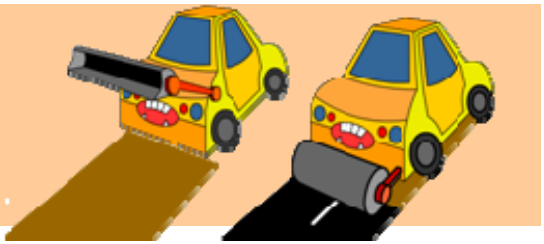
A la pràctica...



NOVA AUTOVIA
AMPLIACIÓ CARRETERA
FERROCARRIL

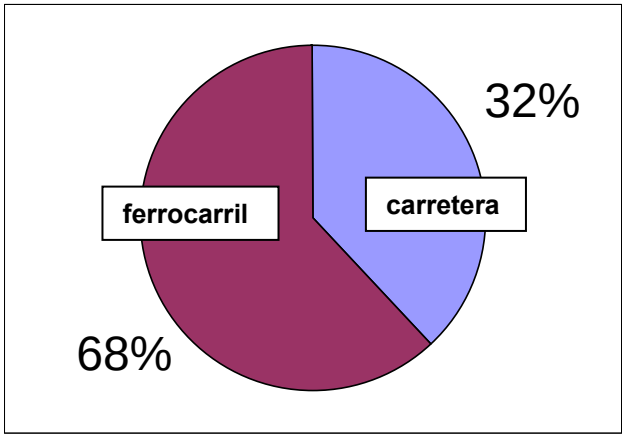


El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars



1. EL PARANY DE LA "PRIORITAT FERROVIÀRIA"

La inversió econòmica...



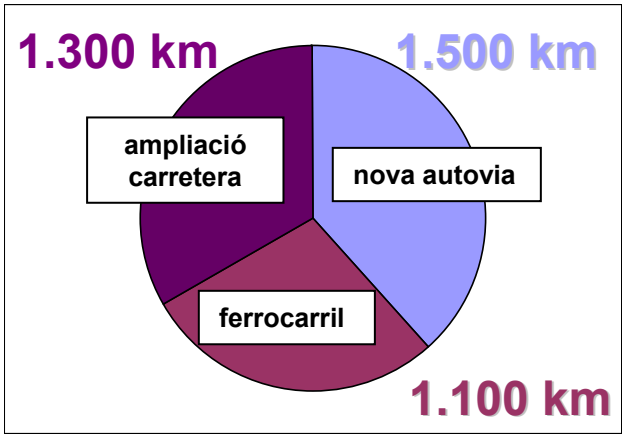
CARRETERA (32%)

FERROCARRIL (68%)

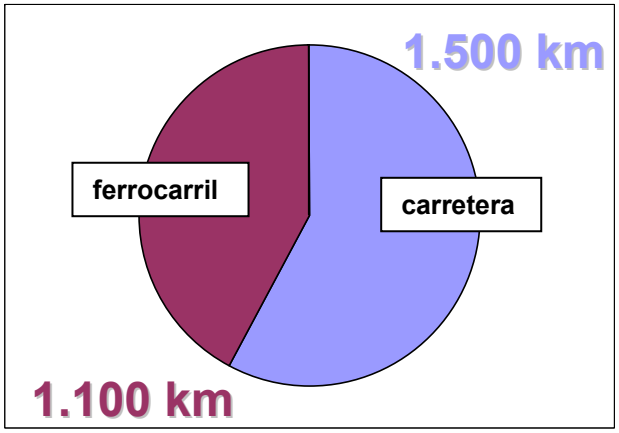
Tan car és el tren?

L'alta velocitat és la que dispara els costos

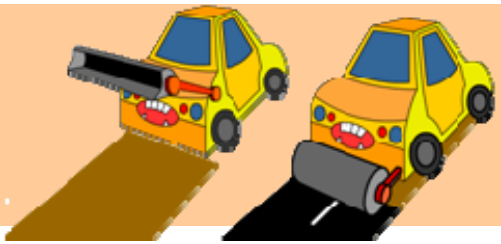
A la pràctica...



NOVA AUTOVIA
AMPLIACIÓ CARRETERA
FERROCARRIL

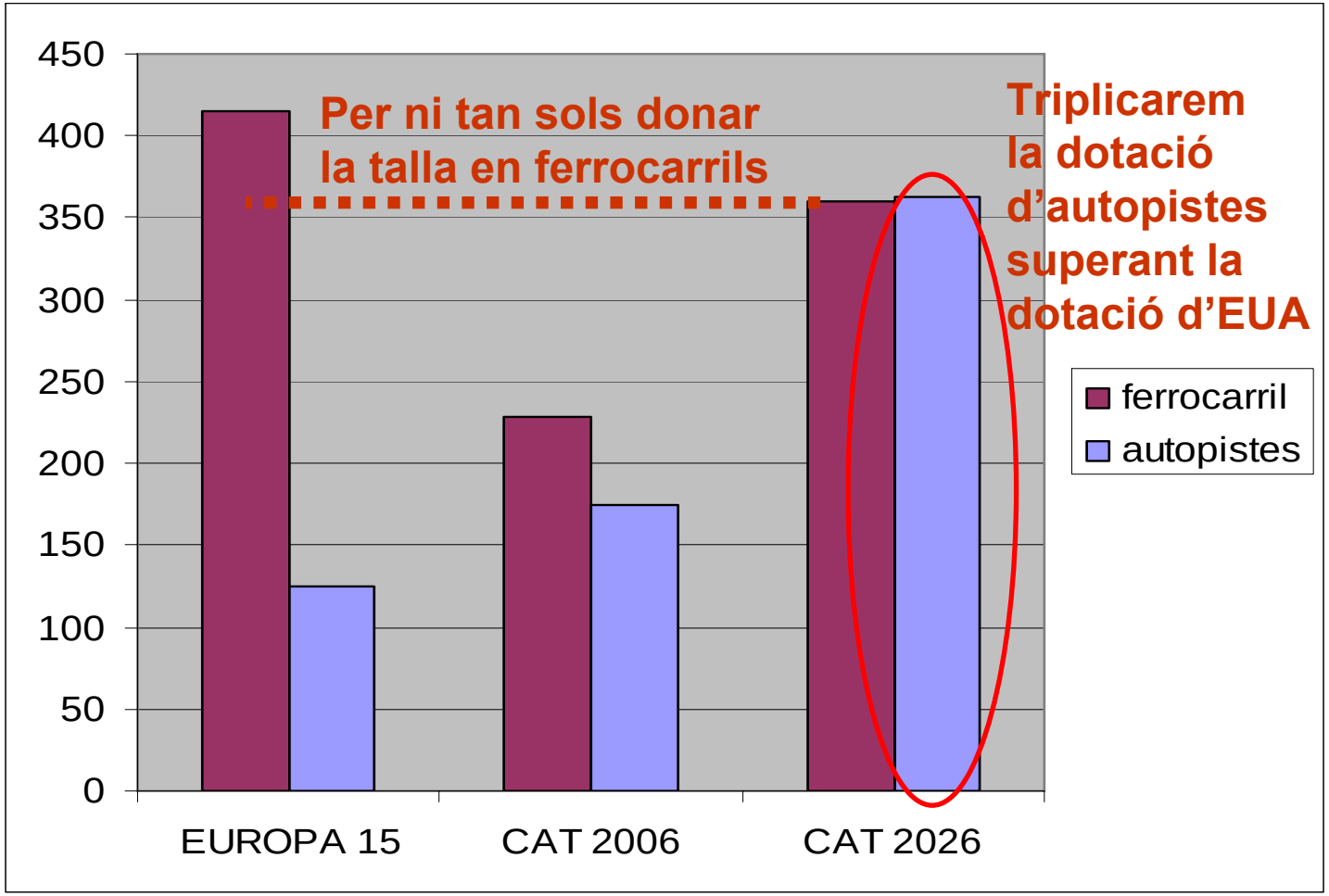


El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars

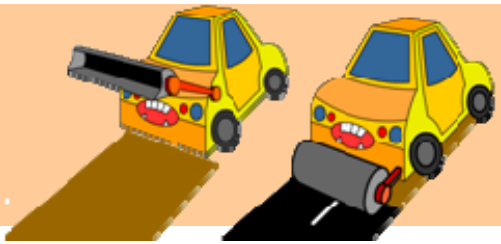


2. ESTEM BEN DOTATS? COMPAREM-NOS AMB EUROPA!

Quilòmetres per cada milió d'habitants

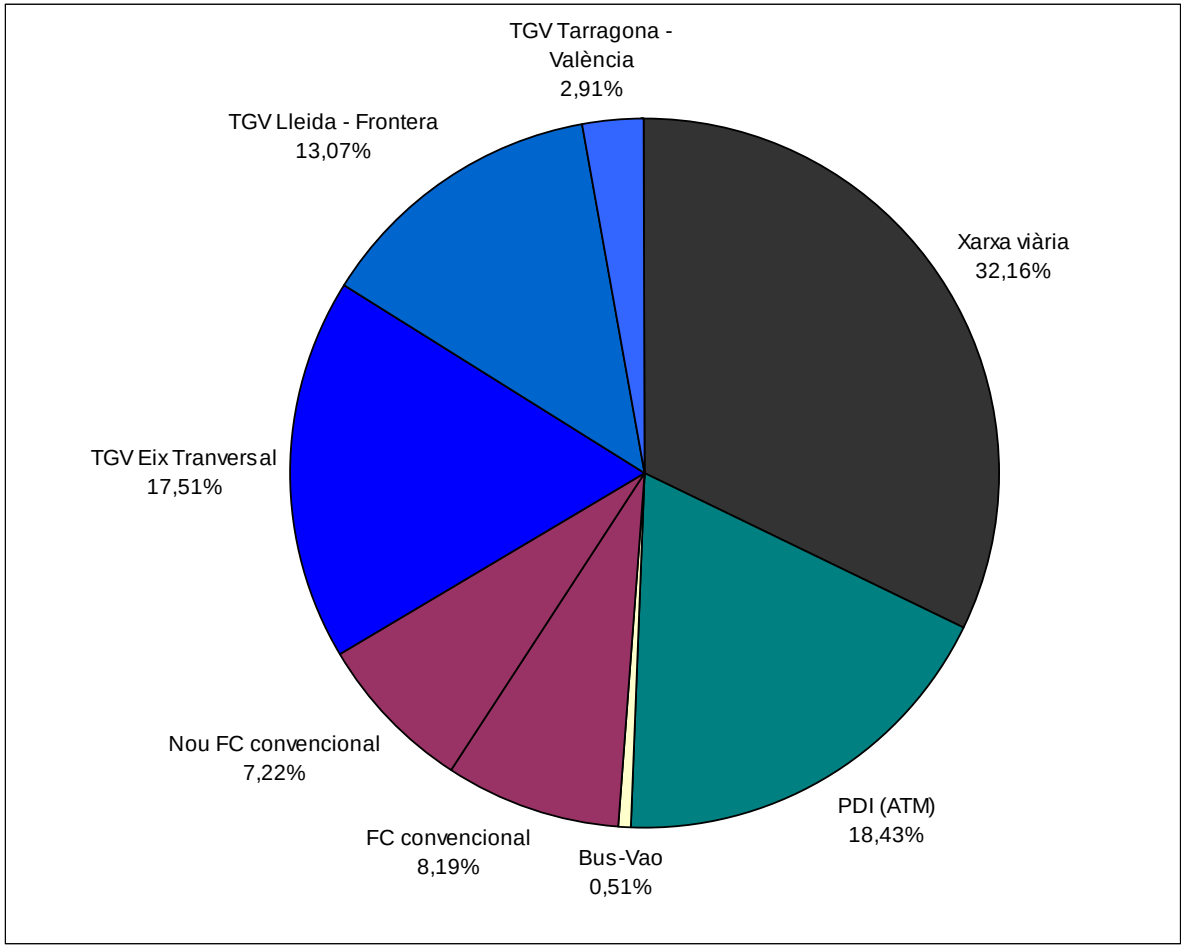


Població catalana:
2006: 7.000.000
2026: 8.000.000



3. EL PITC ÉS UN PLA DE CARRETERES ENCOBERT

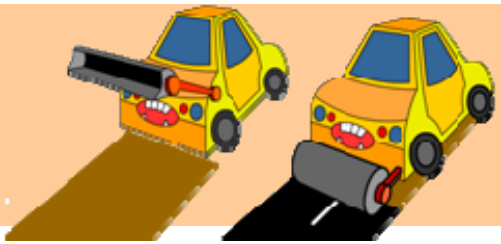
Desglossem la inversió prevista pel pla: 37.115 M€ = 6,2 bilions de pessetes



ECONÒMICAMENT...

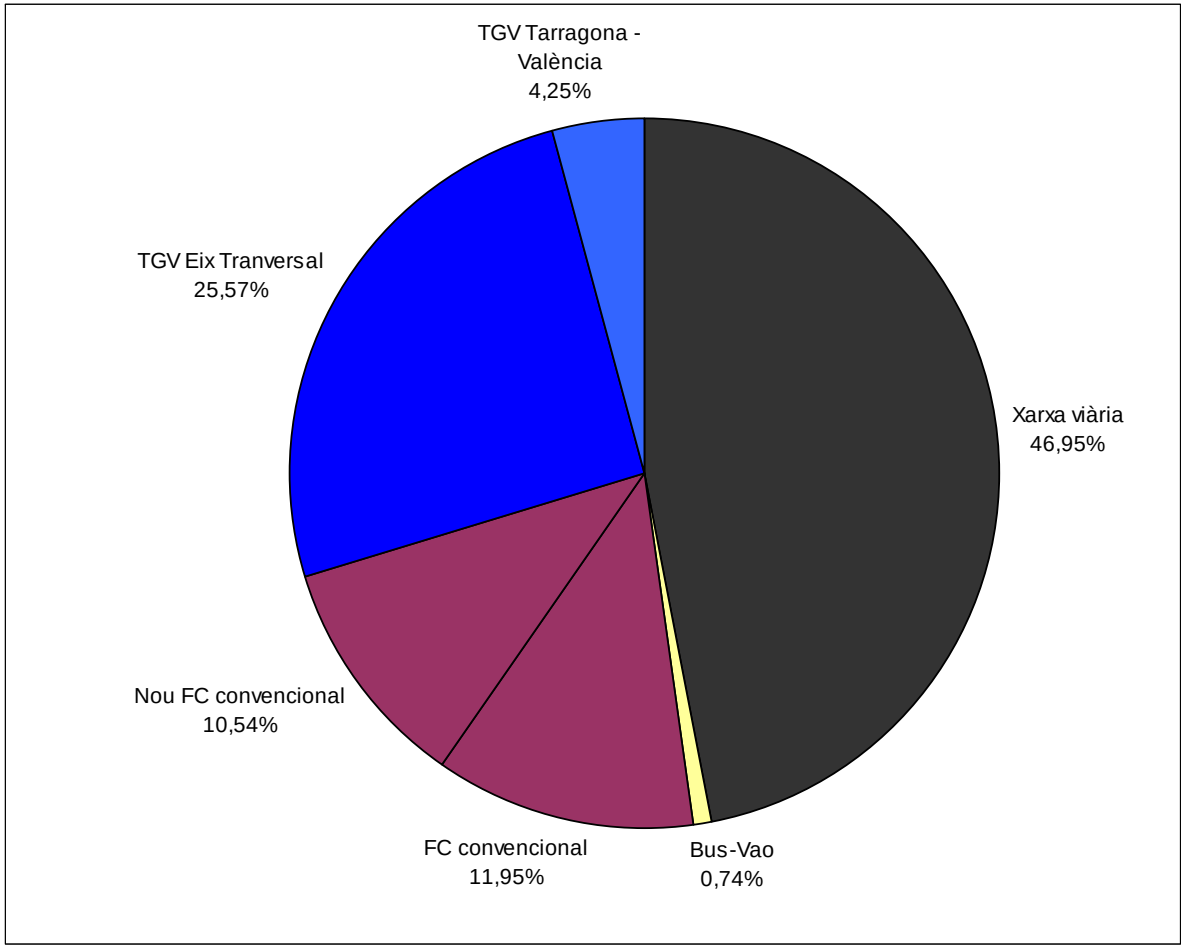
- La **xarxa viària** i el **TGV** consumeixen un 66% dels recursos
- El **TGV** és el sistema que capta més recursos, molt seguit del pla de carreteres
- El **ferrocarril convencional** només capta un 15% de les inversions entre noves línies i reformes de les actuals
- El 31,5% de les inversions previstes no pertanyen pròpiament a aquest pla, sinó a Foment i el **PDI**
- El pla atribueix el 47% d'inversions a Foment, que podria no accepar-les i un 17,51% ni tant sols té un finançador específic.
- El pla inverteix molt poc en **transport urbà** fora de la RMB

El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars



3. EL PITC ÉS UN PLA DE CARRETERES ENCOBERT

Desglossem la inversió prevista pel pla: 37.115 M€ = 6,2 bilions de pessetes

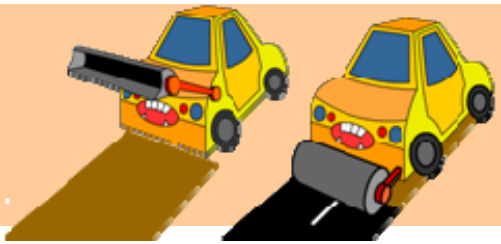


ECONÒMICAMENT...

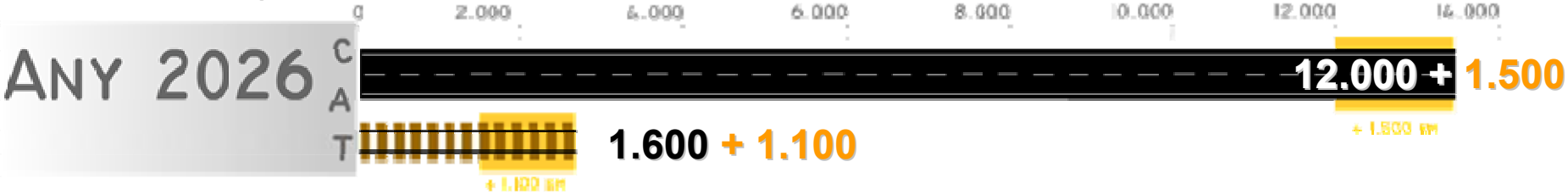
Si descomptem els projectes ja aprovats i en execució, les propostes atribuïbles al nou pla deixen encara més evident que la prioritat és incrementar la xarxa viària i la dotació de **TGV**'s pel territori català.

- La partida amb més pressupost seria la de **xarxa viària** (47%)
- El **TGV** seria la segona partida més important, amb un 30%
- El **ferrocarril convencional** captaria un 22,5% de totes les inversions, entre noves línies i reforma de les existents
- El **carril bus** continuaria tenint una presència ridícula al pla

El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars



4. EL BALANÇ ENTRE CARRETERES I FERROCARRILS

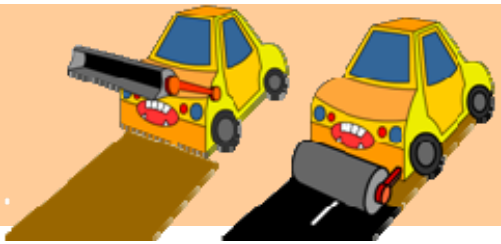


Km d'autopista, per cada km de ferrocarril

Després d'invertir 25.177 M€ en ferrocarrils... Catalunya incrementarà encara més el greuge de dotació d'autopistes respecte el ferrocarril

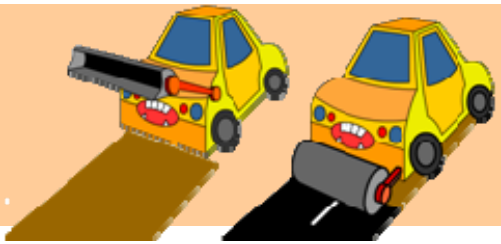
EUROPA 2006: 0,37
CATALUNYA 2006: 0,60
CATALUNYA AMB EL PITC 2026: 0,92

El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars



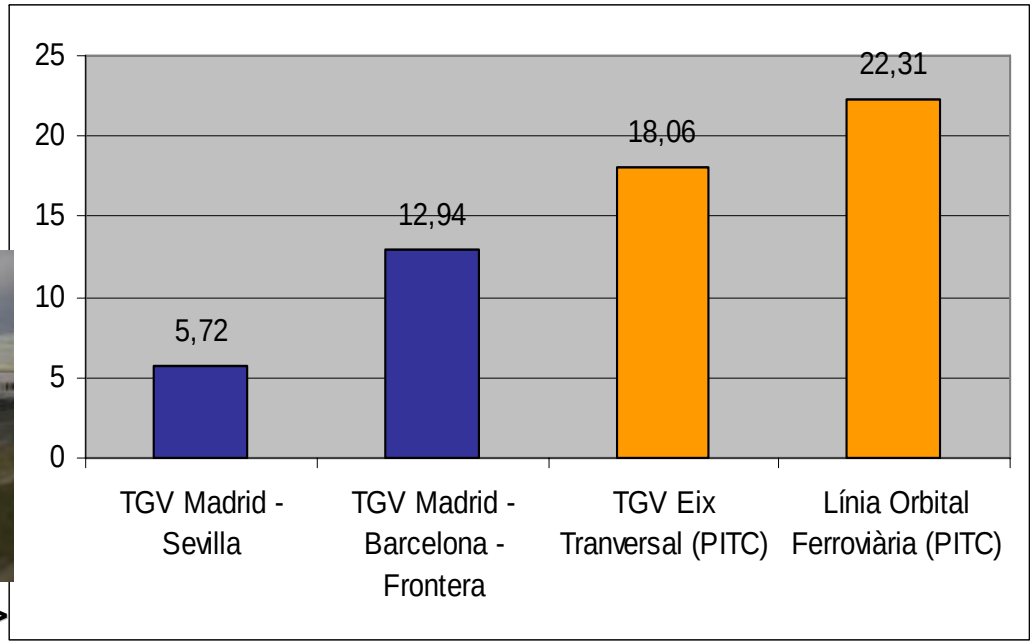
5. L'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI, UN PROJECTE FARAÒNIC

- L'ETF, plantejat com a **línia d'alta velocitat** entre Girona i Lleida, és una línia d'alta velocitat paral·lela a una altra, però molt més cara i amb els mateixos temps de viatge.
- L'ETF plantejat com a **línia de mercaderies** de pas entre França i la península ibèrica no té cap sentit ja que la UE preveu un nou túnel que travessi els Pirineus a l'Aragó com a sortida per ferrocarril de les mercaderies espanyoles.
- L'ETF **no interconnecta cap zona industrial potent** que necessiti una nova connexió que no es pugui fer per la xarxa actual . Els principals pols industrials catalans són a la regió metropolitana de Barcelona i els ports de Tarragona i Barcelona.
- L'única justificació per l'ETF és **vertebrar millor la Catalunya central**, però per fer-ho amb ferrocarril **no és necessari anar a 250 km/h**. N'hi hauria prou amb mantenir una velocitat mitjana d'uns 120 km/h, superant amb escreix els temps del vehicle privat.



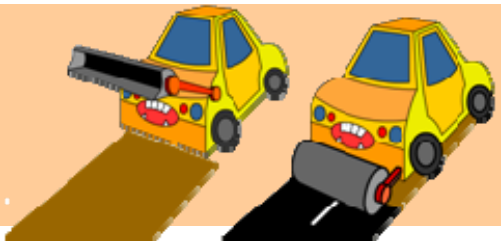
6. EL PITC FERROVIARI: UN PRESSUPOST FARAÒNIC

	Quilòmetres	Cost total
TGV Madrid - Sevilla	471	2692,53
TGV Madrid - Barcelona - Frontera	805	10416
TGV Eix Tranversal (PITC)	360	6500
Línia Orbital Ferroviària (PITC)	55	1227



Cost per quilòmetre de les noves infrastructures >

• Suïssa és el país més ferroviari d'Europa. Amb només 5.000 milions d'euros han posat al dia el seu ferrocarril sobre la base d'analitzar tram a tram quina era la forma més eficient d'incrementar la productivitat. A Suïssa, en comptes de proposar un pla d'infraestructures han fet un pla de servei ferroviari, vinculat, a més, amb el altres sistemes de transport. Avui Suïssa és el millor model ferroviari europeu.

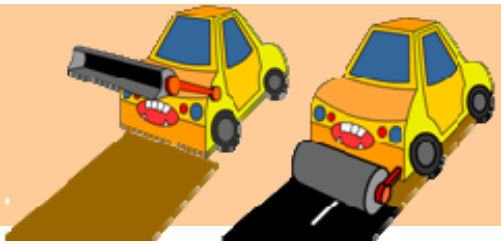


7. L'ACCESSIBILITAT TERRITORIAL DEL SISTEMA FERROVIARI

Xarxa actual

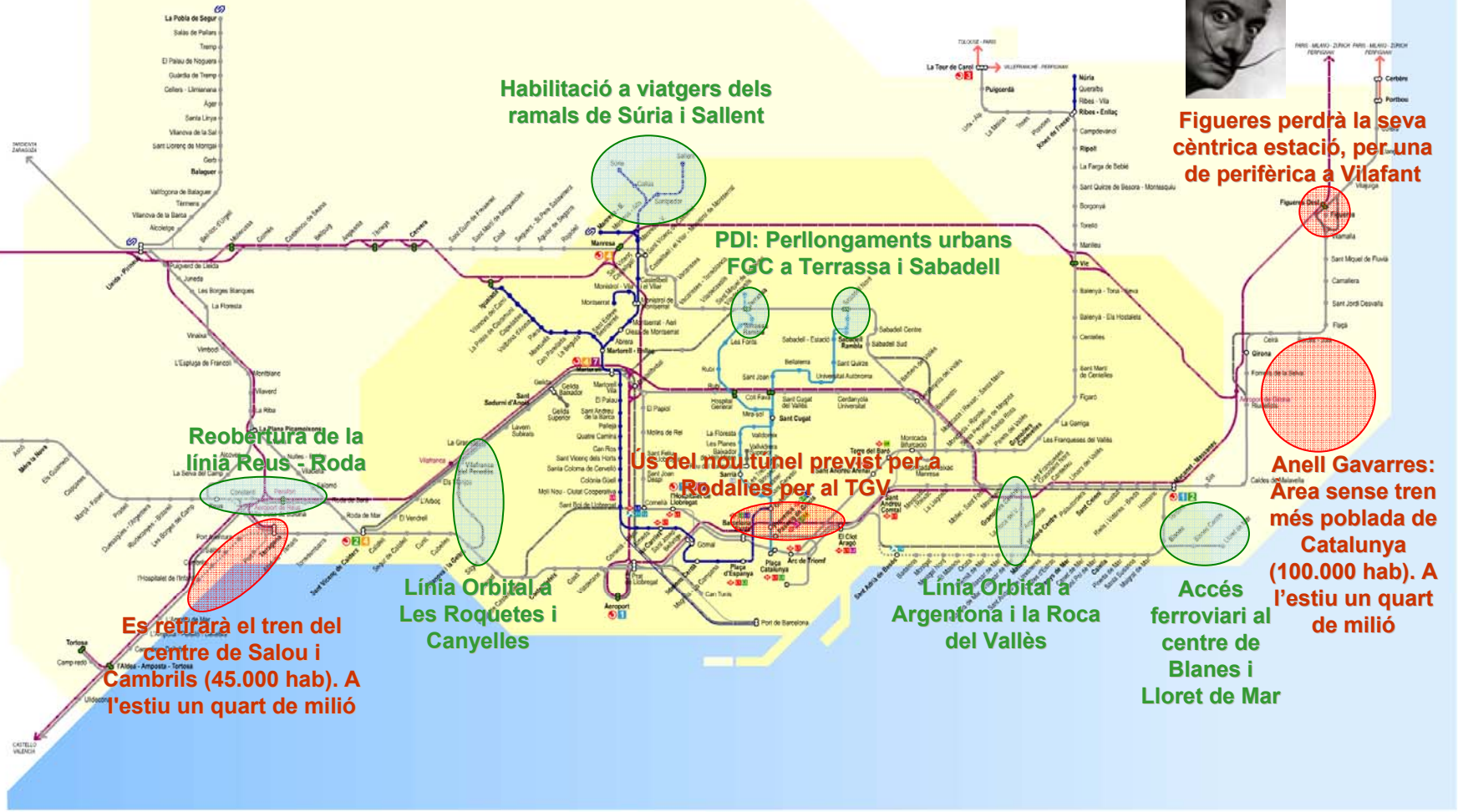
PTP - Ricard Riol Jurado, Febrer 2006

El PITC: un Pla Insostenible de Transports Cars

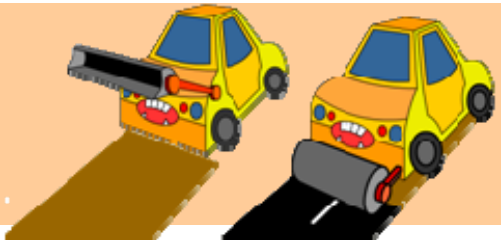


7. L'ACCESSIBILITAT TERRITORIAL DEL SISTEMA FERROVIARI

Xarxa prevista amb el PITC



PTP - Ricard Riol Jurado. Febrer 2006



8. OBJECTIUS SOSTENIBLES?

FERROCARRILS

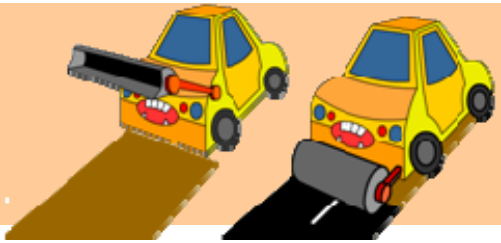
• Quota de mercaderies del 10% al 2026, per sota del 15% d'objectiu mínim marcat pel Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea

• S'admet un increment de la mobilitat en transport públic d'un 120% d'aquí al 2026.

• Els ferrocarrils de viatgers mantindran gairebé la mateixa quota modal actual, malgrat la inversió de 25.177 M€. En canvi el PITC on menys inverteix és en les Rodalies, ferrocarrils amb 4 vegades més viatgers / quilòmetre que els d'alta velocitat.

CARRETERES

• Increment de la mobilitat privada en un 60%.
• Incrementant la mobilitat, afirma reduir el consum i emissions de CO_2 argumentant alegrement que els cotxes contaminaran un 50% menys en el futur.
• S'assumeix la mobilitat actual com a tendencial fins el 2026. La quota de transport privat intermunicipal actual es manté gairebé intacta.
• 1.500 km nous d'autovia, alguns d'ells paral·lels a autopistes existents, per "reduir el col·lapse"
• Totes les reduccions d'externalitats es calculen en base a la reducció del col·lapse, mitjançant nous vials, no via gestió de mobilitat, carpooling, carsharing o transvasament modal. A més les reduccions no són respecte l'escenari actual, sinó a dos escenaris futurs, totalment tendenciosos.
• Duplicació de vials en paral·lel a l'Eix Transversal Ferroviari, Eix Diagonal...
• No regulació del peatge com a alternativa vers les noves autovies.



9. ELS GRANS PARANYS CONTEMPLATS AL PITC

FERROCARRILS

• Desaparició de les estacions cèntriques a **Salou** i a **Cambrils** per la variant del Corredor Mediterrani.

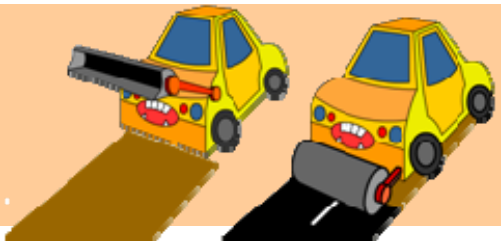
• Desaparició de la segona estació ferroviària més important de Girona: **Figueres (centre)** per una traslladada a Vilafant per intercanviar amb el TGV.

• **Nou túnel urbà per l'Eixample pel TGV en comptes de Rodalies**, contravenint el mateix PDI de l'ATM, que en preveia l'ús per a Rodalies amb l'objectiu d'aportar millor cobertura del sistema a Barcelona i millorar els penosos intercanviadors actuals, podent-se desviar el TGV pel túnel del carrer Aragó.

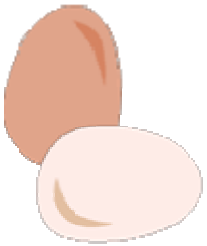
CARRETERES

Encara satura de més carreteres la regió metropolitana de Barcelona. La RMB només pot funcionar amb transport públic, però el PITC ho passa per alt. També ho fa amb el Pacte del Tinell.
Alguns exemples:

• Quart cinturó
• Túnel d'Horta
• Autovia N-II paral·lela a l'autopista C-32
• Autovia de la Conreria (B-500)
• Autovia de la marge esquerre del riu Besòs
• Via interpolar pel mig de Collserola



10. CAP PLA D'INFRASTRUCTURES ES POT AVANÇAR A UN PLA DE SERVEIS I A LES DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT



Què ha de ser abans, el PITC o el pla de Serveis?

• No es pot elaborar un document per a 20 anys quan no sabem exactament com es faran servir les futures infrastructures, ni si seran necessàries. En casos com l'Eix Transversal Ferroviari, sorprèn plantejar anar a 250 km/ quan avui només hi ha 3 autobusos per dia. **Cal començar la casa pels fonaments, i acabar-la per la teulada**.

• Cal un Pla de Serveis i un Pla de Mobilitat de Catalunya que, atenent la Llei de Mobilitat i les directrius nacionals de mobilitat, atengui d'una forma menys faraònica i sí més quotidiana les necessitats de mobilitat dels ciutadans. **Els objectius del PITC no poden basar-se en reduir el col·lapse --objectiu impossible--, sinó en reduir les externalitats provocades pel transport, complir el protocol de Kioto i reduir la mortalitat**. Aquests objectius no se solucionen a cop d'autovia, ja que es tornen a col·lapsar al cap de pocs anys com ens passa des dels anys 60. **Cal canviar el xip i actuar sobre la gestió de la mobilitat**. Amb molts menys diners del que costa el faraònic PITC podria crear-se un sistema de transport públic tan potent que s'arreglessin tots els problemes de mobilitat que avui ofeguen Catalunya: col·lapse, contaminació, mortalitat... **durant els propers 100 anys**

Propostes i reflexions que la PTP farà arribar al PTOP per millorar els objectius sostenibles del PITC

Associació per a la Promoció del Transport Públic

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

1ª reflexió:
LES INFRASTRUCTURES NO SÓN UN OBJECTIU EN SÍ MATEIXES, SINÓ UN MITJÀ PER A ACONSEGUIR UNS BENEFICIS QUE CAL AVALUAR

LA PTP EXIGEIX AL GOVERN QUE ELS OBJECTIUS DE LES NOVES INFRASTRUCTURES DEL TRANSPORT DE CATALUNYA SIGUIN BENEFICIS SOSTENIBLES, O QUE EN CAS CONTRARI, DESAPAREGUIN DEL PLA.

3 OBJECTIUS GENERALS PEL PITC

- **Fer que Catalunya compleixi el protocol de Kioto, en la part relativa al transport. Cal ser congruent amb el Pla d'Energia aprovat.**
- **Els catalans han de tenir un bon accés a la xarxa de transport públic des del mateix 2006. Pintar un carril bus en 2006 pot ser més productiu que prometre un tren d'aquí a 20 anys.**
- **Reducció de les externalitats del transport, controlant la mobilitat i no a cop de nova autovia "descongestionadora" que es congestiona d'aquí a pocs anys**

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

3 OBJECTIUS CARRETERS

- Reduir la sinistralitat viària:
  - Prioritat en l'eliminació dels punts negres de la xarxa
  - Prioritat a la construcció de variants a travessies urbanes
- Reduir la contaminació i la mortalitat
  - Revisar el concepte de velocitat màxima, per qüestions de seguretat i de contaminació
- Reduir la congestió amb sistemes de gestió:
  - Flexibilitat de l'horari laboral, transport col·lectiu per carretera als polígons industrials, prohibir la circulació de camions en determinades franges, impost europeu als camions...
  - Foment del carsharing i el carpooling
  - Carrils BUS-VAO d'entrada a les ciutats més congestionades
  - Gestió dels peatges en clau de mobilitat sostenible com a alternativa a les autovies i per regular l'excés de trànsit, començant pel Túnel de Vallvidrera, que és de la Generalitat.1

3 OBJECTIUS FERROVIARIS

- Màxim transvasament modal de mercaderies al ferrocarril
- La prioritat ferroviària han de ser les mercaderies, els Rodalies i els Regionals, millorant sobre tot el servei i aconseguint increments generals de velocitat a tot Catalunya.
- Preparar la transferència de Renfe anunciada pel 2008. Començar per les infrastructures estratègiques –no faraòniques-
  - Eliminar els colls d'ampolla (vies úniques, creuaments...)
  - Prioritzar els eixos ferroviaris més rendibles

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

3ª reflexió:
QUINES INFRASTRUCTURES ?

2ª reflexió:
ON NECESSITEM INFRASTRUCTURES SOSTENIBLES SEGREGADES

Preferentment a:
- Situacions de col·lapse
- Eixos de mercaderies
- Sistemes interurbans intensos

ELS FERROCARRILS... QUAN I ON?

- No hi ha una norma
- Són el transport terrestre més sostenible, segurs, còmode i menor consumidor d'espai
- Solen ser força cars. Necessiten demanda...
- No haurien de ser objectius en sí mateixos

PLATAFORMES SEGREGADES PER A AUTOBUSOS

- No hi ha una norma
- Prioritzen l'accés a la ciutat pel transport públic
- Són més barats que el ferrocarril, però també són cars i necessiten demanda.
- A gran part de Catalunya, haurien de ser la resposta adequada, econòmica i summament eficient.

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

L'ETERN DILEMA?

El gran problema ecològic i social que suposa la mobilitat catalana desaconsella enredar-se en un debat inacabable *"autobusos versus ferrocarril"*. És per això que la PTP vol posar de relleu aquestes consideracions sobre les infrastructures del transport públic:

- **Per l'ecomobilitat, té més valor l'espai reservat pel transport públic que el sistema que hi corri.**
  La mobilitat és un problema nacional que no pot resoldre's únicament amb els ferrocarrils del PITC.
- **S'ha d'establir anàl·lisi multicriteri per l'elecció del mode**
  Cost d'implantació, cost de funcionament, temps d'execució, externalitats (contaminació, accidents...)
- **Les infrastructures intel·ligents poden transformar-se amb el temps**
  La mobilitat és molt canviant amb el temps. Amb pocs diners es poden crear plataformes reservades pel transport públic d'autobús –plataformes PTP- que, en cas de necessitar-se, esdevinguin sistemes ferroviaris amb el temps. El PITC hauria de recollir també les petites infrastructures, que són molt importants pel transport interurbà.

CANVIAR ELS ESTEREOTIPS

PLA FERROVIARI ≠ PLA TRANSPORT PÚBLIC

- **El ferrocarril no és la resposta universal al transport públic**, pel seu elevat cost i requeriments d'implantació (radis de corba, rasants, gàlibs...)
- **Existeixen casos on el ferrocarril no compleix amb les expectatives previstes**, perquè s'adapta pitjor al territori, perquè no s'ha integrat amb altres mitjans, etc...
- **Tota xarxa ferroviària s'ha de dissenyar tenint en compte les possibilitats dels altres mitjans** i actuar on ambiental i socialment sigui més eficaces.

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

CARRIL BUS ≠ 3 METRES I A CÓRRER

- **Equilibri entre economia i funcionalitat**. Els sistemes de plataforma reservada d'autobusos són més barats que el ferrocarril.

- **Revisar el concepte de flexibilitat**. Per a què els autobusos siguin flexibles en explotació també han de tenir bones condicions de circulació. En contra del que es creu i, en determinades ocasions, els ferrocarrils poden ser més flexibles pel fet de ser bidireccionals i poder arrossegar un tren avariat pel davant o pel darrera.

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

"BUS RAPID TRANSIT" (*BRT*)

- **Els corredors segregats de bus, un sistema desconegut a Catalunya.** El PITC no hauria de passar per alt les possibilitats d'aquestes infrastructures que tan èxit han tingut a altres contrades.

- **Els sistemes de carril bus segregat són un instrument molt potent i eficaç per a la promoció del transport públic** ja que converteixen l'autobús en un transport competitiu respecte el vehicle privat, lliure de congestió, els fan més segurs i aporten més capacitat que una carretera de vehicles privats en el mateix espai. Poden oferir capacitats "pròpies" d'un sistema ferroviari.

- **Són ideals en accessos a ciutats congestionades en corredors multidestinació**. El fet que qualsevol autobús pugui utilitzar aquesta infrastructura permet, a diferència d'un ferrocarril tancat, estendre els beneficis més enllà de l'acabament del carril bus. S'han d'implantar als accessos de les principals ciutats catalanes.

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

TRENS ACCESSIBLES

- **El ferrocarril no implica rapidesa per sí sol.** Cal preveure com serà l'explotació de les infrastructures del futur, per evitar errors cars de solucionar. No es pot demanar al ferrocarril rapidesa i utilitat si no es facilita la seva implantació urbana i interurbana. Cal ser conseqüent amb les decisions que prenguem.

- **S'ha de garantir plena accessibilitat al sistema ferroviari**. El més important no és tenir el ferrocarril al municipi, sinó convertir-lo en un transport útil. Són absurdes les variants que retiren els ferrocarrils dels seus usuaris com si fossin una carretera que molesta. Els ferrocarrils, com els autobusos, han d'acostar-se als seus usuaris tant com puguin i en cas de conflictes, integrar-los urbanísticament en comptes d'allunyar-los.

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

EL TRAM-TREN

- **El Tram-Tren, com el BRT, és un sistema desconegut a Catalunya.** Utilitza vies ferroviàries convencionals entre municipis i vies de tramvia dins la ciutat, facilitant-ne la integració i accessibilitat sense necessitat de cars túnels o viaductes.

- **Permeten elevades capacitats emprant el mínim espai.** En tres metres i mig es pot habilitar una línia de tren d'alta capacitat en via única (desdoblada en parades) paral·lela a una carretera existent a un baix cost d'implantació respecte un sistema ferroviari tradicional. El PITC, lluny de plantejar aquests barats sistemes, opta només per ferrocarrils molt cars que difícilment es justifiquen a zones catalanes on el Tram-Tren podria oferir solucions.

Raillfaneurope.net

- **Permeten aprofitar part de la xarxa ferroviària existent**

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

ALESHORES, QUÈ ESCOLLIM?

- Dependrà de cada cas
- El PITC hauria de valorar les possibilitats del BRT i del TRAM-TREN
- És important prioritzar el transport públic, sigui quin sigui el mode.
- Algunes directrius:

Trens de mercaderies

- Sempre que es pugui, la mercaderia de més de 300 km de recorregut en tren
- Les mercaderies de curta distància en tren si la cadena logística o permet. Es pot actuar sobre els polígons i els ports, i incloure accessos nous.
- L'ETF no és la solució al transport de mercaderies

Carrils bus segregat

- Especialment útils en corredors multidestinació d'autobús d'accés a les grans ciutats. Ideal per a xarxes molt ramificades, amb poca demanda als ramals.
- Consumeixen molt espai, s'han de racionalitzar
- Baix cost d'implantació, s'haurien d'encarregar de fer el bus més eficient
- Útil en situacions de col·lapse general

Tren o Tram-Tren

- Segons la demanda, considerar el baix consum energètic, baix consum d'espai, adaptabilitat urbana i alta capacitat (entre 35 i 100 metres de llarg)
- Ideal per a sistemes no troncals (poques línies) i corredors històrics i/o tancats
- Pot aprofitar la xarxa existent
- Millor estàndard de seguretat, comoditat i ecologia, però alt cost constructiu

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

4ª reflexió:
VISTES AQUESTES POSSIBILITATS, QUÈ ESTÀ FENT EL PITC ?

FFCC pesant

- TGV: 50% inversió FFCC
- ETF: 26% inversió FFCC
- Nou TGV Tarragona-València
- Orbital: 4,8 % inv. FFCC
- Papiol – Port
- 4 vies C4 sud i C2 nord
- Accés CIM Empordà

BUS-VAO

- De 88 pàgines un paràgraf
- 0,75% pressupost

Rodalies i Regionals

- Túnel Horta FFCC
- desviament C1. Mataró
- Desviament Figueres
- No TramCamp
- R.I.P. Salou Cambrils
- No FFCC Costa Brava
- Blanes – Lloret
- Reus – Roda

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

4ª reflexió:
VISTES AQUESTES POSSIBILITATS, QUÈ ESTÀ FENT EL PITC ?

EL PITC NO APROFITA LES POSSIBILITATS DELS NOUS MITJANS DE TRANSPORT APAREGUTS A EUROPA, ÀSIA I AMÈRICA DEL SUD I DEL NORD. LA PTP SOL·LICITARÀ MÉS INVERSIÓ EN CARRILS BUS, TRENS DE RODALIES I TRAM-TREN, PRIORITZANT ELS TRAMS MÉS EFICIENTS

EL PITC NO SE SOTMET A LES DIRECTRIUS NACIONALS DE MOBILITAT I ES PREOCUPA BÀSICAMENT DE LES INFRASTRUCTURES FARAÒNIQUES FORA DE LA RMB. LA PTP DEMANARÀ UN PLA DE SERVEIS I UN PLA DE MOBILITAT A CATALUNYA QUE AJUDI A DECIDIR PER LA PRIORITAT DE LES INFRASTRUCTURES, COMENÇANT PER LES EFICIENTS, I ACABANT PER LES FARAÒNIQUES.

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

5ª reflexió: CONSIDERAR LES SEGÜENTS PROPOSTES PEL PITC

Mantenir el perllongament de la línia C1: Blanes - Lloret

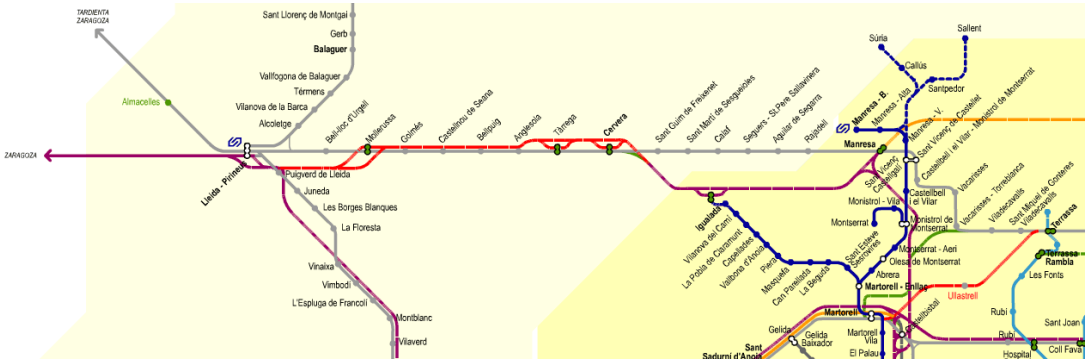
- pocs quilòmetres: molts beneficiaris
- la reserva de sòl es trobava a mitges, garantir-la fins l'execució
- accés a Barcelona ràpid via Granollers: crear enllaç directe a Maçanet

Sobre la línia orbital ferroviària

- Cal assegurar la vinculació de la línia a la infrastructura nova. Iniciar immediatament el servei entre Granollers i Mollet.
- Aprofitar enllaços existents i crear l'enllaç de Mollet i intercanviador de Barberà en primera instància
- Reserves de sòl i acabament dels trams quan tothom tingui un transport bàsic per bus i tren digne

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

ETF: prioritzar la part útil de la línia i reservar sòl per a la resta



Trenscat.com

- Inútil per a mercaderies: cal apostar pel túnel a Aragó
- Inútil per a l'alta velocitat, no cal anar a 250 km/h en aquest eix.
- Bona idea entre Martorell i Manresa i entre Manresa i Igualada: accés a Catalunya Central en temps de viatge competitiu: reactivació del FFCC central. Reanimació del ferrocarril a Tàrrega, Cervera, Igualada, Manresa i comarques.
- Entre Lleida i Cervera hi ha prou amb duplicar i rectificar el traçat a 160 km/h
- Unió amb la orbital ferroviària entre Olesa i Martorell: menys impacte i més economia. Ramal entre Olesa i Vacarisses per la orbital ferroviària.
- Reservar el sòl de la resta de la línia transversal ferroviària amb traçats a 100-160 km/h i construcció dels trams quan tothom tingui un transport bàsic per bus i tren digne

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

Quadruplicacions de via per mercaderies

• Incrementar la capacitat de les línies que es pretén quadriplicar amb una senyalització que incrementi els cantons de via i incrementi la capacitat sobre la via doble actual.

PITC: NOVA LÍNIA FERROVIÀRIA EL PAPIOL – L'H/ PORT

• Sí a la nova línia l'Hospitalet – El Papiol en ample ibèric però usable per Rodalies i enllaçada amb Martorell. Per fer possible serveis exprès a Vilafranca, Manresa, Igualada, Terrassa i Sabadell, a través del ramal de la línia orbital ferroviària.

• Cal enllaçar-la a la xarxa convencional al Prat i / o Cornellà. Revitalitzarà les Rodalies de llarga distància, avui en inferioritat de condicions respecte el cotxe, degut a l'increment del nombre de parades i freqüències entre Barcelona i les corones properes.

• Possible unificació amb el replantejat Metro del Delta (perllongament C3 l'Hospitalet – Castelldefels) entre Sant Ildefons de Cornellà i Sant Boi

Falta el TramCamp

- Demanda justificada (360.000 – 1.000.000 hab). Segona àrea metropolitana de Catalunya
- Aprofita traçats ferroviaris que quedaran en desús
- El TPC necessita plataforma reservada, la cobertura i demanda del sistema seria prou significativa com per executar-se amb tren-tramvia. El cost és perfectament assumible, en relació a la població servida.
- Es pot fer plataforma compartida o ampliada per a autobusos d'aportació (sistema TransMilenio, però mixte)
- Estudiar la interoperabilitat amb les Rodalies previstes per Tarragona i accés a Perafort (estació) i Valls

EL TRAMCAMP FOU INCLÒS AL PLA D'INFRASTRUCTURES FERROVIÀRIES DE CATALUNYA DE L'ANTERIOR GOVERN EL DESEMBRE DEL 2002, DESPRÉS DE LA PRESIÓ DELS AJUNTAMENTS DE LA ZONA, QUE AVUI SÓN AL TRIPARTIT GOVERNANT.

Falta el TramCamp

- Demanda justificada (360.000 – 1.000.000 hab). Segona àrea metropolitana de Catalunya
- Aprofita traçats ferroviaris que quedaran en desús
- El TPC necessita plataforma reservada, la cobertura i demanda del sistema seria prou significativa com per executar-se amb tren-tramvia. El cost és perfectament assumible, en relació a la població servida.
- Es pot fer plataforma compartida o ampliada per a autobusos d'aportació (sistema TransMilenio, però mixte)
- Estudiar la interoperabilitat amb les Rodalies previstes per Tarragona i accés a Perafort (estació) i Valls

EN CAS QUE, DESAFORTUNADAMENT, EL GOVERN DE CATALUNYA NEGUI AQUEST "METRO" A LA SEGONA ÀREA METROPOLITANA CATALANA, LA PTP EXIGIRÀ LA CONTINUITAT DEL SERVEI DELS TRENS REGIONALS PER SALOU I CAMBRILS, ATESA LA CENTRALITAT DE LES SEVES ESTACIONS I INTENS SERVEI INTERURBÀ AMB TARRAGONA

Tram-Tren a la Costa Brava (Anella Gavarres)

- Territori més poblat i allunyat de la xarxa bàsica ferroviària de Catalunya (95.000 habitants residents, 200.000 comptant tot l'anell, i 400.000 a l'estiu).
- El TPC necessita plataforma reservada per funcionar de forma òptima. El Tram-Tren pot facilitar la integració urbana amb menys espai. Gran congestió i taxa vehicles / hab
- El tren-tramvia podria aprofitar la via de Renfe entre Riudellots i Flaçà (per Girona)
- Possibles tren-tramvies entre Barcelona i la Costa Brava per la via de Renfe
- Via única en camp obert, creuament a estacions urbanes. Recorreguts entre 50 i 5 km
- Accés a l'Aeroport aprofitant l'accés previst per l'ETF
- Plataformes urbanes compartides amb autobusos per autopista
- Baix cost d'implantació (300-400 milions d'euros)

Prioritat al bus, tren i/o tren-tramvia als corredors

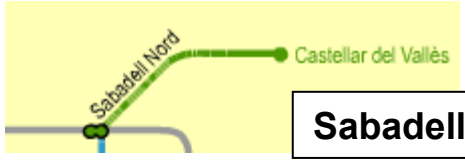
Ripollet – Cerdanyola – UAB – Sabadell – Terrassa

Olot-Girona

Caldes-Mollet

Figueres-Roses

Sabadell-Castellar



6ª reflexió: ELIMINAR ALLÒ QUE NO ENS CAL

DES DEL PUNT DE VISTA DE MOBILITAT I ATESOS ELS ACTUALS PROBLEMES DE MOBILITAT, LA PTP CONSIERA TOTALMENT INNECESSÀRIES LES SEGÜENTS ACTUACIONS DEL PITC:

• **Línia d'alta velocitat Tarragona – València:** injustificable des d'un punt de vista de manca de capacitat. El corredor Mediterrani totalment desdoblat (només queda el tram Tarragona- l'Hospitalet de l'Infant) donarà amb escreix bons temps de viatge cap a València i bona capacitat per a transportar mercaderies. Cal esgotar les possibilitats d'aquesta línia, en obres des dels 90 acabar de duplicar el tram tarragoní d'una vegada.

• **Trasllat de la línia de Mataró a l'interior de la serralada Litoral**. Suposa un projecte faraònic de l'alçada del túnel suís del San Gotardo, amb un cost per quilòmetre de 30 M€, superior a l'ETF i TGV. Si es vol fer una línia semidirecta a Mataró podria estudiar-se fer-la al costat de la C-32, en comptes de l'autovia N-II prevista.

• **Caldria domesticar el projecte de la línia orbital ferroviàira i eix transversal ferroviari**. La primera, pot compartir el tram Martorell – Olesa amb la connexió Martorell – Manresa prevista com a part de l'ETF. L'orbital ferroviària pot substituir el tram entre Sabadell i Santa Perpètua per un enllaç amb intercanviador amb C4 a Barberà, tal i com preveia el PDI. Com s'ha avançat, l'ETF hauria de rebaixar les seves velocitats màximes als 100-160 km/h i limitar-se a una duplicació i rectificació de via entre Cervera i Lleida.

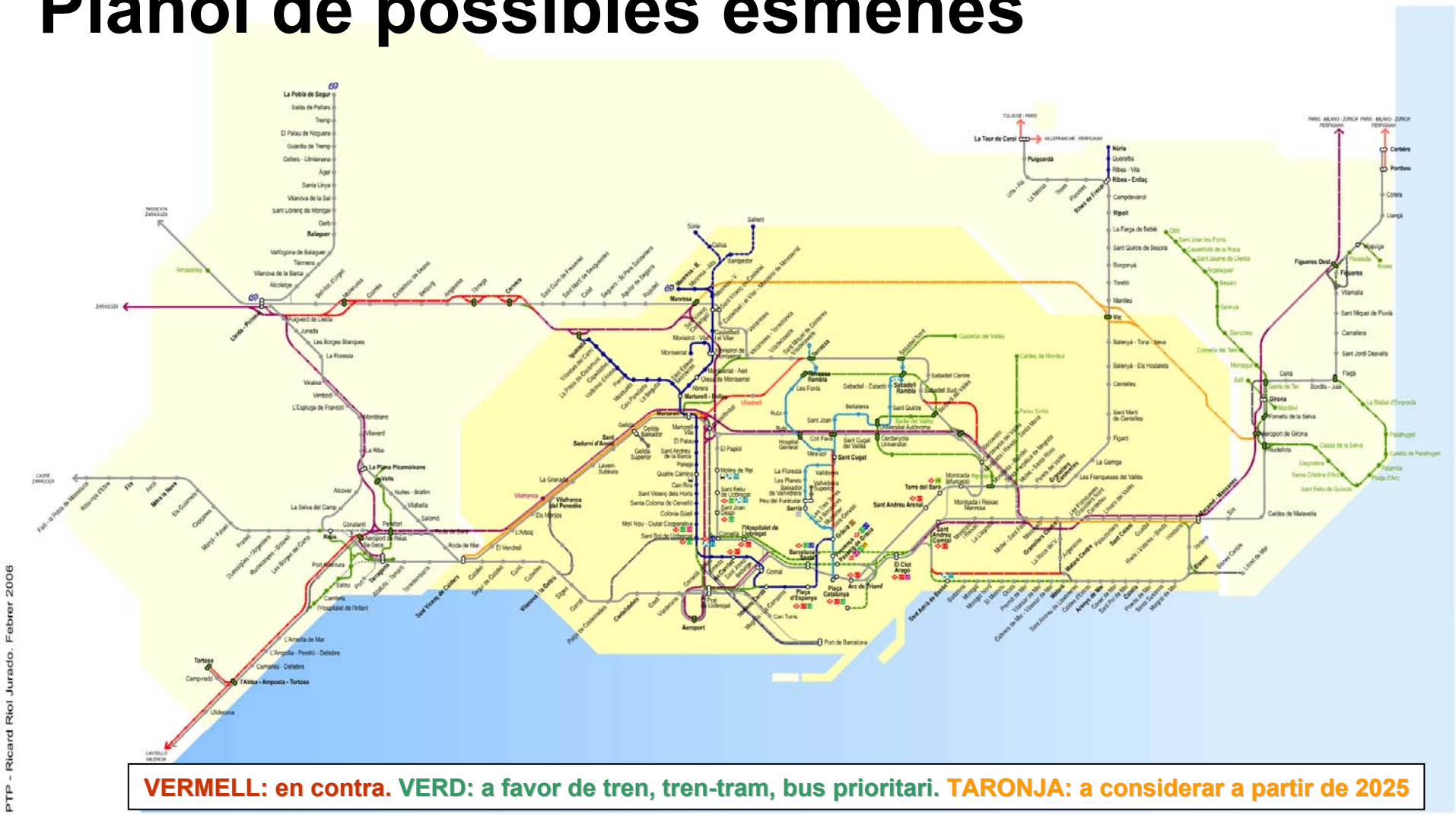
Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

•**Substituir el túnel d'Horta ferroviari pretès al PITC** per l'aprofitament de la via de mercaderies entre l'Hospitalet i Can Tunis per part dels Rodalies, per fer serveis exprés entre Sabadell, Terrassa i Barcelona per la banda Llobregat; i per la plataforma amb transport públic prioritari entre Ripollet, Cerdanyola, Universitat Autònoma, Ciutat Badia, Sabadell i Terrassa per la banda Besòs.

•**Eliminar sistemàticament qualsevol intent d'increment de dotació viària a l'àmbit metropolità de Barcelona**. Barcelona supera els límits permesos per la UE en contaminació, i la seva mobilitat està matant els ciutadans contaminant el seu aire. Hi ha una sobredotació viària escandalosament alta. Totes les infrastructures noves del transport a Barcelona s'han de dedicar al transport públic: carril BUS i ferrocarril i tramvia.

• **Aprovar increments de capacitat de carreteres fora de l'àmbit barceloní únicament quan s'esgotin les possibilitats dels ferrocarrils propers, cas d'existir.** Són un exemple l'Eix Diagonal o l'Eix Tranversal. Cal que les carreteres siguin comparades ambientalment amb les línies ferroviàries en l'estudi d'impacte ambiental.

Plànol de possibles esmenes



VERMELL: en contra. VERD: a favor de tren, tren-tram, bus prioritari. TARONJA: a considerar a partir de 2025

Propostes de la PTP per fer sostenible el PITC

Si troba que la informació continguda a aquest document és d'interès, no oblidi reenviar aquest document als seus coneguts i associacions properes

Segueixi la informació a la pàgina web de PTP:

www.laptp.org

o posi'ns un correu a

info@laptp.org

o al telèfon

93 244 49 70