



20^a Trobada d'entitats i plataformes en defensa del territori dels Països Catalans



col·labora



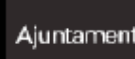
Ajuntament de Cardener de l'Empordà



Diputació Barcelona xarxa de municipis



Generalitat de Catalunya Departament de Medi Ambient i Habitatge



Ajuntament de Sabadell

Les necessitats del transport públic a Catalunya



Ricard Riol Jurado
tècnic en mobilitat de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

Organitzen



Convoca





- 1. Com ens movem a Catalunya?**
- 2. Quins efectes generem?**
- 3. On es centra el planejament actual?**
- 4. Per una nova cultura de la mobilitat**
- 5. Propostes PTP al PITC**



COM ENS MOVEM A CATALUNYA?

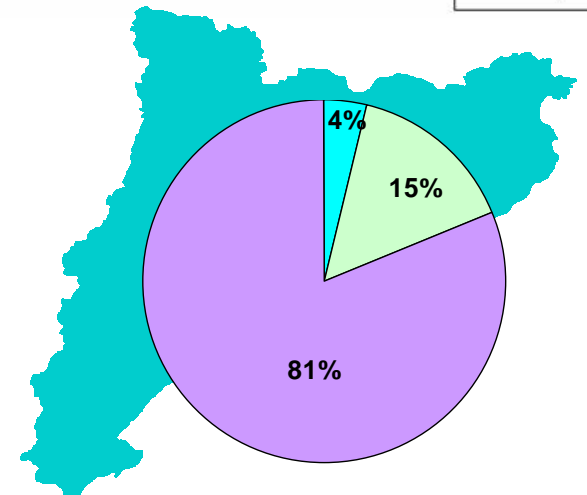
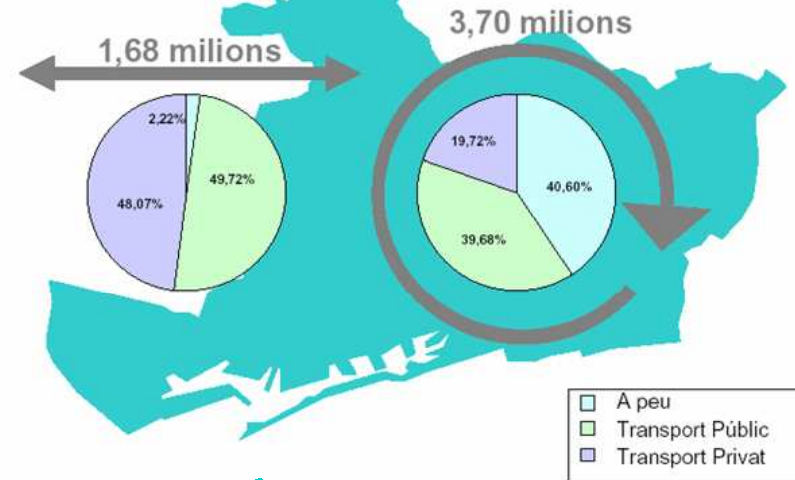
1



Catalunya funciona a tres velocitats:

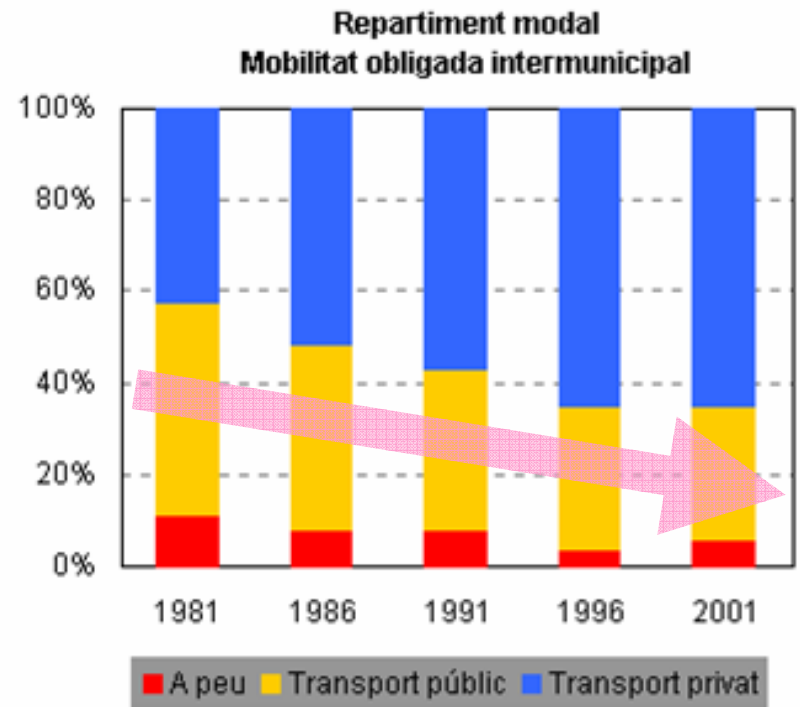
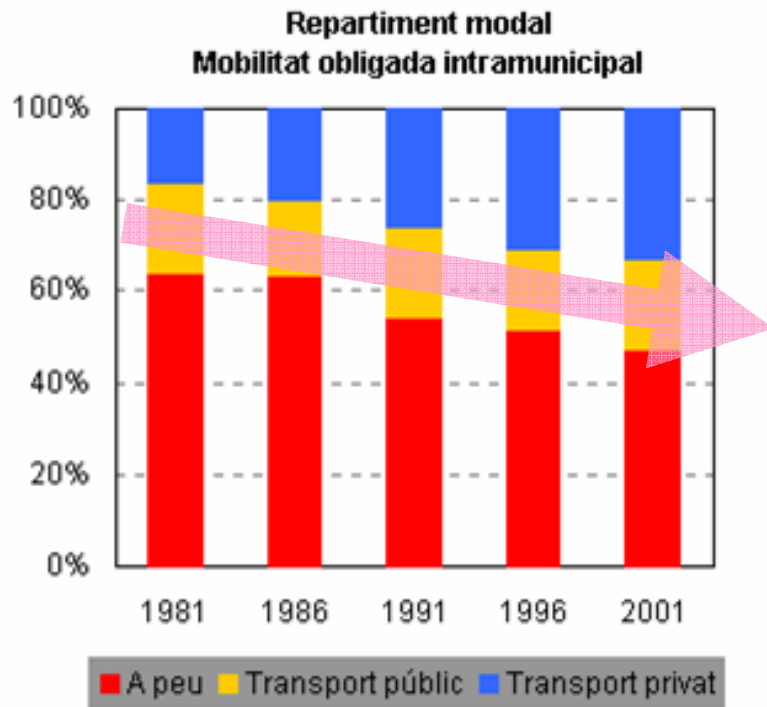
- Barcelona es mou en transport públic
- La regió metropolitana només es mou en transport públic per anar a Barcelona
- Catalunya es mou en cotxe

[Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2005 – ATM]





Cada vegada més en cotxe...



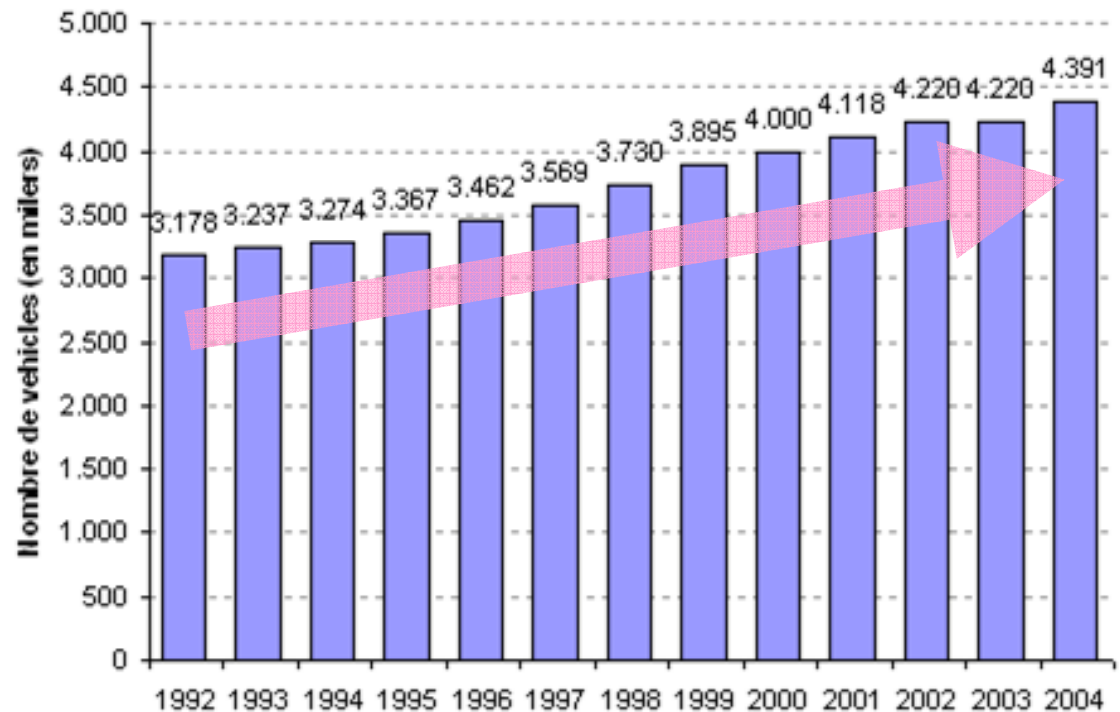
CATALUNYA AVANÇA, A PASSES AGIGANTADES, CAP A UN MODEL ENCARA MÉS INSOSTENIBLE DE MOBILITAT. CAL CANVIAR LA SITUACIÓ.

Font: Observatori de la Mobilitat - PTOB



- El nombre de vehicles creix més ràpidament del que ho poden fer les carreteres
- Cada carretera nova és col·lapsada al cap de pocs anys.
- El model és del tot insostenible, perquè es fonamenta en el vehicle privat
- Demanar més carreteres no serveix de res

Milers de vehicles a Catalunya





Sense voler... som els pitjors!

				Taxa de motorització (*)	
	2003	2004	% var. 03/04	2003**	2004**
Àmbit metropolità	2.697.142	2.788.776	3,4%	584	597
Comarques gironines	464.074	486.543	4,8%	765	781
Camp de Tarragona	326.320	344.404	5,5%	668	682
Terres de l'Ebre	109.609	115.735	5,6%	661	686
Àmbit de Ponent	211.577	221.122	4,5%	680	697
Comarques centrals	362.198	383.682	5,9%	810	840
Alt Pirineu i Aran	48.649	51.081	5,0%	730	747
	604				
Barcelona	3.049.576	3.161.707	3,7%	604	618
Girona	474.262	497.308	4,9%	765	782
Lleida	260.297	272.189	4,6%	689	707
Tarragona	436.071	460.139	5,5,0%	667	683
Catalunya	4.220.206	4.391.343	4,1%	629	644

(*) Taxa de motorització: nombre de vehicles per cada 1.000 habitants

(**) Població de referència: padró municipal d'habitants de 2003

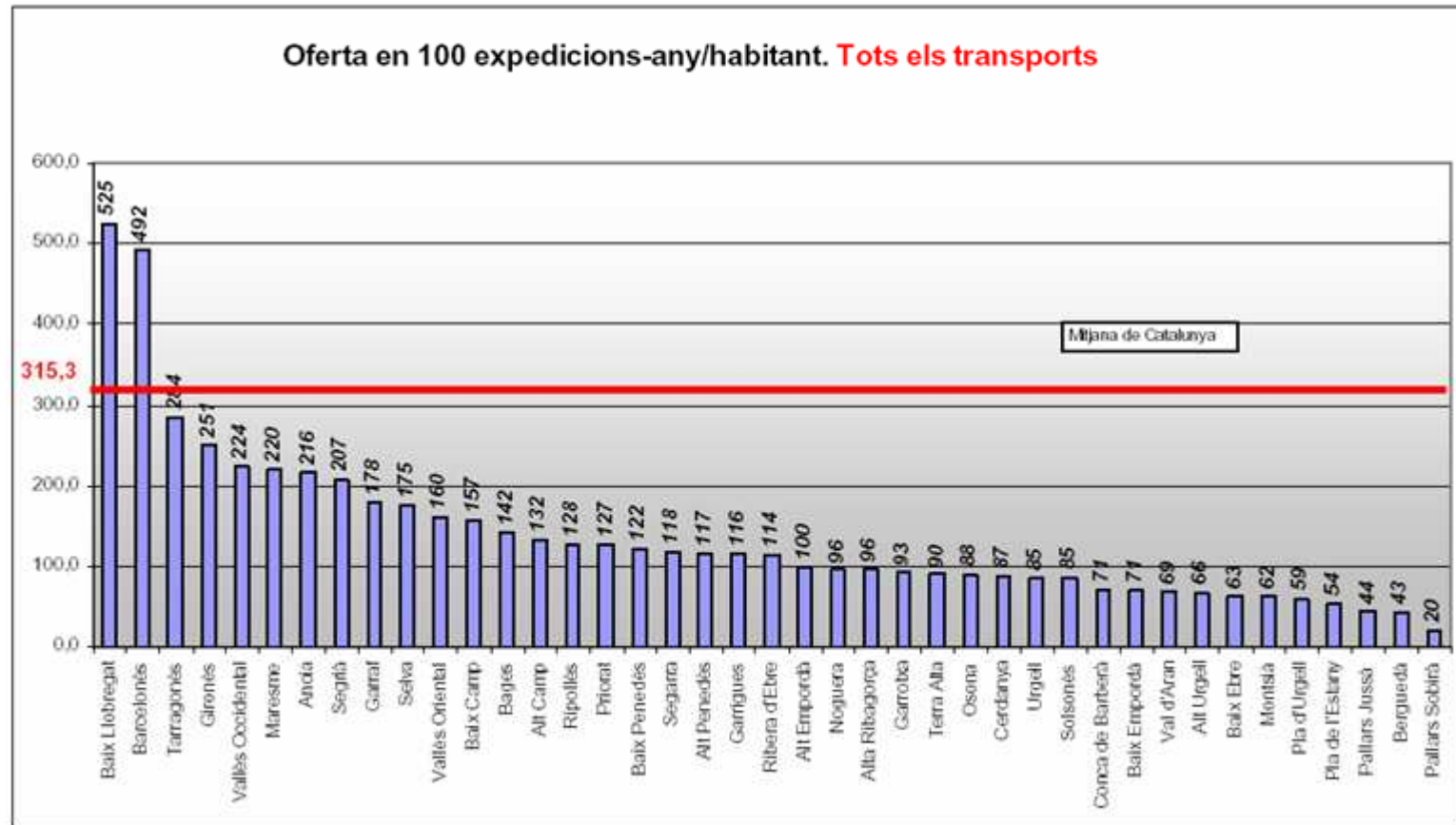
Font: Direcció General de Trànsit

- Les comarques gironines tenen la taxa de motorització més alta de Catalunya
- Les comarques gironines tenen la taxa de motorització més alta de l'Espanya peninsular



Desequilibri territorial

NOMÉS DUES COMARQUES SUPEREN LA MITJANA D'OPORTUNITATS PER A VIATJAR EN TRANSPORT PÚBLIC PER HABITANT A CATALUNYA

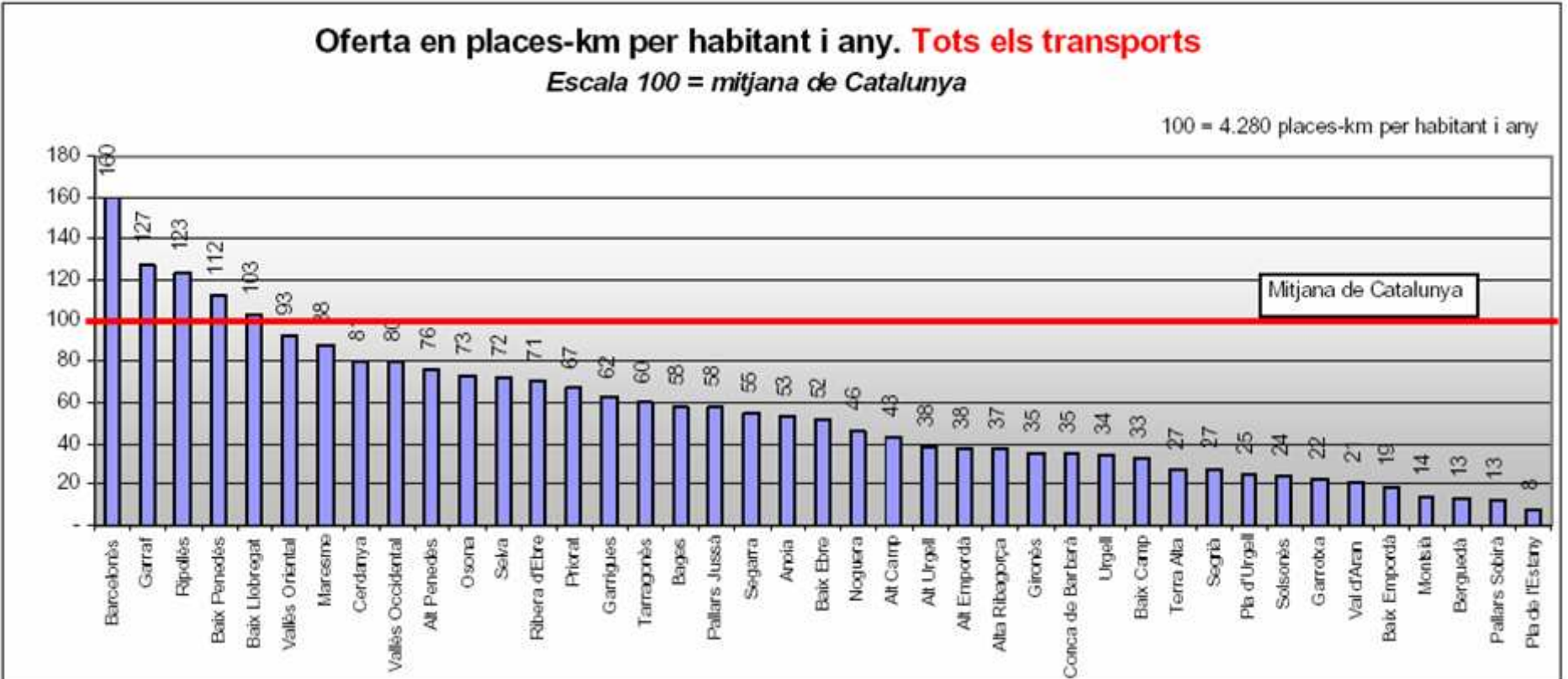


[Font: PTP]



Desequilibri territorial

NOMÉS CINC COMARQUES SUPEREN LA MITJANA DE PLACES OFERTADES EN TRANSPORT PÚBLIC PER HABITANT A CATALUNYA



[Font: PTP]



Com ens movem a la regió metropolitana?

→ La mitjana de desplaçaments a tota la RMB és de 3 viatges al dia per persona

→ La distància mitjana recorreguda en cotxe és de només 3 km

→ L'ocupació mitjana dels cotxes és d'1,2 persones.

→ Aproximadament el **80% dels vehicles** són ocupats habitualment per **una sola persona**.

RESIDENTS BARCELONA	Freqüència	Percentatge
Barcelona-Barcelona	3.616.232	87,1%
Barcelona-Resta Primera Corona (més inversa)	266.766	6,4%
Barcelona-Resta RMB (més inversa)	228.095	5,5%
Altres	40.683	1,0%
Total	4.151.776	100,0%

RESIDENTS RESTA PRIMERA CORONA	Freqüència	Percentatge
Resta Primera Corona-Resta Primera Corona	1.989.711	67,6%
Resta Primera Corona-Barcelona (més inversa)	725.290	24,7%
Resta Primera Corona-Resta RMB (més inversa)	203.790	6,9%
Altres	22.404	0,8%
Total	2.941.195	100,0%

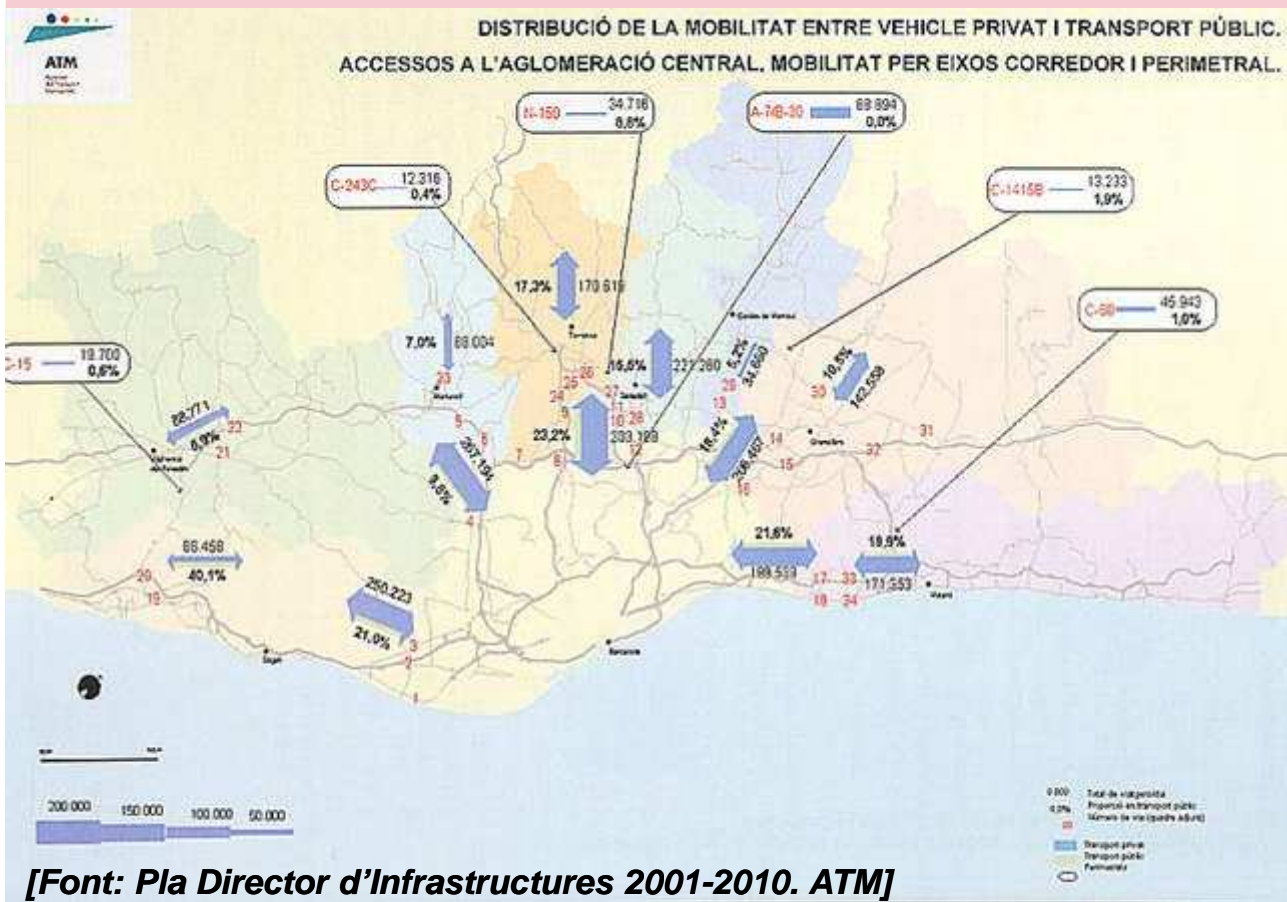
RESIDENTS RESTA RMB	Freqüència	Percentatge
Resta RMB-Resta RMB	4.192.344	86,4%
Resta RMB-Barcelona (més inversa)	394.928	8,1%
Resta RMB-Resta Primera Corona (més inversa)	170.724	3,5%
Altres	93.715	2,0%
Total	4.851.711	100,0%

[Font: Enquesta de mobilitat quotidiana 2005 – ATM]



Com ens movem a la regió metropolitana?

Desplaçaments interurbans diaris a la RMB



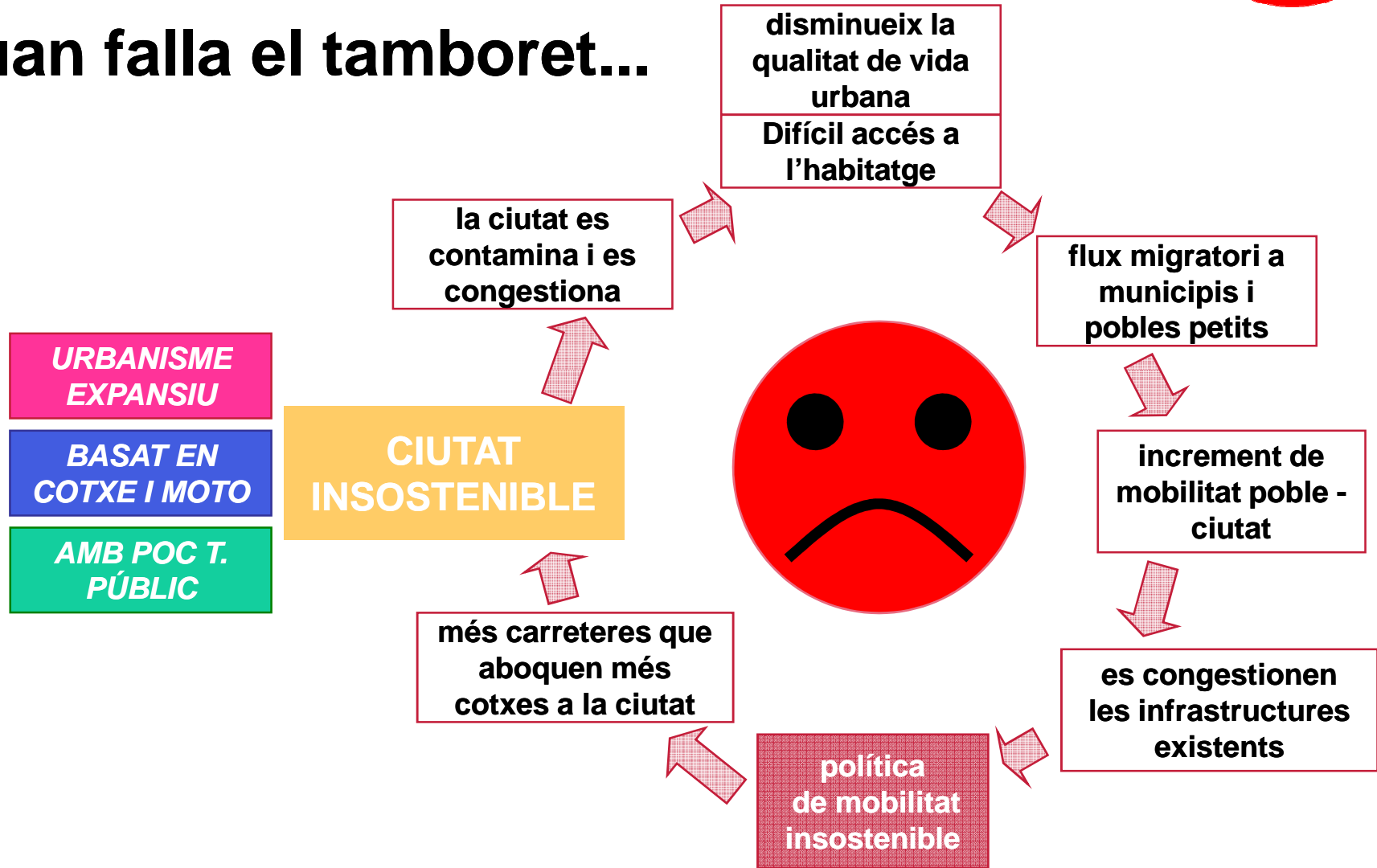
→ Les entrades a Barcelona des de més enllà de la segona corona metropolitana, tot just superen el **20% de quota** d'ús del transport públic

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

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



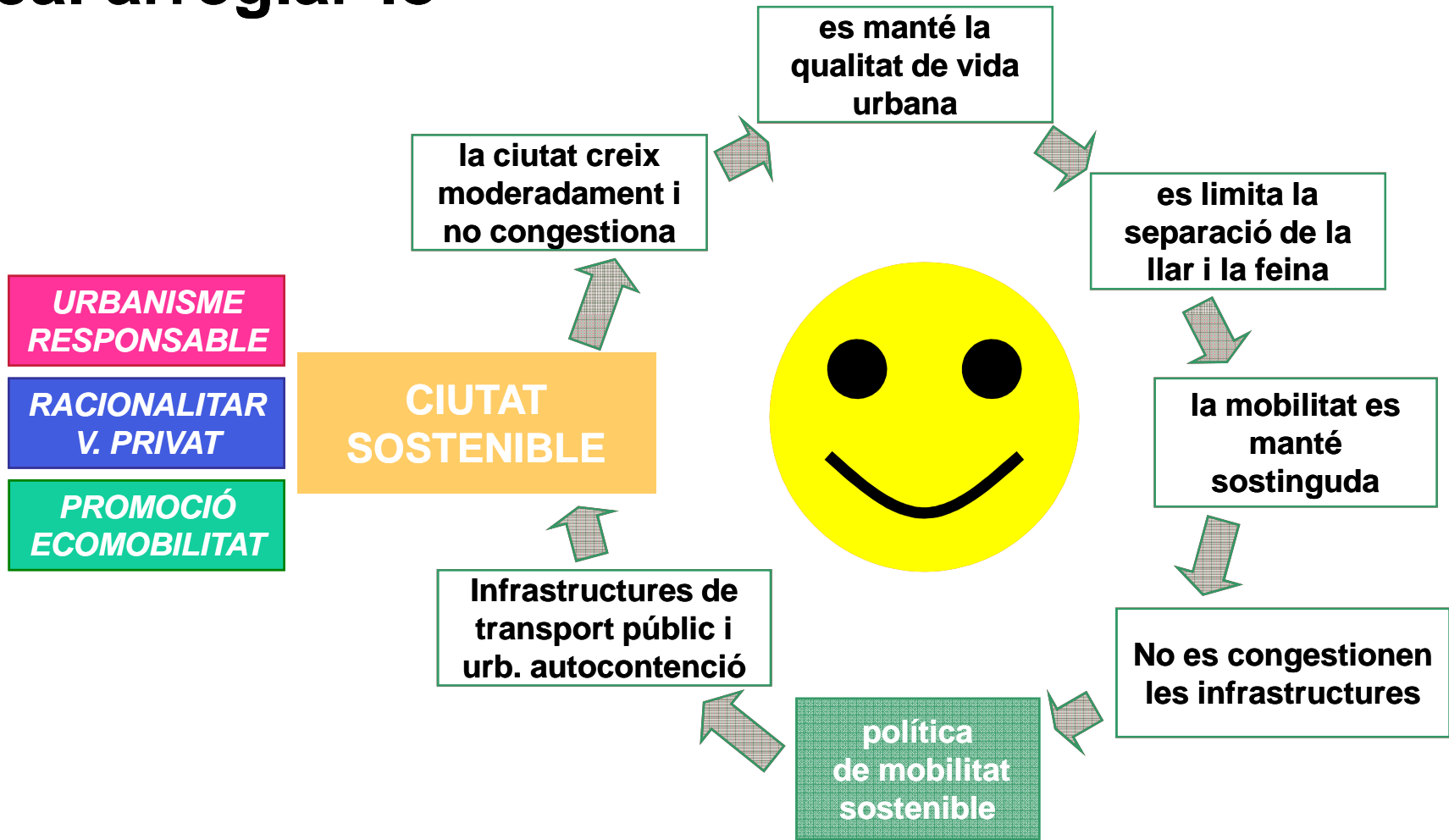
Quan falla el tamboret...



[Font: elaboració pròpia]



... cal arreglar-lo

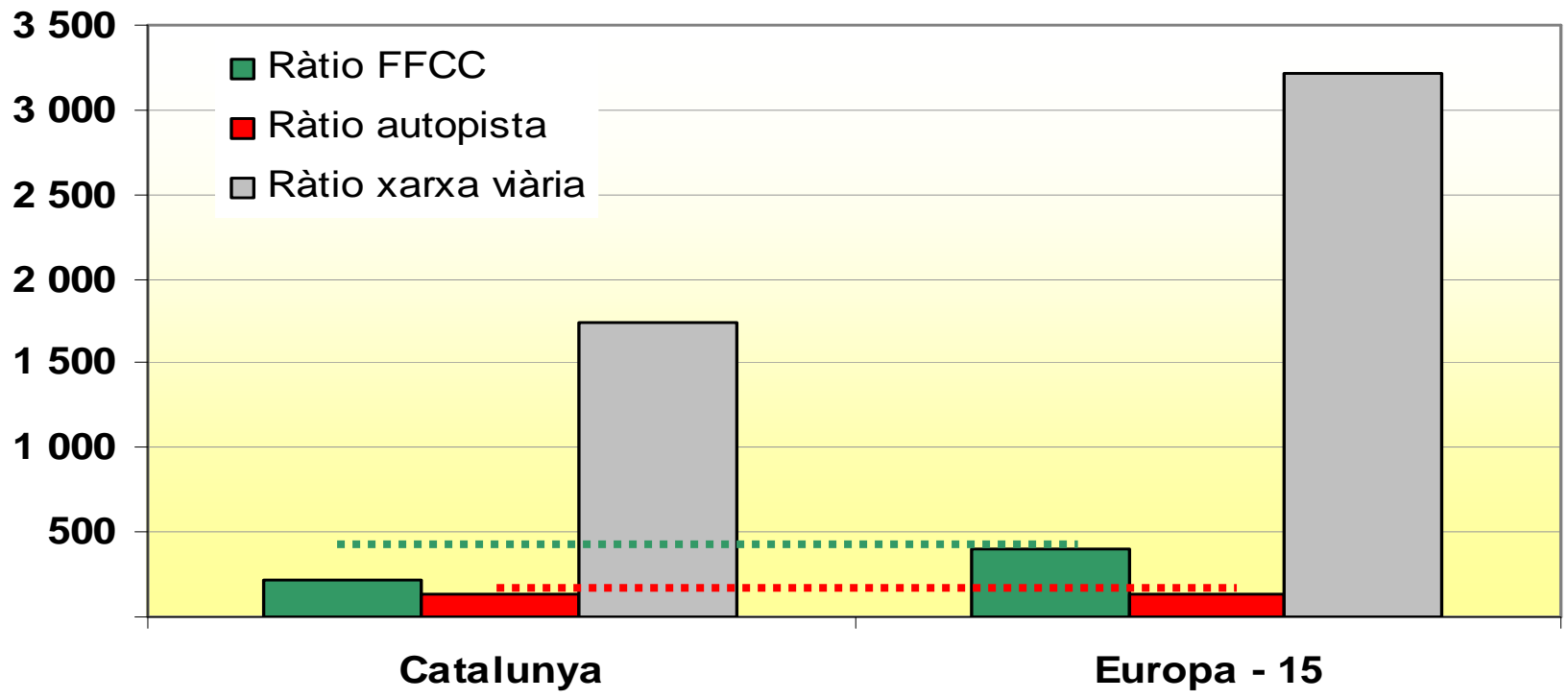


[Font: elaboració pròpia]



Tenim de tot menys del que hem de tenir

Dotació de km d'infraestructures per cada 1.000 habitants





- ➔ Mentre les autopistes catalanes són nombroses i es troben sobre la mitjana europea...
- ➔ Els ferrocarrils es troben per sota de la meitat de la mitjana de l'Europa dels 15

[Font: PTP]

Els més “carreters” d’Europa



Infraestructura/1000000 habitants

	km autopista per milió d'habitants	Rànkings		km ferrocarril per milió d'habitants	Rànkings
CY	357,7	1	SE	1224,8	1
LU	323,1	2	FI	1117,3	2
ES	239,2	3	LV	984,2	3
SI	238,8	4	CZ	939,5	4
AT	203,5	5	NO	884,4	5
PT	190,1	6	HU	787,3	6
DK	189,8	7	EE	712,0	7
Catalunya	185,8	8	AT	705,2	8
CH	182,1	9	SK	679,1	9
SE	176,6	10	SI	615,2	10
FR	171,4	11	HR	613,5	11
BE	165,5	12	LU	604,4	12
NL	155,8	13	BG	556,4	13
DE	146,0	14	PL	521,3	14
EU15	141,0	15	LT	517,9	15
FI	124,7	16	RO	505,1	16
EU25	124,7	17	FR	483,3	17
HR	124,7	18	IE	467,0	18
LT	121,7	19	DE	437,0	19
IT	111,0	20	CH	435,4	20
UK	60,1	21	EU25	433,3	21
SK	58,1	22	DK	420,0	22
HU	53,7	23	EU15	393,8	23
CZ	50,7	24	BE	337,1	24
NO	46,2	25	ES	334,3	25
IE	42,8	26	UK	284,0	26
BG	42,3	27	IT	278,6	27
TR	26,3	28	PT	267,6	28
PL	10,6	29	Catalunya	240,6	29
			EL	218,0	30
			NL	172,4	31
			TR	121,4	32

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP

Infraestructura/1000 km²

	km autopista per 1000 km ²	Rànkings		km ferrocarril per 1000 km ²	Rànkings
NL	61,2	1	CZ	121,8	1
BE	56,7	2	BE	115,4	2
LU	56,5	3	LU	105,8	3
Catalunya	40,4	4	DE	101,0	4
DE	33,7	5	HU	85,5	5
CH	32,7	6	CH	78,3	6
CY	29,0	7	SK	74,9	7
DK	23,8	8	UK	69,8	8
SI	23,6	9	AT	69,0	9
PT	21,8	10	NL	67,7	10
IT	21,5	11	PL	63,6	11
ES	20,3	12	SI	60,7	12
AT	19,9	13	IT	54,1	13
FR	19,1	14	FR	53,8	14
EU15	16,8	15	DK	52,7	15
UK	14,8	16	Catalunya	52,4	16
EU25	14,4	17	EU25	50,1	17
HR	9,8	18	HR	48,2	18
CZ	6,6	19	EU15	46,9	19
SK	6,4	20	RO	46,1	20
LT	6,4	21	BG	38,9	21
HU	5,8	22	LV	35,1	22
SE	3,5	23	PT	30,7	23
BG	3,0	24	ES	28,4	24
IE	2,5	25	IE	27,3	25
TR	2,4	26	LT	27,2	26
FI	1,9	27	SE	24,5	27
PL	1,3	28	EE	21,2	28
NO	0,7	29	EL	18,3	29
			FI	17,3	30
			NO	12,6	31
			TR	11,1	32

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP

Font : Eurostat, IDESCAT i PTP

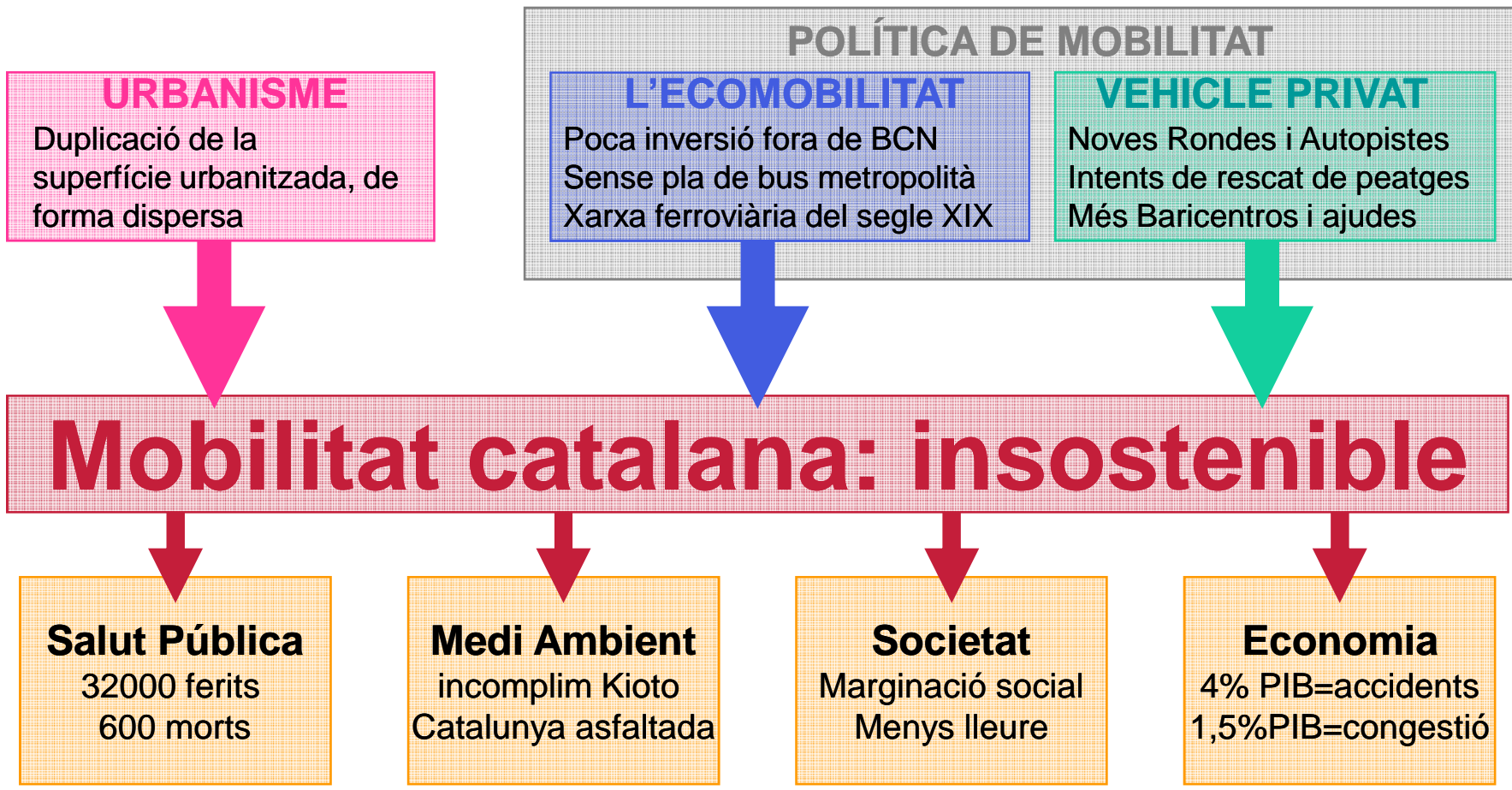


QUINS EFECTES GENEREM?

2



La mobilitat catalana als darrers anys





PROBLEMA SANITARI

La mobilitat no està respectant el dret a viure

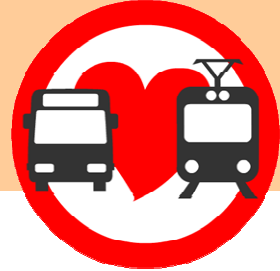


El vehicle privat és la més gran màquina de matar en temps de pau, segons la Organització Mundial de la Salut. Pels seus efectes, la mobilitat és l'epidèmia del nostre segle.

ACCIDENTS + CONTAMINACIÓ. Els morts i afectats per la contaminació del trànsit ja superen les víctimes de col·lisions entre vehicles i atropellaments.

→ A tot Catalunya els accidents provoquen **600 morts i 32.000 ferits (30% a les ciutats)**, esdevenint la primera causa de mortalitat entre els joves. El **50% dels accidents laborals** es produeixen en el camí cap a la feina.

→ Per la contaminació, cada any moren de forma prematura unes 2000 persones a l'àrea metropolitana de Barcelona. A Espanya, moren cada any 16.000 persones per aquesta causa.



PROBLEMA SANITARI

Catalunya. Accidents 2005

Demarcació	Accidents amb víctimes	%	Accidents mortals	%	Morts 24 h	%	Total víctimes	%
Barcelona								
Zona urbana	14.840	90,0	108	45,6	110	42,6	19.564	87,4
Zona interurbana	1.647	10,0	129	54,4	148	57,4	2.827	12,6
Total	16.487	100,0	237	100,0	258	100,0	22.391	100,0
Catalunya								
Zona urbana	17.242	82,2	144	29,4	149	27,1	22.690	78,1
Zona interurbana	3.723	17,8	345	70,6	400	72,9	6.357	21,9
Total	20.965	100,0	489	100,0	549	100,0	29.047	100,0

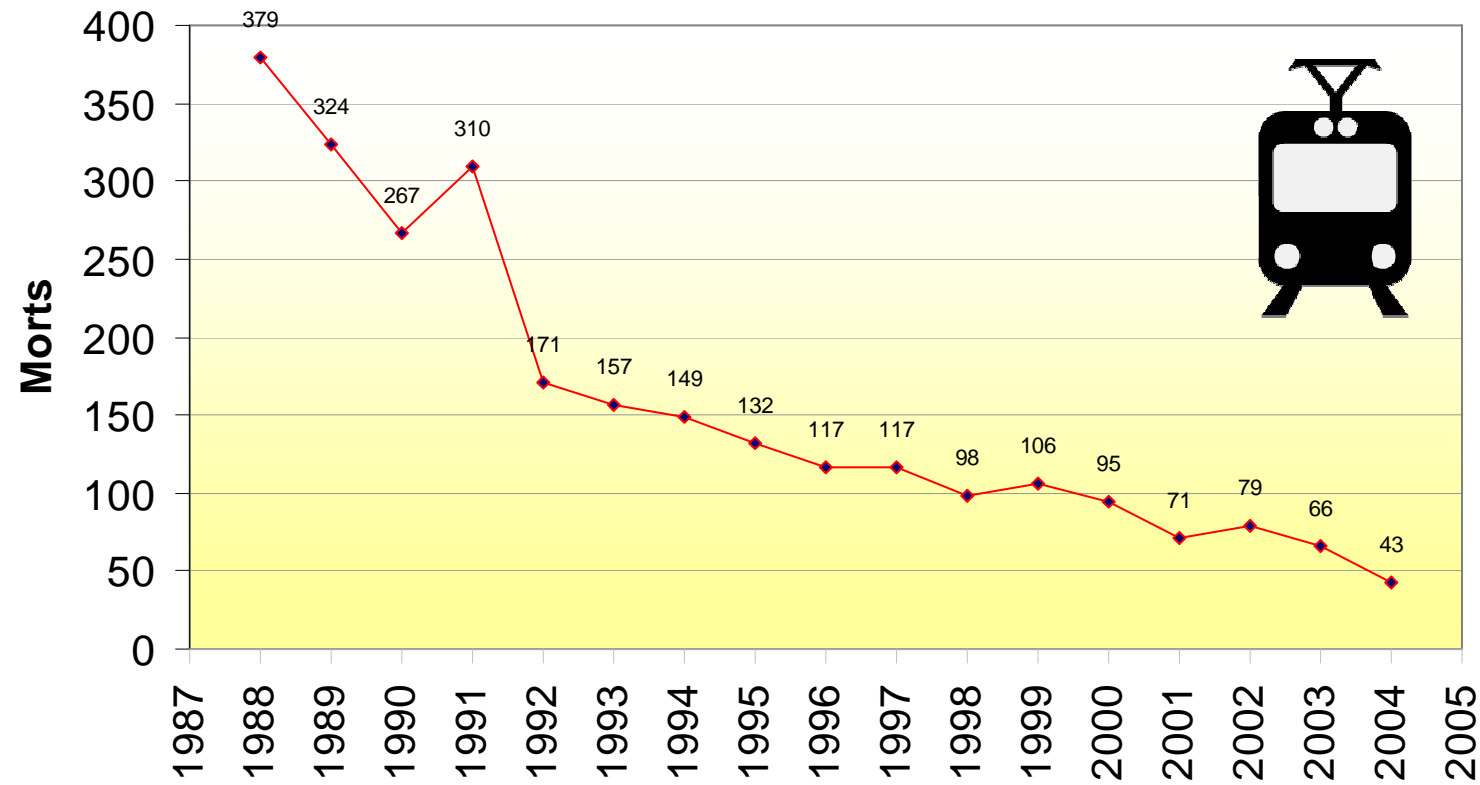
[Font: Anuari Estadístic d'Accidents de Trànsit a Catalunya 2005. SCT]

- La carretera és la primera causa de mort entre el jovent de Catalunya (15-34 anys)
- A Catalunya els accidents de trànsit van provocar la mort a 641 persones i més de 29.000 víctimes el 2005.
- **A BCN el 87,4% de les víctimes del trànsit es van produir en zona urbana**



PROBLEMA SANITARI

Espanya 2005. Morts per accident ferroviari

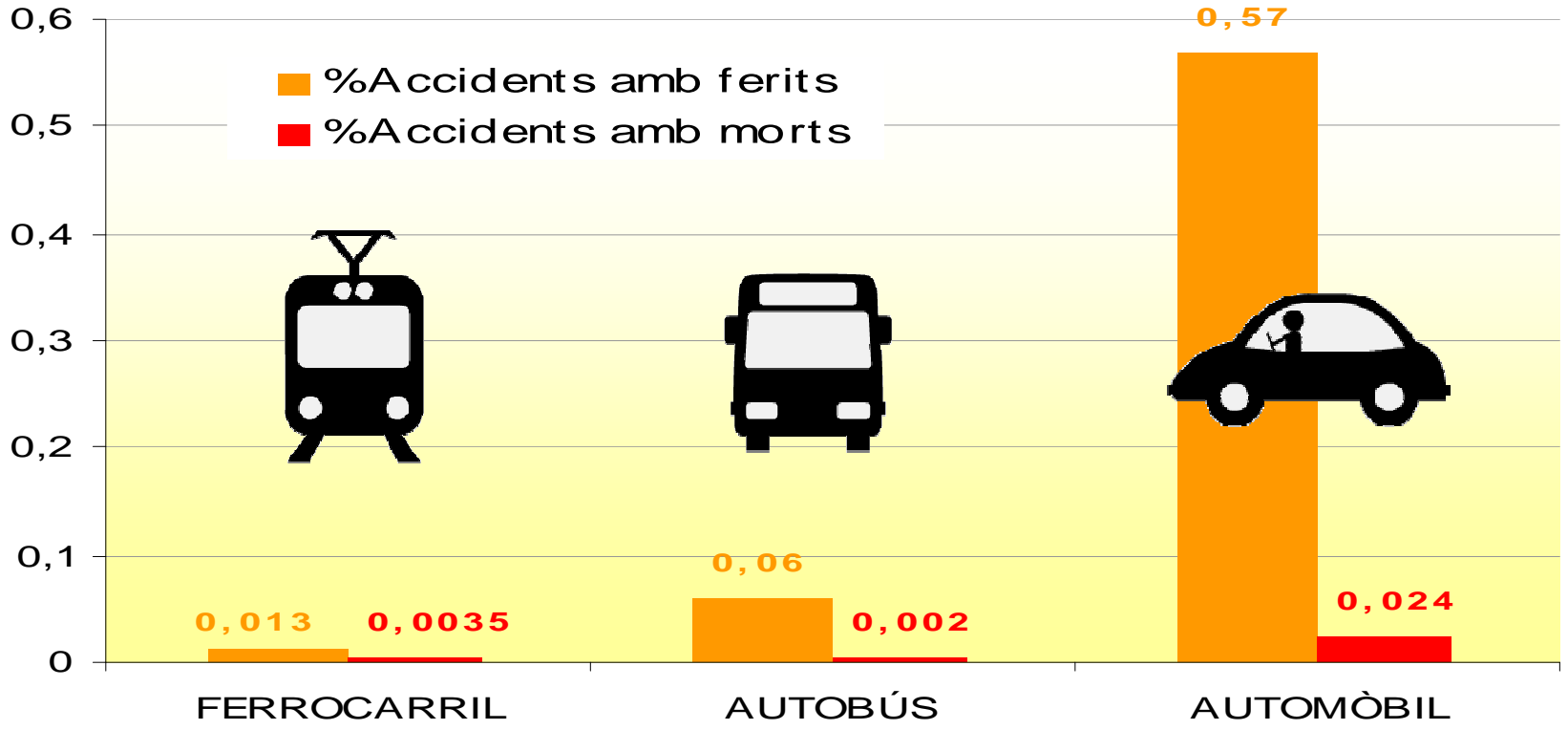


El 2005 van produir-se les mateixes defuncions per accident ferroviari en un any, que un cap de setmana a les carreteres espanyoles.



PROBLEMA SANITARI

Viatjar en transport públic és molt més segur



[Font: PTP]

A EUROPA CADA ANY PERDEN LA VIDA 44.000 ÉSSERS HUMANS A LA CARRETERA, I "NOMÉS" UN CENTENAR AL FERROCARRIL.



PROBLEMA SANITARI

Viatjar en transport públic és molt més segur



Seguretat en la mobilitat

	Víctimes per milió de viatgers	Índex relatiu
Ferrocarril	0,013	1
Autobusos	0,060	5
Automòbil de turisme	0,570	40

- 9 vegades més en bus que en cotxe
- 44 vegades més en tren que en cotxe

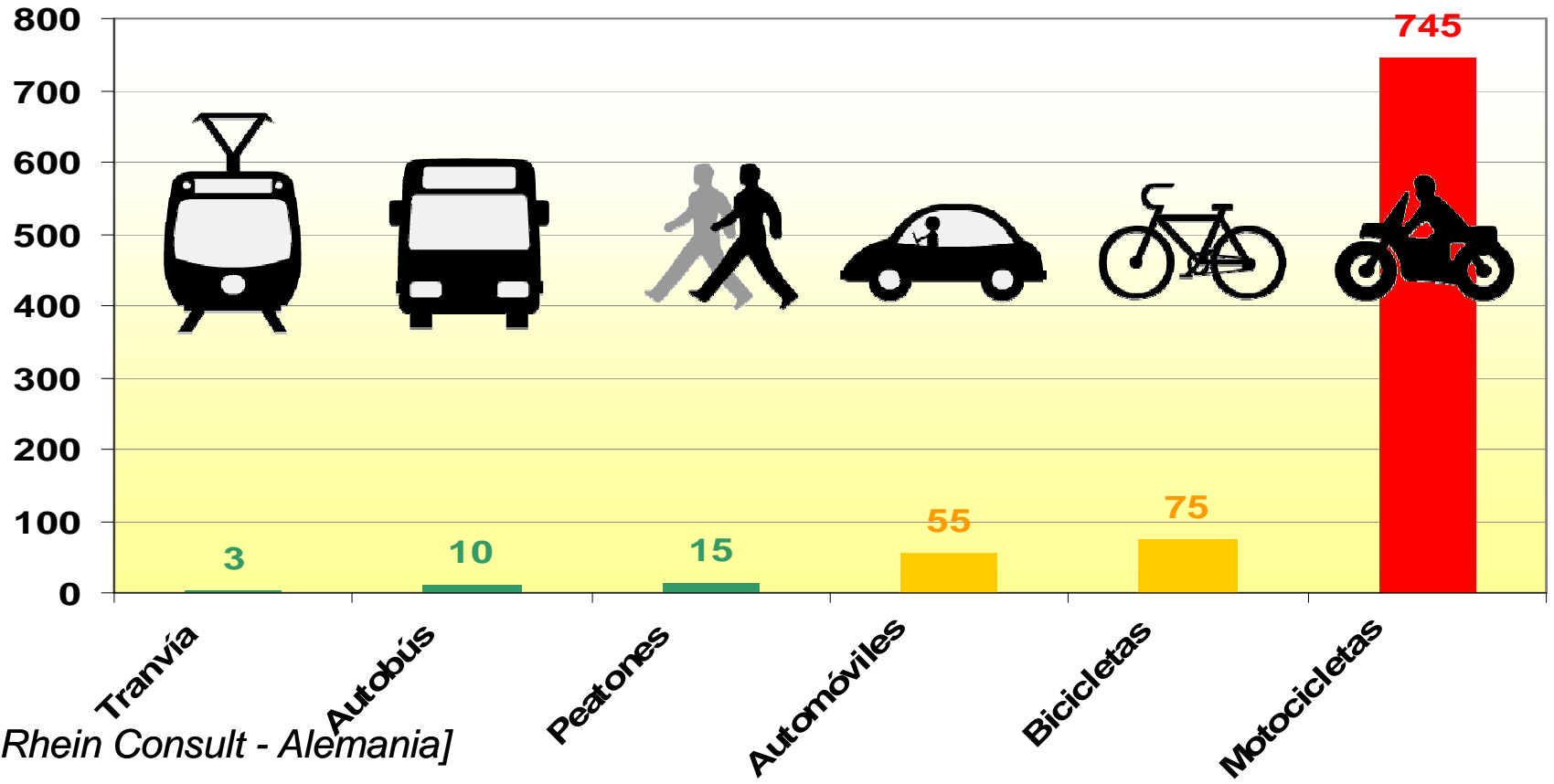
Morts. El guiatge ferroviari aporta un risc de mort 125 menor que un viatge en carretera perquè estalvia les principals causes d'accidentalitat:

- Col·lisió entre vehicles frontal i/o lateral, perquè el tren sempre circula per cantons semaforitzats i de vegades informatitzats.
- Bolcada, ja que la velocitat màxima sempre es compleix i és un mitjà guiat
- Sortida de calçada, el maquinista no és responsable del guiatge i els descarrilaments només tenen causes fortuïtes.



PROBLEMA SANITARI

Viatjar en transport públic és molt més segur



[Font: Rhein Consult - Alemanya]



PROBLEMA SANITARI

Barcelona 2004. Accidents segons vehicle implicat

→ Tot i que els vehicles privats representen només el 38% dels desplaçaments a Barcelona (interns i externs), protagonitzen més del 90% dels accidents a la ciutat.

→ L'injuriat tramvia, inaugurat l'any 2004 i portada de moltes edicions de diaris, no arribà a protagonitzar el 0,1% de tots els accidents.

Base total ciutat: 11577 accidents

Base total Rondes: 559 accidents

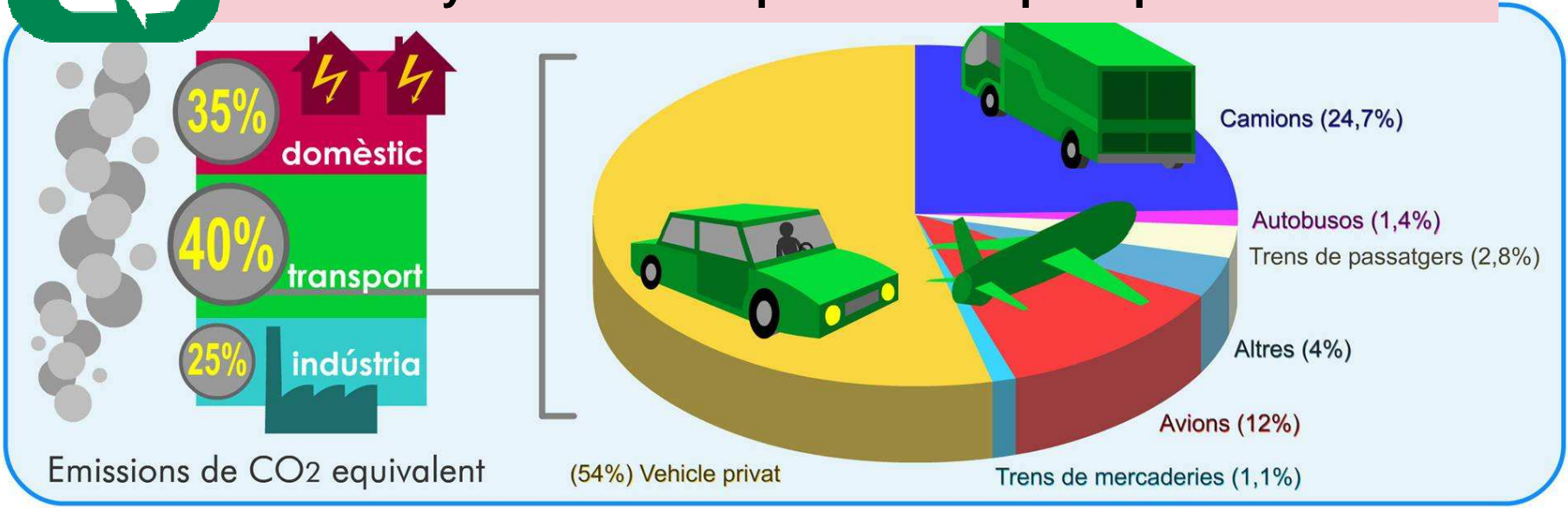
Mode de transport	Accidents totals	Percentatge sobre el total d'accidents
Turisme	11.060	91,1
Motocicleta	3.885	32,0
Ciclomotor	3.358	27,7
Furgoneta	1.495	12,3
Taxi	864	7,1
Autobús	519	4,3
Camió	511	4,2
Bicicleta	394	3,2
Tractocamió	85	0,7
Quadricicle	54	0,4
Autobús articulat	26	0,2
Altres vehicles	24	0,2
Maquinària d'obres	22	0,2
Tramvia	18	0,1

[Font: Anuari Estadístic de l'Ajuntament de Barcelona. Any 2004]



PROBLEMA AMBIENTAL

Catalunya. La mobilitat privada és el principal contaminador



Espanya és l'estat de la Unió Europea més allunyat del compliment del protocol de Kioto, signat el 1996. Des de 1990 hem incrementat el nivell d'emissions d'aquests gasos en un 50%, quan el màxim permès era del 15%.

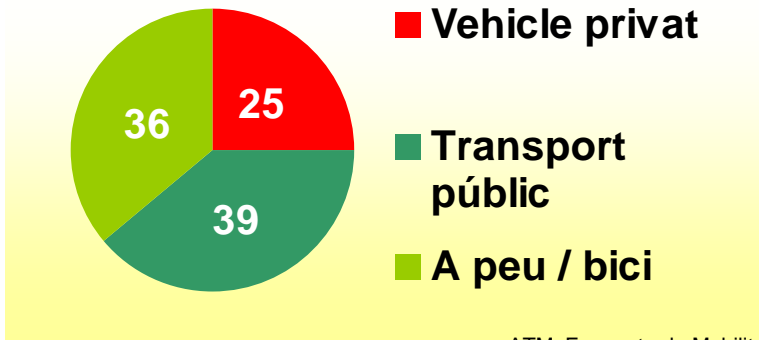
El sector del transport és responsable de més del 40% de les emissions de gasos contaminants a Catalunya (OZÓ, CO, NOx, partícules en suspensió...) a més del 25 % dels gasos d'efecte hivernacle (CO2, NOx...) i del 80% del soroll a les ciutats. És el primer factor de contaminació de les àrees urbanes.



PROBLEMA AMBIENTAL

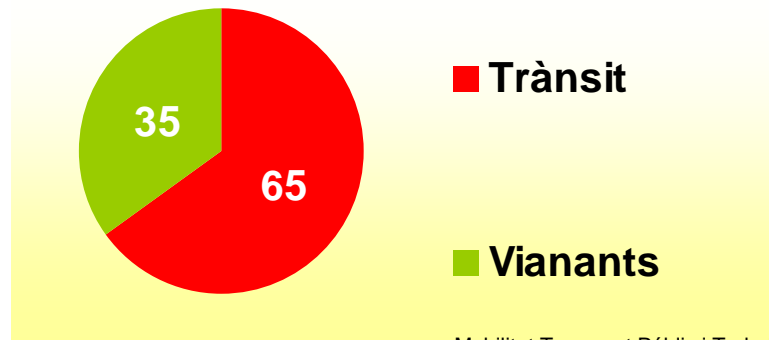
Barcelona 2001. El cotxe fagocita l'espai públic

Mobilitat interna de Barcelona 2001



ATM. Enquesta de Mobilitat

Repartiment del viari urbà a Barcelona



Mobilitat, Transport Públic i Treball

→ En un trajecte entre el lloc de residència i el de treball, **el cotxe consumeix fins a 90 vegades més espai** que el mateix trajecte realitzat en tren i 20 vegades més si s'utilitza l'autobús.

→ **Els cotxes estan aparcats el 95% del temps**, ocupant el mateix espai que necessita el seu conductor per a desenvolupar la seva tasca en una oficina: 20 m²



PROBLEMA AMBIENTAL

Els ferrocarrils són els menors consumidors d'espai

[Font: Fundación FFCC Españoles]



16 carrils autopista



2 vies ferroviàries



PROBLEMA AMBIENTAL

Els ferrocarrils són els menors consumidors d'espai



→ La línia d'alta velocitat Madrid – Sevilla, consumeix tantes hectàrees de terreny com una terminal d'aeroport *[Font: Via Libre]*

→ Un tren de mercaderies de **30 vagons** permet evitar la circulació i contaminació de **60 camions** *[Font: Comissió Europea]*

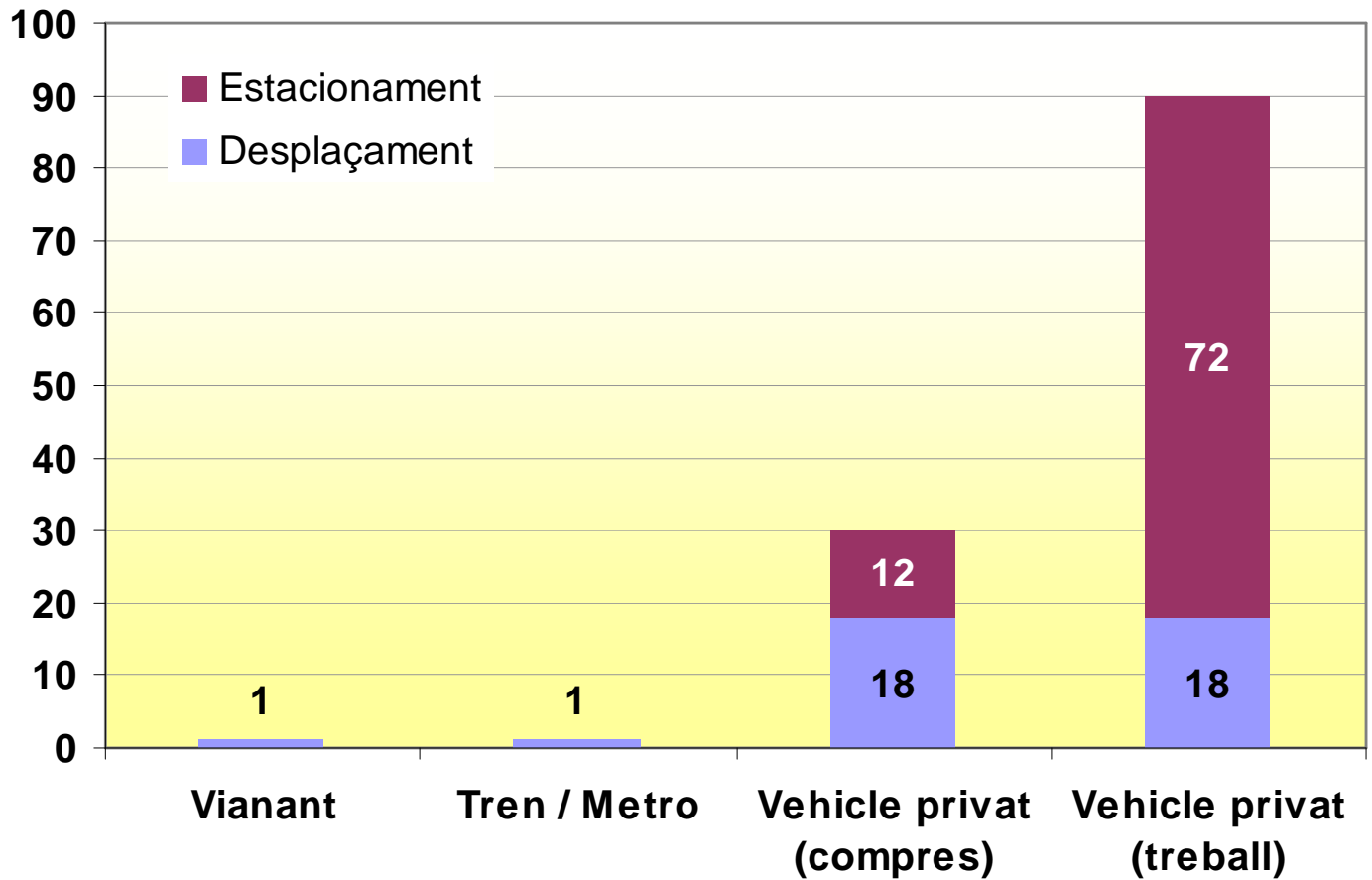


PROBLEMA AMBIENTAL

El transport públic consumeix menys espai

CONSUM D'ESPAI I TEMPS PER A UN TRANSPORT DE 10 KM (ANADA I TORNADA)

EXPRESSAT EN M² X HORA

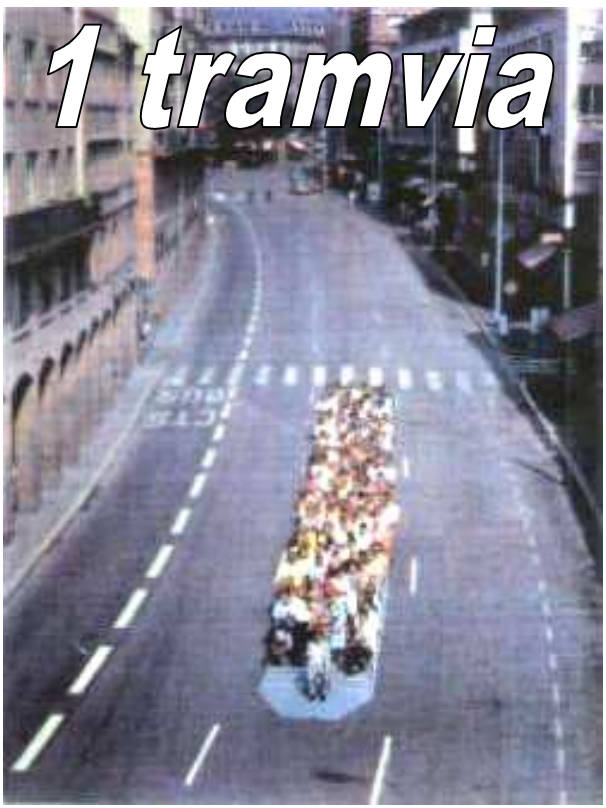
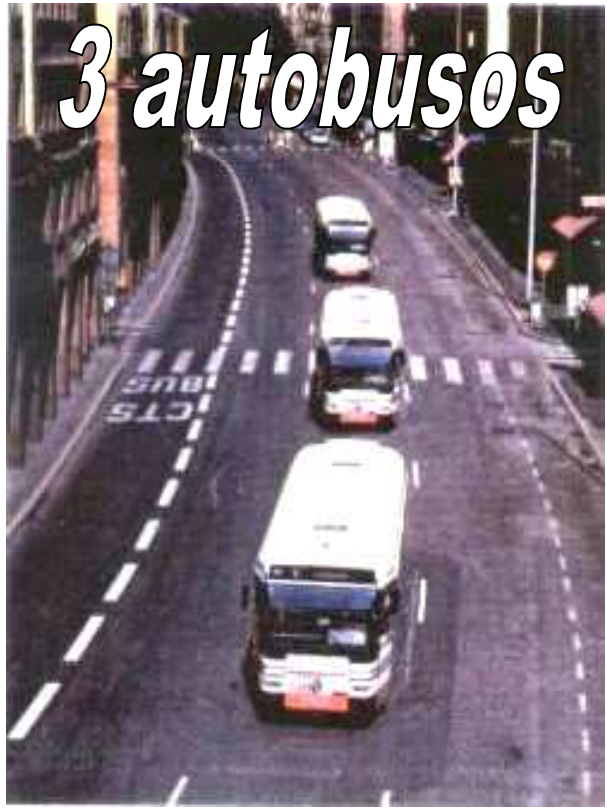
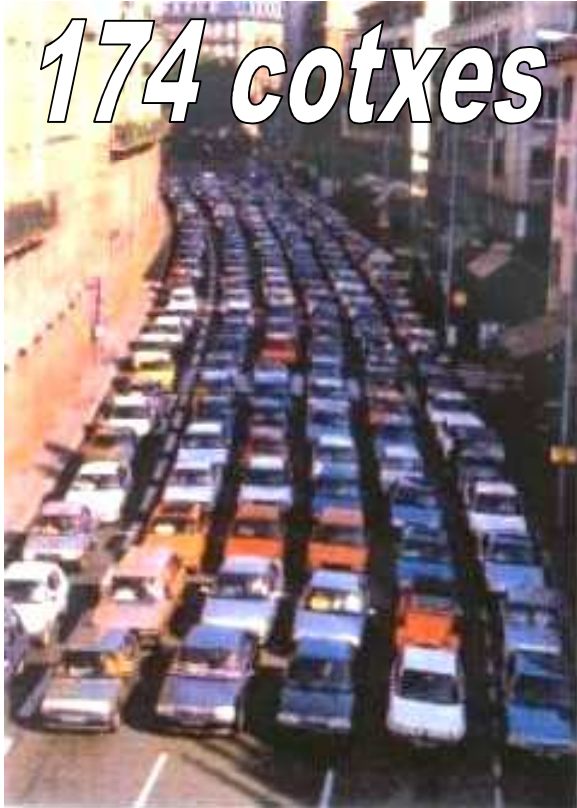


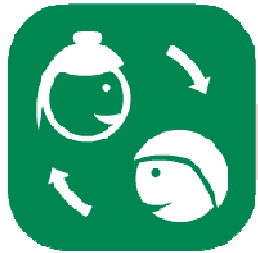
[Font: UITP]



PROBLEMA AMBIENTAL

El transport públic consumeix menys espai





PROBLEMA SOCIAL

La mobilitat insostenible genera exclusió social



- **Només el 55% de la població adulta catalana té carnet de conduir, i tant sols un 33% es mou exclusivament amb vehicle privat.**
- **El 67% de la població depèn de l'ecomobilitat; és a dir, 4.000.000 de catalans van a peu, bicicleta, transport públic o cotxe compartit per desplaçar-se.**
- **El 12% dels catalans no té cap accés diari al cotxe, especialment treballadors al llindar de la pobresa i aturats.**



PROBLEMA SOCIAL

La mobilitat insostenible genera exclusió social



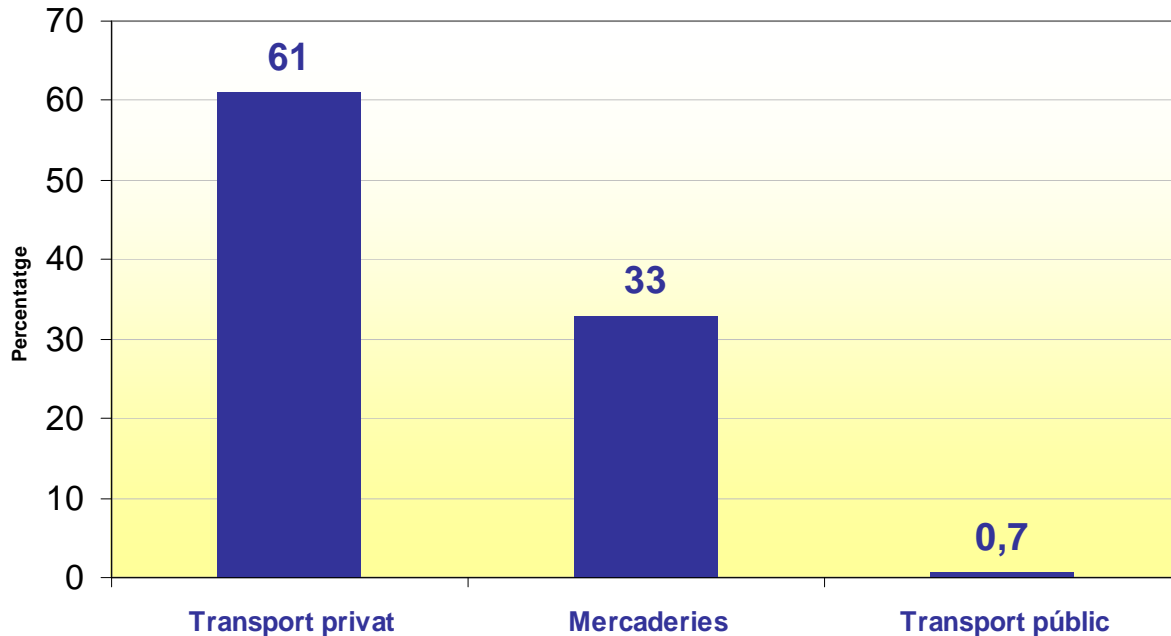
- **Els col·lectius amb més risc d'exclusió laboral** per no tenir carnet de conduir o cotxe, són les dones, els immigrants extracomunitaris i els joves.
- **Les dones**, que al volant són les que tenen menys accidents, són també les que més utilitzen el transport públic. La marginació del transport públic es podria considerar doncs, com una **planificació masculina de la mobilitat**.



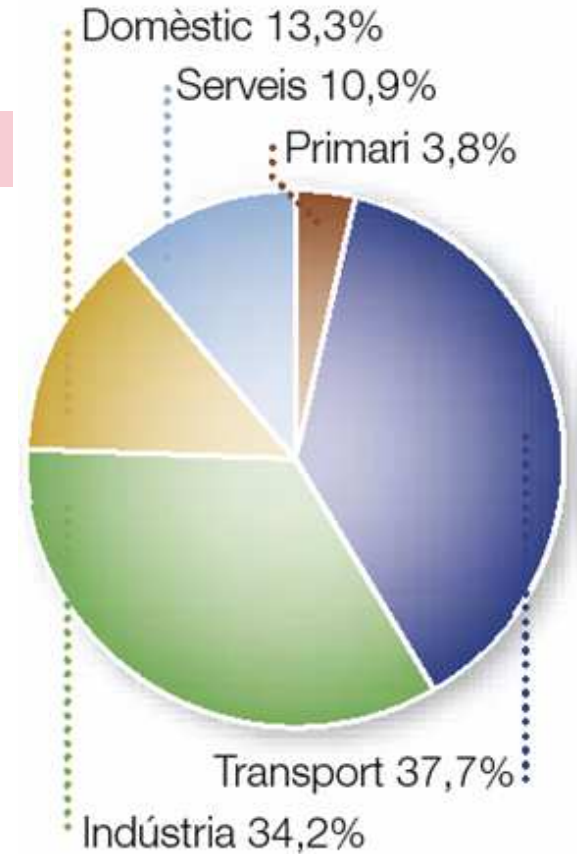
PROBLEMA ECONÒMIC

El transport devora l'energia disponible

EL SECTOR DEL TRANSPORT CONSUMEIX UN 40% DE L'ENERGIA PRIMÀRIA A CATALUNYA, QUE A LA SEVA VEGADA DEPÈN DEL PETROLI EN UN 85%



[Font: Departament de Medi Ambient. Generalitat de Catalunya]

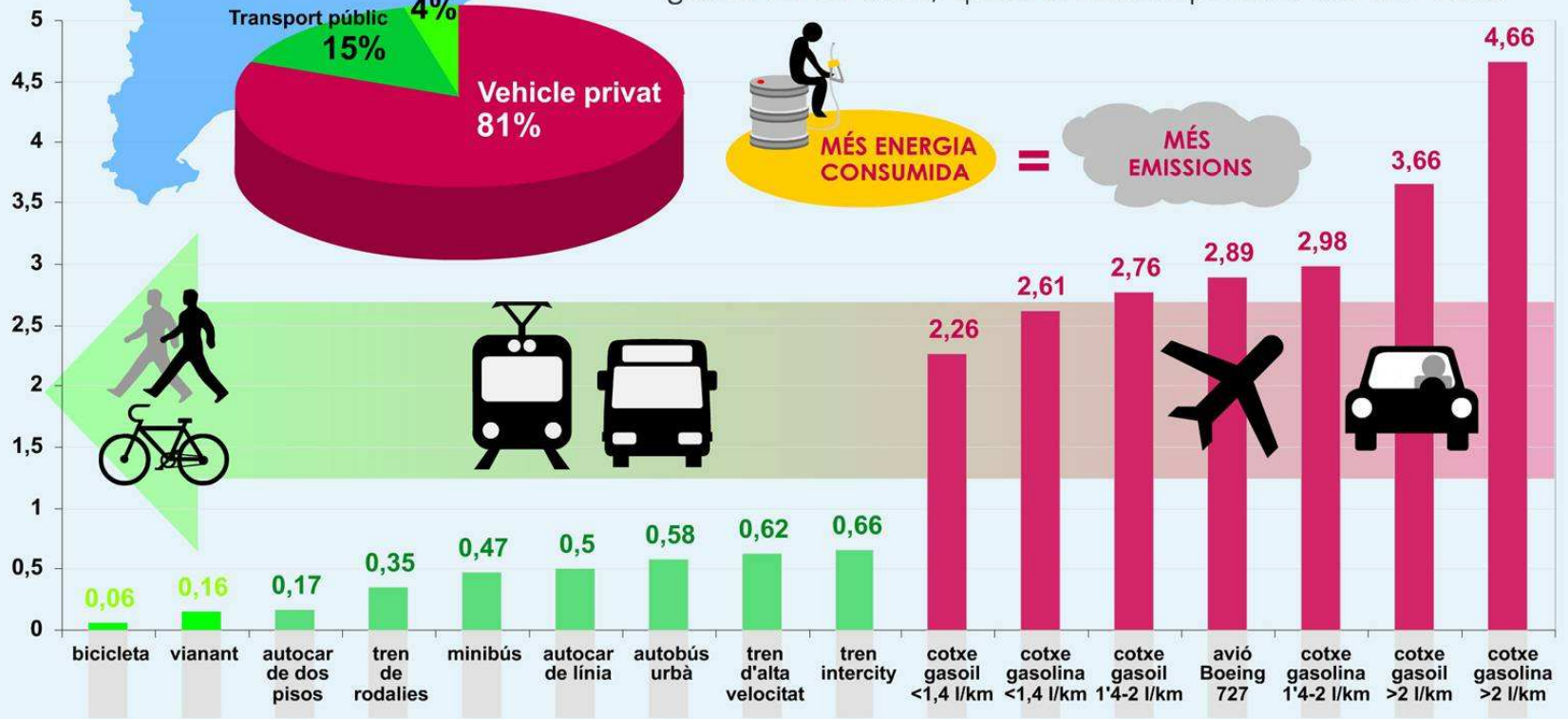
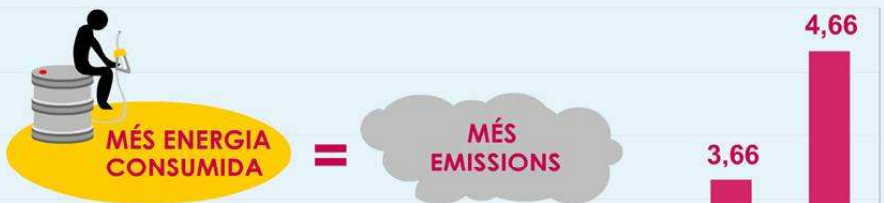
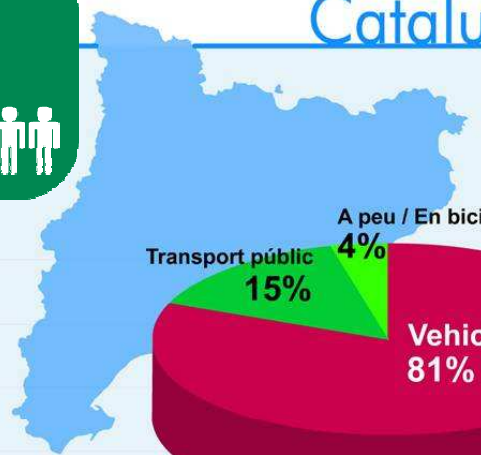


Consum d'energia final a Catalunya per sectors consumidors l'any 2003



Catalunya es mou amb mitjans poc eficients

Espanya és l'estat de la Unió Europea més allunyat del compliment del protocol de Kioto, signat el 1996. Des de 1990 hem incrementat el nivell d'emissions d'aquests gasos en un 50%, quan el màxim permès era del 15%.

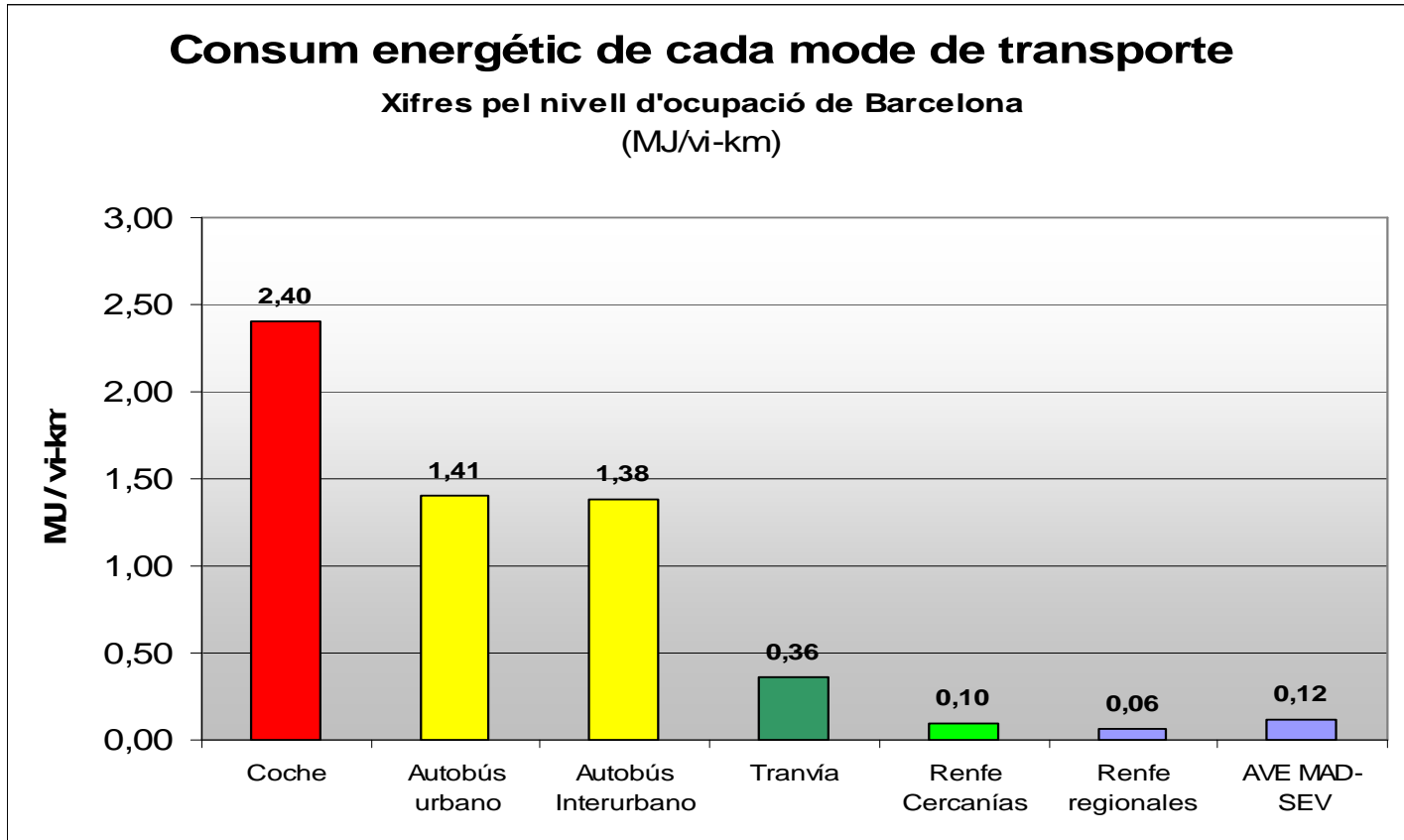


Energia consumida per cada viatger a cada quilòmetre, expressat en MegaJoules (MJ)



PROBLEMA ECONÒMIC

El transport públic fa un consum racional





PROBLEMA ECONÒMIC

El transport insostenible ens fa dependre del petroli



→ **Depenem d'un petroli brut i escàs.** La gran dependència del petroli debilita la nostra economia davant de futurs escenaris d'alça de preus i escassetat. Al ritme actual, les reserves de petroli conegudes s'exhauriran en **40 anys**.



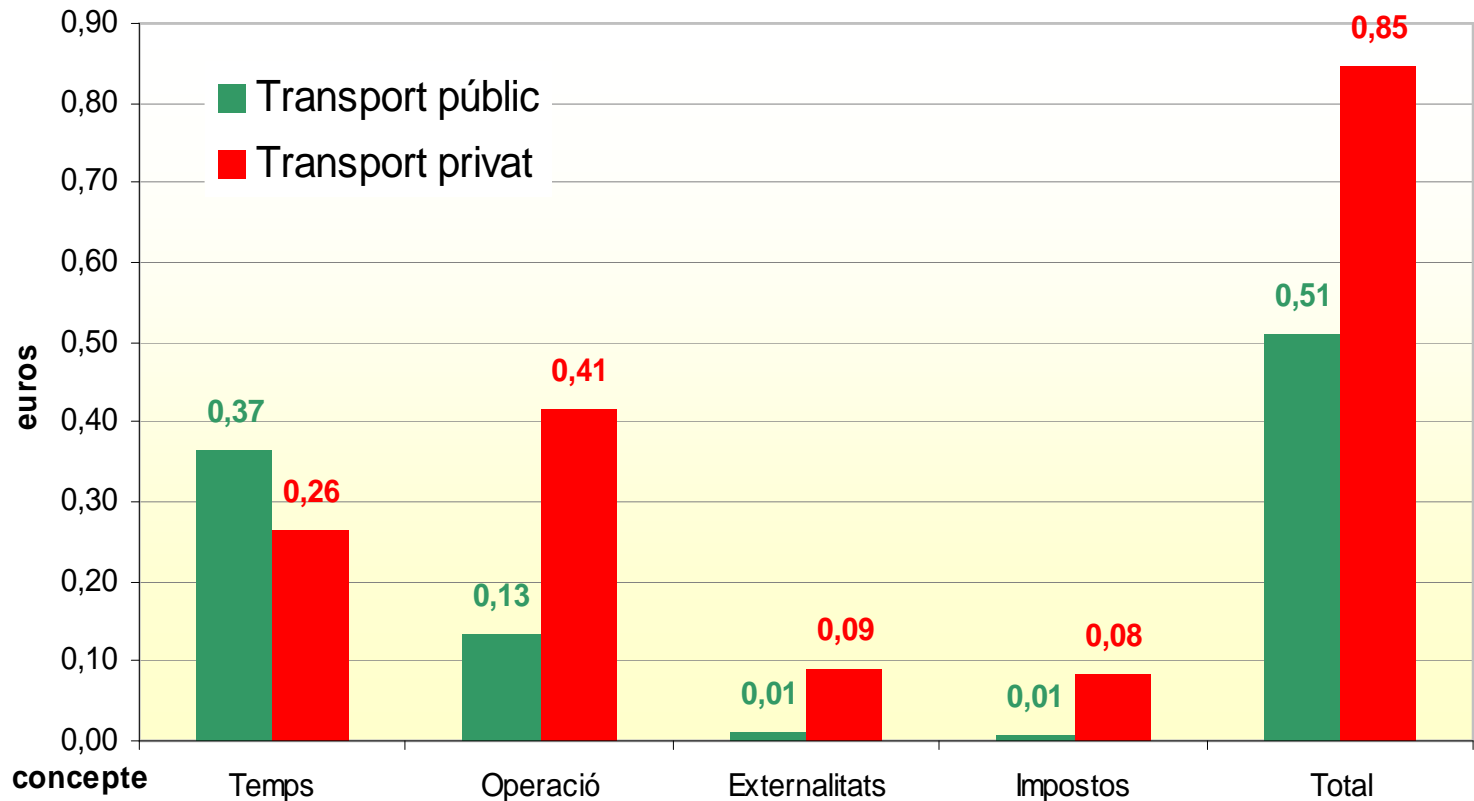
→ **Un llast econòmic per a Catalunya.** La congestió de cotxes i camions esdevé, a més d'una gran pèrdua de temps de feina o lleure, un llast per l'economia catalana, que perd un 1'5% del seu PIB en retencions i un 4% en accidents.

→ **Un llast econòmic per als treballadors.** Viatjar en cotxe costa als treballadors 3 o 4 vegades més car que fer-ho en transport públic.



PROBLEMA ECONÒMIC

El transport privat és car per a l'usuari i la ciutadania



[Font: Costos reals del transport. Autoritat del Transport Metropolità]



PROBLEMA ECONÒMIC

Les externalitats també compten

LA MITJANA DE COSTOS EXTERNOS DEL TRANSPORT FERROVIARI ÉS DE 12,35 € PER CADA TONA-QUILÒMETRE, DAVANT DELS 24,12 € DE LA CARRETERA

Media de costes externos marginales del transporte por modo, en €/1000 tkm

Elemento del costo	Transporte por carretera	Transporte ferroviario	Navegación fluvial	Marítima de cabotaje
Accidentes	5,44	1,46	0	0
Ruido	2,138	3,45	0	0
Contaminantes	7,85	3,8	3,0	2,0
Costes climáticos	0,79	0,5	Insignificante	Insignificante
Infraestructura	2,45	2,9	1,0	Menos de 1
Saturación	5,45	0,235	Insignificante	Insignificante
Total	24,12	12,35	Máximo 5,0	Máximo 4,0

Fuente: Comisión Europea

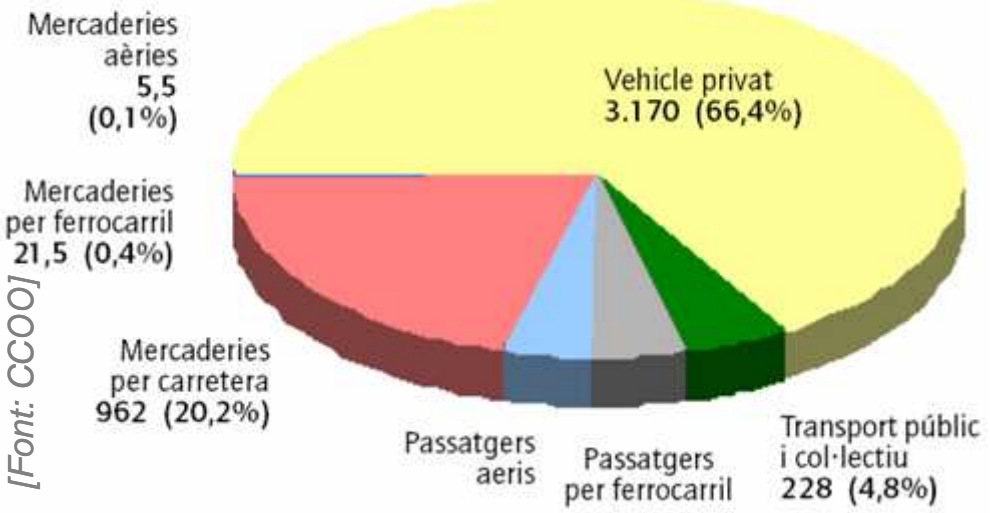
[Font: Comissió Europea]



PROBLEMA ECONÒMIC

Les externalitats també compten

Distribució dels costos del transport (milions d'€)



[Font: CCOO]

COSTOS DIRECTES: costos assumits per l'usuari: bitllet, benzina, assegurança, peatge...

EXTERNALITATS: factura social i ambiental de la mobilitat. Algunes es paguen, d'altres no; però generalment les paga l'administració.

→ Despeses en externalitats: 4.240 M€/any.

→ Les externalitats suposen el 8,7% del cost total del transport a Catalunya.

→ El 66,5% d'aquest cost és imputable al transport privat.

→ Els costos directes de la mobilitat li suposen als catalans 510 € cada mes i per persona

→ Només en externalitats, els catalans gasten 500 €/any de factura.

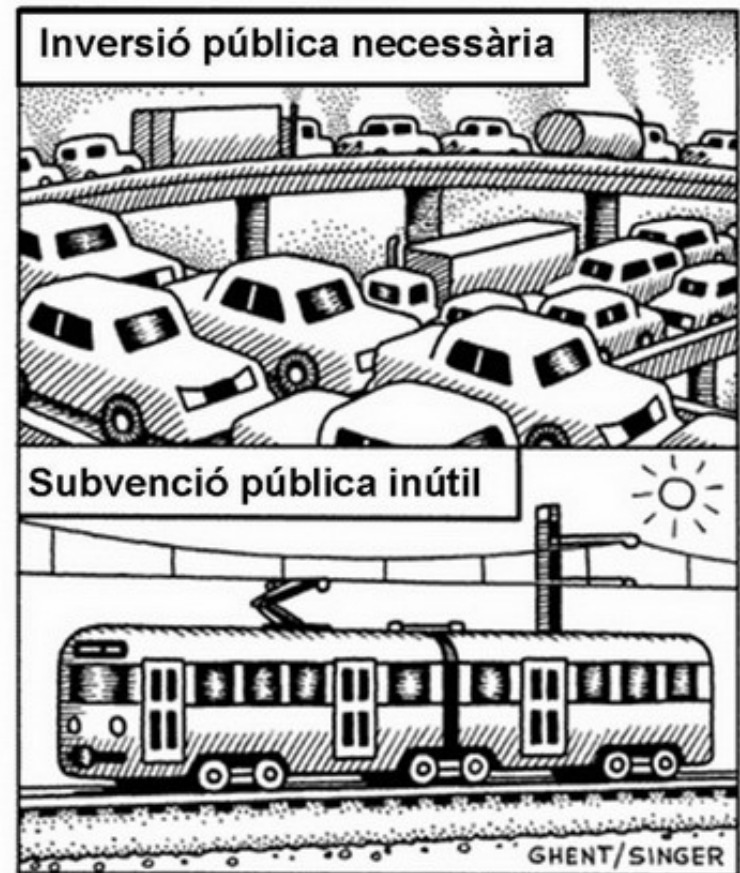


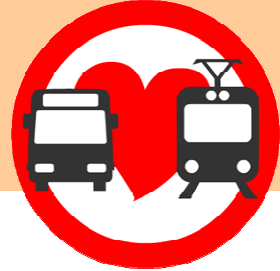
PROBLEMA ECONÒMIC

Les externalitats també compten

- **Una comptabilitat miop, per tradició**
 - Fa molts pocs anys que es computen les externalitats, aquells costos que assumeix la societat i l'administració però que no són sufragats directament pels usuaris.
 - Tenint en compte les externalitats, no hi ha dubte que el transport públic és més rendible
 - Mentre una carretera es justifica per “cohesió territorial”, els ferrocarrils i carrils bus són condicionats a “estudis de viabilitat” més miops encara que la pròpia administració.

- **Les inversions en transport públic són universals**
 - Només el transport públic genera una mobilitat per a tothom
 - El transport públic és democràcia





D'efecte “col-lateral” a problema nacional

- Malgrat els efectes sanitaris, ambientals, socials i econòmics, no es percep una preocupació adequada de la ciutadania pel problema de la mobilitat.
- La ciutadania es troba anestesiada davant d'un dels pitjors problemes de Catalunya. En conseqüència, els polítics i els ciutadans actuen poc o no actuen.
- Cal encara molta pedagogia i recuperar l'esperit reivindicatiu, perdut després de la transició.

1. Quin/s creu que són els principals problemes que té actualment Catalunya?
(MÉS D'UNA POSSIBILITAT DE RESPOSTA)

	Percentatge	Freqüències
Immigració	38,0	797
Accés a l'habitatge	22,1	464
Atur/precarietat laboral	18,8	395
Inseguretat ciutadana	12,1	254
Insatisfacció amb la política	10,7	226
Manca infraestructures i transports	10,3	217
Millora política social	7,2	150
Educació/cultura/investigació	7,1	150
Sanitat i Seguretat Social	6,9	145
Crisi identitat catalana	6,4	134
Baix nivell salarial/cost de la vida	4,8	101
Funcionament de l'economia	4,4	93
Relacions Catalunya-Espanya	4,3	89
Nou Estatut/Més autogovern	3,9	82
Més diners/Nou finançament	3,3	70
Incivisme i violència	2,9	61
Excessiva pressió fiscal	2,8	59
Serveis deficients	2,1	45
Altres	4,0	85
Cap problema	3,3	69
No ho sap	8,8	185
No contesta	0,6	12

[Font: Institut d'Estadística de Catalunya. Baròmetre Oct.2006]



Conclusions

→ Tenim una mobilitat desbocada

- Com s'ha vist, els mitjans amb més efectes nocius sobre la sanitat, el medi ambient, la societat i l'economia triomfen a Catalunya, i van a més.
- La duplicació de la superfície urbanitzada, sovint amb urbanitzacions disperses, ha creat un problema de mobilitat d'una magnitud transcendental.
- L'alça de preus de l'habitatge expulsa els ciutadans de les ciutats centrals.
- Mentre les carreteres no han parat de créixer, la xarxa ferroviària bàsica segueix els camins del segle XIX i encara vivim de concessions d'autobús totalment obsoletes.

→ Canviar els hàbits socials és molt difícil

- Hi ha poca consciència de col·lectivitat, només es valoren els dèficits sanitaris, ambientals, socials i econòmics quan afecten al terreny personal.
- Existeixen lobbys que viuen de la mobilitat insostenible, promovent valors d'individualitat per sobre dels interessos col·lectius.

→ La política no ha situat la mobilitat a l'alçada que correspon

- Es creen molts plans d'infraestructura però gairebé cap pla de serveis
- La gent vol transport, no necessàriament infraestructures
- Encara parlem de ciment quan, atesos els problemes actuals, cal gestionar millor allò que tenim
- Les infraestructures més necessitades (carril bus i rodalies) sempre són posteriors als aeroports, ports i trens d'alta velocitat.



ON ES CENTRA EL PLANEJAMENT ACTUAL

3

A qui van els diners?

El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 de l'ATM, tot i fer una correcta diagnosi del problema de la mobilitat a la regió metropolitana, centra el 70% de les seves inversions a la Corona 1, just on el transport públic s'utilitza més.

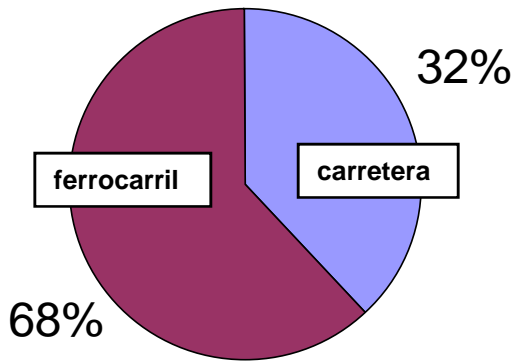
INVERSIONS DEL PLA DIRECTOR D'INFRAESTRUCTURES			
Ampliació de línies 1,2,3,4,5 i 8 de Metro	Metro a l'àrea metropolitana	1.602 M€	70%
Línia 9 i 10 de Metro		> 2.500 M€	
Tramvia		410 M€	
Castelldefels-Sant Boi-Sarrià		757 M€	
Modernització i millora		855 M€	12%
Intercanviadors		262 M€	3%
Infraestructures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

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



El Pla d'Infraestructures Català

La inversió econòmica...



CARRETERA (32%)

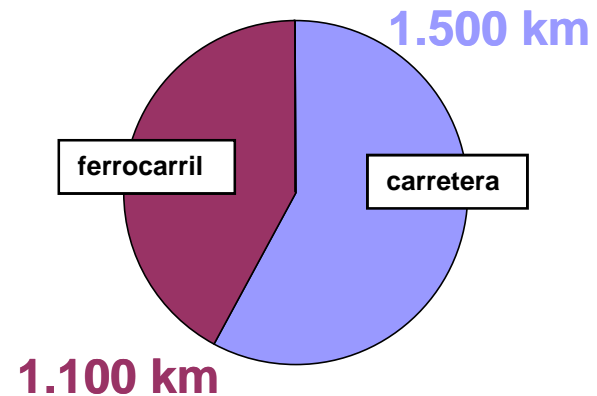
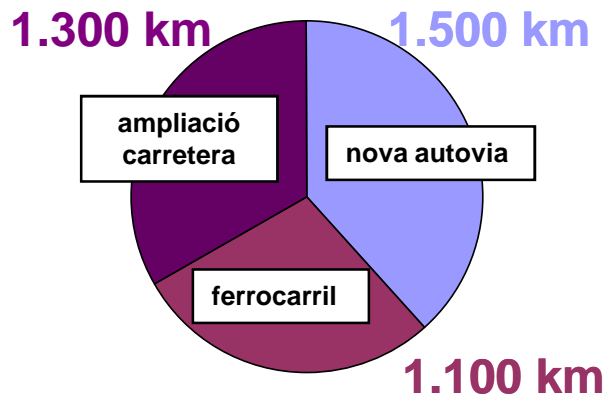
FERROCARRIL (68%)



Tan car és el tren?

L'alta velocitat és la que dispara els costos

Els nous quilòmetres...

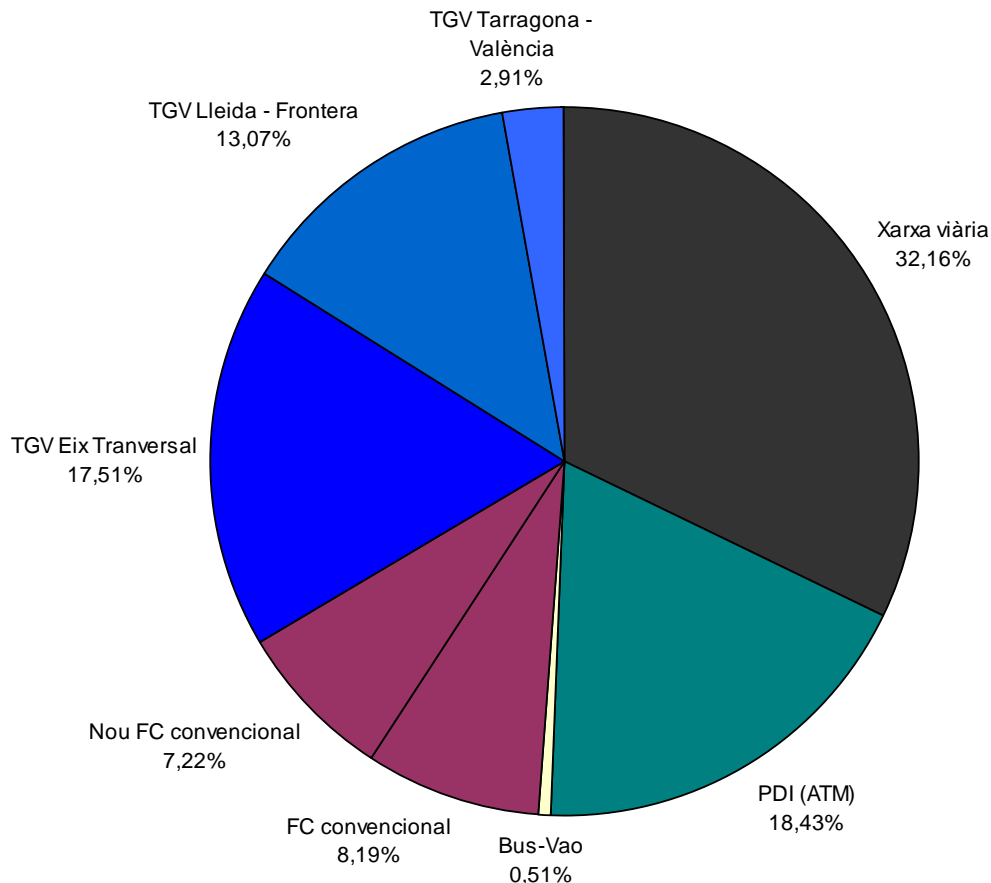




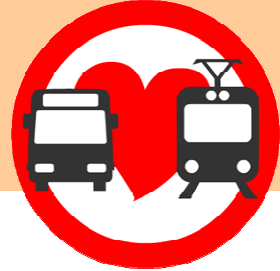
El Pla d'Infraestructures Català

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 acceptar-les i un 17,51% ni tant sols té un finançador específic.
- El pla inverteix molt poc en **transport urbà** fora de la RMB

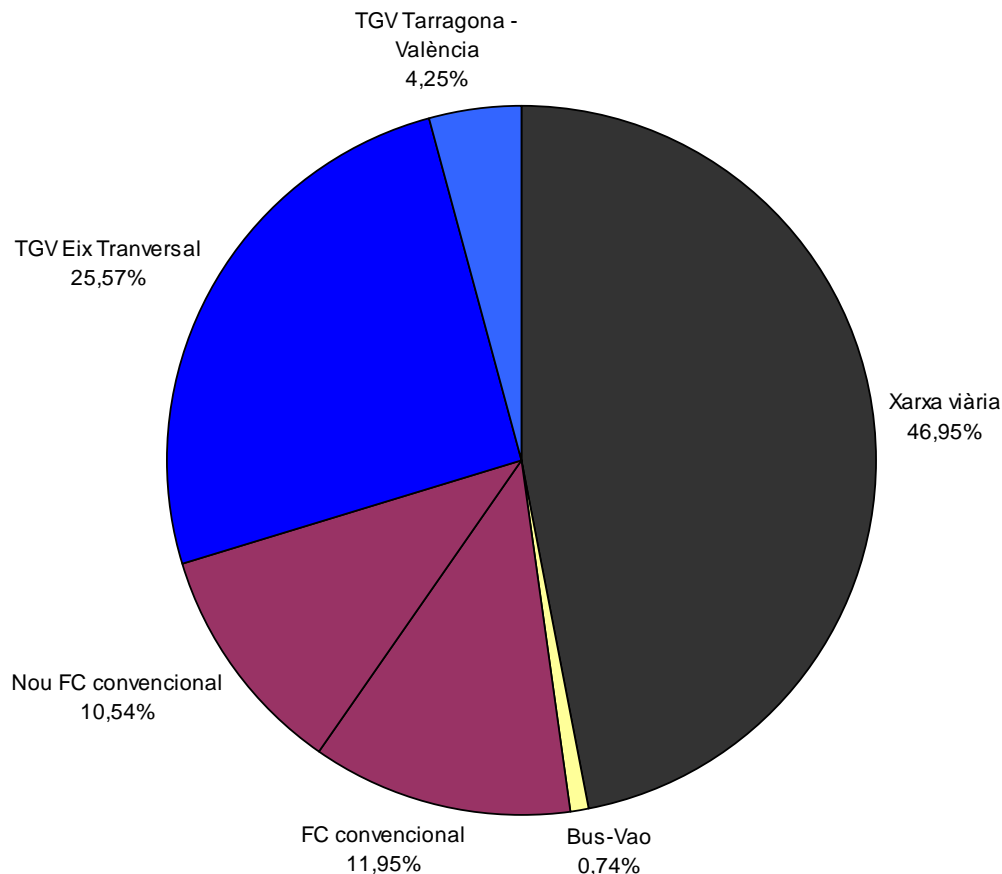


El Pla d'Infraestructures Català

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.

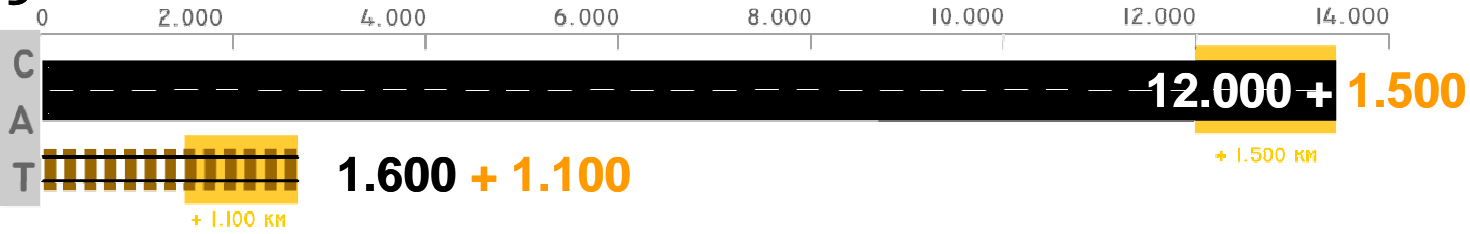


- La partida amb més pressupost seria la de **xarxa viària** (47%)
- El **TGV** seria la segona partida més important, amb un 30%
- El **ferrocarril convencional** captaria un 22,5% de totes les inversions, entre noves línies i reforma de les existents
- El **carril bus** continuaria tenint una presència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



Fem balanç?

ANY 2026



Km d'autopista, per cada km de ferrocarril

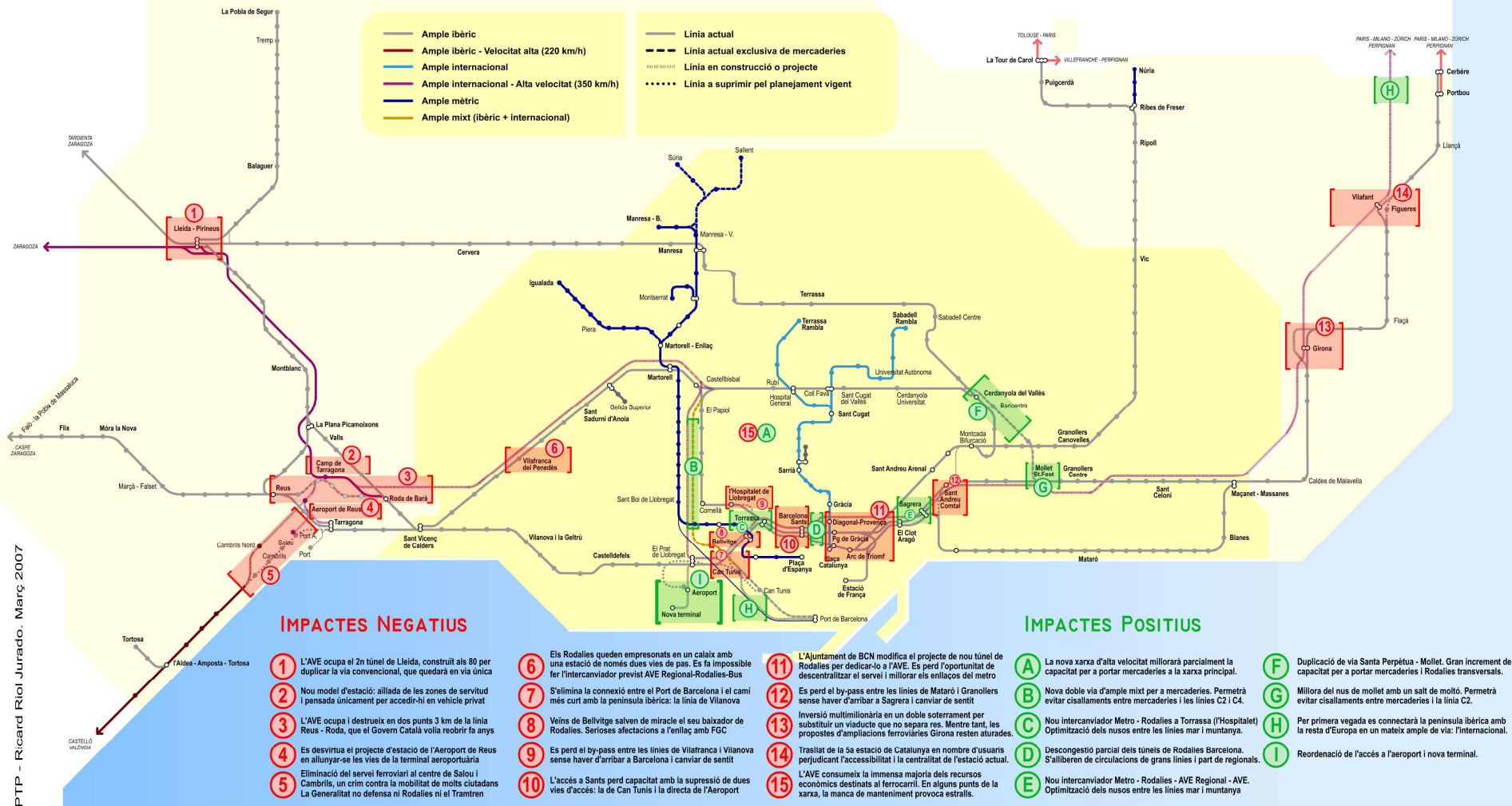
Després d'invertir 25.177 M€ en ferrocarrils...
Catalunya incrementarà encara més el greuge
de dotació d'autopistes respecte el ferrocarril

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





ELS IMPACTES DE LA PLANIFICACIÓ DE L'AVE



IMPACTES NEGATius

- 1** L'AVE ocupa el 2n túnel de Lleida, construït als 80 per duplicar la via convencional, que quedarà en via única
- 2** Nou model d'estació: aïllada de les zones de servitud i pensada únicament per accedir-hi en vehicle privat
- 3** L'AVE ocupa i destrueix en dos punts 3 km de la línia Reus - Roda, que el Govern Català volia reobrir fa anys
- 4** Es desvirtua el projecte d'estació de l'Aeroport de Reus en allunyar-se les vies de la terminal aeroportuària
- 5** Eliminació del servei ferroviari al centre de Salou i Cambrils, un crim contra la mobilitat de molts ciutadans. La Generalitat no defensa ni Rodalies ni el Tramtrén

- 6** Els Rodalies queden empresonats en un calaix amb una estació de només dues vies de pas. Es fa impossible fer l'intercanviador previst AVE Regional-Rodalies-Bus
- 7** S'elimina la connexió entre el Port de Barcelona i el camí més curt amb la península Ibèrica: la línia de Vilanova
- 8** Veïns de Bellvitge salven de miracle el seu banyador de Rodalies. Serioses afectacions a l'enllaç amb FGC
- 9** Es perd el by-pass entre les línies de Vilafranca i Vilanova sense haver d'arribar a Barcelona i canviar de sentit
- 10** L'accés a Sants perd capacitat amb la supressió de dues vies d'accés: la de Can Tunis i la directa de l'Aeroport

IMPACTES POSITius

- 11** L'Ajuntament de BCN modifica el projecte de nou túnel de Rodalies per dedicar-lo a l'AVE. Es perd l'oportunitat de descentralitzar el servei i millorar els enllaços del metro
- 12** Es perd el by-pass entre les línies de Mataró i Granollers sense haver d'arribar a Sagrera i canviar de sentit
- 13** Inversió multimilionària en un doble soterrament per substituir un viaducte que no separa res. Mentre tant, les propostes d'ampliacions ferroviàries Girona resten aturades
- 14** Trasllet de la 5a estació de Catalunya en nombre d'usuaris perjudicant l'accessibilitat i la centralitat de l'estació actual
- 15** L'AVE consumeix la immensa majoria dels recursos econòmics destinats al ferrocarril. En alguns punts de la xarxa, la manca de manteniment provoca estralls.

- A** La nova xarxa d'alta velocitat millorarà parcialment la capacitat per a portar mercaderies a la xarxa principal.
- B** Nova doble via d'ample mixt per a mercaderies. Permetrà evitar cisallaments entre mercaderies i les línies C2 i C4.
- C** Nou intercanviador Metro - Rodalies a Terrassa (l'Hospitalet) Optimització dels nusos entre les línies mar i muntanya.
- D** Descongestió parcial dels túnels de Rodalies Barcelona. S'alliberen de circulacions de grans línies i part de regionals.
- E** Nou intercanviador Metro - Rodalies - AVE Regional - AVE Optimització dels nusos entre les línies mar i muntanya

- F** Duplicació de via Santa Perpètua - Mollet. Gran increment de capacitat per a portar mercaderies i Rodalies transversals.
- G** Millora del nus de mollet amb un salt de moltó. Permetrà evitar cisallaments entre mercaderies i la línia C2.
- H** Per primera vegada es connectarà la península Ibèrica amb la resta d'Europa en un mateix ample de via: l'Internacional.
- I** Reordenació de l'accés a l'Aeroport i nova terminal.



NOVA CULTURA DEL TRANSPORT PÚBLIC

4



→ **Complir la “Llei universal de la mobilitat”**

No repetir l’error madrileny

→ **La gestió preval sobre les noves infraestructures**

TP per a tothom, Carrils BUS- VAO, carril BUS, límit a 80, millora de Rodalies, nous nuclis...

→ **Urbanisme responsable**

Aplicar amb rigor la llei de mobilitat

→ **Apostar pel ferrocarril en comptes de noves carreteres**

TramGavarres, TramCamp, TramVallès, Línia Orbital Ferroviària, Domesticació del TGV, duplicació de via, millores de traçat.

→ **Prioritzar el ferrocarril quotidià a l’espòròdic**

→ **Invertir en l’origen del problema (fora de BCN)**

→ **No confondre les solucions del TPC amb les necessitats dels vehicles privats (Metro per a no molestar)**

Llei universal de la mobilitat:



→ Sense restringir activament el vehicle privat no hi ha transvasament cap al transport públic.

→ Deixar el cotxe a casa està motivat bàsicament per al congestió.

→ El cotxe i la moto no poden condicionar el desenvolupament del transport públic, ja sigui soterrat o en superfície

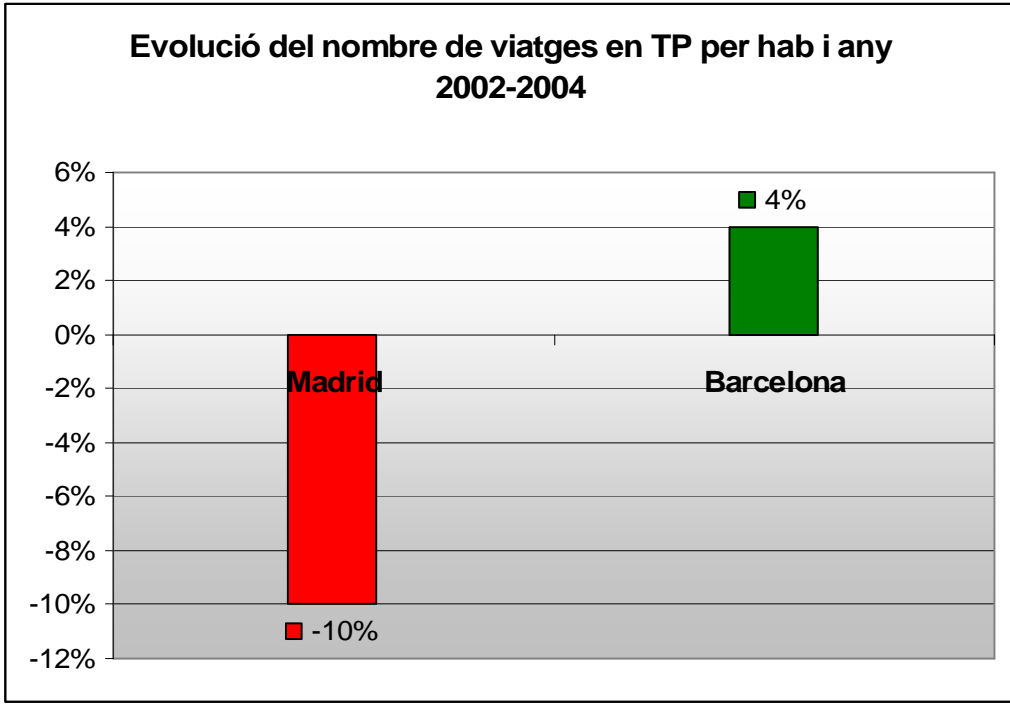
Europa ens ho diu a crits...

L'ÈXIT NOMÉS S'ACONSEGUEIX AMB LA COMBINACIÓ DE 3 MESURES

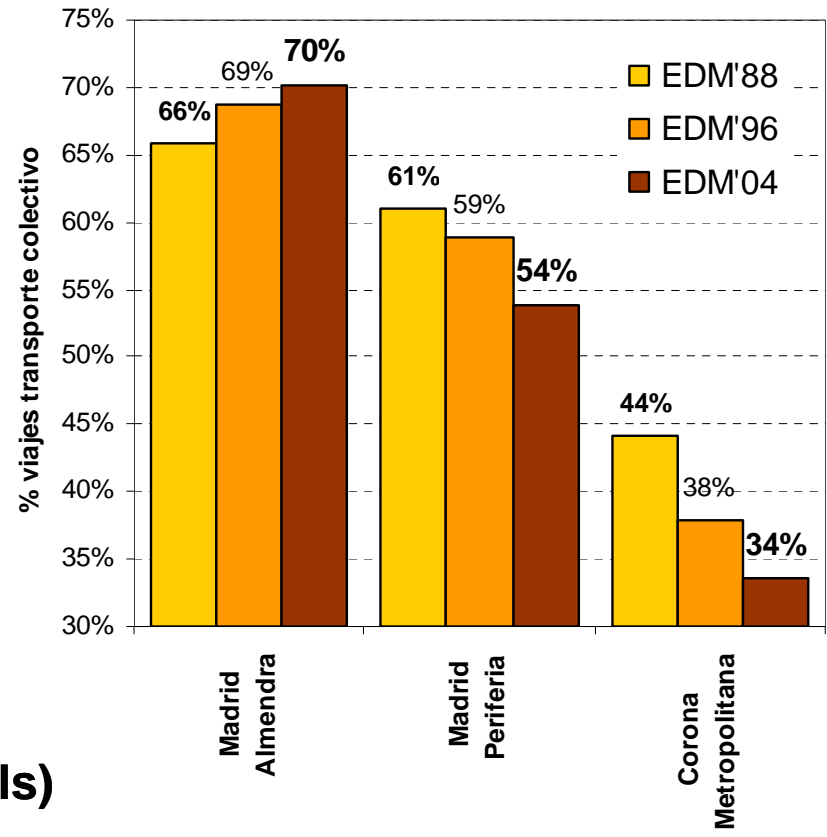
[Font: UITP – Desplaçar-se millor a la ciutat, Federació Europea Transport & Medi Ambient]



Mirem a Madrid o mirem a Europa?



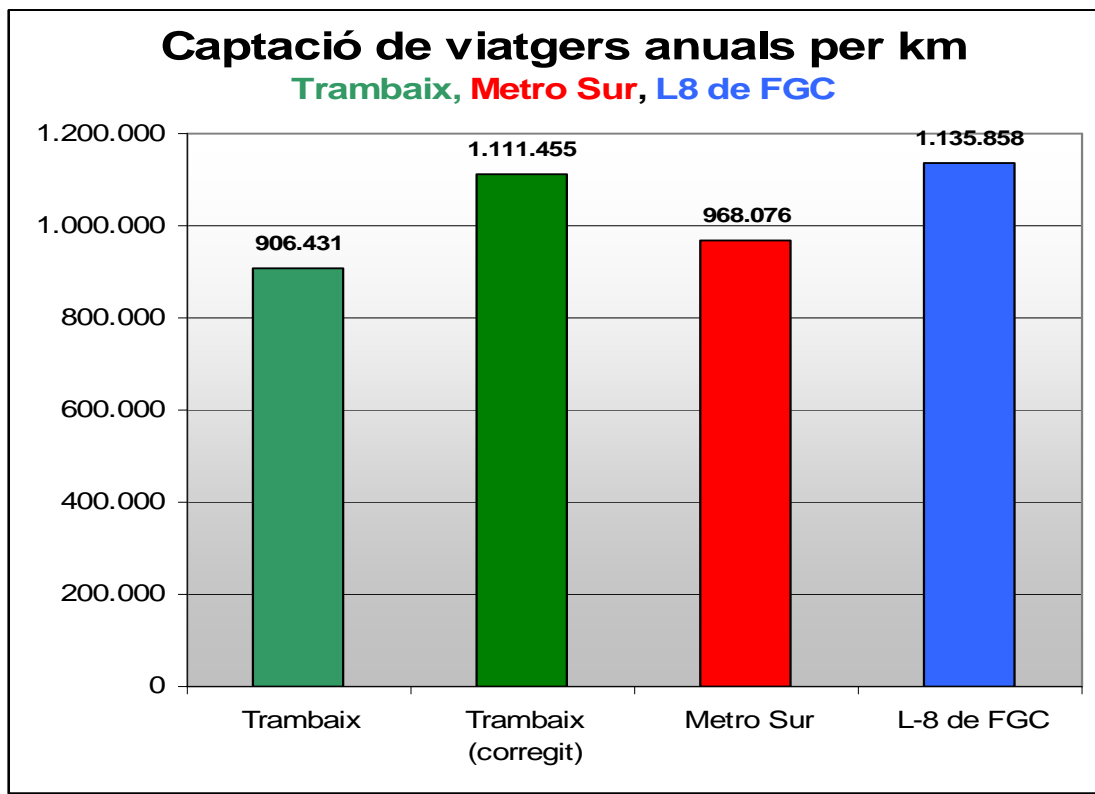
PARTICIPACIÓN DEL TRANSPORTE COLECTIVO EN LOS VIAJES MECANIZADOS POR CORONAS



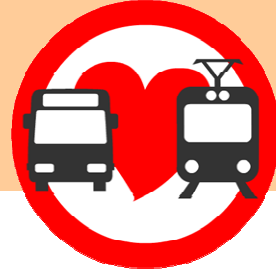
- Triplicació de la xarxa de Metro (8000 M€)
- Congestió sense reduir (8000 M€ nous vials)



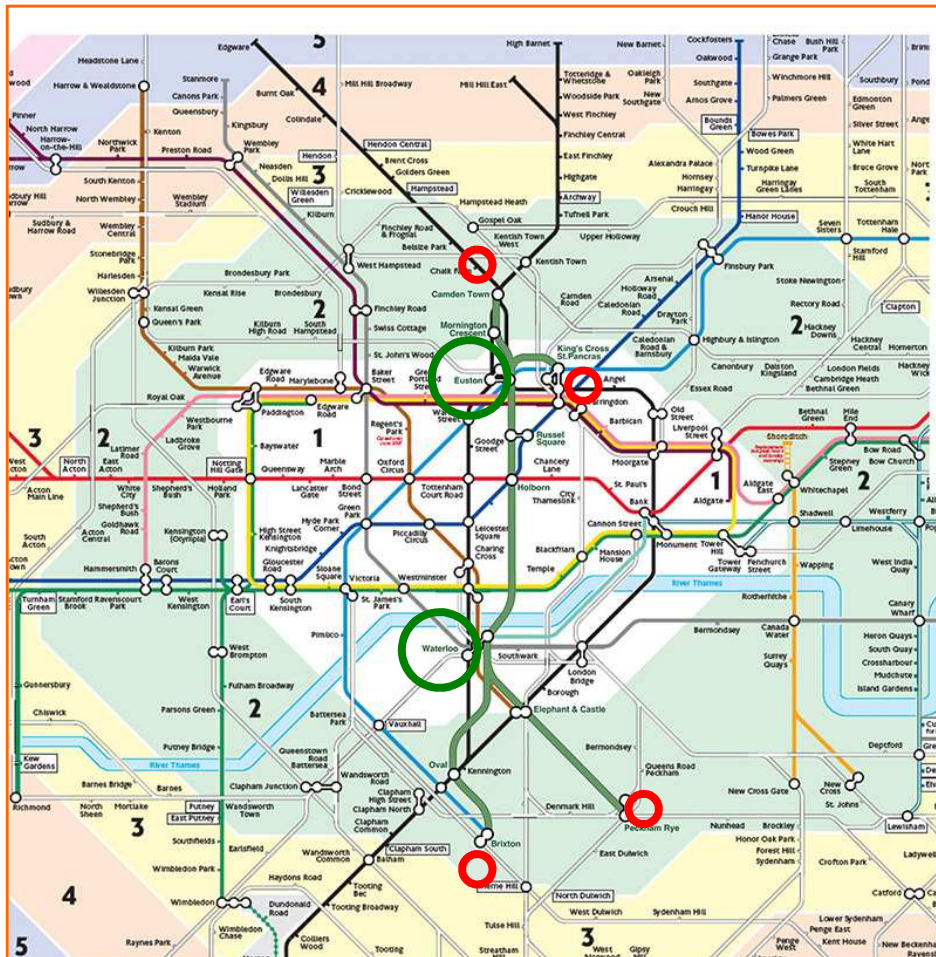
Mirem a Madrid o mirem a Europa?



Comparativa Trambaix - Metro Sur – L8 de FGC



Mirem a Madrid o mirem a Europa?



Londres

Congestion charge:

Reducció trànsit 20%

Reducció VP: 50%

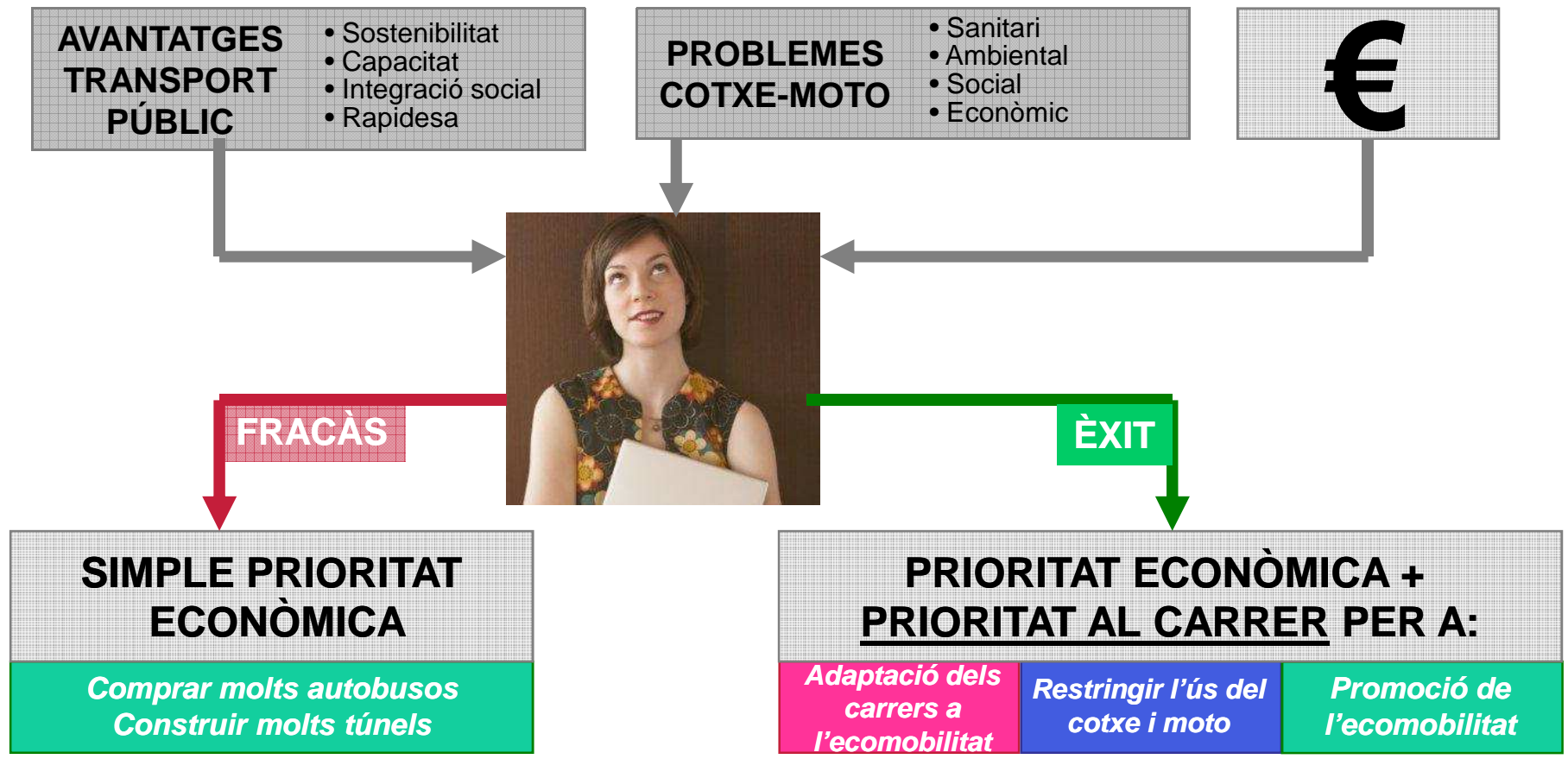
Subvenció creuada TP:

1er per usuària: autobús

Nou tramvia pel centre



Més diners són la única solució?





**RACIONALITZAR
EL VEHICLE PRIVAT**

La mobilitat és un dret universal

→ **El dret a la mobilitat no vol dir dret a tenir cotxe**
Es considera un dret aquella facultat que és extensible a la totalitat de la ciutadania. El vehicle privat, pel seu elevat cost econòmic i espai consumit, no pot arribar a tothom i s'ha convertit en un luxe més que en un dret.

→ **La mobilitat, com a dret universal, ha de ser accessible a tothom**
Són els transports públics, i especialment els col·lectius, els que garanteixen una mobilitat a tot tipus d'individus amb independència del seu poder adquisitiu, tinença del carnet de conduir, etcètera.

→ **Els mitjans coneguts com a “ecomobilitat” afavoreixen una mobilitat més democràtica**
Afavorir la bicicleta i més voreres pels vianants és també una extensió del dret a la mobilitat, ja que gairebé tothom té la sort de ser vianant i molts de ser ciclistes.



**RACIONALITZAR
EL VEHICLE PRIVAT**

AQUESTA ACTUACIÓ ÉS PRESCINDIBLE SI ES VOL POSAR FRE ALS CONFLICTES SANITARIS, AMBIENTALS, SOCIALS I ECONÒMICS QUE GENERA UNA MOBILITAT BASADA EN COTXES.

Racionalitzar no és fastiguejar

→ Què vol dir racionalitzar el vehicle privat?

- 1. Adaptar-lo** al medi urbà i interurbà de forma que la seva circulació no produeixi efectes severs sobre els éssers humans.
- 2. Restringir-lo** quan entorpeixi altres formes de mobilitat, especialment els modes que pertanyen a l'ecomobilitat.
- 3. Millorar-lo** ambientalment amb diverses mesures que incrementin la seva eficiència energètica i minimitzin l'espai ocupat.



L'ABÚS DEL VEHICLE PRIVAT, A BANDA DELS GREUS EFECTES SOBRE LA HUMANITAT I EL MEDI AMBIENT, IMPOSSIBILITA EL DESENVOLUPAMENT DE L'ECOMOBILITAT



**RACIONALITZAR
EL VEHICLE PRIVAT**

Mesures exemplars






	Sanitat	Medi Ambient	Societat	Economia
Peatge urbà	<ul style="list-style-type: none"> • Menys accidents en reduir-se la presència de vehicles • Menys contaminació en reduir-se la presència de vehicles 	<ul style="list-style-type: none"> • Es fomenta l'ús del transport públic i, en conseqüència una menor ocupació del territori i menor contaminació. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menys congestió 	<ul style="list-style-type: none"> • El vehicle privat paga més de les seves externalitats • Ajut al finançament del transport públic
Zona 30 urbana	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció de la mortalitat dels atropellaments, d'un 50% a un 10% • Reducció important de la contaminació 	<ul style="list-style-type: none"> • Més adaptabilitat al medi urbà 	<ul style="list-style-type: none"> • Millora la coexistència amb altres mitjans de transport: vianants, bicicletes i transport públic 	<ul style="list-style-type: none"> • La despesa del carburant es redueix considerablement
Zona 80 interurbana	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció important de la contaminació. A 80 km/h s'emeten la meitat de gasos que a 120 km/h 	<ul style="list-style-type: none"> • Els carrils es poden estretar i donar lloc a un carril bus. Es necessita menys espai per a la mobilitat rodada. 	<ul style="list-style-type: none"> • S'incrementa la capacitat de les vies en rebaixar la velocitat màxima de 120 a 80 km/h. 	
Carril VAO i peatge ecològic	<ul style="list-style-type: none"> • Es redueixen les emissions per cada viatger transportat • Més cura per la seguretat personal i dels acompanyats 	<ul style="list-style-type: none"> • Menys espai consumit. Estalvi de ¼ a ½ de l'espai necessari, sense canviar el mode de transport 	<ul style="list-style-type: none"> • Democratitza, perquè afavoreix els vehicles amb més interès social i ambiental els que porten més usuaris. 	<ul style="list-style-type: none"> • Estalvi econòmic dels usuaris, que comparteixen despeses fixes i/o variables • Menys pèrdues x congestió
Park & Ride	<ul style="list-style-type: none"> • Fomenta l'ús del transport públic, cosa que deriva en un increment de l'esperança de vida i millora de la qualitat del medi ambient. 		<ul style="list-style-type: none"> • Permet arribar a tot tipus d'urbanitzacions existents sense congestionar el centre urbà, que és de tothom 	<ul style="list-style-type: none"> • Permet estalviar diners a nivell col·lectiu i individual perquè restringeix l'ús del vehicle a la part estrictament necessària.

[Font: elaboració pròpia]



**PROMOCIONAR
L'ECOMOBILITAT**

CADA MITJÀ DE L'ECOMOBILITAT APORTA MILLORES SANITÀRIES, AMBIENTALS, SOCIALS I ECONÒMIQUES ALS SEUS DIFERENTS ÀMBITS I USOS.

	Sanitat	Medi Ambient	Societat	Economia
Vianants 	<ul style="list-style-type: none"> • Perllongament de l'esperança de vida pròpia • Fràgil però innoeu als altres vianants 	<ul style="list-style-type: none"> • 0% polució • 12% d'espai ocupat respecte vehicle privat • No genera gens de soroll 	<ul style="list-style-type: none"> • No discriminatori (inclou PMR en cas de vianants amb cadira de rodes) 	<ul style="list-style-type: none"> • Fomenta el comerç • 100% gratuït
Bicicleta 	<ul style="list-style-type: none"> • Perllongament de l'esperança de vida pròpia • Fràgil i innòcua degudament pacificada 		<ul style="list-style-type: none"> • Accessible a gran part de la població i gran part de ciutats europees. Barcelona 70% accessible en bici 	<ul style="list-style-type: none"> • Mitjà que menys energia consumeix • Barata adquisició i reparacions
Transport públic 	<ul style="list-style-type: none"> • Més esperança de vida per l'increment de seguretat • Reducció de malalties associades a la contaminació 	<ul style="list-style-type: none"> • Molt més respectuós amb el medi ambient que el vehicle privat • Ocupa molt poc espai i pot desplaçar-nos molt ràpidament 	<ul style="list-style-type: none"> • Reducció del temps mort al desplaçament • Afavoreix la convivència social • No discrimina usuaris. Dóna igualtat d'accés al mercat laboral 	<ul style="list-style-type: none"> • El més barat per l'usuari i per la col·lectivitat • Incrementa el poder adquisitiu general • Menor consumidor d'energia primària pel transport
Carpooling 	<ul style="list-style-type: none"> • Redueix les emissions entre ½ i ¼ respecte el conductor sol al seu cotxe. 	<ul style="list-style-type: none"> • Redueix l'ocupació i congestió entre ½ i ¼ 	<ul style="list-style-type: none"> • Afavoreix la convivència social • En ocasions no discrimina als no conductors 	<ul style="list-style-type: none"> • Redueix el consum entre ½ i ¼
Carsharing 	<ul style="list-style-type: none"> • Manteniment professional. Cotxes menys contaminants. 	<ul style="list-style-type: none"> • Menys temps aparcat • Foment de l'ús del transport públic 	<ul style="list-style-type: none"> • Possibilitat de l'ús del cotxe als casos estrictament necessaris. 	<ul style="list-style-type: none"> • Estalvi particular, es comparteixen les despeses fixes i es paga per l'ús.

[Font: elaboració pròpia]



**PROMOCIONAR
L'ECOMOBILITAT**

NOMÉS ES POT TRENCAR L'ESQUEMA DE MOBILITAT ANTERIOR DONANT PRIORITAT AL TRANSPORT PÚBLIC I ECOMOBILITAT TAMBÉ EN SUPERFÍCIE.

→ Atorgar carrils reservats quan siguin necessaris pel transport públic

- Punts congestionats, on la velocitat comercial pateix importants davallades
- No en funció d'un determinat nombre de carrils per a vehicles privats
- A trams on els transports públics s'autocol·lapsen (segon carril bus, apartadors, etcètera)
- Fer respectar aquests espais reservats

→ Plans semafòrics pel transport públic

- Per donar una autèntica prioritat als transports públics, amb més capacitat i menys efectes nocius sobre la ciutat, cal reestructurar els cicles semafòrics per a no penalitzar autobusos o tramvies que s'aturen a les parades de la línia.

→ Adaptar l'urbanisme al transport públic

- No només cal disposar d'espai propi, sinó que aquest no quedi constantment alterat pels girs a l'esquerra o a la dreta dels vehicles privats
- La ubicació central permet més velocitat si s'eliminen els grups a l'esquerra, perjudicials tant pel propi trànsit com pel funcionament d'autobusos i tramvies.

El carril reservat: la unitat mínima d'actuació

- El carril reservat pel transport públic és l'operació més bàsica a realitzar sobre un transport públic de superfície en situacions de congestió de trànsit.
- Gran part dels carrils reservats pel transport públic no estan acompanyats de **mesures urbanístiques i plans semafòrics** que aprofitin el seu potencial, molt especialment els carrils bus urbans.



Desastres com aquest tenen solució!

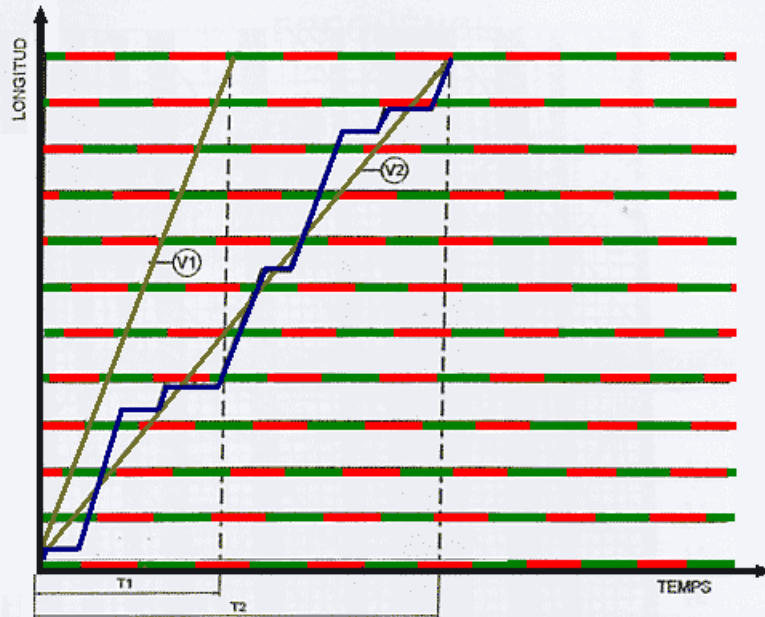
El carril reservat



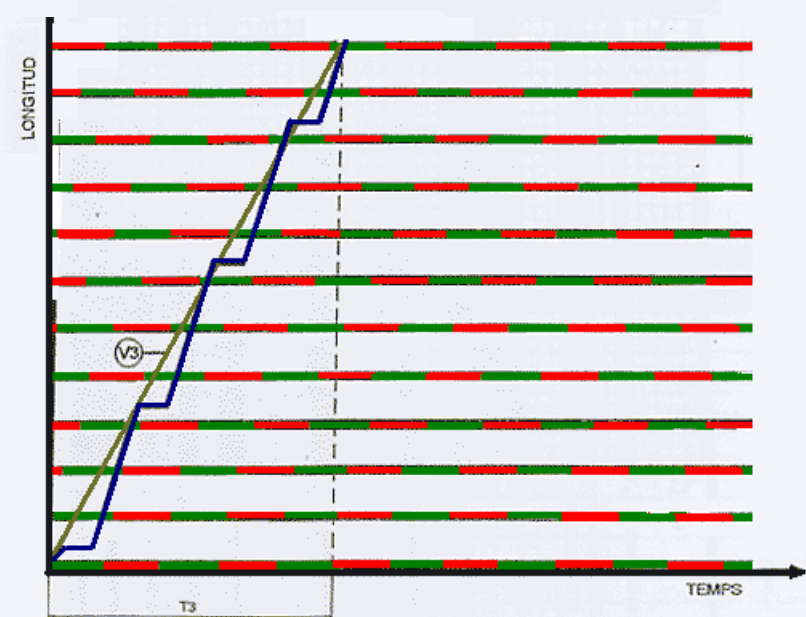
- Malgrat la clara **utilitat pública** del carril bus / tram, sovint topem amb inèrcies del passat d'allò més obsolet:
- Presumpta necessitat de què hi hagi 2 o 3 carrils previs de trànsit congestionat
 - Presumpte malbaratament de l'espai públic
 - Presumpte perjudici sobre el funcionament del trànsit
 - Disseny amb una amplada inferior a la del gàlib dinàmic de l'autobús
 - Manteniment de tots els gir a esquerra i dreta, que també perjudiquen el trànsit
 - Necessitat d'aparcament a una zona comercial
- ...tots ells arguments que xoquen amb la pròpia idiosincràsia del transport públic*

Exemples de regulació semafòrica

GRÀFIC 1: PREFERÈNCIA VEHICLE PRIVAT



GRÀFIC 2: PREFERÈNCIA TRANSPORT PÚBLIC



- Gairebé tots els semàfors estan pensats per a vehicles anant a la màxima de 50 km/h, òbviament sense parades comercials.
- La regulació semafòrica prioritària pel transport públic, no només té en compte les parades comercials, sinó que ajuda a pacificar el trànsit.

Protecció del transport públic



Pedres remuntables



Canvi de textura

www.laptp.org



“aletes de tauró”

[Font: elaboració pròpia]



**URBANISME
RESPONSABLE**

LA NOVA LLEI DE MOBILITAT DE CATALUNYA (04/07/2003), PIONERA A L'ESTAT, HA DE CONTRIBUIR A FER UN URBANISME MÉS ADAPTABLE A L'ECOMOBILITAT DES DEL PRINCIPI.

- La llei impulsa la creació d'**Autoritats Territorials de la Mobilitat** (ATM's) que coordinin les actuacions de les diferents administracions, impulsant el transport públic i avançant les integracions tarifàries.
- No s'aprovarà cap **projecte urbanístic amb inversió superior als 25 milions d'euros**, si no compta amb un estudi de mobilitat generada.
- S'encarrega al Govern l'elaboració d'una llei de **finançament del transport públic**, ja que avui aquest depèn dels contractes-programa i de com bufa el vent a Madrid i als polítics de cada moment.
- Es crea l'**Observatori Català de la Mobilitat**, un òrgan consultiu i assessor que observa l'evolució del trànsit privat i l'ús del transport públic periòdicament.
- **Ampli ventall de conceptes "sostenibles"**, de clara influència de la PTP; sobre mobilitat: intermodalitat, integració tarifària, prioritat del transport públic, polítiques urbanístiques encarades a reduir la congestió, etc...



PROPOSTES DE LA PTP AL PITC

5

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

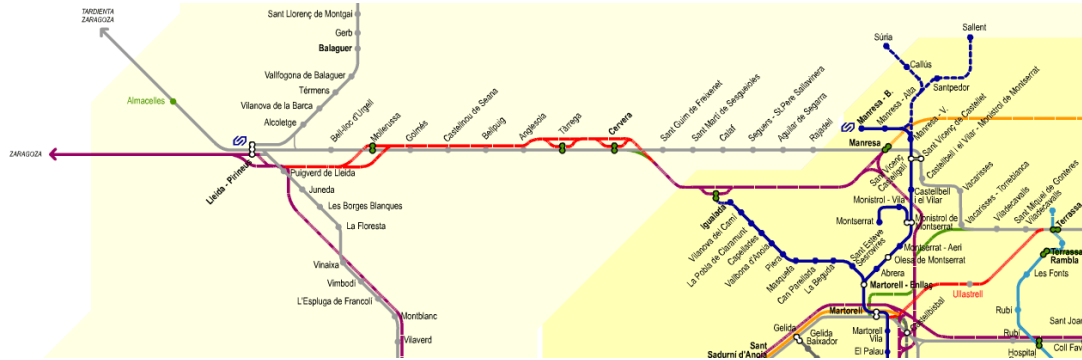


Sobre la línia orbital ferroviària



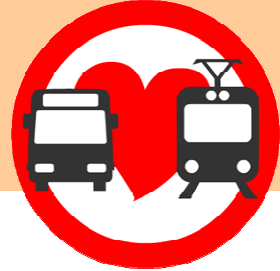
- Cal assegurar la vinculació de la línia a la infraestructura nova. Iniciar immediatament el servei entre Granollers i Mollet.
- Aprofitar enllaços existents i crear l'enllaç de Mollet i intercanviador de Barberà en primera instància
- Reserves de sòl i acabament dels trams quan tothom tingui un transport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

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 Tàrrrega, 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



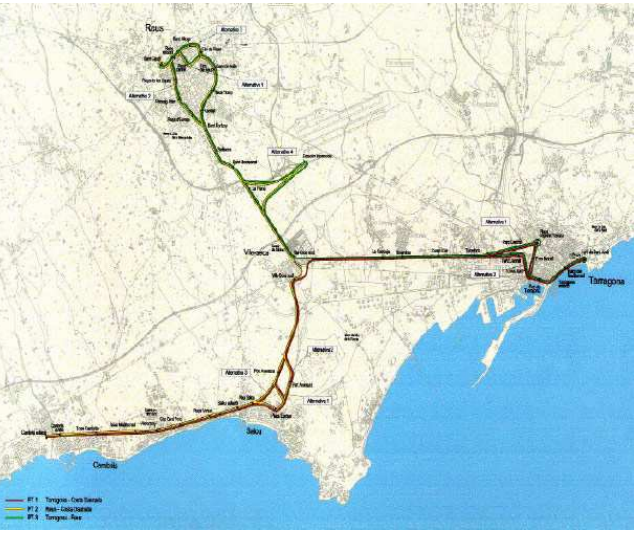
Quadruplicacions de via per mercaderies



- Incrementar la capacitat de les línies que es pretén quadruplicar 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

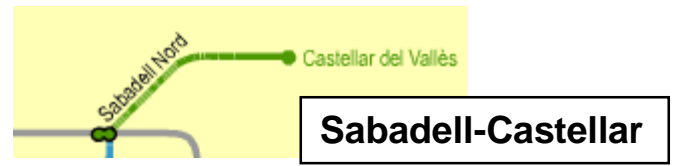
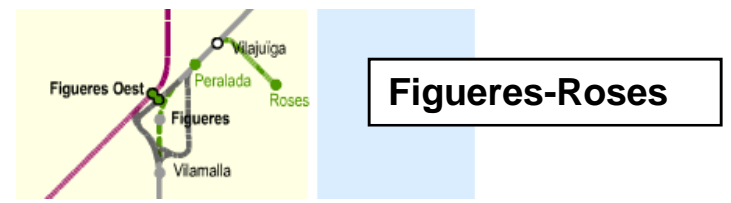
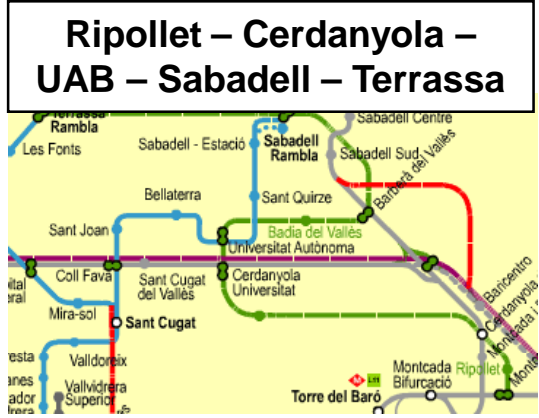
Tram-Tren a la Costa Brava (Anella Gavarres)



- 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





Del PITC: ELIMINAR ALLÒ QUE NO ENS CAL

DES DEL PUNT DE VISTA DE MOBILITAT I ATESOS ELS ACTUALS PROBLEMES DE MOBILITAT, LA PTP CONSIDERA 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 desdoblant (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 ferroviària 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.



- **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 infraestructures 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 Transversal. 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

Si aquests ximplers agafessin el transport públic, ja hauria arribat a casa!!!



[Font: elaboració pròpia]



Gràcies per la vostra atenció!

- **Més informació de l'Associació i les seves activitats a la pàgina web:**
www.transportpublic.org