



PLA TREN 2014





Què suposa la proposta Pla Tren 2014?

- **Pla polític**
- **Pla tècnic**
- **Mobilitat**
- **Pla territorial**
- **Pla ambiental**
- **Pla econòmic**

Desig majoritari de canvi en la política ferroviària
Pla amb bones crítiques, amb visió global
Pla efectiu de lluita contra la congestió
Ordenació dels corredors quotidians
Lluita contra el canvi climàtic i contaminació local
Independència energètica i la creació
d'una multitud de llocs de treball



Contra la xarxa dual: Pla Tren 2014

PITC-FOMENT: una Catalunya a dues velocitats

□ **L'AVE MÉS RÀPID DEL MÓN** que passa de llarg de la **realitat urbana de Catalunya**, que va més enllà de les ciutats de Lleida, Barcelona i Girona i dels camps de cols de Perafort i Vilafant.

□ **ESPECIALITZACIÓ DE XARXA PER A RODALIES**, en alguns casos més lenta que als anys vuitanta.



Les inversions dels darrers anys res tenen a veure amb la majoria dels usuaris del ferrocarril.



Catalunya sense un pla ferroviari

Plans actuals

- Pla d'alta velocitat
- Plans territorials
- PDI 2001-2010
- PITC = Projectes simbòlics
 - Eix Transversal Ferroviari
 - Línia Orbital Ferroviària
 - Túnel d'Horta
- PEIT 2005-2020
- Pla de Rodalies

Observacions

- Sectorial, obliga la xarxa global
- Noves línies, poques solucions
- Àmbit metropolità
- Poc resolutius, poc practicables
- Oblit total dels trens quotidians
- Pendent des de 2005



Invertir molt no vol dir invertir bé



“España será 2010 primer país Europa en kilómetros de autovía y alta velocidad” (2.230 km). La red de autopistas española, la que más creció en los años 90





Planificar màxims per no arribar a mínims

Rodalies: Duplicació de la demanda al període 1992-2004

2007: 117 Milions de passatgers

Pèrdua de 2 vies d'ample ibèric a l'entrada de Sants

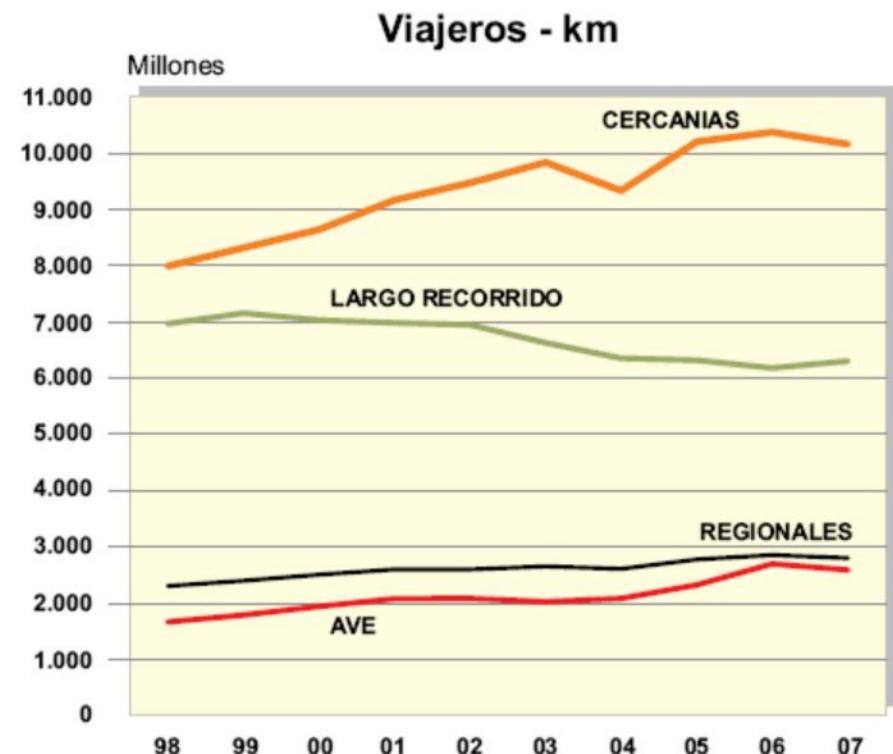
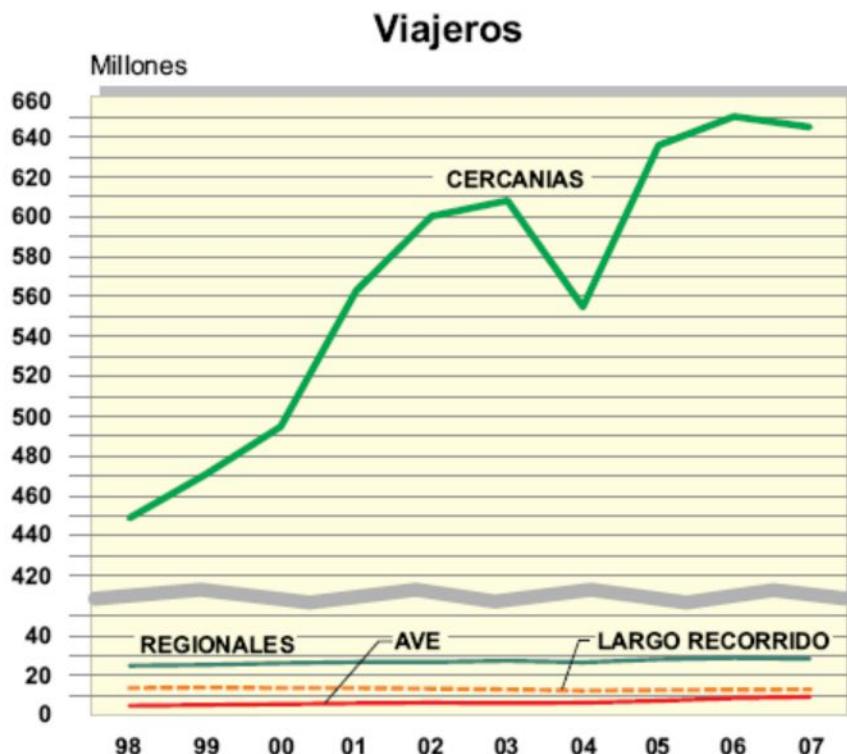




Invertir molt no vol dir invertir bé

2007: Pitjor col·lapse ferroviari viscut en democràcia

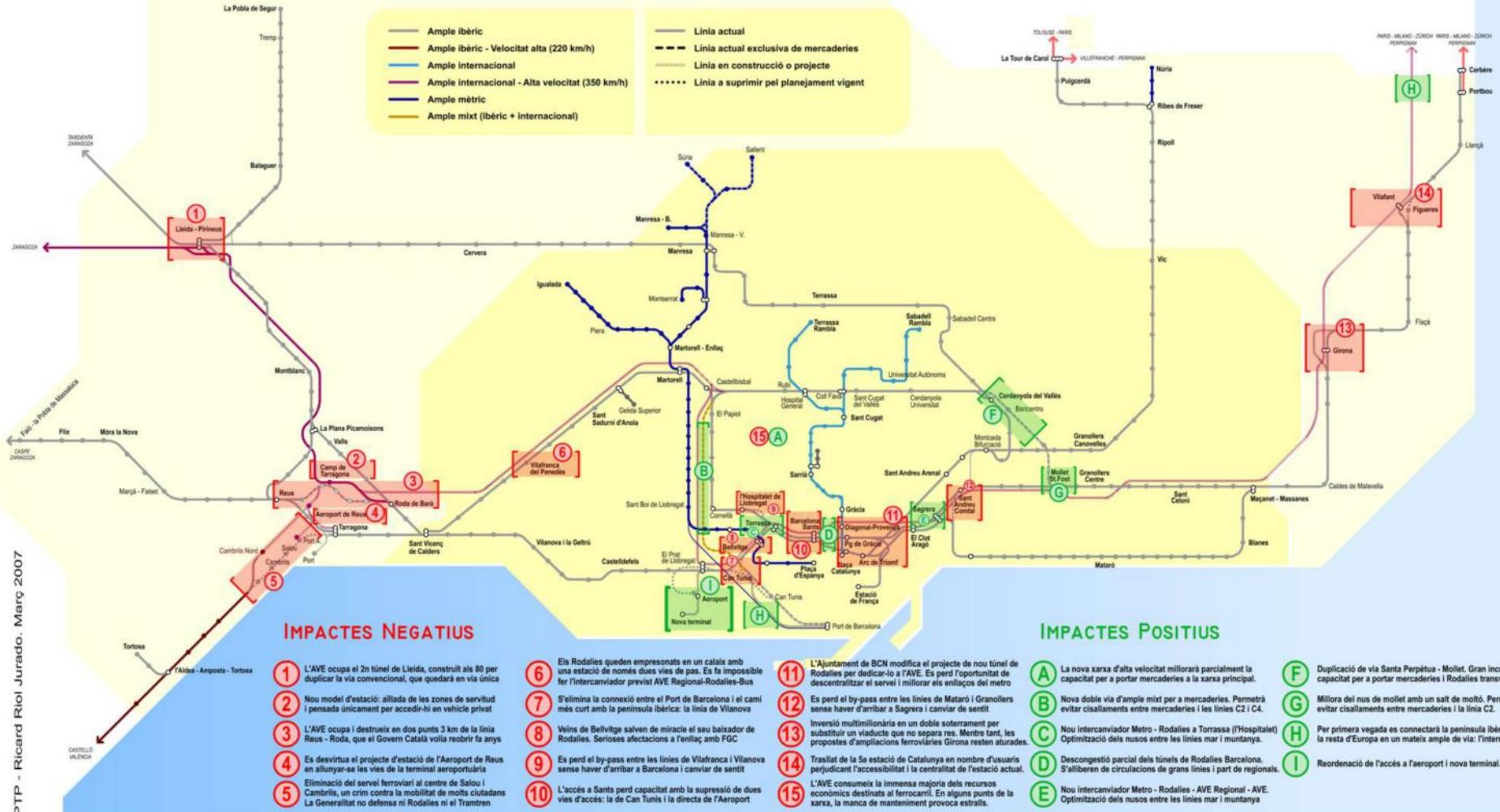
Des de 2004: símptomes de col·lapse estructural de la xarxa ferroviària de Rodalies





Invertir molt no vol dir invertir bé

ELS IMPACTES DE LA PLANIFICACIÓ DE L'AVE





Una planificació erràtica i reincident

ESTRANGULAMENT FERROVIARI

Entrada a l'estació de Sants (Barcelona) per la línia de Vilafranca (C4) i Vilanova (C2)



1973 – 2005

Abans de les obres de l'AVE: 4 vies pel
Corredor Mediterrani (C2)



Des de 2005

Després de l'AVE: 2 vies pel
Corredor Mediterrani (C2)



Una planificació erràtica i reincident

ESTRANGULAMENT FERROVIARI

Aeroport <> Barcelona Sants

1985



© JUANMA 1985.

2007



© 2007 Bernat Borràs www.trenscat.cat

Temps de viatge: 11 minuts

Interval de pas: cada 20 minuts

Temps de viatge: 20 minuts

Interval de pas: cada 30 minuts



Una planificació erràtica i reincident

ESTRANGULAMENT FERROVIARI

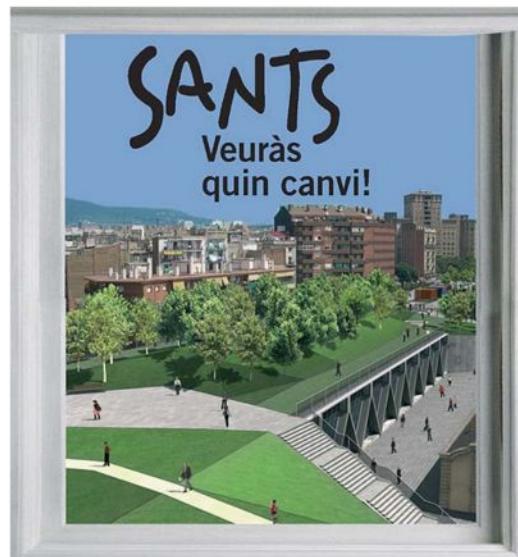
Obres de l'AVE Barcelona - Girona





Una planificació erràtica i reincident

ESTRANGULAMENT FERROVIARI



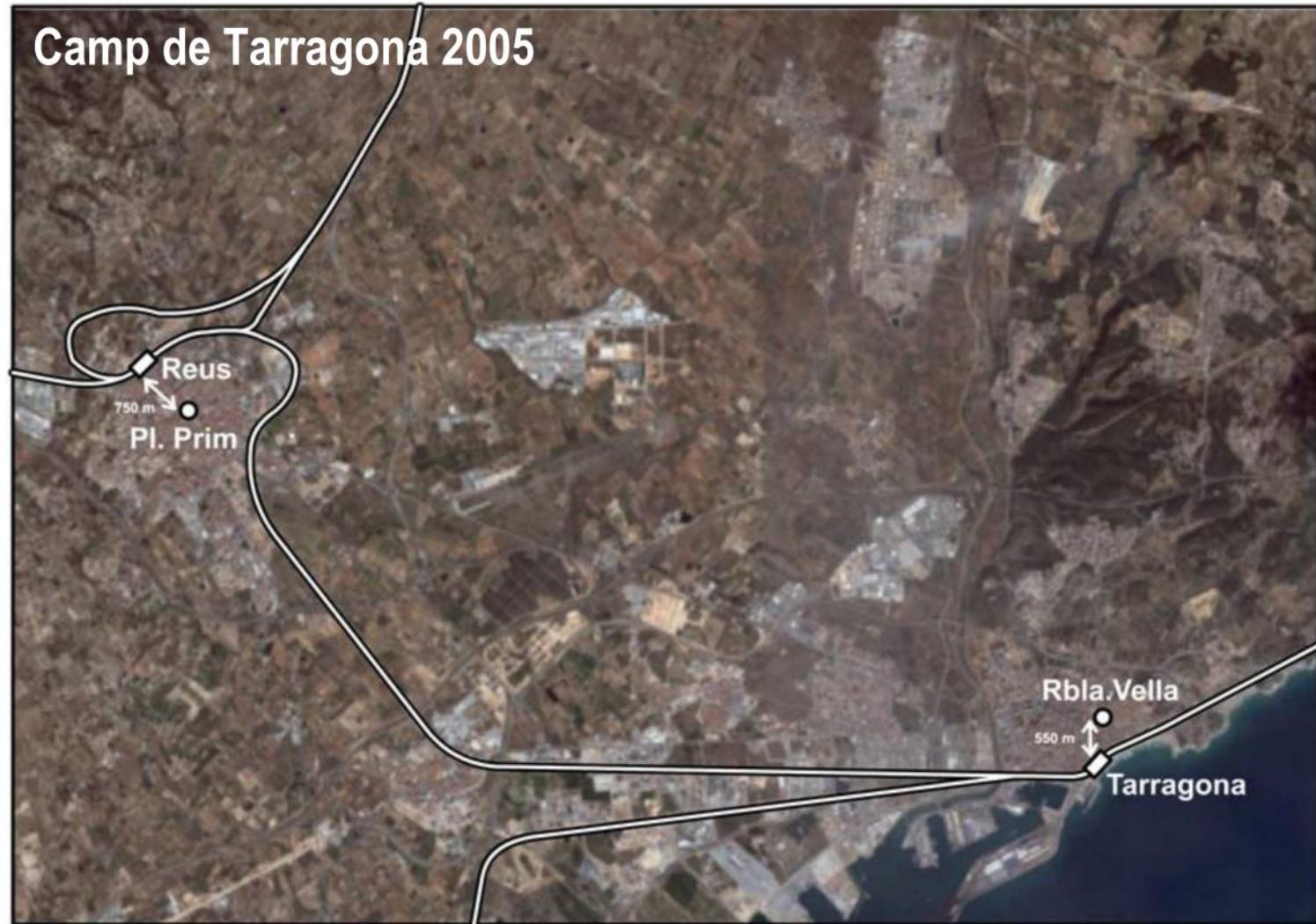
Sants 2008:
2 vies per la línia
de Vilanova

PIT 1993:
Quadriplicació de
vies entre Sants i
Castelldefels



Una planificació erràtica i reincident

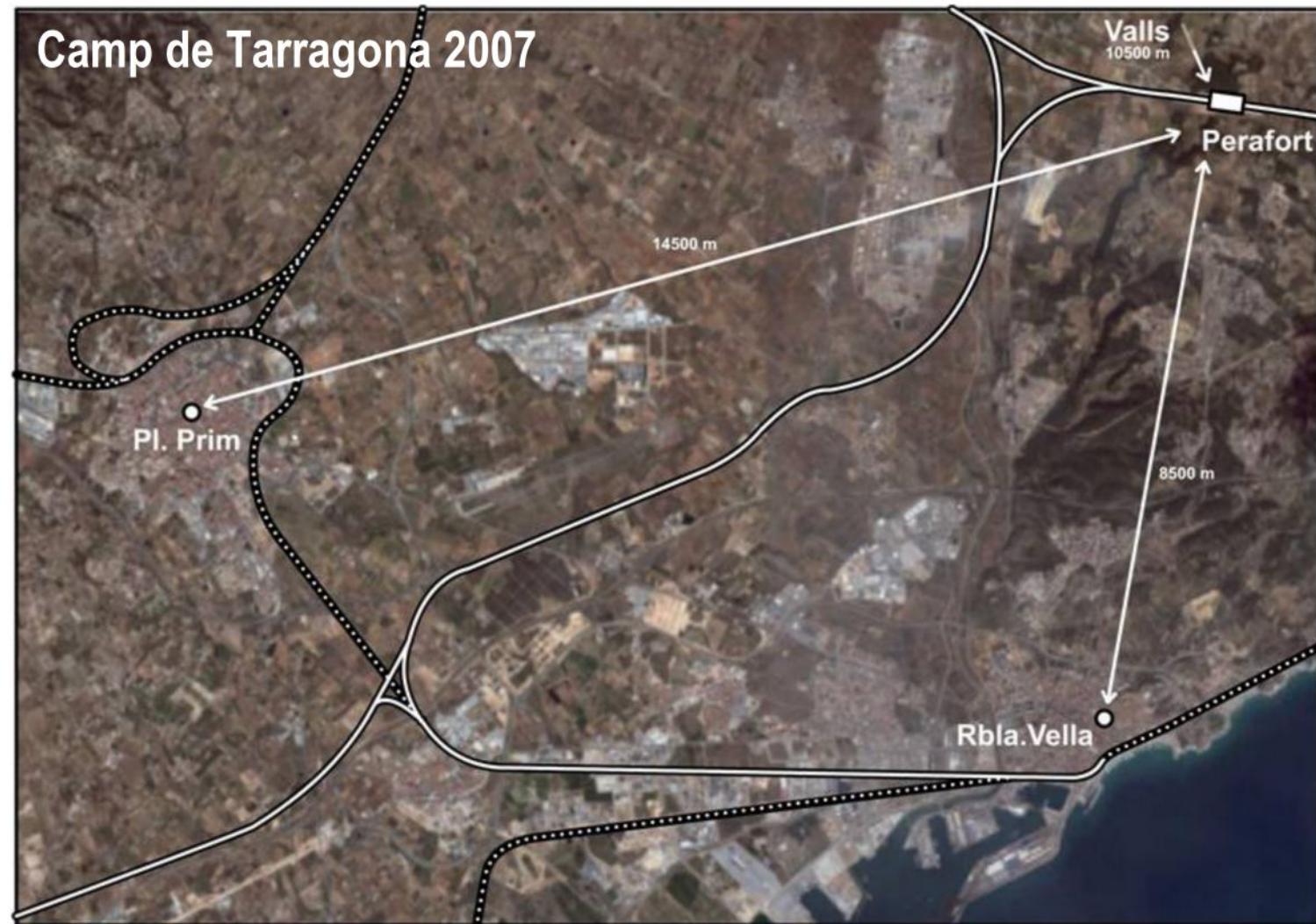
ESTACIONS INEFICIENTS





Una planificació erràtica i reincident

ESTACIONS INEFICIENTS





Una planificació erràtica i reincident

ESTACIONS INEFICIENTS

Camp de Tarragona



Estacions excèntriques: un estímul per al vehicle privat. Avui és el Camp de Tarragona. Demà seran Salou, Cambrils, Figueres...

Freiburg Hauptbahnhof



Estacions cèntriques: accessibles a tota la ciutadania, a peu, bicicleta o transport públic. Són un estímul per al transport públic. Exemples: Atocha, Sants, Girona...



Una planificació erràtica i reincident

ESTACIONS INEFICIENTS

Barcelona Sants <> Tarragona Centre



Temps de viatge:

Catalunya Exprés: 55'-60' (**ara 78'**)

Preu: 6,45 €

Temps de viatge:

Renfe Avant 36' + espera + Bus 15'= > 51'

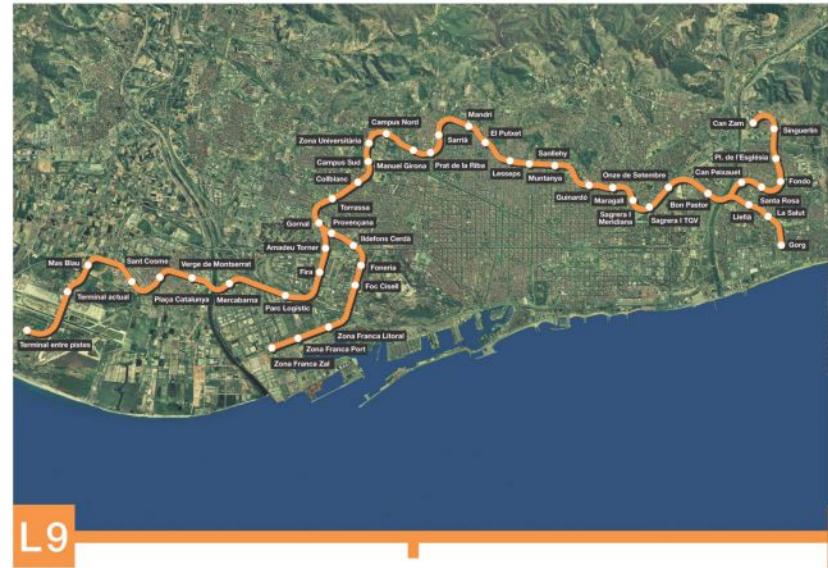
Preu: 12 + 1,30 €



Hem perdut les proporcions



=



7.000 M€

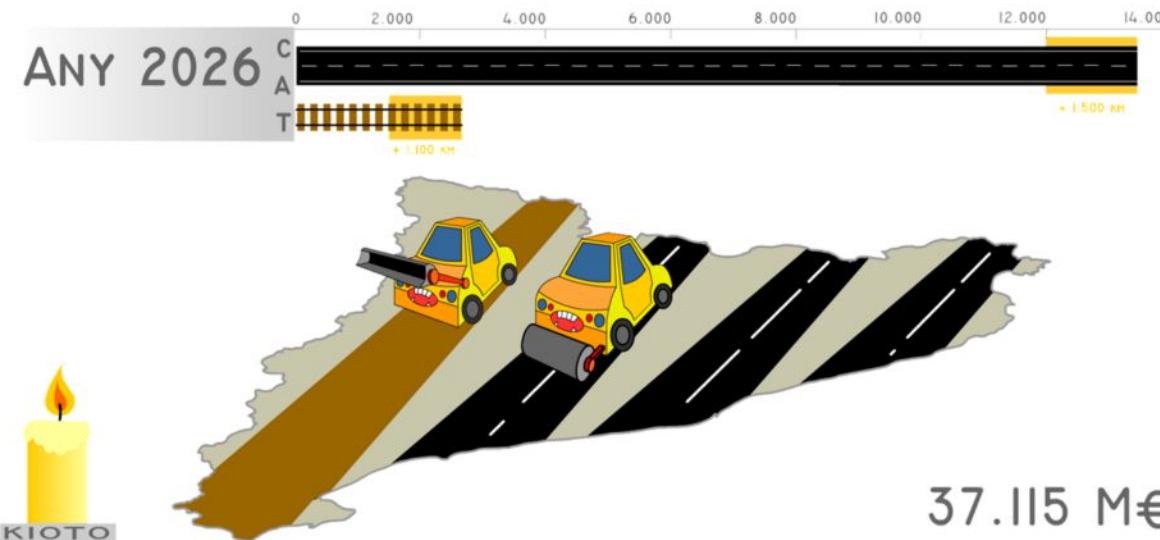
Plan de Cercanías Madrid: 5.000 M€

Pla Tren 2014: 7.095 M€



Desequilibri infraestructural

MENTRE PLANIFIQUEM TRANSPORT PÚBLIC CONSTRUÏM AUTOVIES

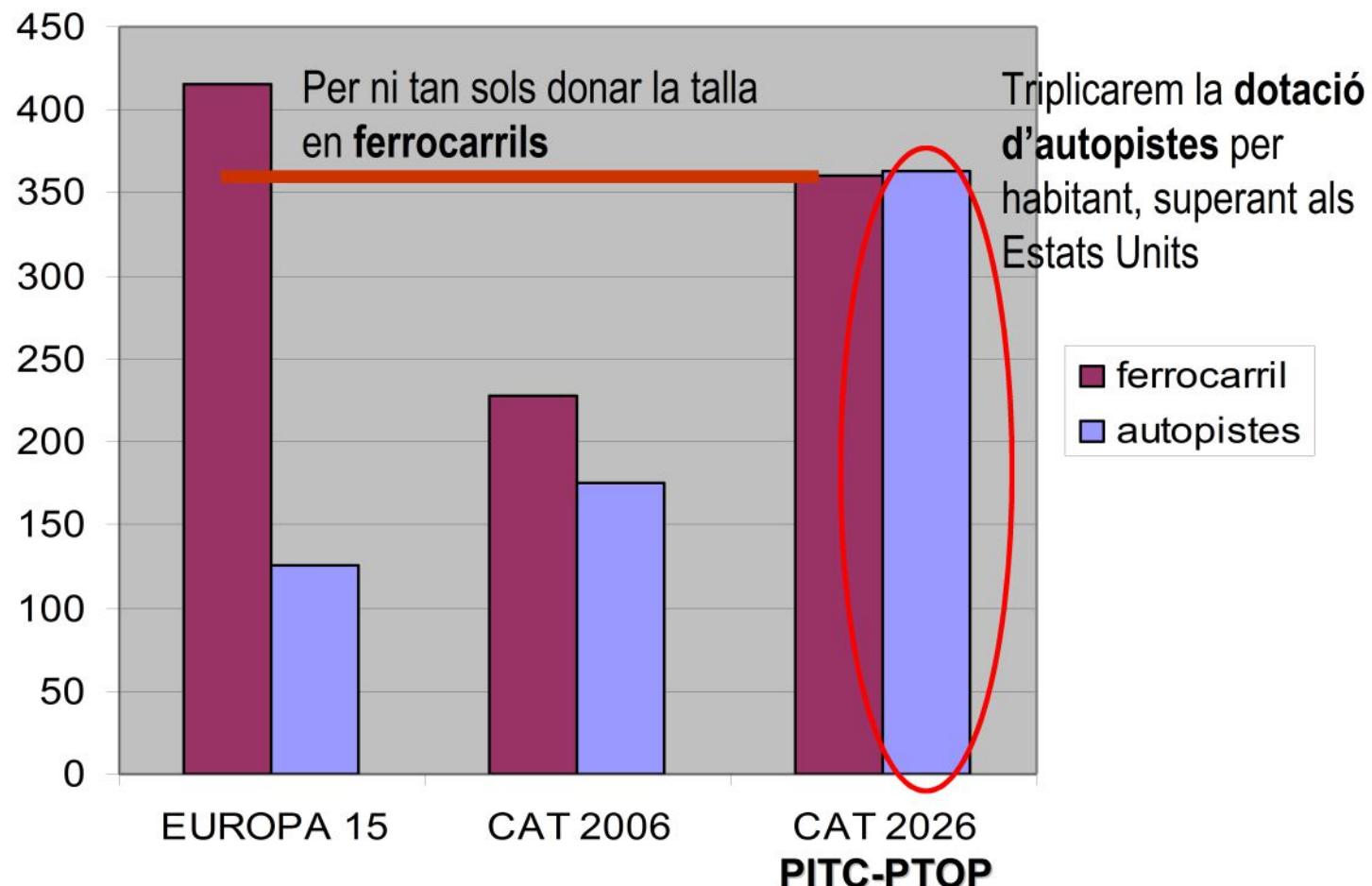


- Política ferroviària** = llarg termini i obres faraòniques
- Política viària** = Full de ruta des de 1984



Desequilibri infraestructural

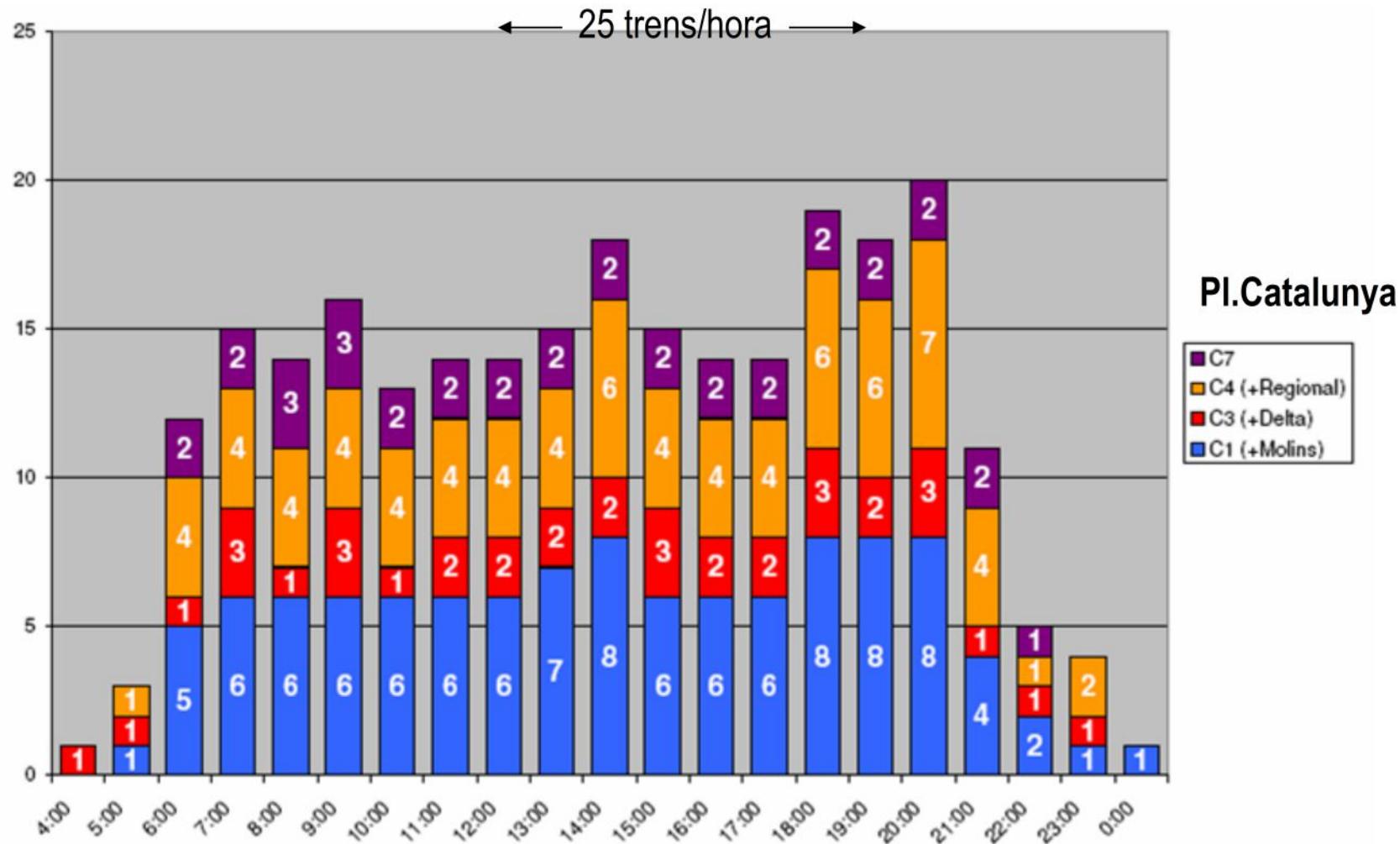
DOTACIÓ





El sistema ferroviari es troba col·lapsat

COL·LAPSE ALS TÚNELS CENTRALS



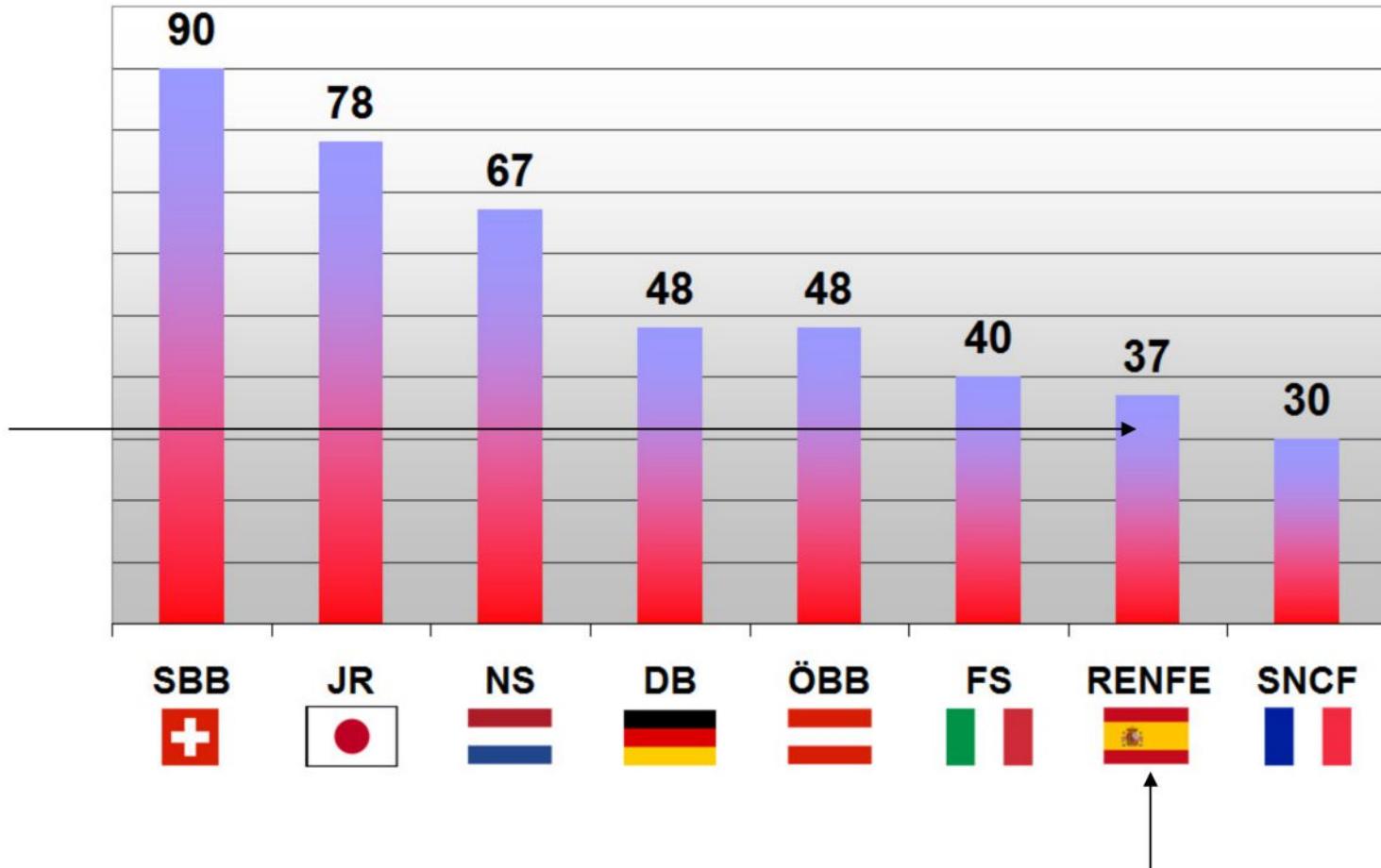


El sistema ferroviari es troba col·lapsat

ESCASSA PRODUCTIVITAT

Trens-km per km de línia

Escassa productivitat:
Pocs trens al conjunt de tota la xarxa



Rècord mundial en quilòmetres d'alta velocitat?



Temps de viatge que no satisfan

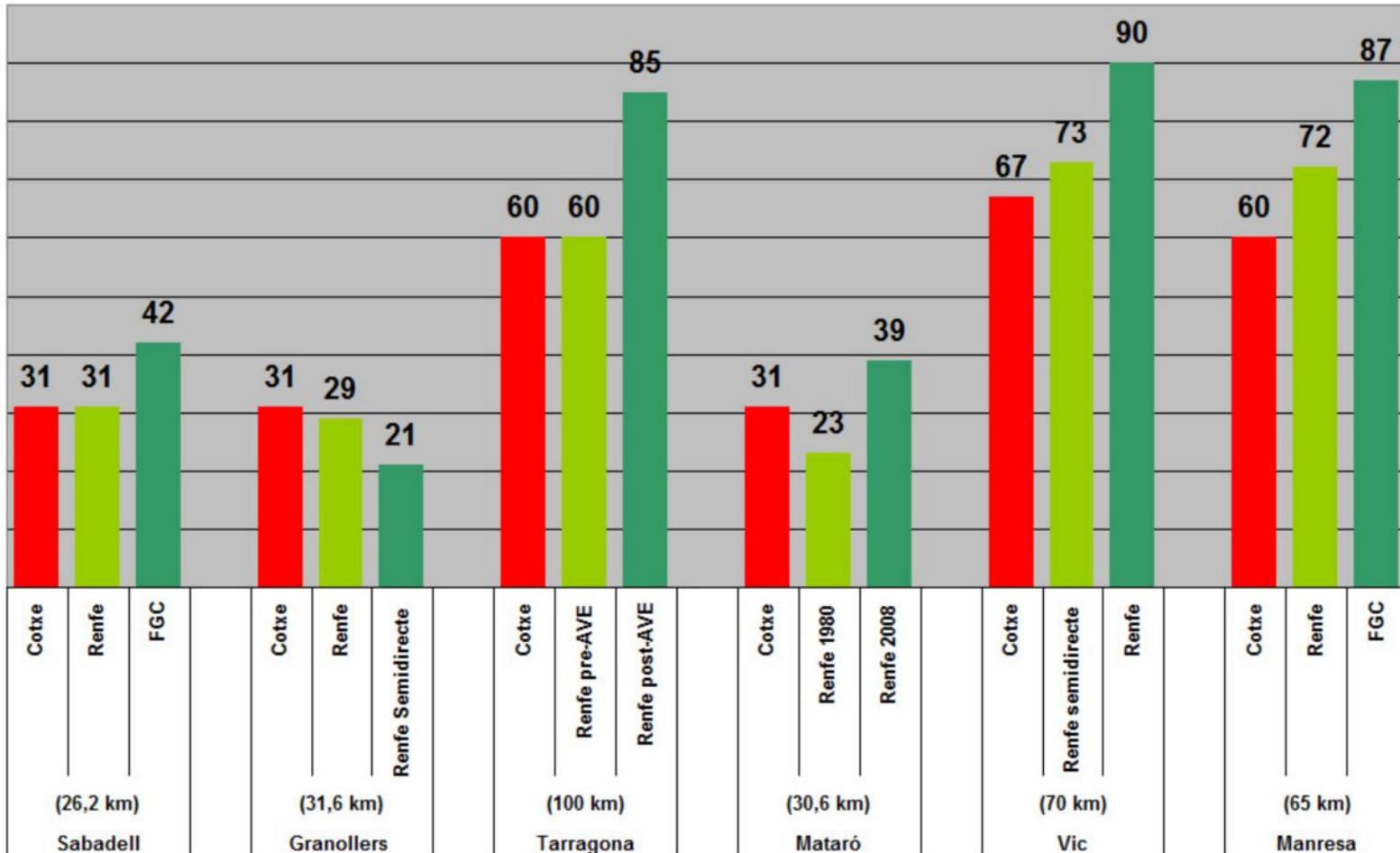
QUINS PROBLEMES RESOLDRÍEM?

Usuaris del transport públic	14%	Usuaris del transport privat	41%
Motius	Nota	Motius	Nota
La dificultat per trobar aparcament o la congestió	5,89	L'estalvi en el temps de desplaçament	5,96
La distància d'accés a les parades/estacions	5,40	No hi ha cap alternativa per a desplaça-se en transport públic	5,81
El menor temps de desplaçament	5,33	Haver-se de desplaçar a diferents llocs de forma consecutiva	5,74
El menor impacte ambiental	5,16	El comfort	5,49
La freqüència de pas	5,05	Les alternatives en transport públic tenen poca freqüència	5,07
La fiabilitat i puntualitat del servei	5,04	La disponibilitat d'aparcament en el lloc de destinació	3,94
El menor cost	4,51	Les alternatives en transport públic tenen massa transbordaments	3,56
La seguretat o baix risc de patir un accident	4,13	La seguretat o sensació de protecció	2,63
El comfort o benestar	4,11	El menor cost	1,79



Temps de viatge que no satisfan

TEMPS DE VIATGE EXCESSIU

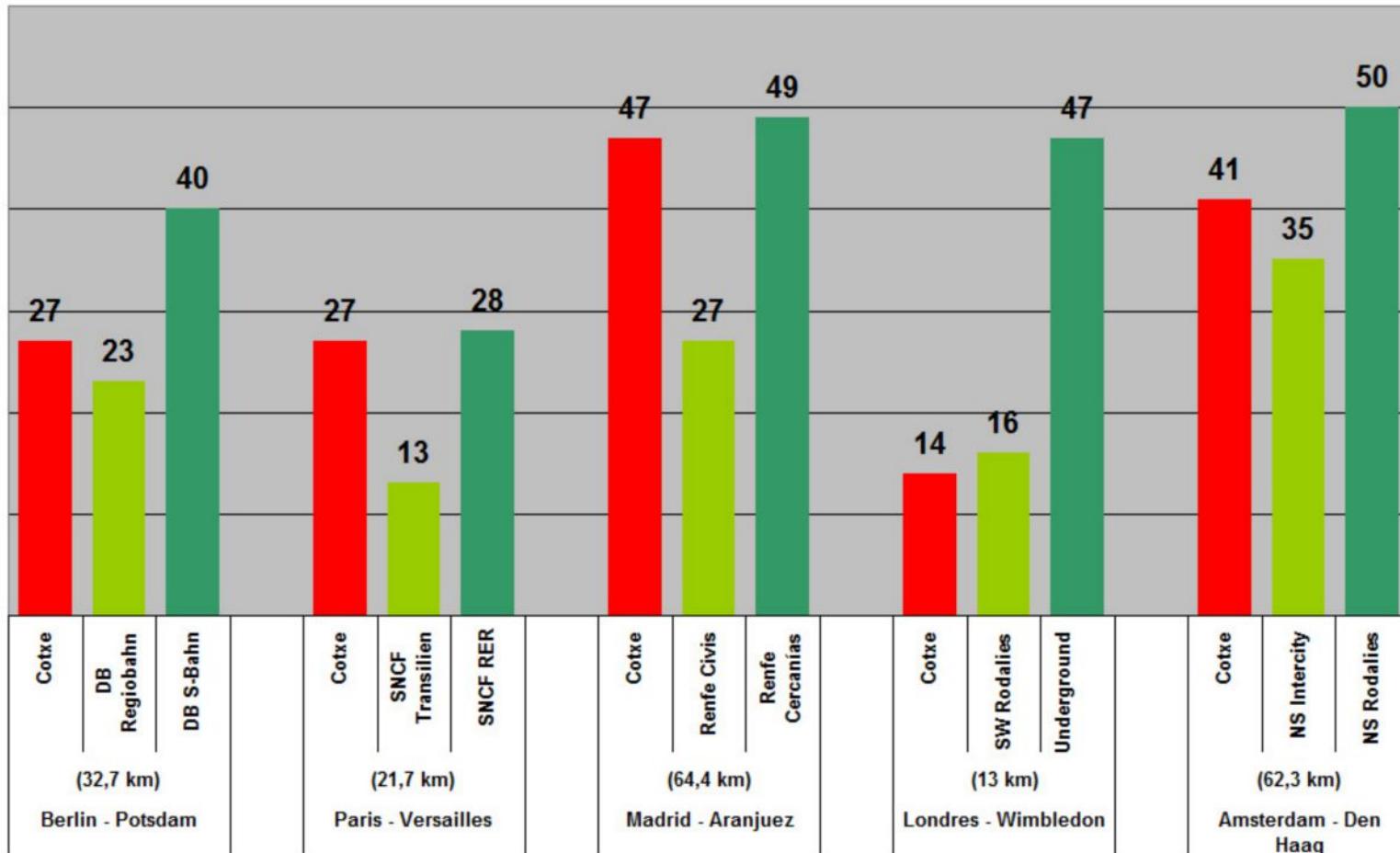


Temps de viatge expressat en minuts entre Barcelona i algunes ciutats de la RMB. Font: PTP a partir de mobilitat.net i horaris de Renfe i FGC.



Temps de viatge que no satisfan

TEMPS DE VIATGE EXCESSIU



Temps de viatge en minuts entre ciutats de diferents regions metropolitanes europees. Font: PTP a partir de mobilitat.net i cercador d'horaris europeu (DB AG)

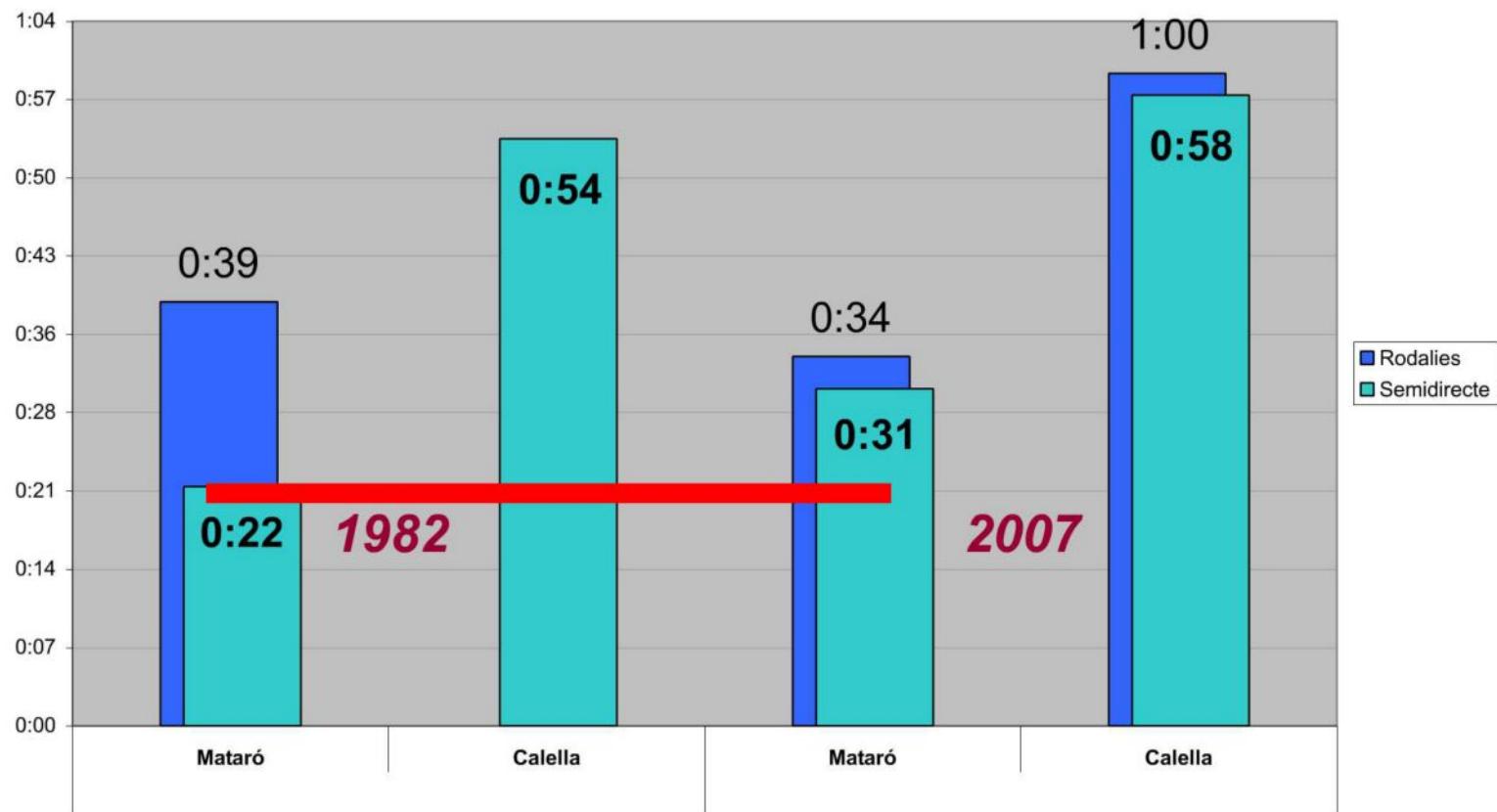


Temps de viatge que no satisfan

TEMPS DE VIATGE EXCESSIU

C1, en 25 anys: 17 minuts més

Temps de viatge a la línia C1



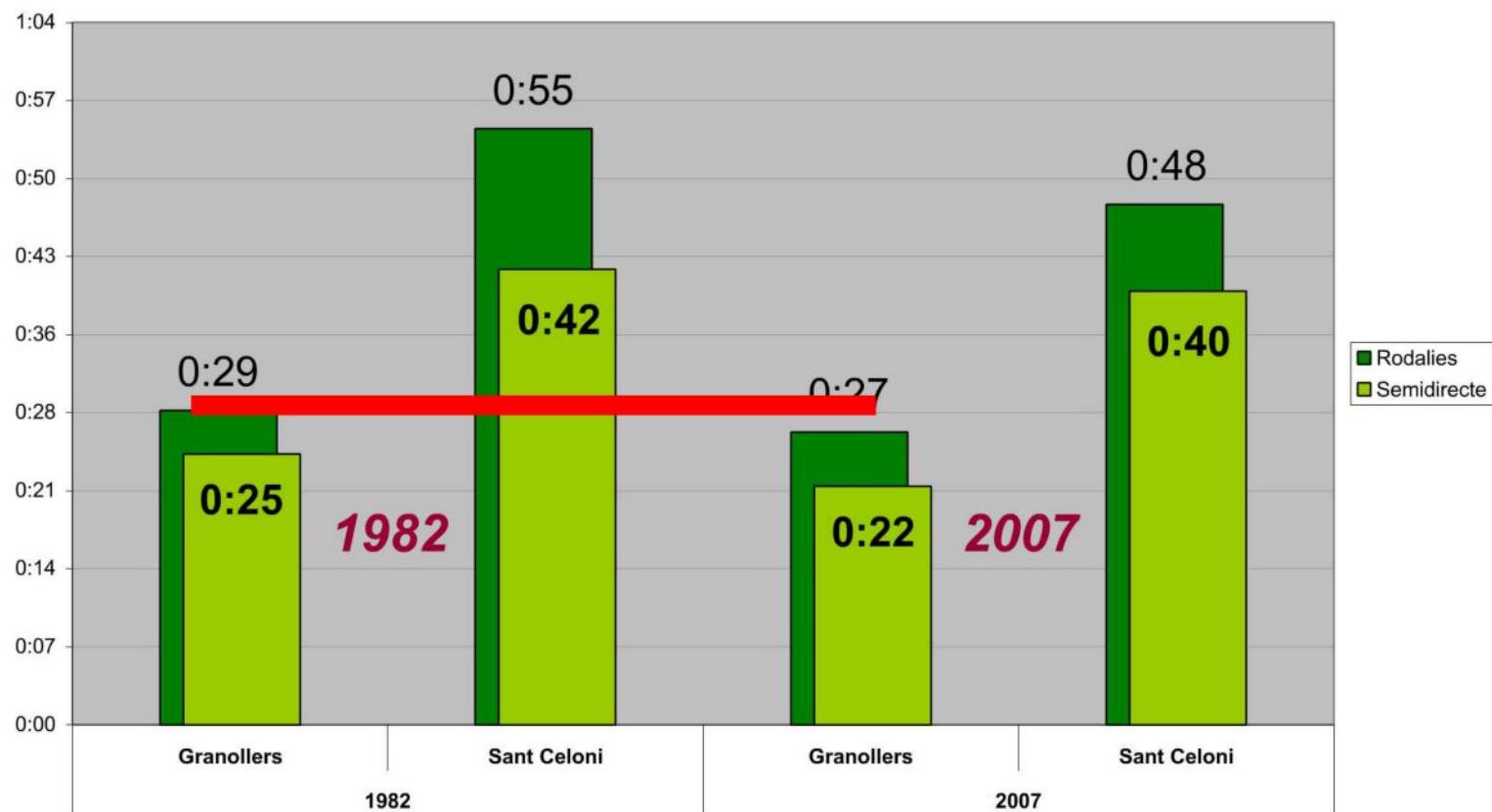


Temps de viatge que no satisfan

TEMPS DE VIATGE EXCESSIU

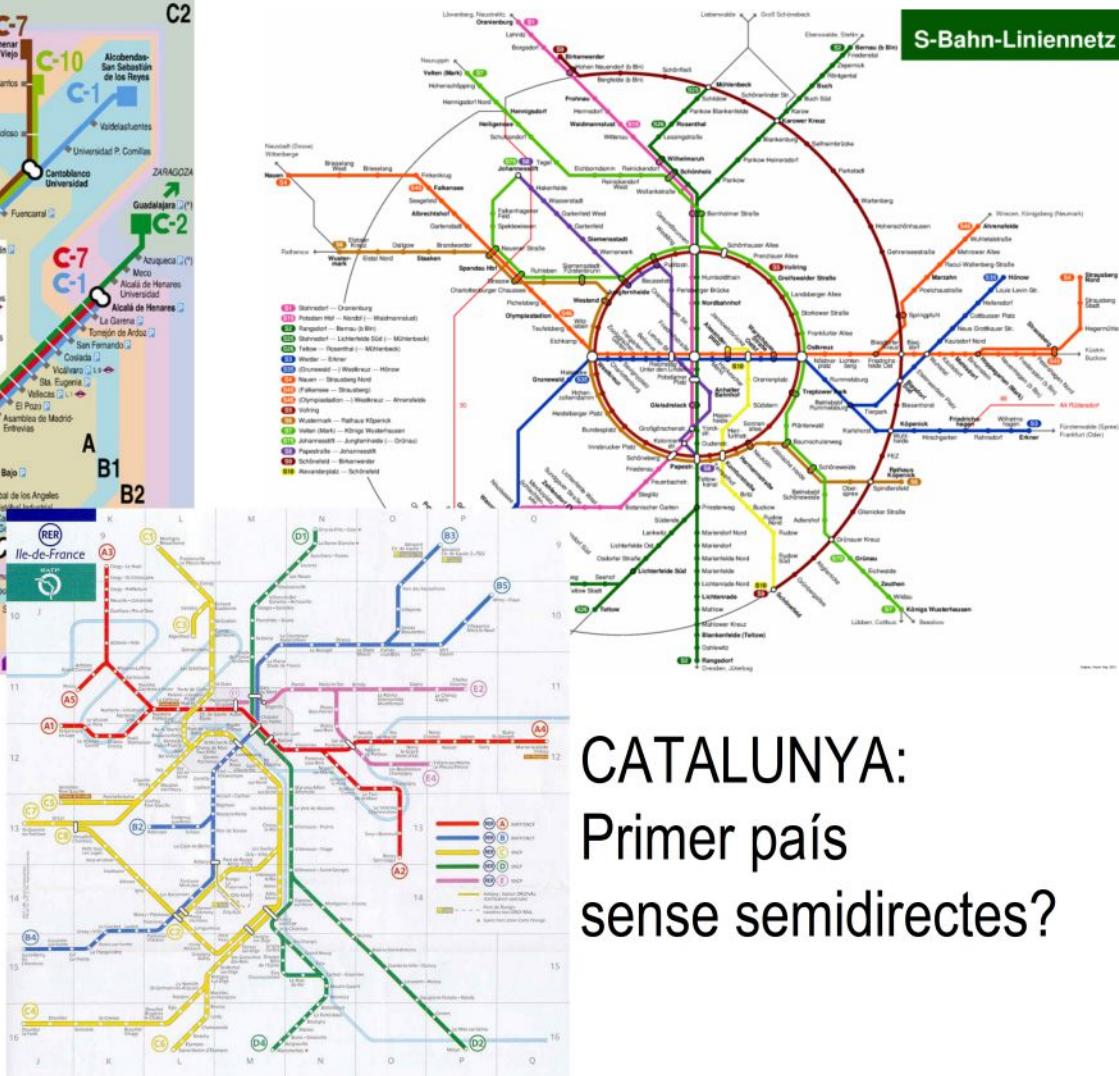
C2, en 25 anys: 2 minuts menys

Temps de viatge a la línia C2





Temps de viatge que no satisfan

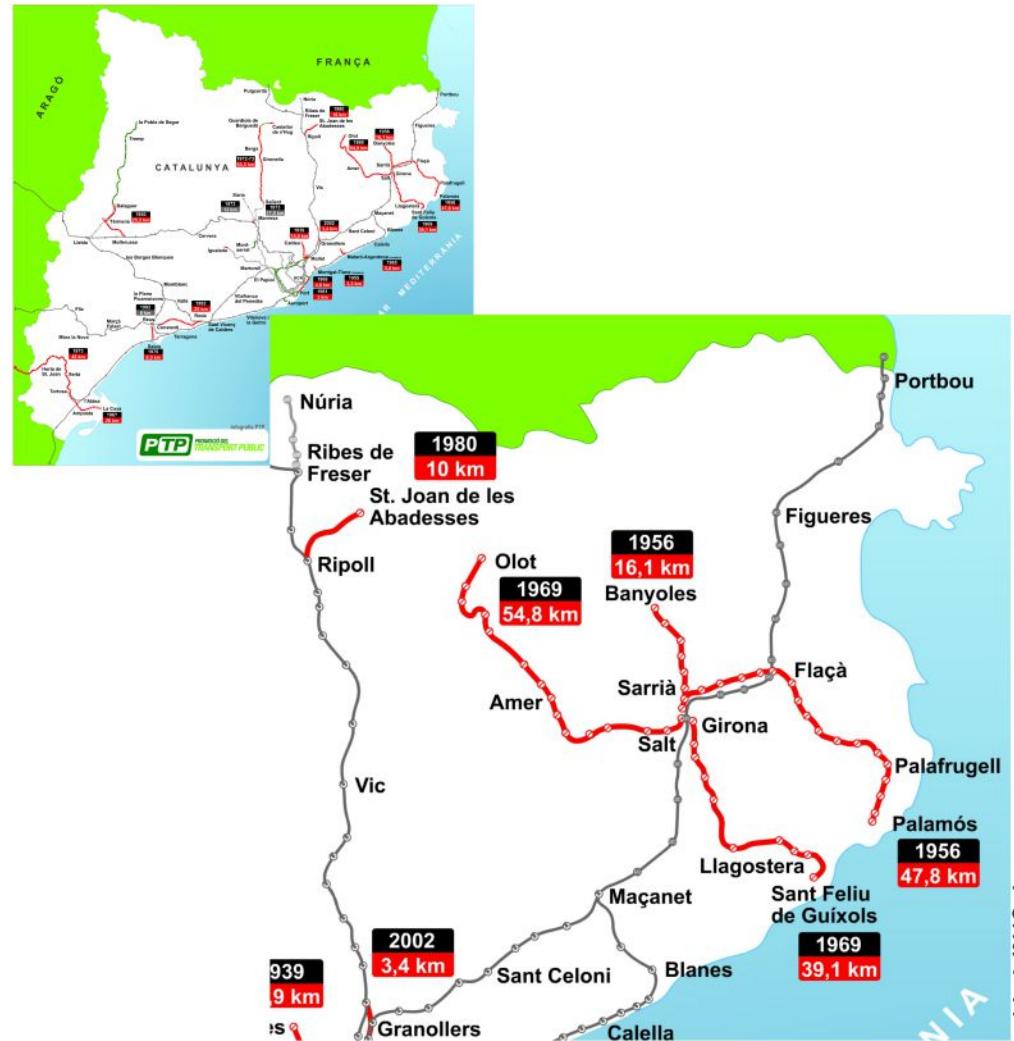


CATALUNYA: Primer país sense semidirectes?



No hi ha “demanda” ferroviària fora de Barcelona

- Tancaments de tots els Carrilets:
 - Girona - Olot: 54,8 km (1956)
 - Girona - St Feliu G: 39,1 km (1969)
 - Girona - Banyoles: 16,1 km (1956)
 - Sarrià– Palamós: 47,8 km (1956)
- Tancaments en democràcia:
 - Ripoll – St. Joan A: 10 km (1980)
 - Estacions de Peralada i Platja de Garbet
- Bloqueig de l'arribada del ferrocarril a Lloret de Mar, municipi català més poblat sense estació. Tenia reserva de terreny parcial des de 1994 i ha quedat anul·lada.





No hi ha “demanda” ferroviària fora de Barcelona

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Servi de Premsa

■ Comunicat de premsa ■

El DPTOP inicia les obres de l'autovia entre Maçanet de la Selva i Platja d'Aro



 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques
Gabinet de Comunicació i Premsa

**Hem posat en servei el desdoblament
de la carretera**

C-31

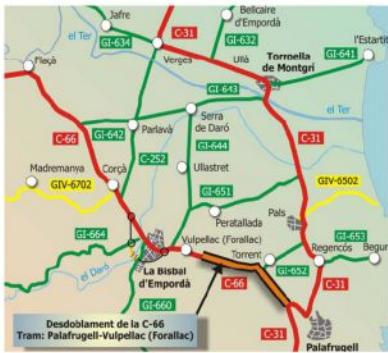
Tram: Palamós – Mont-ras

- Hem posat en servei un nou tram desdoblat de la carretera C-31, entre Palamós i Mont-ras, i els accessos a Palafrugell i Vall-llobrega.

El DPTOP aprova el desdoblament de la C-66 entre Palafrugell i Forallac

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha aprovat l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del desdoblement de la C-66 entre Palafrugell i Forallac, un cop completat el procés d'exposició pública, anàlisi d'al·legacions i tramitació ambiental. D'aquesta manera, s'impulsa la redacció del projecte constructiu que desenvoluparà el traçat aprovat. Aquest desdoblement, amb una inversió estimada en 35 MEUR, abasta un tram de 5,3 quilòmetres de la C-66.

Anella de les Gavarres





Solucions del Pla Tren 2014

- La planificació actual no resol gaires problemes
- Pla Tren 2014:
De la **infraestructura simbòlica** a la **infraestructura útil**: tram per tram
- Perquè en 6 anys es pot executar la planificació necessària per lluitar contra:
 - la crisi del petroli i la dependència energètica
 - l'accidentalitat, contaminació i canvi climàtic
 - l'atur
- 2014 per la disposició addicional 3a de l'Estatut. Catalunya ha de participar en la planificació de la seva xarxa ferroviària: i el Pla Tren 2014 és una bona eina.



Solucions del Pla Tren 2014

SOLUCIONS CONTRA

- El col·lapse ferroviari
- La manca de serveis semidirectes
- El desequilibri territorial
- El desaprofitament de l'alta velocitat



Solucions del Pla Tren 2014

Noves infraestructures >> les vies

Quilòmetres de nova infraestructura ferroviària competitiva

60 km	Quadriplicació	Per permetre semidirectes a l'entrada col·lapsada de BCN Per garantir la fiabilitat als trams més congestionats Per permetre el pas de mercaderies en zones de Rodalies
100 km	Duplicació	Trams de via única a Rodalies amb alta demanda
400 km	Noves línies	Cap comarca amb més de 50.000 habitants sense estació al municipi més poblat Cap municipi de més de 30.000 habitants sense tren 94% de la població catalana servida per ferrocarril al seu municipi.



Solucions del Pla Tren 2014

Noves infraestructures >> les vies

Quilòmetres de nova infraestructura ferroviària competitiva

60 km	Quadriplicació	Platja de Castelldefels – Torrassa (PIT 1993) Sagrera – Granollers Centre Martorell – Mollet Sant Fost
100 km	Duplicació	Montcada – Vic – Torelló Arenys de Mar – Maçanet Massanes El Prat - Aeroport Cervera - Lleida
400 km	Noves línies	túnel del turó de Montcada, Granollers Centre – Mataró , Granollers Nord – Les Franqueses, Vilanova – Vilafranca, Martorell – Olesa / Viladecavalls , Blanes – Lloret de Mar, Martorell – Igualada – Cervera , Flaçà – Palamós, Sant Feliu de Guíxols – Riudellots, Castelldefels – Sant Boi – Cornellà , Reus – Roda (reobertura) Trens tramvia: Cambrils Nord – Tarragona (conversió i reforma de la línia actual), Port Aventura – Vila-seca – Reus, Montcada – Cerdanyola – Barberà, Barberà – Sabadell – Terrassa, Súria / Sallent – Manresa Riu (conversió i reforma de la línia actual) , Palamós – St. F. Guíxols, Sarrià de Ter - Banyoles – Olot, Roquetes – Tortosa – Amposta – Alcanar (sobre via actual i parcialment sobre els terrenys de l'antiga línia del FC) i ramals a Balaguer i Lleida ciutat .

Noves propostes – Propostes PTOP incorporades – Modificació propostes PTOP



Solucions del Pla Tren 2014

QUINES NOVETATS APORTA EL PLA TREN 2014 A LA PLANIFICACIÓ VIGENT?

Amb el mateix cost de l'Eix Transversal ferroviari... (7.095 M€)



Conversió de l'AVE en una autopista ferroviària, apta també per a trens regionals.



Redimensionament i ampliació de la xarxa bàsica, que no s'arregla només amb trens dobles i quatre semàfors.



Solucions del Pla Tren 2014

QUINES NOVETATS APORTA EL PLA TREN 2014 A LA PLANIFICACIÓ VIGENT?

Amb el mateix cost de l'Eix Transversal ferroviari... (7.095 M€)



Berat Borràs. Trenscat.cat

4 canviadors d'ample, 3 estacions noves sobre la LAV Madrid – Frontera Francesa, i 3 noves estacions sobre xarxa nova en ample UIC (Mollet – Papiol) i Martorell – Cervera.

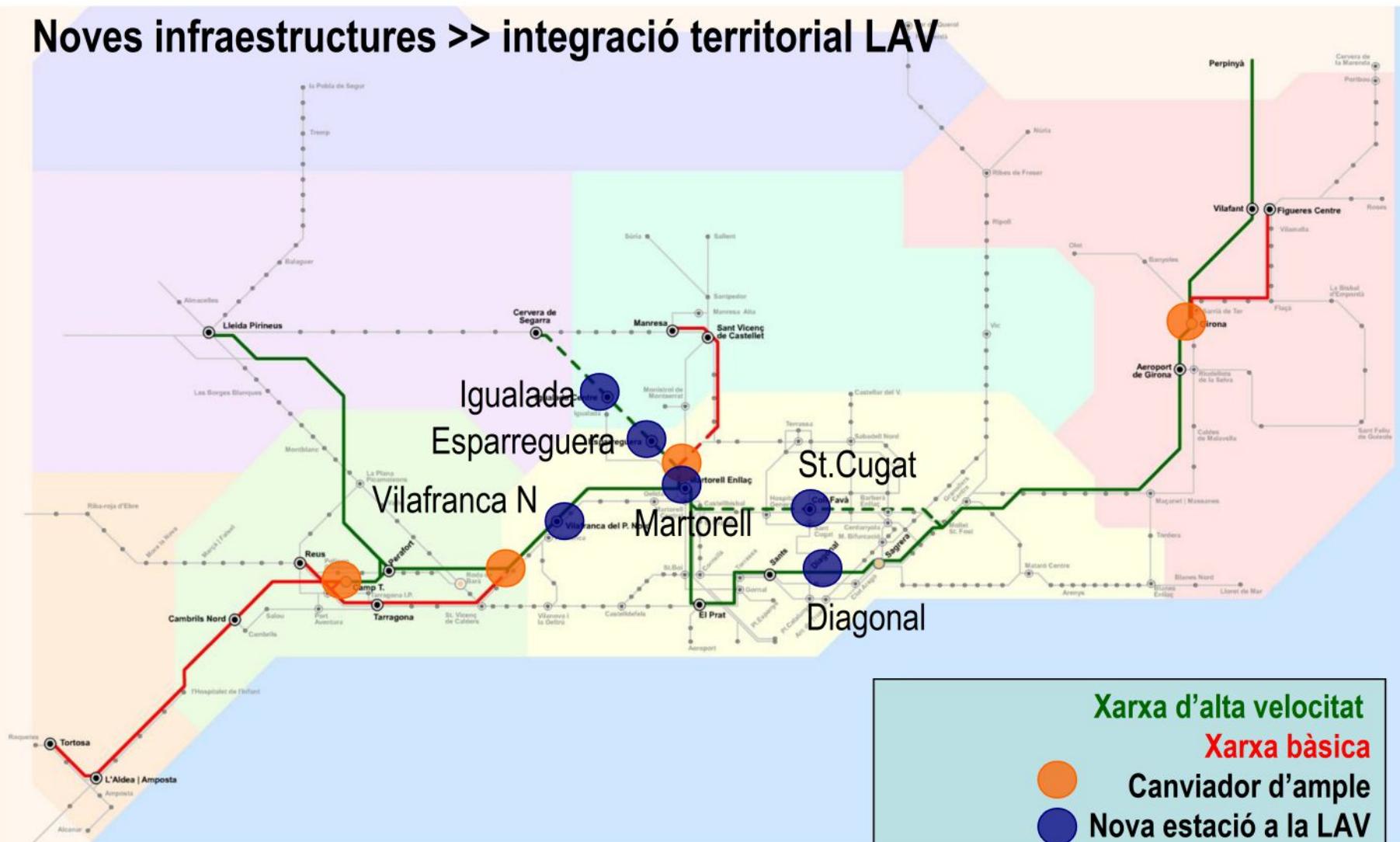


Amb només **40 km de vies quadriplicades**, un túnel sota el Turó de Montcada, i els nous enllaços Granollers- Mataró i Granollers – Les Franqueses, rectificacions de traçat...



Solucions del Pla Tren 2014

Noves infraestructures >> integració territorial LAV



Xarxa d'alta velocitat
Xarxa bàsica
Canviador d'ample
Nova estació a la LAV



Solucions del Pla Tren 2014

QUINS SERVEIS ES PLANTEGEN?



Tramvia.org

Metros comarcals i trens tramvia



Trenscat.cat

Rodalia Catalunya



Trenscat.cat
www.trenscat.com

Catalunya Exprés



Trenscat.cat

Intercity Catalunya



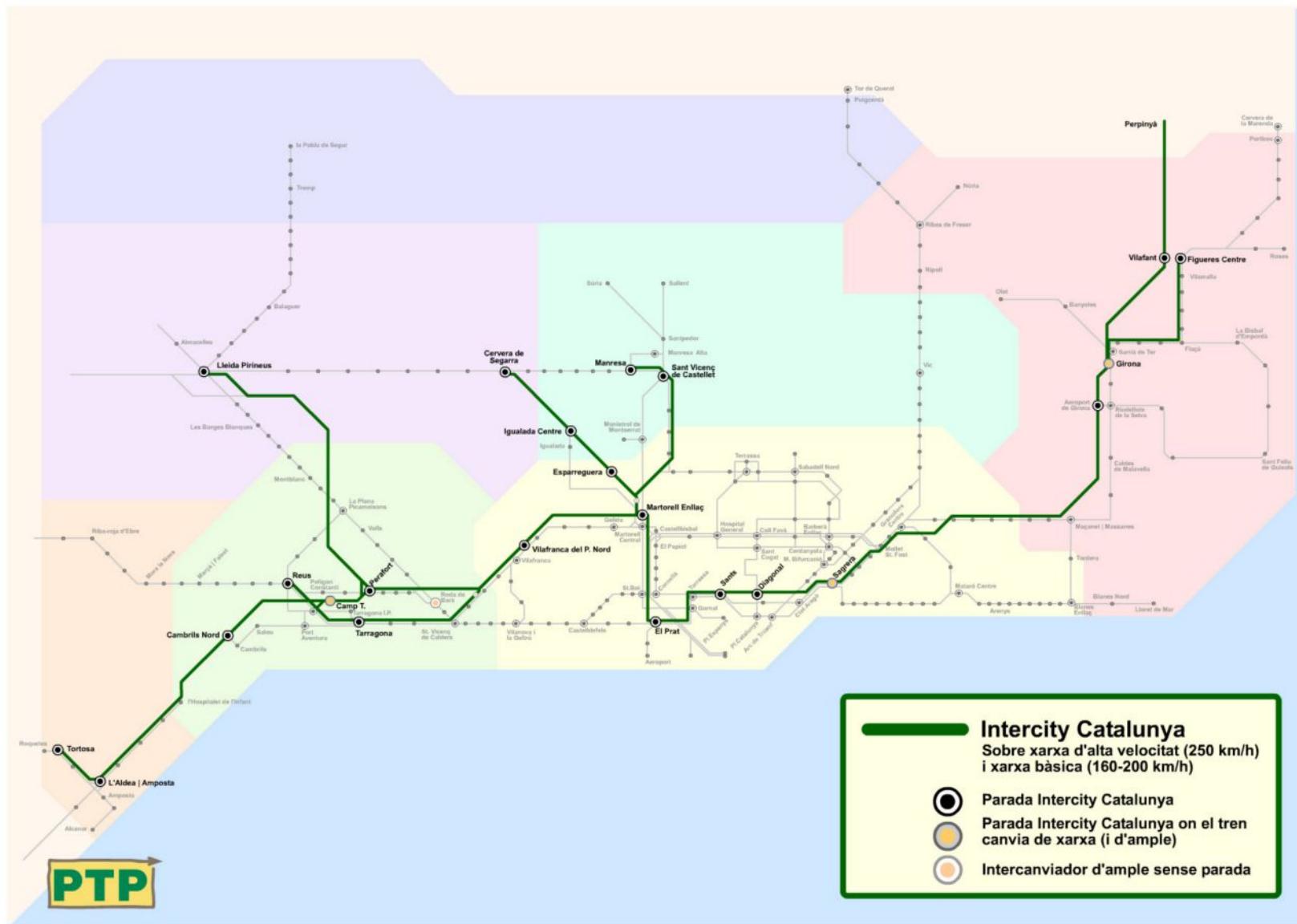
Solucions del Pla Tren 2014

QUINS SERVEIS ES PLANTEGEN? Els necessaris per buscar l'equilibri entre velocitat comercial i accessibilitat, no garantit per la combinació AVE + Rodalies lentes

Servei	Àmbit	Xarxa	Intervals de pas mínims	Velocitat comercial
Metros comarcals i trens tramvia	Urbà i comarcal	Xarxes independents urbà - interurbà	5-10'	25 km/h
Rodalies Catalunya (C)	Catalunya	Xarxa bàsica (actualment en ample ibèric)	Zones 1-3: 7,5' Zones 3-6: 15'	40 km/h 60 km/h (o enllaç amb IC)
Catalunya Exprès (CE)	Catalunya	Xarxa bàsica (actualment en ample ibèric)	Grans ciutats: 30'-60'	80 km/h
Intercity Catalunya (IC)	Catalunya	Xarxa bàsica + Xarxa d'alta velocitat	Per horari i complementari a Cat. Exprès	> 120 km/h



Solucions del Pla Tren 2014



• Intercity Catalunya

Sobre xarxa d'alta velocitat (250 km/h)
i xarxa bàsica (160-200 km/h)



Parada Intercity Catalunya



Parada Intercity Catalunya on el tren canvia de xarxa (i d'ample)



Intercanviador d'ample sense parada



Solucions del Pla Tren 2014



Xarxa Catalunya Exprès
Sobre xarxa bàsica (160 km/h)
Entrades lliures a Barcelona (4 vies)

Parada Catalunya Exprès

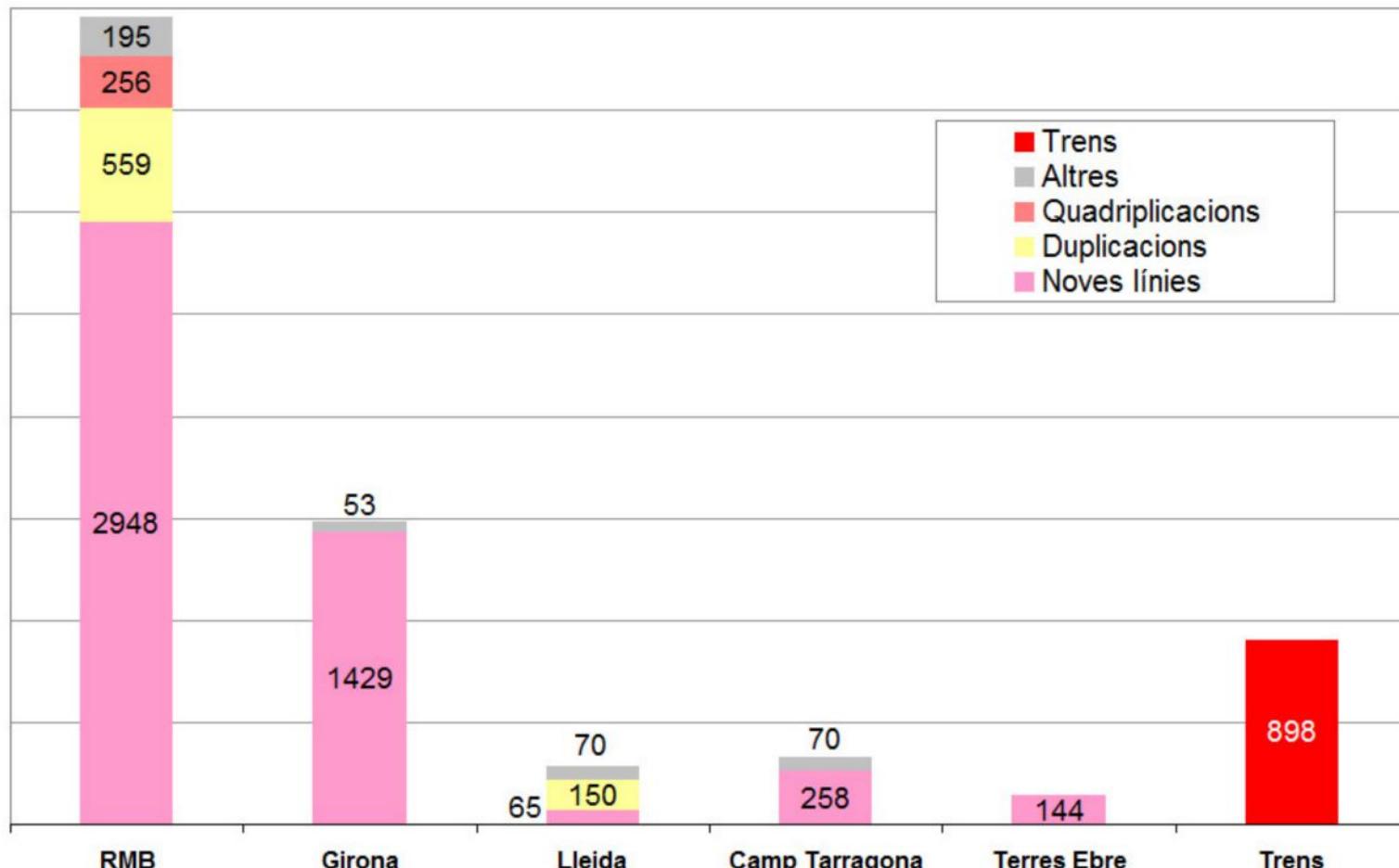
Parada d'alguns serveis
Catalunya Exprès



Solucions del Pla Tren 2014

UN PLA PER EQUILIBRAR LA CATALUNYA REAL

Repartiment de les inversions del Pla Tren 2014





Solucions del Pla Tren 2014

UN PLA PER EQUILIBRAR LA CATALUNYA REAL

Nova adquisició de material mòbil pel pla Tren 2014





Solucions del Pla Tren 2014



Mercaderies

Sobre xarxa d'alta velocitat (160 km/h)
i xarxa bàsica (100-120 km/h)

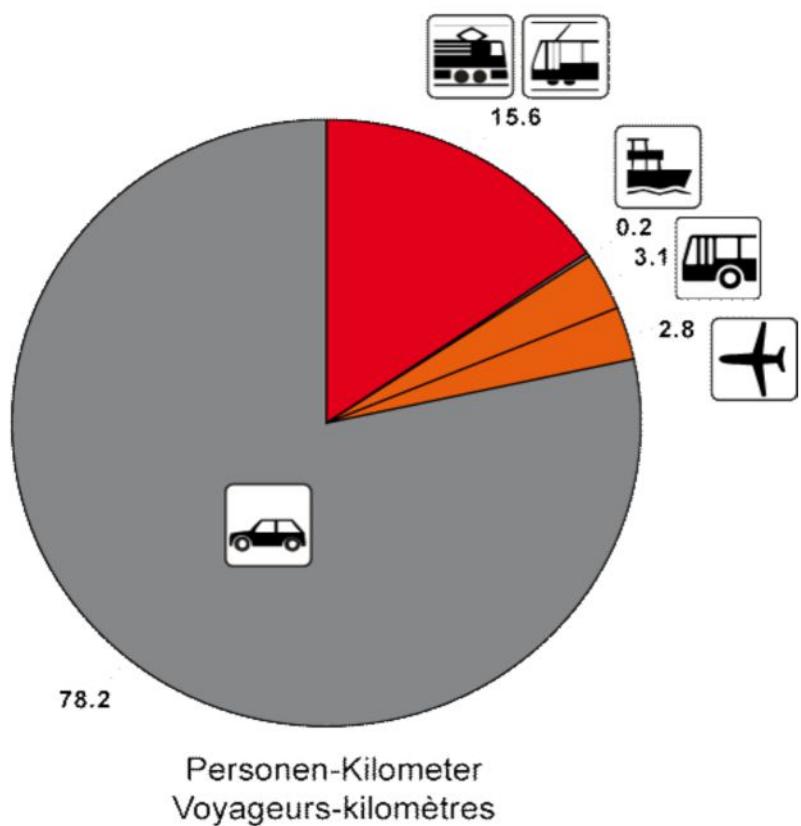
Trànsits interns (xarxa bàsica)

Nodes de Mercaderies i
transbordaments Camió <-> Ferrocarril

Intercanviador d'ample

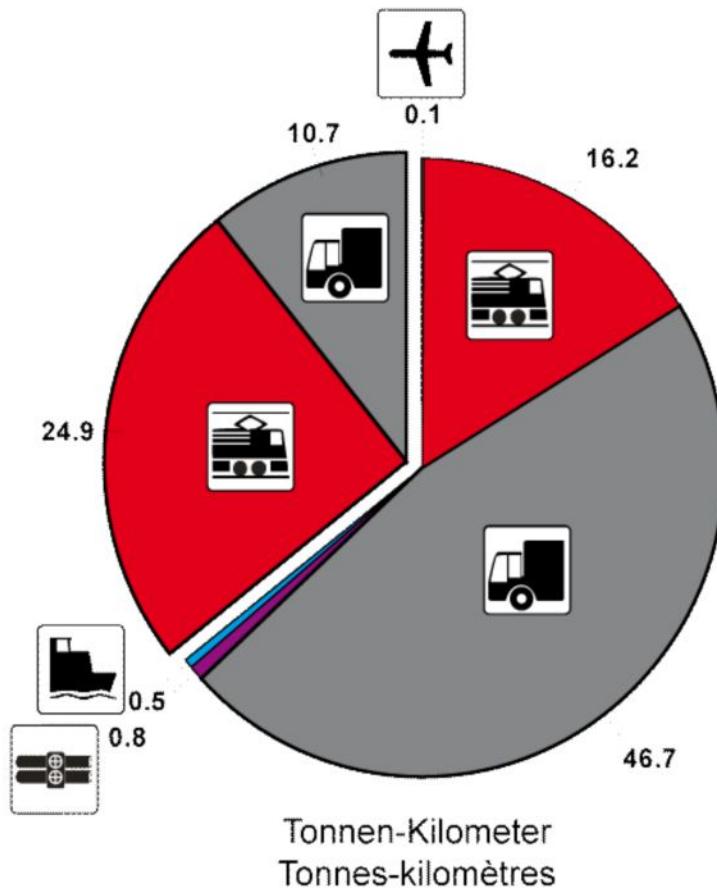


Solucions del Pla Tren 2014



Viatgers

- Suïssa: 15,6%
- Espanya: 6% (inclòs Metro i Tram)



Viatgers

- Suïssa: 25,9%
- Espanya: 5%



Soluciones del Pla Tren 2014





Mentre Catalunya dissenya línies faraòniques...

vía libre

03-12-2008. El Plan de Infraestructuras Logísticas de la Comunidad de Madrid contempla una línea orbital que conecte diversos polos logísticos



OFICINA DE INFORMACIÓN

El objetivo de Fomento es implantar cuádruple vía en todo el trayecto Villaverde Bajo-Aranjuez de la línea C-3 de Cercanías, Madrid-Aranjuez

de prensa

El Gobierno autoriza la construcción de una 3^a y 4^a vía en la línea de Cercanías C-3 entre San Cristóbal de los Ángeles y Pinto

- El presupuesto de licitación de estas obras, que incluye la integración del ferrocarril en Pinto, asciende a más de 143 M€.

Madrid

vía libre

01-12-2008. Fomento presenta al Gobierno su plan de cercanías para Madrid

115 kilómetros de nuevas líneas, otros 66 de vía cuadruple, veinticuatro estaciones a estrenar y 55 que se modernizarán en el periodo 2008-2015



OFICINA DE INFORMACIÓN

La Ministra de Fomento presentó hoy al Consejo de Ministros el plan de Cercanías de Madrid para el periodo 2008-2015.

nota de prensa

Fomento invertirá en la ampliación y mejora de la Red de Cercanías de Madrid 5.000 millones de euros

- Supone la ejecución de 115 kilómetros de nuevas líneas y la ampliación de capacidad, mediante la cuadriplicación de vías, de otros 66 kilómetros más.
- Se modernizarán 55 estaciones y se construirán 24 nuevas, además de 5 nuevos intercambiadores.

Madrid, 28 de noviembre de 2008 (Ministerio de Fomento).



**Esperem haver pogut
aportar llum
al final del túnel**

**Gràcies per
la vostra
atenció**

