



Associació per a la Promoció del Transport Públic

C. Clot, 86. Entresol - C Tel. 93 244 49 70
08018 – Barcelona Fax 93 270 08 62

info@laptp.org
www.laptp.org

En Pau Noy Serrano, en la seva qualitat de President de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, provist de DNI 46.321.746-E, i amb domicili a efectes de notificació al carrer Clot, 86, entresol-C 08018 Barcelona, presenta les següents

Al·legacions al Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, PITC

Consideracions prèvies

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat ha sotmès a informació pública el pla d'infraestructures del transport de Catalunya, PITC, que cas de ser aprovat tindria una vigència en el període 2006-2026 (21 anys) i un import de 37.115 M€, la qual cosa suposa un ritme inversor de 1.770 M€/any amb un percentatge declarat d'inversió en ferrocarril del 68% i del 32% en xarxa viària.

Malgrat la dada positiva de què es preveu invertir més diners en ferrocarril que en carreteres, la mala notícia és que **el PITC presentat és bàsicament un pla de carreteres molt actualitzat que copia i amplia les idees més continuïstes de l'època anterior**, incloent-hi, per exemple en la cartografia, noves autovies metropolitanes com ara el túnel d'Horta, el quart cinturó en la seva integritat, el túnel de la Conreria o l'autopista de la marge esquerre del Besòs.

És preocupant constatar que el PITC constitueix la visió més desenvolupista i exclusivament infraestructural que mai s'hagi posat a Catalunya sobre la taula. Contràriament a les directrius que emanen del Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea, el PITC estableix un model de previsió de viatgers i mercaderies a partir d'un sistema de càlcul basat en una taxa anual de creixement dels trànsits –a la mateixa velocitat que el PIB— sense qüestionar les actuals tendències. El model subjacent és diametralment oposat al de la mobilitat sostenible. Mentre que la mobilitat sostenible procura limitar, amb un ampli ventall de mesures de gestió i urbanístiques, els increments de mobilitat i quan es produeixen dirigir-les exclusivament cap els modes sostenibles, el PITC fa el contrari: tots els modes creixen, el trànsit privat en un 60% i el ferrocarril en un 120%. Al sistema de transport públic per carretera, importantíssim a tot Europa i també a Catalunya, el PITC només hi dedica un paràgraf sobre 100 planes.

El PITC és un catàleg d'inversions merament infraestructurals d'inspiració faraònica sense que malauradament figuri al darrera un pla de mobilitat. El PITC és un pla

d'infraestructures sense un pla de transports al darrere, que generarà una mobilitat desbocada, molt més cara i insegura, i que allunya estratosfèricament Catalunya del compliment dels compromisos de Kioto –el principal compromís internacional del nostre país en matèria mediambiental-- , ja que en una primera aproximació es pot estimar que les emissions de gasos d'efecte hivernacle gairebé es podrien duplicar si es porten a terme totes les seves previsions. Unes emissions, convé recordar-ho, que avui ja són molt superiors a les previstes en el Protocol de Kioto.

El PITC és conceptualment una pla fins i tot allunyat de les tesis del govern central, que amb el seu PEIT, Pla estratègic d'Infraestructures de Transport, ha considerat oportú d'incloure la paraula transport al costat de la d'infraestructures, deixant anar un clar missatge de què, conceptualment, primer ve el transport i després les infraestructures. En canvi, el PITC es concentra només en allò que sembla interessar els seus promotors, les infraestructures.

EL PITC no és un pla de foment del transport públic. Només és un pla d'infraestructures en el qual no apareixen les mesures de gestió de la mobilitat, crucials per fer front als nous problemes. La qüestió central dels peatges es deixa de banda i només s'esmenta la paraula autobús per recordar que s'han de construir els carrils bus-VAO d'accés a Barcelona, malgrat aquests transporten a l'actualitat el 35% del passatge a Catalunya mesurat en viatgers-quilòmetre. Sobre el centenar de planes del PITC només es dedica a l'autobús un paràgraf.

Existeix una sensació força estesa que el PITC és un document més pensat per donar satisfacció a les exigències de determinats sectors econòmics amb interessos en el sector de la construcció, que demanen infagitablement més infraestructures --encara que després no hagin pensat com els faran servir-- que no en resoldre de forma eficient i sostenible les necessitats del país en matèria de mobilitat.

Al·legacions que es presenten al PITC

A) Sobre la naturalesa del Pla

- 1. El PITC no s'adequa a les previsions del nou Estatut d'Autonomia de Catalunya**, quan en el seu article 48.1 estableix que *“Els poders públics han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i garanteixin l'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda”*. És a dir, que mentre que el nou Estatut parla clarament de potenciar el transport públic i que el transport es definirà a partir de principis de sostenibilitat, el PITC posa l'èmfasi en la carretera tal com s'ha fet en els darrers quaranta anys.
- 2. El PITC no s'adequa a les previsions del Llibre Blanc del Transport de la UE**. Caldria redefinir el Pla perquè s'orientés de forma clara a contenir la mobilitat i afavorir el transvasament cap als modes sostenibles. Els diferents indicadors elaborats a partir de les dades del PITC mostren un repartiment equitatiu entre les inversions en ferrocarril i carretera, sense tenir en compte que es parteix d'un enorme desequilibri entre unes i altres infraestructures, desequilibri que s'origina sobre tot en les sostingudes inversions en xarxa viària dels successius governs de Catalunya en els darrers vint-i-cinc anys des de la

recuperació democràtica. A Catalunya, la dotació d'autopistes i autopistes per habitant és molt superior a la mitjana dels països europeus. En canvi la dotació de ferrocarril és molt inferior a la mitjana europea. Aquest principi del PITC de considerar un equilibri entre les inversions en carretera i ferrocarril s'oposa a la directriu del Llibre Blanc europeu del sector. Catalunya no podrà suportar ambientalment el continuïsmes que es proposa en el PITC en matèria de mobilitat.

3. La prioritat per a Catalunya és dotar-se d'un Pla Estratègic de Mobilitat, en el qual, ajuntant-ne elements infraestructurals a d'altres de gestió de la mobilitat i d'increment d'oferta de transport públic, s'ofereixi a la ciutadania un esquema més racional que l'actual, i que consisteix en l'equació Un ciutadà = Un cotxe. Allò que Catalunya necessita és millorar la seva mobilitat amb criteris sostenibles i socials, justament dos dels criteris bàsics inspiradors del nou Estatut d'Autonomia de Catalunya, dos dels factors que en el futur decidiran si un país és o no econòmicament competitiu. Per fer-ho cal abordar prèviament l'anàlisi dels dèficits actuals i un pla de serveis que en doni resposta. Perquè en termes abstractes el que necessita la ciutadania són serveis, no infraestructures. Les necessitats de servei són les que justifiquen la inversió, i no a l'inrevés com s'esdevé en el PITC. Elaborar un pla d'infraestructures sense haver pensat abans en el servei és una pràctica més pròpia de països tercermundistes que d'un país que vol estar en el grup de països més desenvolupats perquè condueix a la ineficiència i a la ineficàcia. El paquet ferroviari del PITC punxa especialment en aquest aspecte. Suïssa, un país del tamany i població de Catalunya, malgrat disposar d'una vasta xarxa ferroviària que multiplica varies vegades la xarxa catalana, ha aconseguit millorar el servei, a partir de criteris infraestructurals, però també d'un nou esquema d'horaris i de material mòbil, amb una inversió de només 5.000 milions d'euros, una xifra inferior a la que el PITC preveu gastar només en l'actuació de l'eix transversal ferroviari.

4. Les infraestructures faraòniques no són necessàries. El PITC continua situat en la cultura de les infraestructures faraòniques. L'exemple de la línia 9 de metro ens hauria de fer reflexionar a tot. Aquesta línia tenia un pressupost inicial ja molt alt, de 1.900 milions d'euros, però avui la millor previsió és que sobrepassarà la xifra de 3.000 milions d'euros. La gent que hi està més ficada en aquesta actuació aventura que el cost podria arribar a la xifra de 6.000 milions d'euros. Si les coses s'haguessin pensat millor des d'un bon començament, fugint del criteri faraònic de què "Barcelona es proposa construir la línia de metro més llarga d'Europa i a més, ho volem fer per presentar aquest projecte a les eleccions i com que no tenim gaire temps, no hem dedicat massa energies a reflexionar com s'ha de construir, com s'haurà de fer servir i quins seran els seus guanys reals", segurament s'hagués una altra decisió o aquesta s'hagués redefinit a mesura que avançaven les obres i es disparaven els seus costos. Dóna la sensació que el PITC copia una part important d'aquell antic esperit de la línia 9 de metro que molts creien superat. L'experiència europea ens diu que és millor gastar-se els diners en cent actuacions petites que no pas en una de colossal amb un pressupost que iguali el de les cent petites actuacions anteriors. Però la realitat és que el PITC se centra exclusivament en les grans infraestructures. No preveu dotacions per les obres "micro", per superar per exemple colls d'ampolla de la xarxa ferroviària (salts del moltó, senyalització, enclavaments, noves vies, etc...) o per millorar la xarxa viària (eliminació de punts negres, travesses urbanes, etc...). Aquestes actuacions

“micro” permetrien millorar les condicions de mobilitat d’una forma extraordinària. Cal un pla estratègic de mobilitat que reculli també aquelles petites intervencions que milloren també la capacitat i seguretat de la xarxa. Així és com es planifica la mobilitat a Europa i Catalunya no n’ha de quedar fora d’aquesta forma de fer les coses.

5. **No hi ha un balanç del que s’ha fet als darrers 10 anys.** El PITC vol unificar totes les planificacions infraestructurals però en el moment de fer balanç del que s’ha realitzat només és capaç d’explicar el nivell de compliment del pla de carreteres (de 1995). Per contra, no fa cap balanç del Pla de Transport de Viatgers.
6. **No es fomenta la participació.** Malgrat l’enorme quantia de la inversió i el dilatat període sobre el que es vol aplicar, i malgrat la Llei 9/2003, de mobilitat, s’estén molt sobre la participació de la societat en els temes de mobilitat, el Departament de PTOP ha decidit sotmetre el PITC directament a informació pública sense ni tan sols passar el tràmit del consell català de mobilitat, principal òrgan de consulta i participació del govern en aquesta matèria.
7. **L’actual preeminència del cotxe és la conseqüència de 40 anys d’inversió ininterrompuda a favor de la carretera** que es va començar a l’època de la dictadura es va prolongar sense solució de continuïtat en el període democràtic, ignorant el principi acceptat a tot el món de què quan més capacitat es dona a la circulació d’automòbils i camions, més trànsit es crea. És a dir, és la pròpia autovia o carretera la que indueix el trànsit. Així, la proposta de gairebé doblar la xarxa d’autovies, precisament en el país europeu que té la ràtio de dotació d’autovies per habitant i km² més alta de tot Europa, constituirà el principal estímul per a la utilització dels modes de carretera. En tot el PITC no s’ha trobat un sol exemple en el que es proposi millorar un enllaç a partir de solucions basades en la preeminència del transport públic.
8. **El PITC oblida la salut dels ciutadans.** Entre els seus objectius, el PITC oblida d’esmentar-ne els de la preservació de la salut dels ciutadans. Barcelona i tot el territori metropolità tenen uns nivells estructurals de contaminació superiors als permesos per la UE i això es deu al trànsit. Totes les noves autovies que el PITC preveu en els entorns metropolitans no faran sinó incrementar els nivells de contaminació. En aquest sentit, és precís recordar que s’ha establert en 5.000 el nombre de morts que causa a Catalunya la contaminació atmosfèrica, el 90% d’ells concentrats a l’àrea metropolitana de Barcelona
9. **El PITC ha de justificar les actuacions que proposa.** Caldria indicar per a cada infraestructura quina és la població beneficiada, el nombre de persones que la faran servir, la forma en què serà explotada, el cost quilomètric, les millores en temps de viatge i un balanç econòmic (externalitats incloses) de la inversió. Només així es podran saber quines són les actuacions prioritàries de les que no ho són.
10. **Una millor i més transparent metodologia.** A efectes d’anàlisi, sovint el PITC es comporta com una caixa negra, de la qual no surt llum suficient com per entendre de quina forma han estat elaborades les hipòtesis. En l’annex

d'aquestes al·legacions es formulen un seguit de comentaris metodològics que haurien de ser tinguts en compte en el nou redactat del PITC.

- 11. Les noves infraestructures han de poder comparar en cada corredor la nova actuació amb l'existent o amb una solució alternativa basada en el transport públic.** En el PITC només s'ofereix una xifra global dels costos socioambientals per a la totalitat de les actuacions amb una elaboració que apareix com a molt tendenciosa. En aquest capítol, com amb els altres, cal que el PITC sigui un document transparent.
- 12. No es pot bandejar la qüestió del peatge.** Quin sentit té proposar el desdoblament d'una carretera paral·lela a autopista, com ara a N-II o la N-340 en relació amb la AP-7, sense estudiar si els ferrocarrils existents més les noves inversions proposades en transport públic o mesures de gestió del trànsit a l'autopista són capaces d'absorbir o canalitzar demandes cap als transport sostenibles? Quin sentit proposar aquests desdoblament sense pensar, per exemple, en un rescat dels peatges i posterior reconcessionament introduint els peatges de mobilitat en clau sostenible com a element de finançament de la nova concessió? Perquè no indiquem els transportistes o als ciutadans que vulguin creuar Catalunya, en camió o en cotxe, que fer-ho els hi costarà molt més diners que enviar les mercaderies per vaixell o ferrocarril o utilitzar el transport col·lectiu en els seus desplaçaments? La qüestió de la necessària reconversió dels actuals peatges financers cap uns de nous basats en criteris de mobilitat sostenible és una qüestió absolutament prioritària que no es pot deixar de banda en l'aprovació d'aquest PITC.
- 13. El PITC s'ha de supeditar a les Directrius Nacionals de Mobilitat, DNM.** De fet, ara que les DNM s'han sotmès a informació pública, es pot afirmar amb coneixement de causa que el PITC pot té que veure amb aquestes directrius. On les DNM posen seny i busquen l'eficiència en cada actuació a través d'un ampli catàleg de mesures, posant l'èmfasi en la prioritat dels criteris de gestió, el PITC entra com un elefant en una catxarrereria proposant autovies a dojo o ferrocarrils inaudits.
- 14. El PITC ha d'apostar definitivament per la mobilitat sostenible en comptes de per la mobilitat dual.** La simplificació constructiva ferrocarril-carretera és ineficaç i insostenible. No es pot apostar per tot, perquè això vol, dir perpetuar l'actual model carreter que tan dany causa a la nostra economia, a la competitivitat, a la salut de les persones i al medi ambient. Si en transport de viatgers l'aposta és potenciar el transport públic no es poden posar sobre la taula la proposta de construir 2.800 nous km d'autovia ignorant el fet demostrat que en matèria de carreteres és l'oferta la qui conforma la demanda. Si en transport de mercaderies la prioritat són els modes tous, ferrocarril i vaixell, cal indicar clarament que la xarxa catalana no acceptarà més trajectes de camions a distàncies superiors als 300 km.
- 15. El Pla ha de complir el protocol de Kyoto i reduir-ne les externalitat.** No és versemblant que un increment de la mobilitat privada en un 60% i la pública en un 120% porti a una reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. Es diu amb freqüència que el full de càlcul ho pot suportar tot, però el que no és pot suportar és el criteri manipulador que els cotxes i camions emetran molt menys que ara pel perfeccionament dels motors. El mateix que es diu de les

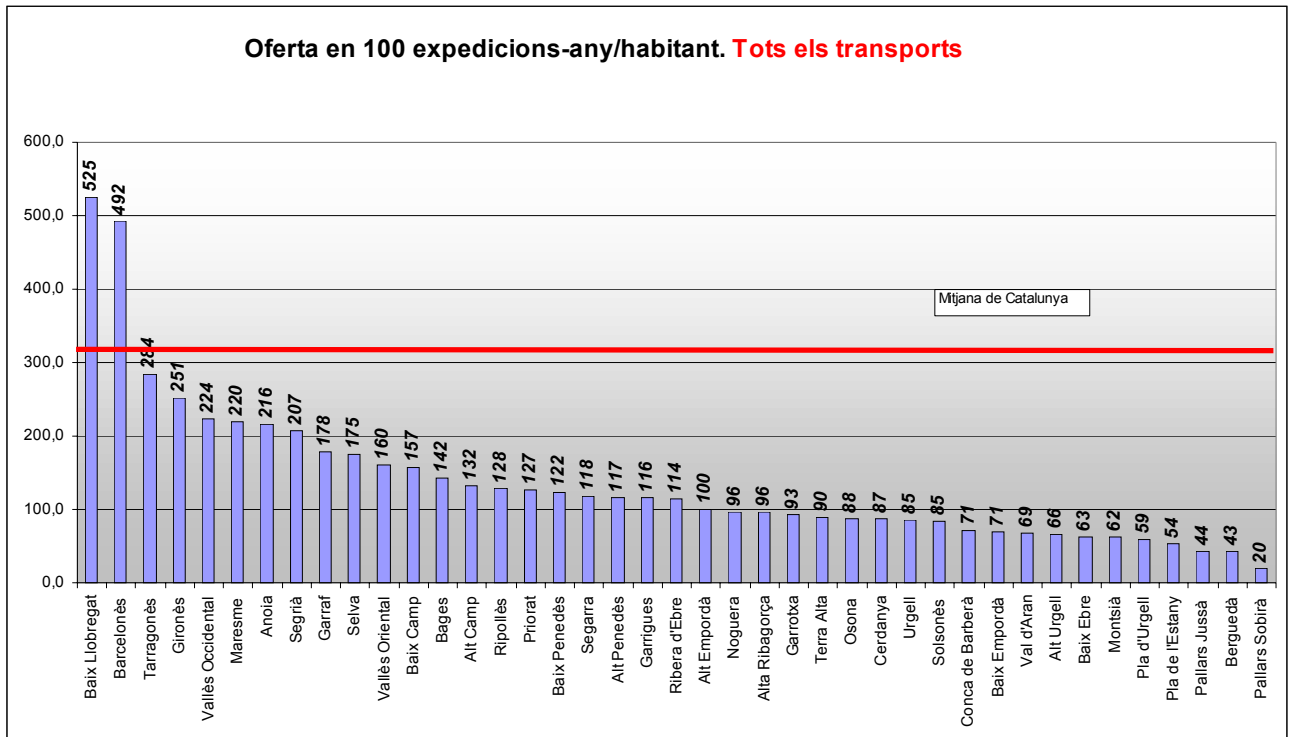
externalitat es diu per la despesa energètica. Aquests increments de trànsit previsiblement han de portar a quasi doblar els consums energètics del transport, les seves emissions i les seves externalitats. Cal refer el capítol del PITC de despesa energètica, emissions i externalitats seguint les metodologies europees comunament acceptades.

- 16. El col·lapse no es redueix amb més carreteres.** Al contrari, en una situació de mobilitat madura com la de Catalunya, posar més capacitat viària a disposició dels conductors en territoris estructuralment congestionats és un clar incentiu perquè els automobilistes continuïn fent ús dels seus vehicles, col·lapsant al de poc temps la nova capacitat ofertada. Per reduir el col·lapse no es precisa més formigó. Per aconseguir-ho cal posar en marxa mesures de gestió de la mobilitat que han estat provades amb èxit en altres països: carreteres rodants (camions sobre els trens), taxes a la circulació de camions en recorreguts llargs que podrien fer-se en modes tous, gestió sostenible dels peatges, carrils VAO, peatges en l'accés a les grans ciutats, carpooling i carsharing, entre d'altres. Caldria que el PITC apliqués el principi de "menys ciment i més intel·ligència".
- 17. Unitats de mesures útils.** L'argumentari del PITC descansa sobre unes unitats de mesura que sovint tenen poc interès, tones i passatgers, en comptes de les autèntiques unitats de mesura del transport que són les tones-quilòmetre i els passatgers-quilòmetre.
- 18. Comparació d'escenaris no manipulats.** Entenem que la comparació a fer en el PITC no és entre l'escenari sense modificacions de les tendències i el que s'introdueixen, sinó entre la situació actual i la futura. No es pot declarar un incendi en la mobilitat de Catalunya, a base de proposar enormes dotacions infraestructurals, i després dir que es vol apagar el foc introduint alguna mesura pal·liativa sobre l'incendi que s'acaba de declarar. Més sensat seria indicar quin és l'escenari que es vol assolir i aplicar des de bon començament les mesures oportunes per assolir-lo.
- 19. Cal periodificar i prioritzar les actuacions.** L'àmbit temporal del PITC, de 2006 a 2036, vint anys, és un període massa llarg. Proposem desdoblar el PITC en dos períodes, un primer de caràcter executiu, de 2006 a 2016, i un segon més prospectiu, de 2017 a 2026. En el primer període executiu les actuacions haurien d'estar prioritzades i avaluades amb els criteris que fins ara s'han suggerit en aquestes al·legacions.
- 20. Un pla de mobilitat en comptes d'un pla carreter.** En el PITC es donen molts detalls de les carreteres i pocs, a vegades cap, dels ferrocarrils. Aquesta dada abona la hipòtesi que el PITC és en realitat una pla de carreteres, el pla tradicional, amb quatre afegits ferroviaris de gran magnitud. Caldria corregir aquesta situació.
- 21. Una llei de finançament del transport públic.** Ara que s'han definit els tributs que se cedeixen en el nou Estatut, cal aprovar una llei de finançament del transport públic que haurà de fer possible tractar tots els ciutadans per igual. Es proposa estudiar l'establiment d'una subvenció de 50 cèntims per viatger, que per 1.000.000.000 viatgers/any, suposaria una aportació a les entitats territorials de 500 milions d'euros, finançament d'infraestructures a part. Es

recomana estudiar la introducció del principi del cofinançament de les infraestructures per part de les administracions territorials, entre un 5 i un 10%, segons tamany de població, com a element fer fomentar la corresponsabilitat tant en la demanda de la infraestructura com en la seva gestió.

B) Un pla de transports que arribi a tothom

22.El PITC ha de fer possible estendre els servei de transport públic a tot arreu. Com posa de relleu l'Atlas del Transport que ha presentat la PTP, la dotació de serveis de transport públic està distribuïda de forma molt irregular entre les comarques de Catalunya. Com es posa de relleu en el gràfic adjunt, només dues comarques, el Baix Llobregat i el Barcelonès, tenen una dotació de transport públic per habitant superior a la mitjana de Catalunya. Les altres 39 comarques tenen una dotació inferior, 29 d'elles inferior a la meitat de la mitjana.



Per això es proposa una distribució de la despesa en el proper decenni 2006-2016 per tal de corregir aquests importants desequilibris (de 26 a 1 entre la comarca que més dotació en té per habitant, el Baix Llobregat, i la que menys en té, el Pallars Sobirà). Aquesta distribució de la despesa es troba en l'annex número 1 d'aquestes al·legacions.

Aquesta distribució de la despesa proposada es resumeix per comarques a continuació

	Despesa (M€)	Població	€/habitant i any
Resum actuacions en deu anys (per territoris)			
Barcelonès	4.612	2.193.380	210
Baix Llobregat	650	741.024	88
Vallès Occidental	551	790.432	70
Maresme	541	386.573	140
Vallès Oriental	194	350.566	55
Garraf	38	122.229	31
Alt Penedès	38	89.444	42
Anoia	245	101.748	240
Bages	292	165.123	177
Berguedà + Osona	98	177.854	55
Actuacions globals a la RMB no territorialitzables	708	0	
Total província de Barcelona	7.966	5.118.373	156
Província de Girona	568	639.001	89
Província de Tarragona	600	674.144	89
Província de Lleida	285	381.801	75
Projectes supraterritorials	950	0	
Total Catalunya	10.369	6.813.319	152

	Despesa (M€)	%
Resum actuacions en deu anys (per programes)		
Convertir rodalies en un veritable metro regional (E)	600	6%
Convertir FGC en un veritable metro regional (E)	400	4%
Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (E)	200	2%
Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)	210	2%
Inversions en Renfe (excepte conversió rodalies en un veritable metro regional)	1.387	13%
Actuacions ferroviàries en el Barcelonès	4.612	44%
Actuacions ferroviàries en els altres territoris	2.620	25%
BRT/VAO - Protecció carril BUS	340	3%
Total	10.369	100%

Resum actuacions en deu anys (per tipus de transport)		
	Despesa (M€)	%
Ferrocarril (Tren - metro - tramvia)	9.619	93%
Autobús	750	7%
Total	10.369	100%

23. En el PITC ha d'aparèixer un capítol important de millora del servei d'autobús, el transport que és capaç de millorar de forma immediata el servei de la gent que ara té poc transport o gairebé no en té. Hi ha d'haver dos apartats, un de caràcter infraestructural, on figurin la relació de pistes BRT (*Bus Rapid Transit*) o carrils BUS exclusius, i un altre de servei on es concreti la millora del transport comarcal i el compliment del Pacte del Tinell en la connexió entre les capitals de comarca a través de busos exprés.

24. Millora del servei d'autobús. Alguns criteris.

- Construir els carrils bus d'entrada a Barcelona, des de Montgat, la B-30, Molins i el Prat, i a les entrades a les principals ciutats de l'entorn metropolità de Barcelona.
- Connexió de les capitals de comarca amb bus exprés directe (aplicació del Pacte del Tinell) . En l'àmbit metropolità, utilitzar l'autobús –protegit pels nous carrils BRT i BUS-- per efectuar serveis ràpids i directes i deixar els tren perquè facin la funció bàsica de metro.
- Plans comarcals de millora del transport públic per autobús seguint el model de l'EMT.

C) Moderació en la construcció de noves carreteres

25. La fluïdesa del trànsit, un criteri obsolet. El criteri de continuar planificant a partir d'assegurar la fluïdesa del trànsit, com un dels elements essencials per assegurar la competitivitat, és, a més d'obsolet, irresponsable, car i suïcida. Tots els territoris densos d'Europa, en els que es genera el gruix del PIB europeu, viuen en un estat permanent de congestió en una part important d'hores del dia sense que per això disminueixi la seva productivitat. Al contrari, els països més eficients acostumen a ser els que tenen xarxes desenvolupades de transport públic i ferroviàries. A la pràctica, en aquests entorns metropolitans densos no hi ha oferta viària teòrica que pugui cobrir la demanda d'utilitzar el cotxe perquè aquesta es comporta com si fos matemàticament infinita. D'aquí ve, en part, l'èxit del transport públic en territoris densos, ja que si es troba protegit no sofreix els inconvenients de la congestió. La solució sostenibilista i eficient és aquella que proposa que el nous fluxos de mobilitat, i també part dels antics, es transvasin als modes més eficients i de menor impacte: el transport públic en general per viatgers i el ferrocarril i el vaixell per mercaderies.

26. Congelar les actuacions d'increment de capacitat o noves vies a la RMB. Fer la prova d'apostar pel transport públic i per la gestió de la mobilitat com a via més intel·ligent per afrontar els problemes de congestió. En deu anys fer-ne balanç:

En concret, cal apostar pel

- Transport Públic
- Gestió sostenible del peatge
- Carrils VAO
- Gestió de l'aparcament en destinació
- Carsharing i carpooling
- Promoció de la bicicleta

27. Desprogramar definitivament el Túnel d'Horta, les vies interpolars i l'autovia de la marge esquerra del Besòs. En els àmbits més de continu urbà de Barcelona nos ens podem permetre posar-hi més cotxes. Al contrari, per raons

d'eficiència del sistema, per raons de salut i per raons de sostenibilitat, n'hem de treure.

28. **Canviar el Quart cinturó viari, en qualsevol de les seves versions, pel Tercer Cinturó ferroviari** amb l'entrada en servei el 2008 del tren Vilafranca-Granollers.
29. Acordar amb les autoritats de fora de la RMB quines són les millores a fer en carreteres amb un **pressupost de carreteres pel decenni que sigui igual al de foment del transport públic** en cada territori afectat.
30. **Prioritzar les actuacions de millora de seguretat i de variants** sobre les d'increment de capacitat

D) Canvi important en el sistema de transportar les mercaderies

31. Cal marcar-se com a objectiu que la meitat de les mercaderies que van a més de 300 km, en deu anys es desplacin cap als sistemes sostenibles de transport, el vaixell i el ferrocarril. Això significaria **que 1/3 de la càrrega totals es desplaçés per ferrocarril o per mar**. Alguns criteris
 - Aprovació d'un **pla** que fixi com a objectiu **transportar un 20% de les mercaderies en sistemes sostenibles en el primer decenni** i el 35% en el següent. Promoure la creació d'un operador ferroviari català.
 - **El Port** no pot acceptar més mercaderia que la que és capaç de fer sortir de forma sostenible, és a dir en vaixell o en ferrocarril.
 - **Suport de Catalunya al projecte del Túnel central dels Pirineus per Aragó**, com a punt de pas dels trànsit de mercaderies entre Europa i la península. Catalunya no ha de ser punt de pas, el seu territori, escàs i dens, té una altra vocació: l'hem de reservar per a les nostres activitats, no per les dels altres.
 - **Màxima prioritat en la construcció de l'accés ferroviari al port de Barcelona** en tres amples, mètric, UIC i ibèric.

E) Sobre el paquet ferroviari

32. **Un ferrocarril amb objectius més clars i més detallats**. El PITC hauria de detallar amb més precisió les actuacions ferroviàries. Caldria adjuntar els objectius de cada actuació, la població servida, la velocitat de projecte, les estacions previstes, les centrals intermodals, els intercanviadors i el nombre de vies. Un bon exemple és la presentació de les actuacions al PDI de l'ATM. D'aquesta manera es podrà disposar d'una informació més clara de les actuacions que permeti fer-ne una valoració més justa, per separat.

- 33. El TGV en construcció i l'Eix Transversal Ferroviari consumeixen per ells sols el 73% de les inversions ferroviàries.** Amb aquestos recursos podria arribar a arreglar-se tota la xarxa ferroviària catalana amb unes prestacions extraordinàries. Caldria reequilibrar més les actuacions per tal que la despesa pública arribi arreu i a tots els usuaris.
- 34. Amb petites intervencions estratègiques, més eficàcia.** La xarxa ferroviària actual en absolut no està congestionada. En mercaderies podrien incrementar-se notablement la càrrega transportada amb poc pressupost. El PITC ha de prioritzar les obres estratègiques per sobre de les faraòniques.
- 35. Màxima prioritat als desdoblaments** ferroviaris pendent des de fa molts anys. Inici obres al 2008
- Vic-Montcada, desdoblament per trams
 - Arenys-Blanes
- 36. Operacions de permeabilització de la línia del Maresme** per combatre l'efecte barrera. Inici al 2007. En zona urbana hi ha d'haver un pas soterrani o superior de molta qualitat cada 1.000 m.
- 37. Increment d'un 100% de la capacitat de transport de FGC al Vallès** a partir de dues actuacions clau. La primera és convertir Pl. Catalunya en una estació passant, la qual cosa vol dir traslladar la platja de vies de maniobra en direcció al c. Rivadeneyra, i la segona és fer que els ramals de Tibidabo i Reina Elisenda funcionin amb final a Gràcia i Sarrià, com passa a tota la xarxa de metro. Això permet crear espai per a la circulació d'un nou tren cada 2 minuts fins al Vallès, fins a 30 a l'hora, servei que suposa doblar l'oferta actual i cobrir l'increment de demanda dels propers anys al Vallès. No cal pensar, per tant, en nous túnels a través de Collserola. En el futur si aquesta nova injecció d'oferta s'arribés a saturar cal pensar en incrementar la capacitat de transport a través de Renfe, pels corredors del Besòs i del Llobregat, que és on viu la gent, mai a través de Collserola.
- 38. Pla per posar el dia els serveis de Renfe** rodalies i regionals que seran transferits a partir de 2008, centrat en l'increment de capacitat de transport.
- Actuacions sobre infraestructura per incrementar la capacitat, a partir d'una nova regulació, seguint el model de FGC, per permetre una freqüència d'un tren cada 4 minuts en la perifèria de Barcelona i un cada 2 en els dos túnels de Barcelona.
 - Compra de 100 trens de tres cotxes, 70 de rodalies i 30 regionals.
- 39. Les actuacions bàsiques de baix pressupost també han d'aparèixer al PITC.** Estem parlant d'intercanviadors, increments de capacitat per nova regulació de via, aparcaments de dissuasió, etc.
- 40. Catalunya necessita amb caràcter prioritari un pla d'intercanviadors.** Per fer front a l'hegemonia del cotxe, el transport públic ha de poder oferir els seus usuaris la màxima potència. Per això és tan important un pla de construcció d'intercanviadors perquè les xarxes de transport públic, avui tan poc connexes entre sí, puguin oferir el millor servei a l'usuari amb una visió que reforci el

concepte de xarxa. En el PITC es passa per alt la necessitat de construir intercanviadors sobre tot tren-tren, però també tren-bus a les capitals de comarca. La construcció d'aquestes infraestructures és econòmica de dur a terme hauria de tenir una gran prioritat. Es demana tenir en compte les següents actuacions en matèria d'intercanviadors:

Tren-bus

Cada estació de ferrocarril de Catalunya s'ha de convertir en un intercanviador tren-bus.

Tren-Tren

Intercanviador	Línies afectades	Actuació
L'Hospitalet Gornal / Bellvitge	Metro del Baix Llobregat i rodalies Renfe R-1-R2	Construcció d'un enllaç directe entre la nova estació soterrada de Renfe i l'estació de FGC de Gornal
Cornellà Centre	Metro L5, Trambaix i R1 i R4 de rodalies Renfe	Nou accés i vestíbul a la via 1 de Renfe per millorar els enllaços amb el metro i el tramvia
Sant Vicenç de Castellet	R4 de rodalies Renfe i Metro del Bages (FGC)	Nou accés vestíbul a la via 2 de Renfe per facilitar l'accés i evitar revolts
La Plana de Picamoixons	Regionals de Renfe Barcelona-Lleida i Lleida-Reus-Tarragona	Perllongament d'andanes per permetre el correcte estacionament de trens de fins a 9 cotxes
Montcada i Reixac Sant Joan / Manresa	Rodalies Renfe. Enllaç Entre la línia R3 i la R4	Habilitació de l'estació on els trens de la R3 no s'aturen a Montcada Sant Joan i que resta molt propera a Montcada i Reixac de la R4
Vilafranca del Penedès	Alta velocitat regional i línia R4 de rodalies Renfe (seguint el model alemany)	Enllaç d'ambdues xarxes aprofitant la construcció de la nova estació soterrada amb vies de tres carrils a rodalies per fer parar determinats trens TGV regionals.

Martorell	Alta velocitat regional, línies R4 i R7 de rodalies Renfe i metro de FGC (seguint el model alemany).	Enllaç de les 3 xarxes aprofitant la construcció de la nova estació central de Martorell que s'ha de convertir en l'estació central de la Catalunya no metropolitana on s'aturaran determinats trens del servei de TGV regional.
Figueres	Servei regional de TGV i regionals de Renfe, i la futura línia de rodalies de Girona feta amb tren-tram.	Intercanviador soterrat al centre de la ciutat, amb accés en ample UIC separat de la línia general en via única o en doble via sobre ample ibèric
Barcelona Diagonal – Provença	Metro L3-L5, tramvia de la Diagonal un cop s'uneixin els 2 tramvies, i xarxa del Vallès de FGC, tots units amb el nou túnel transversal de Barcelona.	Assegurar la correcta connexió entre tots els mitjans, amb el túnel sota el carrer Provença i no sota el carrer Mallorca.

A aquesta llista caldria afegir els intercanviadors previstos al PDI de l'ATM que encara no han estat executats i que són extremadament urgents, com ara el de Coll de Favà i Hospital General, sobre la línia el Papiol-Mollet (enllaç entre la R-7 de Renfe i les S-1 i S-2 de FGC), així com els intercanviadors d'Arc de Triomf, Plaça de Catalunya, el Prat de Llobregat, Sagrera / TGV, Sagrera-Meridiana (aquest darrer en obres) i Torrasa a l'Hospitalet.

41. La prioritat del paquet ferroviari de viatgers ha de ser el servei de rodalies, especialment ara que s'ha acordat la seva transferència en el marc de les negociacions pel nou Estatut d'Autonomia de Catalunya. Catalunya té l'oportunitat, com al 1978 ho va fer amb els Ferrocarrils de la Generalitat, aleshores transferits, de demostrar la capacitat de posar al dia una xarxa, com la de rodalies, que es troba en una manifesta situació d'obsolescència després de molts anys sense invertir-hi, i per la qual cada any hi passen més de 120 milions d'usuaris. Fora de Barcelona, la xarxa de Renfe rodalies és el gran sistema de transport que fan servir els ciutadans. Les actuacions prioritàries són l'increment de capacitat de la xarxa, a partir de la introducció de noves tecnologies de regulació, l'adquisició de nou material mòbil –calen al menys 70 trens de tres cotxes-- i la construcció d'intercanviadors amb les altres xarxes.

42. Adequació de les estacions de Renfe en l'àmbit més barceloní. Algunes estacions com les de Plaça Catalunya, Passeig de Gràcia o Clot, tenen unes instal·lacions obsoletes que cal posar al dia.

43. Solucions al transport de mercaderies per ferrocarril. Abans de pensar en la construcció de vies exclusives per a mercaderies, una solució molt cara, cal pensar en aprofitar millor la xarxa actual i incrementar-la per solucionar els colls

d'ampolla. La resolució dels accessos als ports de Barcelona i Tarragona, la bona connectivitat amb els polígons industrials i la millora de la senyalització són els principals punts febles que el PITC hauria de resoldre.

44. Una visió més global pel transport internacional de mercaderies per ferrocarril. El PITC ha d'establir que Catalunya no ha de ser territori de pas de les mercaderies. En el document presentat s'estableix com a objectiu que 311 trens de mercaderia traspassin diàriament els Pirineus (actualment ho fan uns 45, dividits a part iguals entre Irun i Portbou) i que aquests s'han de distribuir equilibradament en els corredors atlàntic i el mediterrani. Però aquesta asseveració amaga al darrera un decisiu error conceptual, com és voler convertir Catalunya, un país amb poc espai vital i amb una claríssima vocació turística, en territori de pas de mercaderies, suportant uns fluxos que l'únic que ocasionen són soroll, molèsties i congestió a la carretera i al ferrocarril. El PITC hauria de recolzar la proposta de la UE i del Ministeri de Foment de construir un túnel ferroviari sota el Vignemale, als Pirineus centrals d'Aragó, per on es canalitzessin el gruix de mercaderies per ferrocarril entre Europa i la península ibèrica. Cal tenir en compte, a més, que voler concentrar el gruix dels fluxos de mercaderies al voltant de Portbou-la Jonquera és un altre greu error conceptual perquè la sortida cap a França, en el costat francès, es troba avui ja col·lapsada. La línia entre Perpinyà i Nimes no admet més trens. En canvi cap a l'àrea de Tolosa de Llenguadoc les vies no estan saturades. És un error proposar que el gruix de mercaderies entre Espanya i Europa es canalitzin per l'Eix Transversal ferroviari que proposa el DPTOP. Si en comptes de proposar un caríssim ETF es recolzés el túnel ferroviari pels Pirineus centrals –un projecte que figura en la llista d'actuacions prioritàries de la UE-- amb una garantia de capacitat de sortida pels extrems, a partir de Lurdes pel nord, i de Saragossa pel sud, podria suposar apartat de la circulació carretera tres quartes parts dels 22.000 camions que avui travessen la frontera hispano-francesa en els dues direccions, tots ells en viatges a distàncies en les que el ferrocarril és summament competitiu.

F) L'Eix Transversal Ferroviari, ETF.

45. Resituar l'horitzó temporal de l'ETF. Tal com està programat l'ETF suposaria una inversió colossal, de 6.500 euros, per crear un enllaç entre Lleida i Girona per l'interior. La idea és que hi circulin trens de mercaderies, de viatgers entre les estacions intermèdies a velocitat alta i fins i tot uns tramvies que, pel que es veu, resulten caríssims d'implantar a Barcelona però molt interessants de fer circular, per exemple, entre Cervera i Mollerussa. Amb tot, les bondats de vertebració territorial de l'ETF són encertades, però estan sobrevalorades tenint en compte les prestacions i cobertura territorial de la xarxa ferroviària actual. L'ETF no ressegueix cap dels corredors catalans amb més població resident o estacional. La idea de l'ETF s'ha preservar però adequant-la amb una paràmetres constructius i operacional que siguin més racionals. Per exemple, ningú no ha explicat encara perquè cal anar de Manresa a Vic a 220 km/h decisió aquesta que dispara el cost de les obres. La gent no necessita desplaçar-se a una determinada velocitat, sinó en un temps raonable, i fer el viatge entre Vic i Manresa o entre Vic i Girona en 30', la qual cosa suposa una velocitat mitjana de 100 km/h, és més que suficient per tenir èxit.

L'ETF és un projecte a molt llarg termini i és positiu fer-ne una reserva de sòl que permeti la seva construcció quan les circumstàncies ho aconsellin i quan les necessitats ferroviàries prioritàries estiguin resoltes.

46. Revisar el dimensionament de l'ETF. El disseny de l'ETF actual apareix com una línia d'alta velocitat per a viatgers i mercaderies per zones actualment força despoblades on només hi ha algunes ciutats de petita dimensió. El paràmetre de velocitat de 250 km/h és totalment injustificable per transportar viatgers en aquestes poblacions. No cal en absolut per transportar mercaderies, ja que amb 100 km/h de velocitat punta n'hi ha suficient. L'objectiu a assolir no són velocitats màximes elevades sinó unes velocitats mitjanes suficients i capaces d'oferir un temps de viatge amb garanties de confortabilitat, de temps i de preu competitiu. Tot seguit es proposa una estructura diferent de temps de la que n'hauria de resultar una nova infraestructura.

	Temps actual (tren / bus)	Temps cotxe	Temps ETF/PITC segons el PITC	Temps que es proposa
Lleida – Manresa	147' / 105'	82'	50'	60'
Manresa – Vic	- / 45'	41'	20'	30'
Vic- Girona	- / 60'	57'	20'	30'
Lleida – Girona	240' / 215'	138'	90'	90' (AVE per BCN)

47. Execució de l'ETF per fases segons la demanda observada. L'ETF no es justifica per la unió dels seus dos extrems, ja que la xarxa actual els uneix de forma molt avantatjosa. De la mateixa manera que es demana que el PITC prioritzi cadascuna de les actuacions proposades, també es demana el mateix per a l'ETF. Es proposa subdividir-lo en diversos sub-trams i prioritzar l'execució dels que més valor afegit aportin al sistema.

48. Criteris constructius de l'ETF

- **Austeritat** en la inversió, perquè els recursos arribin a tot arreu.
- **Limitació de la velocitat màxima** de tot el projecte a 160 km/h, bo i acceptant el límit de 100 km/h quan l'orografia encareixi sensiblement les obres.
- **Desdoblament entre Lleida i Cervera** a partir de la traça actual, que permet assolir velocitats molt interessants, abandonant la idea de l'alta velocitat i de variants a les poblacions.
- Construcció en doble via de la variant **Cervera – Igualada – Manresa** seguint la traça proposada en el PITC.
- **Nova via Manresa-Martorell-Barcelona**, tal com proposa es proposa en el PITC, per connectar la Catalunya central amb l'àrea metropolitana de Barcelona amb serveis ràpids seguint el corredor del Llobregat amb limitació de velocitat també a 160 km/h, excepte en els trams rectes.
- **Martorell** s'ha de convertir en el gran node del transport de la Catalunya-central – prelitoral). Es tracta de copiar el model alemany d'estructura de parades en els serveis d'alta velocitat. En aquest model hi ha dos tipus

d'estacions: les grans ciutats i aquelles mitjanes que ofereixen un bona xarxa de correspondència. Martorell ha de ser el punt de connexió entre els trens de rodalies de Renfe, el metro de FGC, els serveis regionals del TGV Madrid-Barcelona i els serveis ràpids provinents de la Catalunya central que hi accediran a través del nou corredor del Llobregat..

Proposta d'execució per fases

Fase	Període	Secció	Actuació (servei)
1	2008	Assolir Lleida –Cervera en 30'	Duplicació de via sobre la traça actual, millora de la velocitat i integració urbana tipus Tram-tren Implantació de rodalies a Lleida, cap a Cervera, Almacelles, Balaguer i Montblanc.
2	2012	Manresa - Martorell	Nova via connectant la Catalunya central amb Barcelona a través del corredor del Llobregat Trens Manresa-Martorell-BCN amb temps de viatge entre 72 i 35'
3	2014	Manresa - Igualada en 15'	Nova línia de Manresa fins a Igualada, al nou intercanviador dels FGC. Extensió dels trens exprés a Igualada. Temps de viatge a Barcelona de 85' a 50'
4	2014	Igualada – Cervera en 15'	Nova línia de l'intercanviador amb FGC d'Igualada fins l'enllaç a Cervera amb la línia actual Extensió dels trens exprés Barcelona – Igualada fins a Lleida. Reducció dels temps de viatge de 180' a 70' des de Cervera
5	2025	Manresa - Vic	Nova línia des de Manresa actual fins a l'estació de Vic, encarada per la part sud Nou servei exprés entre Barcelona i Puigcerdà, Ripoll i Vic, via Manresa. Reducció de temps entre Barcelona i Vic dels 71' actuals fins els 65', enllaçant amb Martorell i Manresa. Possibilitat de fer passar mercaderies entre el Port de Barcelona i Toulouse per Manresa i Puigcerdà (distància més curta en una via que li sobra capacitat)
6	2030	Vic-Girona	Nova línia des de Vic fins a Girona. Acabament ETF. Creació de serveis comarcals entre Girona i Lleida per l'interior

G) Modificacions de la xarxa associades al TGV

49. Canviar l'orientació de servei del nou túnel urbà de Barcelona. En el pas de l'AVE per Barcelona cal respectar el PDI 2001-2010 en el termes en què es va aprovar. En el PDI s'assignava explícitament el nou túnel al servei de rodalies amb nou intercanviadors a Diagonal/Provença i a la Sagrada Família. Igualment, es proposa que el túnel actual de Passeig de Gràcia sigui destinat al servei d'alta velocitat. Les limitacions de les instal·lacions de l'actual estació de Passeig de Gràcia fan que només puguin aturar-se els trens TGV regionals, que són justament els que tenen més interès en què arribin al cor de Barcelona. Un viatger que ve de Madrid o Saragossa tant li fa quedar-se a Sants com a Passeig de Gràcia. En canvi, un que vingui cada dia a treballar al

cor de Barcelona des de Girona, Lleida o Tarragona, sí que li interessa molt arribar al centre de la ciutat. De fet, és el que ara fa quan s'atura a passeig de Gràcia o Clot. Dedicar el nou túnel a rodalies permetrà assegurar una bona connexió dels serveis de Renfe a Diagonal, amb els FGC i al Trambaix quan s'uneixi amb el Trambesòs. La utilització del nou túnel de Barcelona pels serveis d'alta velocitat és l'estratègia ferroviària menys convenient per a la capital de Catalunya perquè es perdrà una oportunitat històrica per disminuir la congestió dels intercanviadors actuals i per crear més enllaços amb més línies del sistema ferroviari més important de la regió metropolitana.

50. Integrar el ferrocarril a Figueres, no allunyar-lo dels usuaris. L'eliminació del ferrocarril del terme municipal de Figueres, i la substitució de l'actual estació cèntrica per una de combinada amb el TGV a Vilafant, és una pèssima notícia pels usuaris del ferrocarril de Figueres. Demanem la immediata retirada del projecte, perquè afectarà l'accessibilitat del sistema ferroviari i obligarà a transbordar a un autobús per accedir al centre de Figueres. Com que no és fàcil ubicar el TGV al casc urbà de Figueres, es proposa la construcció d'un salt de moltó pel TGV a l'entrada del municipi que permeti als trens regionals d'alta velocitat entrar a l'àmbit de l'estació actual de Figueres, amb via única exclusiva o via imbricada sobre l'ample ibèric. Per millorar la integració del ferrocarril al casc urbà de Figueres es proposa el soterrament de l'actual via doble, amb espai per a tres vies si es fa arribar l'ample UIC en via única o amb espai per a dues vies si s'opta per la solució imbricada.

51. Intercanviador TGV-Rodalies a Vilafranca per evitar les estacions separades. L'aprovació de l'estació del TGV a Vilafranca, aconseguida pel consistori municipal, es va aconseguir després de la redacció del projecte de soterrament de la via convencional i la del TGV quan passa per Vilafranca. Com a conseqüència d'això no es van poder construir les andanes necessàries per a ubicar el TGV al costat de les Rodalies, la qual cosa és negativa per la idea d'integrar els dos sistemes que reportaria un benefici a tot el Penedès en els capítols d'accessibilitat i rapidesa. Proponem la construcció de les noves vies de l'estació de Vilafranca amb tres carrils per permetre l'estacionament de trens regionals d'alta velocitat a les andanes de Rodalies i els corresponents salts de moltó a l'entrada i sortida del túnel per unir-los amb la línia d'alta velocitat.

52. No es pot suspendre el servei regional a Salou ni a Cambrils. Tants els plans de Foment com els del propi PITC preveuen eliminar, una vegada s'executi la variant del Corredor Mediterrani entre l'Hospitalet de l'Infant i l'enllaç amb el TGV a Perafort, dues de les estacions més utilitzades pels usuaris del ferrocarril a la demarcació de Tarragona. Segons el PITC es desmantellarà aleshores la línia ferroviària actual entre l'Hospitalet de l'Infant i Tarragona, que passa pels cascs urbans de Cambrils i Salou i té parada a Port Aventura. Com en el cas de Figueres, allunyar el ferrocarril dels centres de les poblacions és un error de gravíssimes conseqüències. A Europa ningú no fa plans d'aquesta naturalesa. Demanem que un cop acabada la variant del corredor Mediterrani, no s'aixequi la via ni es retirin els serveis ofertats per trens regionals fins que les obres del sistema TramCamp Tarragonès – Baix Camp estiguin finalitzades. Cas que finalment no es posi en servei aquest transport, demanem el manteniment del servei regional actual degudament

incrementat i amb millores toves d'integració urbana als municipis de Salou i Cambrils.

H) Proposta d'actuacions a xarxes de Rodalies

- 53. Línia Castelldefels – Sant Boi – Cornellà.** Entenem que l'àmbit del corredor Castelldefels – Sant Boi – Cornellà és propi dels trens de Rodalies, no del Metro. Per tant, demanem que aquest corredor s'integri a la xarxa de Rodalies de manera que els habitants de Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi puguin arribar a travessar la ciutat de Barcelona a través dels túnels urbans de Renfe i poder transbordar de forma ràpida a altres mitjans. Els trens de Rodalies són els ferrocarrils urbans més ràpids, un 50% més que el metro, i, a diferència del projecte de metro previst per a aquesta zona, suposarien molt més que un transport d'aportació. L'origen d'aquesta línia hauria de ser el barri de Sant Ildefons a Cornellà, on hi ha espai per ubicar els salts de moltó necessaris per no interceptar l'actual línia de Vilafranca, i on s'iniciaria el soterrament fins a una cota inferior a la línia 5 del Metro.
- 54. Quadruplicació de via entre Torrassa i Sant Ildefons de Cornellà.** Com a conseqüència de la proposta anterior es demana la quadruplicació de vies entre Torrassa i el barri de Sant Ildefons de Cornellà, per permetre passar sense parar per les estacions de l'Hospitalet de Llobregat i de Sant Ildefons de Cornellà, aquesta en el cas que es torni a obrir.
- 55. Enllaç entre les línies de Castelldefels – Cornellà i la de l'Hospitalet – Martorell.** Aquest enllaç es fa necessari per tal de completar la proposta d'accés alternatiu ferroviari al túnel d'Horta, basada en l'aprofitament de la línia de mercaderies entre Martorell i l'Hospitalet per part de trens exprés de Rodalies i Regionals. L'enllaç es faria amb salts de moltó soterrats a la marge esquerra del Llobregat, tal i com es fa amb la L9-L10 de metro prop del Besòs.
- 56. Tren-tramvia del Vallès.** Demanem que s'estudiï la creació d'una línia de tramviaire interurbana entre Ripollet i Terrassa, passant per Cerdanyola, Universitat Autònoma, Badia del Vallès, Barberà del Vallès i Sabadell, que a banda de connectar els seus barris, els acosti als actuals sistemes ferroviaris d'alta capacitat creant nous intercanviadors a Cerdanyola del Vallès, Cerdanyola Universitat, Universitat Autònoma, Barberà del Vallès, Sabadell Estació i Terrassa Rambla. Tenint en compte els perllongaments de FGC a Terrassa i Sabadell la línia tramviaire proposada serviria prop de 600.000 residents, a banda dels estudiants de la Universitat Autònoma i els treballadors dels polígons industrials. Fins ara les inversions en transport públic s'han concentrat al Barcelonès i el Baix Llobregat i ara cal que també arribin al Vallès.

S'adjunta el croquis del seu recorregut



57. Manteniment de l'enllaç ferroviari de Besòs. Amb caràcter previ a la construcció de la línia orbital ferroviària de Barcelona, que ha d'unir Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca i Vilanova, demanem el manteniment de l'enllaç Besòs a la Sagrera entre les línies R1 i R2 de Rodalies per fer possible un servei Mataró-Terrassa a través del coll de Montcada, o Mataró-Granollers, com a alternativa a l'ampliació de la carretera de la Conreria (B-500).

58. Conversió a viatgers dels ramals de mercaderies de Súria i Sallent. A banda de recolzar aquesta proposta, que ja havíem sol·licitat al Govern en l'anterior legislatura, creiem que es farà necessari adequar el traçat per tal de millorar l'accessibilitat als actuals ramals de FGC que han estat dissenyats per a mercaderies amb terminals, per tant, massa allunyades dels cascs urbans. En casos com el de Súria aquesta aproximació és relativament senzilla perquè només caldria perllongar l'extrem de la línia uns metres sobre terreny no urbanitzat. Demanem doncs, que el projecte d'ampliació del serveis de viatgers dins del Bages s'acompanyi d'un pla d'accessibilitat a les estacions que hagin d'entrar en servei.

59. Tren-tramvia del Tarragonès - Baix Camp. Per les raons explicades en un apartat anterior, es considera un error colossal no considerar aquesta infraestructura en l'horitzó temporal del pla, atesa la viabilitat econòmica i social d'implantar aquest tipus de transport en un àrea plenament consolidada i que actualment es configura com la segona àrea metropolitana de Catalunya. El tren-tram del Tarragonès – Baix Camp servirà a una població residencial fixa propera als 480.000 habitants i estacional superior al milió d'habitants. Qualsevol conurbació europea d'aquest pes poblacional comptaria amb diversos sistemes potents de transport públic, tant amb serveis més urbans tipus tramvia com serveis ferroviaris de proximitat. A banda dels necessaris

reforços dels autobusos interurbans de la zona, que la Generalitat ha anunciat com a alternativa al tramvia i que eren necessaris des de fa molt de temps, creiem que aquesta zona requereix d'una infraestructura fixa per al seu transport interurbà amb l'objectiu de protegir-lo del trànsit privat, especialment intens en un àmbit on circulen milers de camions ja que es troba en un dels complexos petroquímics més grans d'Espanya i al costat del segon port de Catalunya. A banda d'això, el tren-tramvia hauria d'aprofitar les explanacions ferroviàries que quedaran alliberades una vegada entri en servei la variant del corredor Mediterrani, la qual cosa facilitarà l'obra i la inserció urbana a Salou i a Cambrils. Demanem la reconsideració de la decisió de desprogramar aquest projecte que figurava a l'anterior Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTV). És molt intuïtiu que una conurbació on a l'estiu es troba un milió de persones pot generar una demanda de tramvia d'un mínim de 10 milions d'usuaris, xifra que justificaria sobradament aquest inversió. Així mateix, demanem que es tinguin en compte aquelles alternatives de traçat que serveixin a més població urbana i facin complir amb més exactitud els objectius del transport públic: accessibilitat i rapidesa.

S'adjunta croquis del seu recorregut



60. Tren-tram Tarragona – Perafort – Valls. El tren-tram indicat al punt anterior, amb les variants que pugui tenir, pot tenir una segona fase d'extensió més enllà del Baix Camp i Tarragonès tal com es preveia en el PTV. Tenint en compte els actuals desenvolupaments urbans a Tarragona; la creació d'una important estació intercanviadora de trens d'alta velocitat de llarg recorregut, on es bifurcarà el corredor Mediterrani dels trens amb destinació Madrid i quadrants nord-oest i nord-est de la península ibèrica; l'existència d'una ciutat com Valls (22.000 habitants), amb intenses relacions metropolitanes amb Reus i Tarragona però sense connexions directes per ferrocarril, sol·licitem l'estudi d'una línia de tram-tren entre Tarragona i Valls passant per l'estació intercanviadora de Perafort. La creació d'aquesta línia, en aquest format, a

banda de cobrir els desplaçaments metropolitans d'una zona molt activa, permetrà que la ciutat de Tarragona no perdi l'accés als trens de llarg recorregut que fins l'entrada en servei del TGV l'estan connectant amb tot el quadrant nord-est i nord-oest de la península ibèrica i amb Madrid.

61. Reconstrucció de la línia Reus – Perafort - Roda de Barà. Aquesta línia ja ha estat inaugurada dues vegades i clausurada altres tantes. Recentment, s'estan executant unes obres a la plataforma del TGV que impediran aprofitar l'antic traçat d'aquest ferrocarril, que unia de forma bastant cèntrica els municipis de La Pobla de Montornès, Riera de Gaià, la Nou de Gaià, El Catllar, Perafort i el Morell amb Reus i Roda de Barà. Les obres del TGV estan afectant els voltants de l'antiga estació de Perafort, que ha estat engolida per les obres i la totalitat del tram de sortida des de Roda de Barà. Celebrem la consideració del Govern de reconstruir la línia (més que reobrir-la), però demanem que es reobri en unes condicions que la permetin esdevenir una bona línia de Rodalies, electrificada, amb apartadors que permetin creuaments amb trens de mercaderies llargs, i amb la possibilitat d'esdevenir part del recorregut del futur tren-tram Tarragonès – Baix Camp.

62. Anell ferroviari de la Costa Brava. La Costa Brava, i en conjunt la demarcació gironina, són les comarques amb pitjor dotació ferroviària per habitant. En matèria de transport públic, les comarques gironines van rebre històricament les pitjors bufetades dels governs franquistes, ja que es van produir els tancaments de ferrocarril més sonats de tot Espanya. Es van arribar a tancar quatre línies suburbanas de via estreta, sense haver ni tant sols estudiat la possibilitat d'una renovació de via. El franquisme va alimentar desafortadament la cultura del transport individual. Avui Girona és una de les províncies més riques i alhora amb una circulació més congestionada de l'estat. Després de Balears, Girona és la província amb més turismes per habitant de la península Ibèrica, tot un rànquing d'insostenibilitat, del que no es pot culpar els ciutadans, ja que l'oferta de transport públic és molt deficient. Girona té les comarques que amb més població estan alhora més allunyades de qualsevol estació ferroviària. Tampoc no presenta unes condicions de circulació que afavoreixin el trànsit d'autobusos de forma competitiva respecte els cotxes. Girona és el segon cas de regió metropolitana que més necessita corredors exclusius del transport públic. El disseny d'una línia circular permetria una ràpida connexió amb l'estació TGV-Renfe de Girona, permetent alhora no només la comunicació interurbana local, sinó també amb Barcelona sense la necessitat d'una línia directa i amb l'Aeroport de Girona. La línia circular hauria d'aprofitar el tram Girona - Flaçà de Renfe i prendre el format de tren-tramvia o Rodalies convencional, resseguint els municipis més poblats i relligant-los entre ells. La nova línia serviria un conjunt format per més de 95.000 habitants repartits en 9 municipis, que sumats als ja servits per la línia de Renfe Girona i Flaçà arribarien a gairebé 200.000 habitants beneficiats per la nova línia circular. A l'estiu, aquesta població es multiplica per dos. La població estival de l'àmbit de l'anell ferroviari de les Gavarres fàcilment arriba a 500.000 habitants. La línia també hauria d'ajudar a superar les tensions estructurals del trànsit de cada estiu, ja que passaria per grans centres d'atracció-generació de viatges, com ara l'aeroport i els municipis més turístics de la zona. Per aquest conjunt de motius demanem que s'estudii aquesta línia de tren-tram i es reservi el terreny per a un anyell ferroviari que acabi amb l'isolament de transport públic la Costa

Brava, que tant negativament afecta a la mobilitat dels seus residents i visitants.

S'adjunta croquis del seu recorregut



63. Perllongament de la línia R1 a Blanes Centre i Lloret de Mar. Aquesta actuació, històricament recolzada per la PTP, ha viscut ja turmentoses vicissituds pel que fa la reserva del terreny. Demanem la immediata reserva dels terrenys i el seu blindatge per protegir aquest futur transport públic dels actuals interessos immobiliaris i especulatius del terreny, atenent els preceptes de la llei 6/2003 de mobilitat. Amb l'atracció turística de la Costa Brava, aquest ramal es configura com una peça estratègica per fer que la mobilitat en aquesta àrea sigui més sostenible. Disposar d'aquest ramal faria possible l'organització de serveis semidirectes entre la Costa Brava i Barcelona passant per Maçanet-Granollers.

64. Nou ramal entre Vilajuïga i Roses. Es proposa estudiar la construcció d'un accés ferroviari en via única, de 10 km entre Vilajuïga i l'àrea de Roses (15.000 habitants a l'hivern, al voltant de 50.000 a l'estiu), per connectar aquesta població amb Figueres, Girona i Barcelona. Tot i que la demanda no es preveu que sigui molt alta, l'escassa llargària del ramal faria que, amb un cost molt raonable, 10 M€, s'incrementés el potencial del sistema ferroviari (Rodalies Girona i enllaç amb Barcelona) millorant la cobertura ferroviària en el segon corredor de la demarcació de Girona: Figueres - Roses. La demanda estival seria molt més important que a l'hivern, podent convertir-se en un accés sostenible i practicable també des del costat França. La línia facilitaria l'accés a Roses, Palau-Saverdera i el Parc Natural del Cap de Creus.

S'adjunta croquis del seu recorregut



- 65. Tramvia / corredor de TP d'alta capacitat Salt – Girona Estació – Campus Montilivi.** Es proposa estudiar la proposta i reservar viari pel projecte de tramvia entre Salt i Girona, que formen un continu urbà i interactuen com a barris d'una mateixa realitat. El creixement de Salt, gairebé com a ciutat lineal, presenta una estructura urbana molt adient per captar molts usuaris amb transport públic amb una eix lineal molt potent. Una vegada soterrada la línia de Renfe, el tramvia podria arribar des de Salt al campus universitari de Montilivi, a Girona, i crear una segona línia al llarg de Girona resseguint l'eix de l'antic viaducte formant el conjunt un parell de línies ortogonals que escombrarien gran part de l'àrea urbana de Salt i Girona. Com que aquest projecte estaria associat al soterrament de Renfe, podria pensar-se en contribucions urbanístiques per al seu finançament. Cas que el tramvia no tingués suficient demanda podria pensar-se en crea un corredor exclusiu per a autobusos per disposar d'un transport urbà de qualitat en l'àmbit urbà de Girona i Salt.
- 66. Tren-tram / corredor de TP d'alta capacitat Girona – Banyoles – Olot.** Es proposa estudiar un accés ferroviari en via única d'uns 50 km entre Girona i Olot, en un eix que té al voltant de 80.000 habitants, per connectar poblacions com Olot i Banyoles amb Girona i Barcelona. Es tracta de pensar en un projecte de baix cost i exclusivament per a viatgers. Aquests nous transports podrien connectar-se o prolongar-se amb el de l'anell dels Gavarres, tant en la versió tren-tram com en sistema Bus Rapid Transit.

S'adjunta croquis del seu recorregut.



67. Noves estacions de Rodalies a eixos consolidats. Es proposa estudiar la viabilitat de l'obertura de noves estacions de Rodalies als futurs nuclis de Rodalies de Girona, Tarragona i Lleida, una vegada es consolidin i desviïn els principals trens regionals per la xarxa d'alta velocitat.

Estacions proposades

Rodalies Girona	Sarrià de Ter	Línia Barcelona - Portbou
	Peralada	Línia Barcelona - Portbou
Rodalies Tarragona	Tarragona - Platja Llargua	Línia Barcelona - València
	Tarragona - El Serrallo	Línia Barcelona - Tarragona
	La Canonja - Petroquímica	Línia Tarragona - Reus
	Reus - Sant Josep	Línia Tarragona - Reus
	Reus - Barri Gaudí	Línia Reus - Zaragoza
Rodalies Lleida	Almacelles (reobertura)	Línia Lleida - Tardienta

Barcelona, 18 d'abril de 2006

HONORABLE SENYOR JOAQUIM NADAL I FARRERAS. CONSELLER DE POLÍTICA TERRITORIAL I OBRES PÚBLIQUES DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA

Annex 1

Inversions i despesa proposada distribuïda per territoris

Barcelonès (1)

- Línia 9
- Línia 5 Horta-Carmel
- Línia 3 Canyelles-Trinitat Nova
- Línia 2 Pep Ventura - Badalona
- Tramvia de la Diagonal (Francesc Macià - Glòries)
- Compra de 89 metros i 10 tramvies
- Intercanviador Sagrera | Meridiana
- Adapatació d'estacions (TMB)
- Altres actuacions

Total Barcelonès **4.612 milions d'euros (1)**

Inversió per habitant i any: 210 euros /habitant-any

(1) S'exclouen les quantitats consignades en el contracte-programa del transport, uns 500 M€ anuals, bàsicament dedicades al Barcelonès

Baix Llobregat

- C3 a Castelldefels, directa entre Sant Boi i Cornellà (Sant Ildefons)
- L3 a Pont d'Esplugues
- Tramvia Sant Feliu - Quatre Camins
- Tramvia per Laureà Miró
- Convertir la C4, C3 i C7 en un veritable metro regional (E)
- Convertir la Línia de FGC en un veritable metro regional (E)
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
- Estació central de Martorell (Node Catalunya Central - Prelitoral)

Total Baix Llobregat **650 milions d'euros**

Inversió per habitant i any: 88 euros /habitant-any

Vallès Occidental

- 3 intercanviadors sobre la línia el Papiol-Mollet: Vullpalleres, HGC, Baricentro
- Perllongaments de FGC a Sabadell i Terrassa i connexió amb Renfe
- Servei ferroviari transversal Vilafranca-Baricentro-Granollers
- Plataforma transport públic (bus, tramtren o mixte) Montcada- Ripollet- Cerdanyola- Badia- Sabadell - Terrassa
- Duplicació de capacitat al Metro del Vallès. L6 i L7 com a ramals i cua de maniobres a Pl.Catalunya
- Protecció d'autobusos a les entrades a Sabadell, Terrassa, Rubí i Sant Cugat
- Convertir la C4, C3 i C7 en un veritable metro regional
- Convertir la Línia de FGC en un veritable metro regionals (E)
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)

- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
Total Vallès Occidental **551 milions d'euros**
 Inversió per habitant i any: 70 euros /habitant-any

Maresme

- Desdoblament Renfe Arenys-Blanes
- Construcció ferrocarril Mataró Est-La Roca TGV-Granollers
- Permeabilització via de la costa
- Protecció d'autobusos a l'entrada de Mataró
- Programa d'accés sostenible a les estacions de al costa (no val l'accés en cotxe per ineficient)
- Convertir la C1 en un veritable metro regional
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
Total Maresme **541 milions d'euros**
 Inversió per habitant i any: 140 euros /habitant-any

Vallès Oriental

- Servei ferroviari transversal C8 Vilafranca-Baricentro-Granollers
- Convertir la C2 i C3 un veritable metro regional
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
- Desdoblament Santa Perpètua-Mollet
- Salt del moltó a Mollet C7-C2
- Desdoblament Montcada-Centelles
Total Vallès Oriental **194 milions d'euros**
 Inversió per habitant i any: 55 euros /habitant-any

Garraf

- Convertir la C2 en un veritable metro regional
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
Total Garraf **38 milions d'euros**
 Inversió per habitant i any: 31 euros /habitant-any

Alt Penedès

- Convertir la C4 en un veritable metro regional
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
Total Alt Penedès **38 milions d'euros**
 Inversió per habitant i any: 42 euros /habitant-any

Anoia

- Variant ETF Cervera-Igualada doble via
- Metro de l'Anoia (FGC)
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)
Total Anoia **245 milions d'euros**

Inversió per habitant i any: 240 euros /habitant-any

Bages

- Variant ETF Igualada-Manresa
- Metro del Bages (FGC) + duplicació de via Martorell - Monistrol
- Servei de viatgers a Súria i Sallent
- Convertir la C4 en un veritable metro regional
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)

Total Bages 292 milions d'euros
Inversió per habitant i any: 177 euros /habitant-any

Berguedà + Osona

- Desdoblament Figaró-Vic
- Convertir la C3 en un veritable metro regional
- Desenvolupament d'una potent xarxa comarcal d'autobusos (model EMT)
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)

Total Berguedà + Osona 98 milions d'euros
Inversió per habitant i any: 55 euros /habitant-any

Actuacions globals RMB

- Millora de la capacitat de les vies de Renfe de rodalies
- Compra de 70 trens de rodalies
- Compra de 10 trens per a FGC
- Carril BRT/VAO a les 4 entrades de Barcelona

Total Actuacions globals RMB 7.080 milions d'euros

Total província de Barcelona 7.966 milions d'euros
Inversió per habitant i any: 156 euros /habitant-any

Província de Girona

- Tram-Tren Anella de les Gavarres (Flaçà - St. Feliu - Riudellots / Vilobí) (material mòbil inclòs)
- 16 tram trens per l'anella de les Gavarres
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)

Total Província de Girona 568 milions d'euros
Inversió per habitant i any: 89 euros /habitant-any

Província de Tarragona

- Tram Camp (material mòbil inclòs)
- Reobertura Reus - Roda
- 10 trens de Rodalies per a la xarxa existent al Camp de Tarragona
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)

Total Província de Tarragona 600 milions d'euros
Inversió per habitant i any: 89 euros /habitant-any

Província de Lleida

- Renovació Lleida-Pobla de Segur
- 6 nous trens Lleida-Pobla i 6 nous trens Lleida-Cervera/Montblanc
- Desdoblament Lleida-Cervera
- Pacte del Tinell: Xarxa de busos entre capitals de comarca (E)

Total Província de Lleida	285 milions d'euros
Inversió per habitant i any:	75 euros /habitant-any

Projectes supraterritorials

- Connexió en velocitat alta Martorell - Catalunya Central (Manresa)
- Compra de 30 trens regionals
- Accés en 3 amples al port de Barcelona des de Martorell

Total Projectes supraterritorials	950 milions d'euros
------------------------------------------	----------------------------

Total Catalunya	10.369 milions d'euros
Inversió per habitant i any (1)	152 euros /habitant-any

(1) No s'han comptat els 5.000 M€ d'aportació al sistema metropolità de transport, bàsicament al Barcelonès i el Baix Llobregat que hi haurà en aquests propers 10 anys

1. Els valors de canvi modal de les metodologies que han servit per justificar el pla són hipòtesi de partida, no objectius a assolir. Tenint que el canvi modal es declara que és l'objectiu primordial del PITC, caldria establir una metodologia on aquest canvi modal fos el resultat final aconseguit. En aquest sentit, sembla idoni procedir a través de definir diferents escenaris d'infraestructura (per a vehicles privats i per a transports col·lectius) en un corredor determinat, per tal d'avaluar –a través de certes hipòtesi- el repartiment modal que es pot esperar.
2. Les hipòtesis de canvi modal introduïdes al sistema de simulació del trànsit SIMAT, consideren que tant el transport de mercaderies, com els desplaçaments de persones de llarg recorregut (>130 km), desplaçaments de persones interfronters de curt recorregut i els desplaçaments de persones amb origen o destinació l'aeroport tindran el mateix repartiment modal l'any 2026 que en l'actualitat. Tan sols en els desplaçaments de persones de curt recorregut s'ha considerat un canvi de la tendència, consistent en:
 - Captació del 5% dels viatges que tendencialment correspondrien al vehicle privat per part del bus i el tren convencional per a tots els O/D. Se suposa una millora uniforme dels transports col·lectius a tot Catalunya.
 - Captació del 20% allà on hi ha nous serveis regionals de TGV
3. Ara bé, cal observar que aquest plantejament invalida els instruments metodològics que justifiquen la demanda que s'argumenta com a necessària per a la construcció o ampliació de determinades carreteres, donat que les hipòtesis introduïdes per a la simulació contradiuen els propis objectius del pla en termes de transport de mercaderies. A més, cal assenyalar que la captació del 5% per part dels transports col·lectius és de difícil credibilitat donat que si s'ofereix un transport col·lectiu de qualitat és esperable un traspàs modal molt major, mentre que si no s'ofereix no es pot esperar ni tan sols un canvi de tendència.
4. Els treballs del PITC només han considerat un únic escenari de creixement de la mobilitat. Per tal d'analitzar en nombres absoluts els usuaris de les diferents infraestructures caldria treballar amb diferents hipòtesis de creixement de la mobilitat i diferents escenaris socioeconòmics i territorials. D'aquesta manera seria possible avaluar si s'observen diferències significatives de cara a definir l'oferta d'infraestructura.
5. La primera definició dels diferents projectes a estudiar (tant viaris com ferroviaris) es realitzà sense criteris concrets (en el cas dels projectes ferroviaris), o bé en base a criteris fonamentalment cinemàtics i topològics per mesurar el nivell de servei de la xarxa (en el cas dels projectes viaris). Procedint d'aquesta manera, en ambdós casos s'oblida el model territorial i els principals corredors del país que es pretenen impulsar des dels diferents plans territorials parcials en elaboració, o des dels propis treballs de revisió del PTGC.

6. Es constaten metodologies diferents per a l'avaluació de les propostes viàries i ferroviàries. A continuació s'assenyalen les principals diferències:
 - Mentre que l'avaluació de les propostes ferroviàries consisteix fonamentalment en l'anàlisi de la idoneïtat o no de la seva construcció, l'avaluació de les propostes viàries parteix de l'acceptació sense justificar de la seva construcció, analitzant-se bàsicament la secció necessària (nombre de carrils). Aquesta manera de procedir se sustenta en la concepció que sobre tota xarxa viària sempre existeix demanda, mentre que en el cas de les infraestructures ferroviàries hom ha d'assegurar-se que els índexs d'ocupació dels trens facin el sistema rentable.
 - L'avaluació de les propostes ferroviàries contempla els costos socials i ambientals del transport, per tal d'avaluar si el tren és més rentable que l'autobús. Ara bé, en cap cas s'analitza la rendibilitat de les infraestructures per a transports col·lectius e relació amb les infraestructures per al vehicle privat. Així doncs, s'ha donat per suposat que s'han de fer carreteres o ampliar les existents, sense avaluar els respectius costos socials i ambientals.
 - El model dels costos socials i ambientals del transport a Catalunya -el qual només s'aplica per a l'avaluació de la demanda necessària per a les actuacions ferroviàries- caldria que fos utilitzat també en l'estudi dels corredors de mobilitat. D'aquesta manera es podrien comparar diferents escenaris d'oferta d'infraestructura a cada corredor (amb major o menor pes de xarxa per als vehicles privats) i s'arribaria a extreure conclusions sobre els costos socials i ambientals dels diferents escenaris definits. En concret, cal tenir present que la segona de les tres estratègies d'aplicació de les DNM (capítol 4.2) consisteix en "traspasar desplaçaments als mitjans de transport més adients a cada àmbit, entenent que són aquells que aporten una accessibilitat més universal i generen uns impactes socials i ambientals menors".
7. De la metodologia emprada per a la definició de la xarxa de carreteres i la seva secció es desprèn que els augments de demanda de mobilitat seran canalitzats fonamentalment a través de la xarxa viària (més quan l'anàlisi es realitza sense considerar possibles propostes ferroviàries). Així, doncs, cal tenir present que apostar per la xarxa viària per absorbir els creixements de demanda posa en entredit els objectius de canvi modal per els quals aposten les DNM. En concret, a més, les DNM posen especial atenció en aquest aspecte tot afirmant que "en molts casos la planificació de la mobilitat futura s'elabora com un mer exercici de projecció tendencial, sense valorar allò que la societat globalment necessita. Això pot portar a situacions on tan sols es planifiqui per al transport privat si no es preveu la importància futura del desplaçament a peu i del transport públic" (capítol 3.3).
8. D'altra banda, cal tenir present que procedint d'aquesta manera s'està dificultant l'absorció de demanda per part del transport ferroviari, a la vegada que s'actua en el sentit contrari de les estratègies *push&pull*.
9. Tot i el desenvolupament d'una detallada metodologia per a l'avaluació de les propostes ferroviàries, manca transparència en el pas final per tal de fer entenedora la selecció i desestimació de les propostes.

10. Es constata una feble concepció dels sistemes viaris i ferroviaris en tant que “xarxes”. Respecte el viari, aquest dèficit es detecta en la manca d’atenció a la xarxa secundària. En concret, cal tenir present que l’accessibilitat s’ha de quantificar com el temps de recorregut de porta a porta –no nus a nus–, motiu pel qual és necessari avaluar si el conjunt del sistema viari (trames urbanes, carreteres secundàries i xarxa bàsica) permet la millora de l’accessibilitat. Així, doncs, no es pot centrar l’atenció en la xarxa viària bàsica, desatenent els altres elements de la xarxa.
11. En quant al sistema ferroviari, es constata la manca de plantejaments d’escenaris per fer “xarxa”, és a dir, per crear enllaços entre trams que esdevinguin nous punts de transbordament amb l’objectiu de multiplicar les possibilitats de nous trajectes. Totes les anàlisi realitzades al PITC fan referència a projectes aïllats, sense analitzar-se a la vegada tots aquells localitzats en un mateix àmbit territorial, o bé el propi escenari que inclogui tots els projectes definits primerament per a Catalunya. Així, doncs, l’efecte multiplicador i generador de demanda de les xarxes amb múltiples O/D ha estat un aspecte no contemplat.
12. En aquest sentit cal apuntar que les DNM assenyalen que “en viatges intermunicipals domina l’ús del vehicle privat (dos terços) per dues raons: distàncies més grans que no es poden realitzar a peu i manca d’oferta de transport públic a molts orígens/destinacions de residència i laboral fonamentalment.” (capítol 2.3)
13. A cap de les metodologies utilitzades es considera l’aportació dels transports col·lectius per tal d’estendre el dret a l’accessibilitat a totes les persones. En aquest sentit, cal tenir present que les DNM recorden que el 40% de la població catalana no té permís de conduir. Aquesta dada, d’altra banda, no pot obviar el percentatge de persones que tot i tenir el permís de conduir no disposa d’un vehicle de manera quotidiana i autònoma (2/3 dels catalans no poden accedir regularment al cotxe)
14. L’avaluació des del punt de vista de l’oferta que realitza el PITC pren com a marc de partida allò establert pel Pla de Transport de Viatgers 2001-2005. D’aquesta manera s’oblida la importància que els treballs de revisió del PTGC atorguen a certs sistemes urbans del país. En aquest sentit, doncs, fora necessari atendre especialment les connexions entre aquests sistemes urbans, així com a la seva vertebració interna.