

Les necessitats del transport públic a Catalunya

Ponent: Ricard Riol

PTP, associació dedicada a la mobilitat sostenible. En aquest país la mobilitat causa estralls. El 1992 es va fer una inversió en mobilitat, però sobretot per a VP (vehicle privat) i poc per a TP (transport públic). L'èxit més gran a Barcelona ha estat el sistema integrat i també la introducció del tramvia.

Des d'aquesta entitat hem estudiat exemples com el peatge urbà de Londres:

Londres és la ciutat més col·lapsada d'Europa. Ha reduït el trànsit en un 20% i el privat en un 50%. Més autobusos i més ràpids, sense túnels de metro addicionals. No es pot fer mobilitat sostenible sense regularitzar el transport privat.

Exemple de Madrid: ha triplicat la xarxa de metro. Ha tendit a la ciutat dormitori.

La PTP defensa el model de mobilitat europeu, un model d'urbanisme responsable. També proposa deixar de banda el model madrileny per centrar-nos en el model europeu.

Catalunya a tres velocitats: BCN, 40% transport públic, 20% VP, 40% a peu. A Catalunya, en conjunt hi ha menys TP i es recorre a VP.

Si les distàncies són més llargues, desapareixen els desplaçaments a peu i en bicicleta en favor del VP. Actualment hi ha una mitjana de 2 cotxes per 3 habitants. No es pot absorbir aquest parc automobilístic.

Girona és la província amb la mitjana vehicles/habitant més alta d'Espanya. El nostre país és altament ineficient pel que fa a mobilitat.

Les places ofertades en TP: és bona al Barcelonès i el Baix Llobregat, mentre les altres comarques han de recórrer al VP.

Mesures per millorar l'eficiència: compartir vehicle, car sharing...

Política de mobilitat insostenible condueix a construir més carreteres que aboquen més cotxes i per tant una ciutat inostenible on es contamina i congestiona. Conseqüència: Menys qualitat de vida que genera un flux migratori a municipis més petits i per tant un increment mobilitat interurbana i es congestionen les infraestructures existents.

S'ha de trencar aquesta cadena!

Xifres: A Catalunya falta ferrocarril i sobren autopistes i autovies. La xarxa viària secundària també és deficient.

Problema sanitari

- VP és una de les causes més grans de morts. Directament per accident i per malalties respiratòries associades a la contaminació. El 50% des accidents laborals es produeixen en el camí a la feina o en trajectes de feina.
- Seguretat vial: els conductors pensen més en el temps de viatge que en la seguretat.

Problema ambiental

- Emissions d'efecte hivernacle: 35% domèstic, 40% transport, 25% indústria
- Emissions de transport: 54% VP, cada vegada més l'avió
- Elevat consum d'espai del VP. Els ferrocarrils són els menors consumidors d'espai.

Problema social

- EL VP no és obert a totes les persones i tots els grups socials. 55% adults sense carnet de conduir.

- La mobilitat insostenible genera exclusió social. L'absència de TP dificulta l'accés als polígons sense accessibilitat de TP.

Problema econòmic

- El transport representa el 40% de consum d'energia primària.
- Dependència del petroli en un 85%.
- EL VP i el sector aeri són els majors consumidors d'energia.
- El TP és inferior en el factor temps però en la resta de paràmetres resulta més car el VP.
- Externalitats: costos que asumeix la societat i l'Administració però que són sufragats directament pels usuaris.

Inversió de l'Administració:

- Es concentra en la primera corona de BCN. A rodalies és molt inferior.
- Els plantejaments d'infraestructures és de continuar creixent.
- PITC. Xifres enganyoses. Inversió superior en ferrocarril (68%) però sobretot en llarg recorregut (TAV) i s'executa en l'últim termini. El ferrocarril convencional només rep un 8,19%. El TAV pot distorsionar greument la planificació ferroviària i la mobilitat a Catalunya.

PTP proposa:

- La gestió ha de prevaldre sobre les noves infraestructures.
- Apostar pel ferrocarril en comptes de noves carreteres.
- Prioritzar el ferrocarril quotidià a l'espòdic.
- Invertir en l'origen del problema, fora de BCN.
- No confondre les solucions del TPS amb les necessitats del VP.
- Pla estratègic del TPS.
- La mobilitat com a dret universal, el dret a desplaçar-se.

Actuacions: Carril bus, carril reservat. Canviar la regulació semafòrica en funció de la dinàmica de l'autobús. Protecció del transport públic. Incrementar amb petites accions el TP.

Proposta del TramCamp:

Tren-tramvia basat en una infraestructura existent per a la segona àrea metropolitana de Catalunya.

Cal desistir d'obres insostenibles com el 4tC i el túnel d'Horta, que és repetir fórmules ja conegudes avui dia superades.

Debat

-Externalitats: En lloc de pagar l'impost municipal, comptar els km recorreguts.

RR (Ricard Riol): Experiències a Holanda de bonificació del TP en el lloc de treball. Limitadors de velocitat a Mataró. Com a mesures actives: peatges urbans, plans de mobilitat articulats en rondes...

-Penalitzar el VP sense potenciar el TP perjudica els minusvàlids.

RR: El model londinenc, amb un període d'adaptació, afavoreix el TP mesos abans de reduir el VP. Es demostra en aquest cas un desig d'integració social. És cert també que s'adapten els TP però no s'han adaptat els carrers.

-Calen rutes específiques que combinin TP, itineraris i zones adaptades.

RR: Cal combinar els TP amb polítiques socials i també fiscals.

-Cal inversió en xarxes abans de proposar mesures dràstiques sobre el VP a favor del TP?

RR: Pensem que s'ha de fer alhora. Cal, p. ex., doblar les rodalies o establir carrils exclusius per a VAO i a la vegada imposar, p. ex., un peatge.

-S'ha de canviar la mentalitat de fer infraestructures per obri pas a l'urbanisme en lloc de fer-ho per gestionar la demanda de mobilitat.

RR: La infraestructura ha de ser conseqüència de la gestió. L'objectiu és democratitzar la mobilitat, en definitiva garantir l'accessibilitat fent les accions justes.

-A comarques és difícil ser coherent. No hi ha cap més remei que recórrer al VP.

RR: Cal una llei del transport públic i finançar el TP per a tothom.

-Es parla de l'aeroport però cap dels mitjans no parla de pegues.

RR: L'aviació té uns efectes mediambientals importants. Al protocol de Kyoto no se'n parla. De fet, l'ampliació actual de l'aeroport és desmesurada.

-No es poden posar traves al VP sense potenciar el TP.

RR: A comarques, tradicionalment impera el model "a risc i ventura", concessions a l'operador "segons la recaptació". Cal passar a una gestió interessada: administració i empresa privada comparteixen riscos i beneficis.

-Es fa molta demagògia amb el TP però a l'hora de la veritat s'opta pel VP i s'espera que "algú altre actui".

-Lleida. El TP gairebé no existeix. No hia ha propostes per a aquesta zona.

RR: A Lleida com a Tarragona, hi ha infraestructures però no es potencien.