

Solucionem ja el drama de la N-II



Mesures de gestió europees o desenvolupisme viari “made in Spain”?

Posicionament de la PTP. Octubre de 2012

0 Índex

1. Introducció
2. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi
 - **1.1. Sinistralitat viària.**
 - **1.2. Congestió: manquen infraestructures?**
 - Dotació viària a banda i banda dels Pirineus
 - Autopistes paral·leles a autopistes: enlloc d'Europa passa excepte a Espanya
 - **1.3. El problema és el peatge?**
 - Situació a França
 - La Unió Europea estableix que qui més impacta, més paga
 - **1.4. L'excés general de camions.**
 - La política de mobilitat ha de ser intermodal
3. Millorar la seguretat vial: una emergència nacional
 - Visió sueca de la seguretat
 - Mesures urgents de millora de la seguretat vial
4. Canviar la gestió i el finançament de la mobilitat
 - Canvi del model de peatges: han de retornar a la societat, no només a Abertis
 - La recaptació ha de servir per finançar alternatives de mobilitat més enllà de l'autopista.

Sinistralitat

Congestió

Paper del peatge

Excés de camions

1 Introducció

- El titular de la N-II i de l'AP-7, així com de les línies ferroviàries d'Adif que transiten per les comarques gironines com a part del Corredor Mediterrani, és el **Ministeri de Foment**, responsable administratiu únic de la dramàtica situació actual.
- Anys de deixadesa administrativa expliquen la manca de solucions raonables, efectives i immediates d'un problema que és d'emergència nacional.
- L'autovia A-2 s'ha convertit en una icona del greuge territorial en matèria de peatges amb Espanya i un símbol del dèficit fiscal; però també està causant una gran miopia en la diagnosi del problema real de mobilitat al Corredor Mediterrani.
- Des de Catalunya el posicionament sobre aquest problema no està ben enfocat. Per resoldre els problemes, es pren el model exòtic de desenvolupisme viari espanyol en comptes de mirar a Europa, on s'apliquen mesures de gestió i es fa una promoció més intensa de l'ús del ferrocarril.

2.1. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Sinistralitat

Sinistralitat viària



- 19 morts per any en el tram gironí de la N-II; 65 morts des de 2008
- 20.000 vehicles diaris a l'alçada de Girona, 16.000 vehicles diaris a l'alçada de Figueres, amb un 25% de trànsit de camions, la meitat dels quals realitzen trajectes internacionals.
- Accidents greus amb camions implicats: 43% al conjunt de la via, 75% al tram de Figueres
- Via en mal estat: vorals molt reduïts, 8 km en obres pràcticament abandonades, interseccions mal resoltes, etcètera.

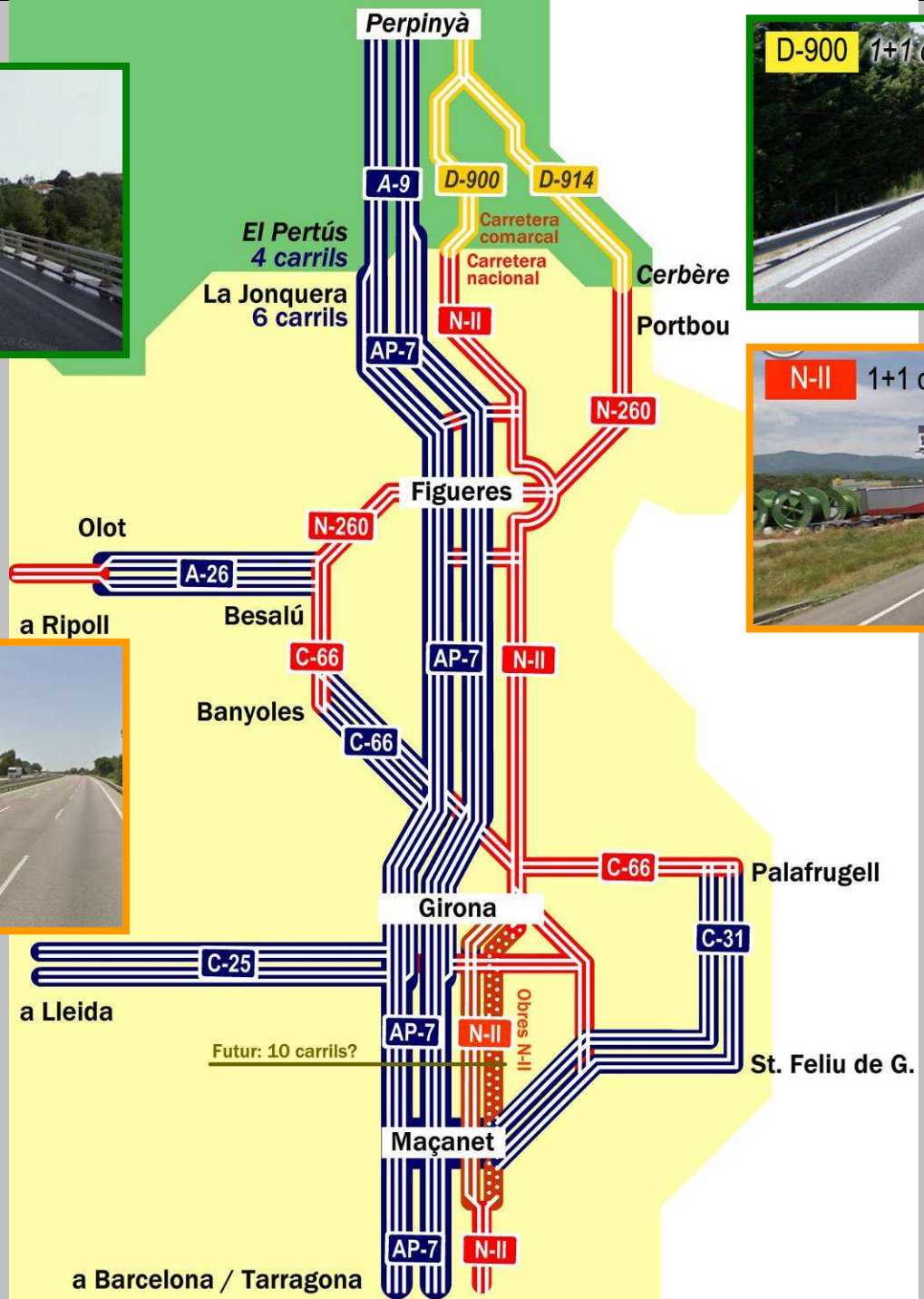
2.2. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Congestió



**Congestió:
Manquen infraestructures?**

- La N-II no és una infraestructura aïllada al territori, discorre en paral·lel d'una autopista de peatge, recentment ampliada amb 3 carrils per sentit, l'AP-7, encara **amb molta capacitat a les comarques gironines**.
- L'excés de trànsit sobre la N-II és conseqüència del peatge de l'AP-7, i no d'una suposada manca d'infraestructures que necessiti la construcció d'una autovia paral·lela a l'autopista.
- Comparar-se amb França demostra que Catalunya no té manca de carrils de circulació sinó una gestió millorable dels fluxos de mobilitat



L'excés de camions a la N-II no s'explica per la manca d'infraestructures viàries, de les quals Catalunya ostenta una excel·lent dotació, sinó per la gestió de les mateixes.



2.2. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Congestió

Autopistes paral·leles a autopistes: enlloc d'Europa passa excepte a Espanya



Catalunya prefereix comparar-se amb Espanya que amb França o Itàlia en matèria de **peatges**; però això no converteix en normal el **desdoblament d'autopistes amb autovies**. Aquesta operació, ja executada entre Torredembarra i l'Hospitalet de l'Infant, és un exotisme sense sentit.

- **No respon a un problema de capacitat**, sinó de greuges territorials i d'incapacitat de l'administració per millorar les carreteres convencionals sense convertir-les a autovia.
- **Crea un problema operatiu**: la capacitat que ofereixen 8 carrils sobre dues autopistes diferents és menor a ampliar una sola autopista o autovia.
- **Incita a subvencionar els concessionaris d'autopistes**: Per ser vies massa similars a les autopistes prèvies, els concessionaris exigeixen una compensació per pèrdua de trànsit.
- **És una mesura lenta, molt cara i d'un gran impacte ambiental**, sobre el paisatge, els ecosistemes i la qualitat de l'aire. En definitiva, una mesura que empobreix el país.

2.2. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Congestió



AP-7

Vies idèntiques,
No resolen la
congestió, ope-
rativa separada.

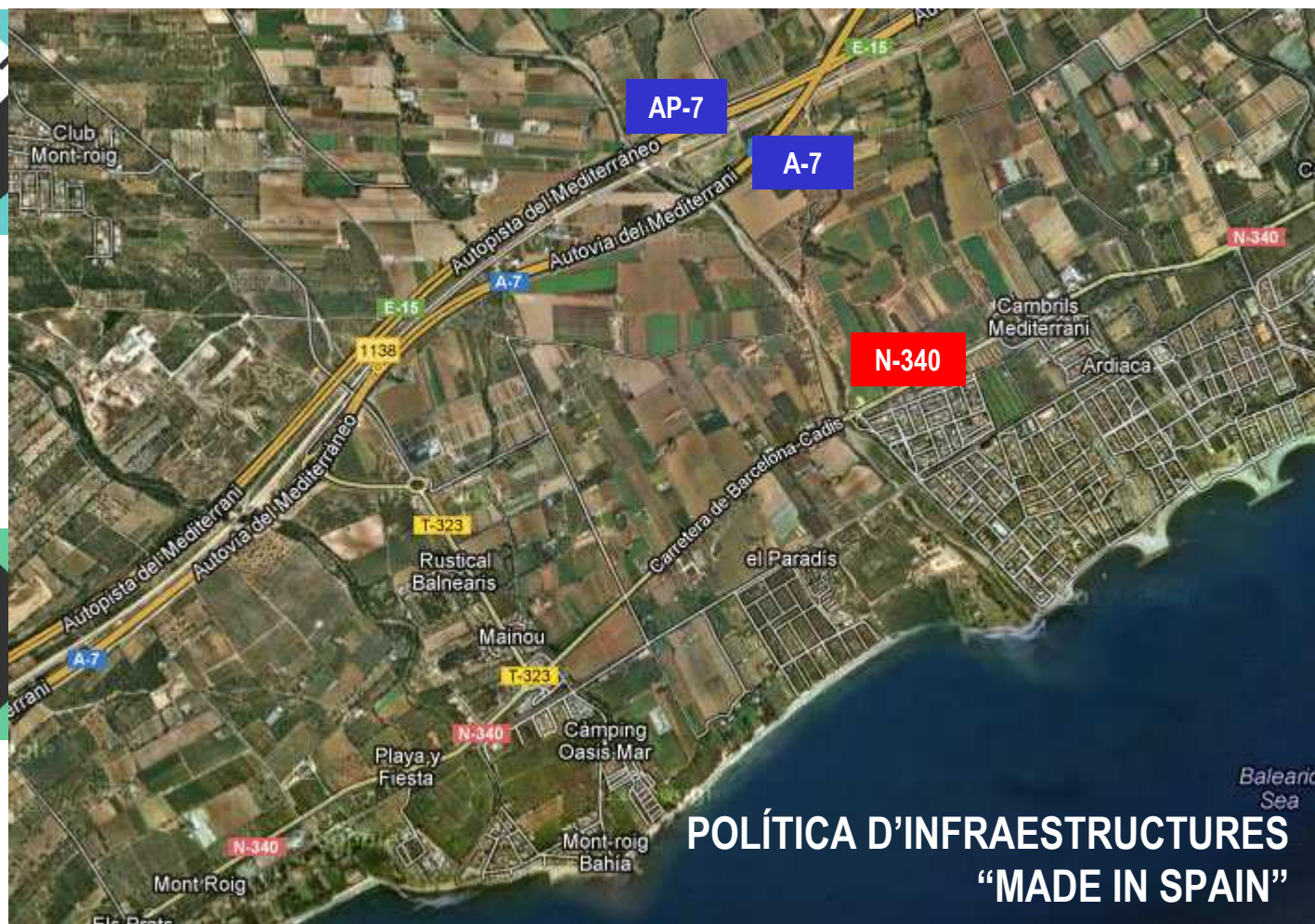
A-7

N-340

No transformada
en via local



Via única. Desdoblament previst
des de fa 20 anys.
Amenança de tancament del
servei Cambrils-Salou-Port
Aventura-Tarragona.



**POLÍTICA D'INFRAESTRUCTURES
"MADE IN SPAIN"**

2.3. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Paper del peatge

El problema és el peatge? (1/2)



- Si no és la manca d'infraestructures, **és l'existència d'un peatge a l'AP7 la causa de la sobrecàrrega de camions la N-II?**
- No és l'única causa. A la frontera es pot comprovar com els camions procedents de la N-II s'encaminen a l'autopista francesa A-9, també de pagament, tot i tenir menys carrils que l'homòloga AP-7.
- Contra del que es diu, circular per França no és més econòmic que fer-ho per Espanya. El peatge de l'A-9 és similar al de l'AP-7.
- **I doncs, per què els camioners circulen per autopista a França i per la Nacional a Catalunya?**

2.3. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Paper del peatge

D'existència d'un peatge? (2/2)

Peatges ruta E-09 Espanya: AP-7. França: A-9	Distància	Preu vehicles lleugers	Preu vehicles pesats 1	Preu vehicles pesats 2
AP-7 Girona Sud – Frontera	58 km	6,05 €	11,85 €	14,85 €
A-9 Frontera - Sigean	63 km	4,70 €	11,10 €	14,90 €







- L'equivalent a la carretera **nacional** N-II, la D-900, és una carretera **comarcal** fortament dissuasòria per al trànsit de camions, bé perquè estan prohibits, o perquè la infraestructura ho impedeix: rotondes, travessies urbanes, semàfors, carrils estrets...
- Tot i no ser autopista, la N-II ha tingut una **vocació erràtica de convertir-se en alternativa a l'autopista** per al trànsit internacional, en comptes de transformar-se en una via comarcal com a França. Vorals amples, travessies urbanes poc amables per al vianant, trams a 100 km/h, i trams parcialment convertits a autovia a Tarragona i proximitats de Girona, han donat a la N-II la temerària funció d'alternativa a l'autopista AP-7.
- Degut a aquest error conceptual, **la N-II és una via encara massa atractiva per als camions.**

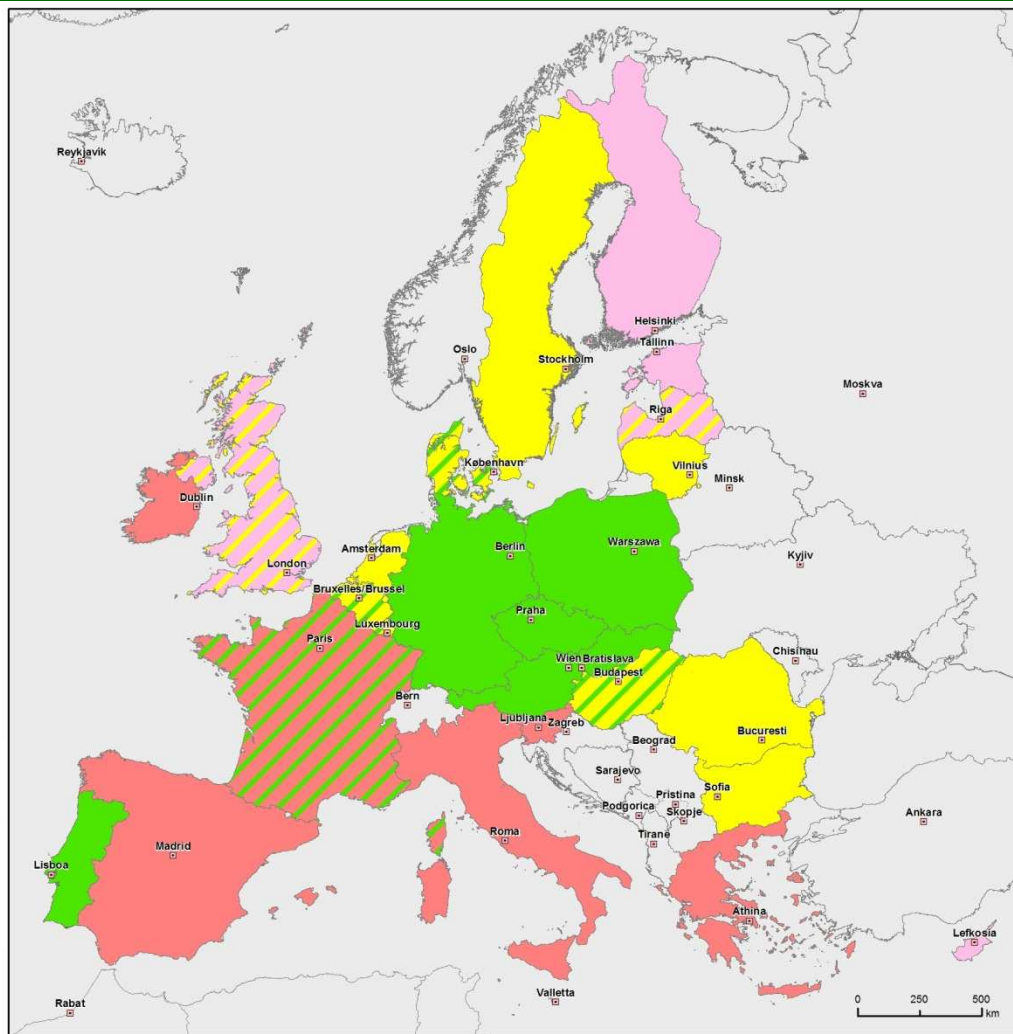
2.3. L'N-II, un greu problema i una mala diagnòsi

Paper del peatge

La Unió Europea estableix que qui més impacta, més paga

Gairebé tots els països tenen un peatge per a camions. França i Espanya utilitzen barreres físiques, mentre Alemanya, Àustria, República Txeca, Suïssa, Eslovàquia i Polònia tenen sistemes de cobrament electrònic basats en la distància recorreguda pels vehicles i el nivell contaminant del motor, independentment de la via que utilitzin, normalment autopista.

-  Vignette (time-based charge)
-  Electronic network-wide toll (distance-based charge)
-  Toll with physical barriers (distance-based charge)
-  Neither vignettes nor tolls
-  Vignette (time-based charge) under preparation
-  Electronic network-wide toll (distance-based charge) under preparation

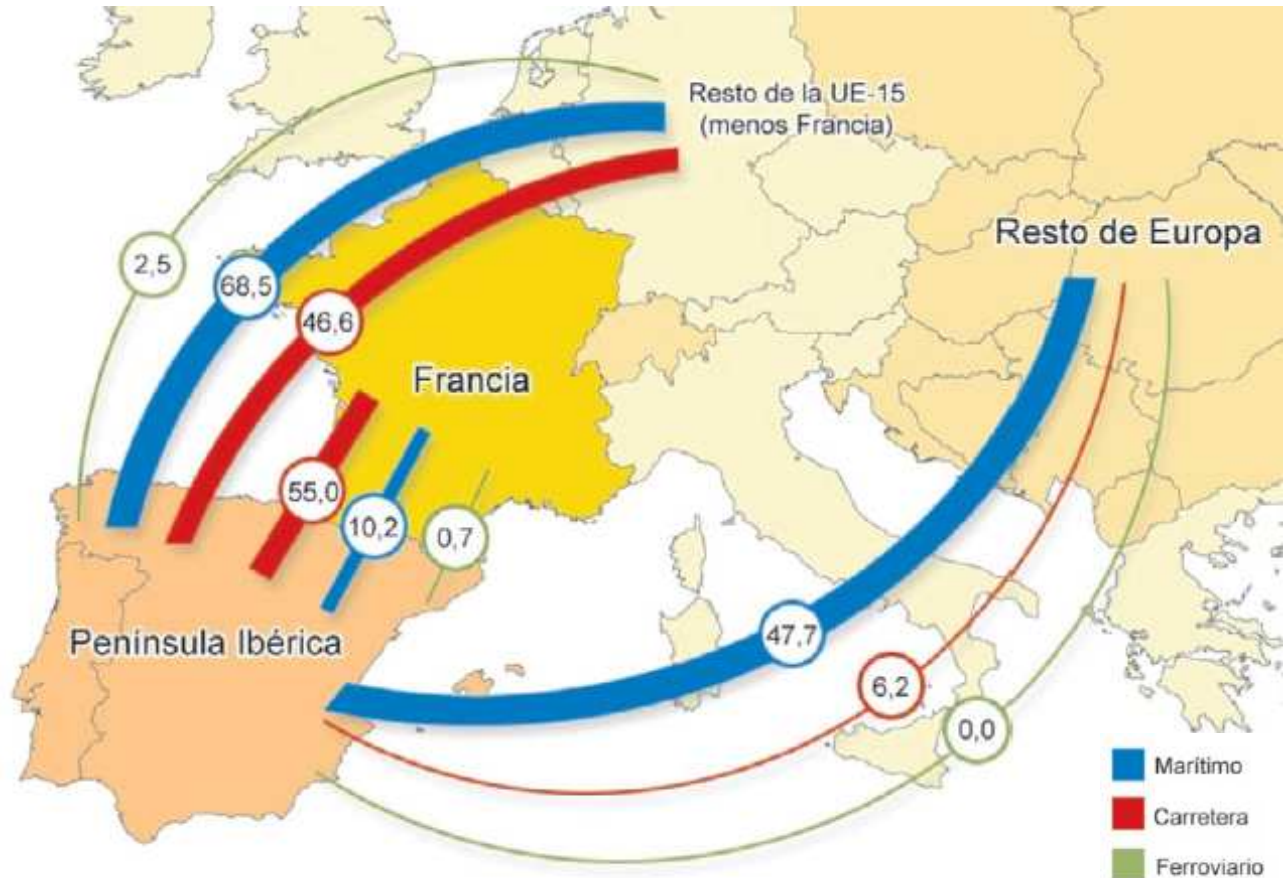
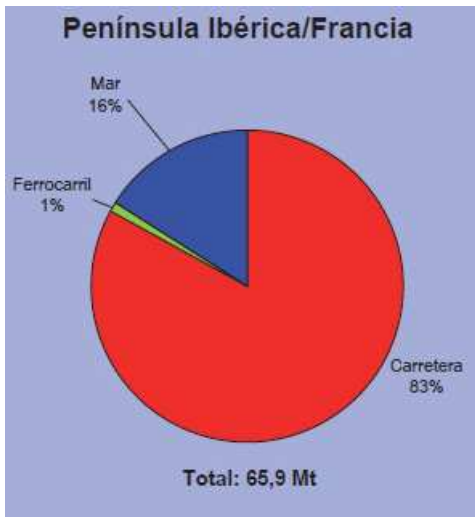


2.4. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Excés de camions

La visió de les infraestructures viàries ha de ser intermodal i vincular-se amb el ferrocarril (1/2)

El desenvolupisme viari d'Espanya, Grècia i Irlanda ens ha convertit els estats amb menys transport de mercaderies per tren.



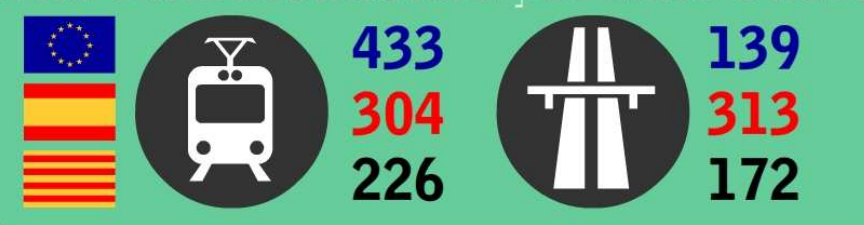
Font: Observatorio hispano-francés de tráfico en los Pirineos. Año 2008

2.4. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Excés de camions

La visió de les infraestructures viàries ha de ser intermodal ... (1/2)

KM d'infraestructura per milió d'hab.



ESPANYA



FRANÇA

El Voló: 36 tràilers al tren
Carregats lateralment

El sistema intermodal LorryRail, ubicat al Voló, França, permet transferir fins a 1.512 camions setmanals de la carretera al ferrocarril. L'autopista ferroviària connecta El Voló amb Luxemburg 3 vegades al dia. Els camions travessen França en tren, i quan arriben a Espanya passen a l'AP-7 o N-II.

2.4. L'N-II, un greu problema i una mala diagnosi

Excés de camions

La generositat viària d'Espanya i de Catalunya contrasta amb l'excés d'"austeritat" a ferrocarrils estratègics com el Corredor Mediterrani...



VIA ÚNICA AL TRAM VANDELLÒS -
VILA-SECA

CAP INSTAL·LACIÓ D'AUTOPISTA
FERROVIÀRIA COM LA DEL VOLÓ



IMPLANTACIÓ DE L'AMPLE INTERNA-
CIONAL AMB TRAMS DE VIA ÚNICA

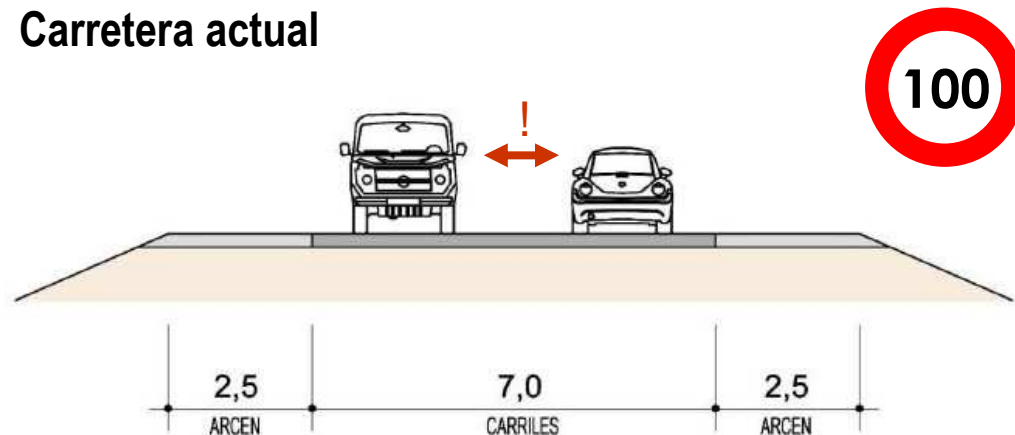
COLLS D'AMPOLLA DE LES
MERCADERIES ALS TRAMS DE RODALIES

3 Millorar la seguretat vial: una emergència nacional

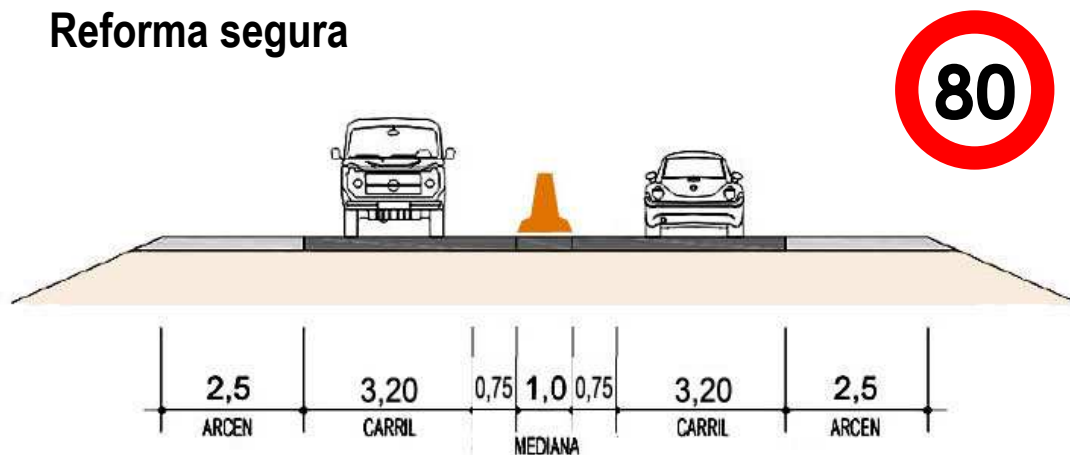
Visió sueca de la seguretat vial:

- Objectiu zero morts. Actuació sobre tres aspectes:
 - Conductor
 - Vehicle
 - **Infraestructura**
- Remodelació d'enllaços, preferentment a diferent nivell
- Separació de sentits, amb mitjana o separador de formigó. No cal construir una autovia per separar els sentits!
- Millora de la percepció al volant: la velocitat s'ha de poder llegir, no només obeir

Carretera actual



Reforma segura



Font: A partir d'Ole Thorson. P(A)T

3 Millorar la seguretat vial: una emergència nacional

Mesures urgents per millorar la seguretat vial

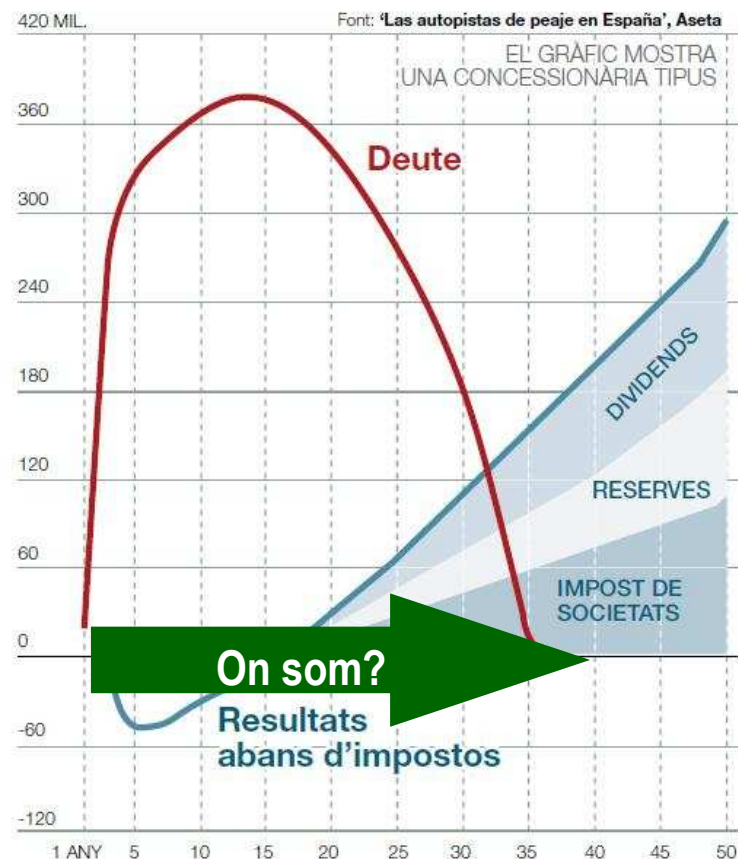
1. Prohibir els camions de circular per la N-II, com ja es va fer al Maresme, per motius de seguretat. Transferir-los a l'autopista AP-7 amb caràcter immediat.
2. Limitació de la velocitat màxima als punts negres i col·locació de radars.
3. Acabament de les obres que actualment perjudiquen la seguretat de la via
4. Remodelació de la N-II, d'alternativa temerària a l'autopista a carretera comarcal, mitjançant la visió sueca:
 - Ampliació dels vorals
 - Implantació de mitjanes per separar els sentits de circulació
 - Remodelació de les travessies urbanes: ajardinament, passos de vianants, semàfors, etcètera
 - Millorar la legibilitat de la via, com a carretera comarcal
 - Millora de la permeabilitat per a vianants i dels punts d'accés al transport públic
 - Solució específica per a la Ronda Est de Figueres
5. Incrementar els controls policials
6. Marcar com a objectiu prioritari aturar els sinistres, no convertir la N-II en un element de pressió per aconseguir noves infraestructures.

4 Canviar la gestió i el finançament de la mobilitat

Cal un canvi del model de peatges: han de retornar a la societat, no només a Abertis

- El sistema de peatges actual és **financer**. La recaptació es destina a pagar obres sobre la mateixa via, interessos, manteniment i dividends (lucre privat).
- Les carreteres sense peatge, el 95% de la xarxa viària, segueixen generant dèficit a l'administració i sovint pateixen sobrecostos derivats de l'actual sistema de peatges, com es posa de manifest a la N-II.
- El marge de benefici de les autopistes catalanes és molt elevat. Actualment no està clar quines concessions estan plenament amortitzades i quines no.
- Menys coneguts, els peatges a l'ombra, no pagats pels conductors sinó per tots els contribuents, són l'autèntica ruïna de Catalunya

BALANÇ DEUTE-BENEFICI DURANT UNA CONCESSION
EN MILIONS D'EUROS CORRENTS



Totes les autopistes es paguen.

La clau és qui paga, qui cobra i a què es destina la recaptació

KM d'infraestructura per milió d'habitants



Xarxa viària principal



Autopistes i autopistes



Autopistes de pagament



PEATGE A L'OMBRA AUTONÒMIC



C-14 C-15 C-16 C-17
C-25 C-35 C-51 C-154



Despesa entre 2006 i 2042
> 7.000 MILIONS D'EUROS

PEATGE ESTATAL



AP-7 AP-2



Recaptació any 2005
406 MILIONS D'EUROS

PEATGE AUTONÒMIC



C-16 C-32 Maresme C-33
C-32 Garraf-Baix Penedès



Recaptació any 2005
266 MILIONS D'EUROS

PEATGE PÚBLIC AUTONÒMIC



C-16 Vallvidrera C-16 Cadi



Recaptació any 2005
52 MILIONS D'EUROS

Concessions estatals (458 km)

	Obertura	Final	Pròrroga
AP-7 El Papiol - la Jonquera	1970-75	2004	2021
El Papiol - Salou	1972-75	2005	2021
Salou - València	1974-77	1998	2019
AP-2 Lleida - Mediterrani	1977	1998	2021



Concessions Generalitat (225 km)

	Obertura	Final	Pròrroga
C-32 Montgat - Mataró	1969	2004	2021
Mataró - Palafròls	1994	2016	2021
Castelldefels - Sitges	1992	2022	2039
Sitges - el Vendrell	1998	2039	--
C-16 Vallvidrera* (Tabasa)	1991	2037	2064
Sant Cugat - Terrassa	1991	2021	2036
Terrassa - Manresa	1989	2021	2036
Túnel del Cadí* (Tabasa)	1984	2013	2023
C-33 Barcelona - Montmeló	1969	2004	2021



"Cal internalitzar els costos del transport"

Abaratir la carretera perjudica tota la societat (congestió, accidents, contaminació i canvi climàtic); en canvi, el transport públic i ferrocarril beneficia tothom, també els no usuaris.

Els peatges a l'ombra són l'autèntica ruïna del país, es carreguen sobre tota la ciutadania -encara que no siguin usuaris directes- i consumeixen recursos de serveis públics de 1a necessitat, com la sanitat, l'educació i el t.públic.

El model català de peatges és financer, no de mobilitat sostenible, perquè està orientat al lucre i no finança obres i serveis fora de la pròpia via de peatge. A més transfereix trànsits a la xarxa secundària generant un gran impacte sobre la seguretat vial.

Cal tarifar la xarxa viària, però a nivell zonal com propugna l'Eurovinyeta. Els models de peatge públic de Tabasa, Congestion Charge de Londres i Metropolitan Transit Authority de Nova York permeten tarifar en funció de la congestió i finançar alternatives de mobilitat sostenible: t.públic i FFCC.

4 Canviar la gestió i el finançament de la mobilitat

La recaptació ha de servir per finançar alternatives de mobilitat més enllà de l'autopista.

1. Seguint l'esperit de l'Eurovinyeta, els peatges s'han de mantenir però transformant-los cap a un sistema públic que reguli la mobilitat i financii alternatives de mobilitat més enllà de les autopistes, com la millora de la seguretat al conjunt de totes les carreteres i la potenciació del ferrocarril.
2. Aplicar un sistema tarifari d'àmbit regional sobre els vehicles, i no només sobre l'AP-7, per canalitzar els trànsits internacionals de camions per aquest vial, com farà aviat França.
3. Cànon finalista sobre les autopistes amortitzades per finançar alternatives de mobilitat :
 - Finançament de la conversió de la N-II en carretera comarcal segura (visió sueca). Abandonar els plans d'autovia paral·lela a l'autopista. Si cal capacitat, sobre el tren primer, i sobre l'autopista AP-7 després (4t carril).
 - Finançament de l'agenda catalana del Corredor Mediterrani de mercaderies (solució dels colls d'ampolla ferroviaris, extensió de l'ample UIC al port de Tarragona, noves terminals logístiques intermodals
 - Finançament del transport públic col·lectiu: Rodalies de Girona, ATM de Girona, etcètera.
4. No renovar concessions i transformar el sistema de peatges actual en un sistema públic, seguint el model d'Eurovinyeta o de Tabasa.

5 Resum

1. **No som davant d'un problema de manca quantitativa d'infraestructures viàries sinó de manca de gestió, tarifes adequades i qualitat de la carretera N-II.** Amb menys quantitat d'infraestructures, França ha resolt aquesta problemàtica per la via de la gestió.
2. **La PTP es posiciona contrària a desdoblar l'AP-7 amb una autovia paral·lela A-2,** cap país europeu fa aquestes pràctiques. Aquesta experiència ha fracassat a Tarragona. El trànsit de pas s'ha de canalitzar per l'AP-7, que té encara excedent de capacitat, i reservar la N-II per assegurar la mobilitat comarcal en condicions segures i sense camions de pas.
3. **El trasllat de camions cap a l'AP-7 és possible si l'N-II s'especialitza en connectivitats locals i s'hi prohibeix la circulació de camions.**
4. **El peatge no s'ha de suprimir, s'ha de canviar.** Seguint l'esperit de l'Eurovinyeta de la Unió Europea, "qui més impacta més paga", convé establir peatges regionals sobre els vehicles, segons la tipologia del motor i distància recorreguda, i no sobre infraestructures concretes per les quals precisament volem que passin els camions internacionals.
5. **El model de peatges actual només beneficia Abertis.** Per beneficiar tota la societat part de la recaptació s'hauria de destinar al manteniment i millora de la resta de xarxa viària (més enllà de l'AP-7) i a finançar l'alternativa ferroviària del Corredor Mediterrani (l'Agenda Catalana).
6. **El principal greuge inversor de l'Estat a Girona és d'inversió en transport públic i ferrocarril**



www.transportpublic.org
info@transportpublic.org
93 244 49 70