

# TAULA D'EMERGÈNCIA CLIMÀTICA

Informe de la sessió del 28 de novembre de 2019

ÀMBIT: **MOBILITAT INTERURBANA**



Referent:

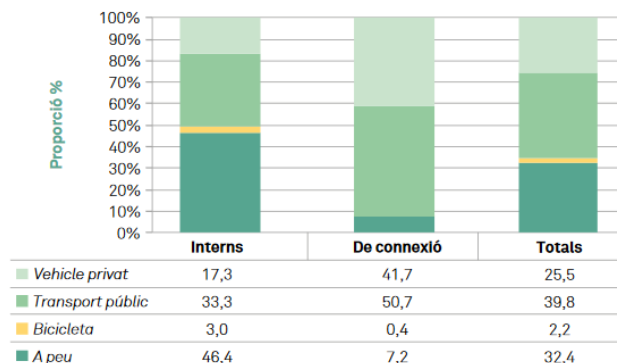
**Manuel Valdès**, gerent adjunt de Mobilitat i Infraestructures

## SITUACIÓ ACTUAL

Diàriament es produeixen més de **8,2M d'etapes de desplaçaments** amb origen i/o destí a la ciutat de **Barcelona**.

Aproximadament el **75%** d'aquestes etapes es realitzen en mitjans sostenibles (transport públic, a peu o en bici). La proporció d'aquests mitjans en els desplaçaments interns a la ciutat, un 83%, és molt superior a la de les etapes de desplaçaments de connexió, un 59%.

Tot i el gran pes de la mobilitat sostenible, el **model actual** té encara una **forta dependència del vehicle privat**, amb el qual cada dia es realitzen més de **2,1M** d'etapes de desplaçaments amb origen i/o destinació a la ciutat.



Aquest **model** té també un **fort impacte** sobre les **emissions** de gasos d'efecte hivernacle (**GEH**). Aproximadament el **30%** de les **emissions locals de GEH** són derivades del sector del **transport**, un valor que s'eleva al 42% si es té en compte també la contribució del Port i de l'Aeroport.

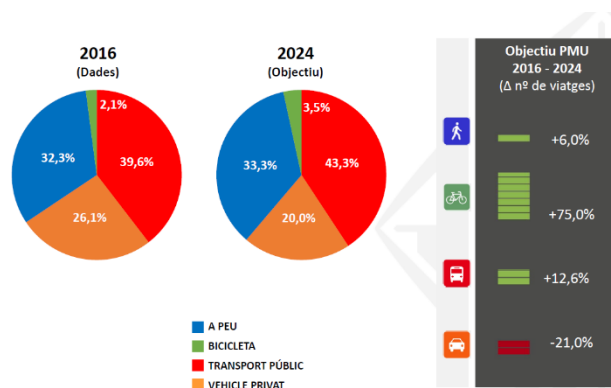
En termes de **qualitat de l'aire**, el **trànsit** és el responsable del **60% de les immissions de NO<sub>2</sub>**, tot i que el principal focus emissor de NO<sub>x</sub> és el Port de Barcelona. Pel que fa a la **immissió** de partícules **PM<sub>10</sub>**, la contribució del trànsit local és del **20%**, mentre que un **70%** més correspon a la **contribució regional** derivada també del seu model de mobilitat i d'altres factors de caràcter estructural i meteorològic.

El principal **repte** del **Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona 2019-2024**, és produir canvis en l'actual model per tal d'aconseguir una mobilitat més **segura, saludable, sostenible, equitativa**

i intel·ligent que permeti **reduir la contribució del transport a les emissions de GEH** i millorar la qualitat de vida de les persones.

Un dels principals **objectius del PMU** és la **reducció en un 21% de les etapes de desplaçament en vehicle privat**. Aquesta reducció ha d'anar acompanyada, necessàriament, d'un **increment important en l'ús dels altres modes**. En concret: un augment del **6%** del mode a peu, del **75%** de l'ús de la **bicicleta** i del **12,6%** del **transport públic**.

D'aquests modes, el que presenta un **repte més important** en termes de **capacitat de la xarxa** i de necessitats d'inversió és **l'increment de l'ús del transport públic**, que suposarà un augment de més de **400.000 etapes** a repartir entre els **modos ferroviaris i l'autobús**.



Els modes ferroviaris, que actualment assumeixen **més del 60%** de les **etapes en transport públic** seran els que hauran d'assumir la **major part d'aquest increment**. A **Barcelona i el continu urbà**, el **metro** i el **tramvia** en són **l'espina dorsal**, mentre que en les connexions amb **metròpolis** ho són les **Rodalies i els FGC**. Es tracta de **xarxes d'alta capacitat** i de **baixes emissions** que requereixen, però, **fortes inversions** que s'han vist **compromeses** els darrers anys, en bona part degut a la crisi econòmica.

En el cas de la **xarxa estatal**, les **inversions** realitzades han **prioritzat l'alta velocitat**, i el **creixement del Port i l'Aeroport**, però **no s'han fet inversions** en el cas dels serveis **Regionals i les Rodalies**, que pràcticament **no han canviat** en els **darrers 20 anys**.

Si bé és cert que s'han inaugurat algunes estacions i implementat alguns nous serveis, **no s'han fet perllongaments, ni s'han duplicat els trams de via única més crítics, ni s'ha construït nova xarxa per ampliar-ne la cobertura**. Els **dos túnels de Barcelona** estan **saturats** (no permeten gairebé fer increments d'oferta en hora punta) i els **trens de llarg recorregut no s'han transvasat encara al túnel de l'alta velocitat**. La **xarxa arrossega**, a més, un **dèficit d'inversions sistemàtic**, que ha derivat finalment en una **pèrdua de fiabilitat i de competitivitat**.

La xarxa de **FGC**, per contra, s'ha caracteritzat per una **millora de la qualitat** i una **ampliació constant de la capacitat** que ha sigut la clau de l'èxit d'aquest servei. Tanmateix, el funcionament de les dues línies (Llobregat i Vallès) és molt diferent, de tal manera que, mentre que la **línia del Llobregat funciona per sota de la seva capacitat**, la del **Vallès ja ha arribat al límit**. La **mescla de serveis de "metro" i regionals** en el **tram urbà** de Barcelona i els perllongaments a Sabadell i Terrassa s'apunten com **un dels principals motius**.

En el cas del **metro**, les **inversions** es troben **focalitzades** en la finalització de la **L9**. La **gran inversió** que s'ha fet en els darrers anys no s'ha vist **prou rendibilitzada** ja que resta per **finalitzar el tram central de la línia**, el que té més capacitat per atreure nova demanda. Aquest tram, a més, hauria de servir per descongestionar els trams centrals de la **L1 i la L5** de metro que també **estan al límit de la seva capacitat**. A l'altra banda, hi tenim la **L2 i la L4** de metro que **captan** proporcionalment **menys demanda** que les altres tres i que **caldría potenciar**. La **L4** és la que té menys demanda, degut en part a una baixa **connectivitat** (pocs intercanvis i cap amb rodalies) respecte la resta de la xarxa i una **frequència menor**. Un dels grans problemes d'aquesta xarxa és l'**elevat cost** de les inversions i els **problemes de finançament**.

En el cas del **tramvia**, passa quelcom similar que a la L9. Les **dues xarxes** (Trambaix i Trambesòs) **no estan connectades** entre sí i **manca** novament el **tram central** que és el que hauria d'acollir més demanda. A diferència de la resta, el tramvia és **l'única xarxa ferroviària** que circula en superfície i que està **condicionada pel trànsit i per la semaforització**. Aquest fet li fa **perdre** certa **competitivitat** i genera **tensions** en **l'encaix urbà de la infraestructura**. A més, **l'intens debat polític i social** que s'ha generat al seu voltant ha provocat que **hagin passat 15 anys** des de la **inauguració** de la primera nova línia de tramvia, **sense que se n'hagi fet la connexió**. El **tramvia** presenta doncs una **gran oportunitat**, per la **capacitat de transport** que encara **li resta per assumir** i per **requerir un calendari i una inversió moderada** en comparació amb la resta de xarxes ferroviàries.

Per la seva banda, la **xarxa d'autobusos interurbans**, així com la **metropolitana** i la urbana serveixen de complement a la xarxa ferroviària i ajuden a ampliar la cobertura a la resta del territori on no arriba el metro, el tramvia o el tren. Aquesta xarxa **no requereix de tanta inversió**, però genera **més externalitats ambientals** derivades de les **emissions de contaminants i de GEH**. A més, està molt lligada als efectes de la **congestió** que li fan restar competitivitat al transport públic. L'**ambientalització dels vehicles** és un dels reptes principals, així com la **millora de la velocitat comercial**, la **construcció d'infraestructures de suport** (carrils bus interurbans i estacions intermodals) i la **integració urbana** dels serveis.

### ***Dades rellevants:***

- **Etaques de desplaçament amb origen i/o destinació a Barcelona:** 8,2M (2017)
- **Pes de la mobilitat sostenible en el total de les etapes de desplaçaments:** 75% (2017), 83% en els moviments interns i 59% en els de connexió
- **Etaques de desplaçaments interns en vehicle privat:** 2,1M (2017)
- **Pes de les emissions locals de GEH degudes al transport:** 30% al transport en general, 42% si es té en compte el Port i l'Aeroport
- **Contribució del trànsit a les immissions de NO<sub>2</sub>:** 60%
- **Contribució del trànsit a les immissions de PM<sub>10</sub>:** 20% trànsit local i 70% contribució regional
- **Objectius de repartiment modal del PMU 2019-2024:** -21% vehicle privat, +12,6% (+400.000 etapes) transport públic, +75% bicicleta, +6% vianants
- **Pes dels modes ferroviaris en els desplaçaments en transport públic:** 66%
- **Pes de l'autobús en els desplaçaments en transport públic:** 30%



#### I QUÈ EN DIU EL PLA CLIMA?

El pla estableix com objectius pel 2030:

- Reduir en un 21% la mobilitat en vehicle privat a motor
- Millorar l'accessibilitat al transport públic i les freqüències de pas
- Millorar la intermodalitat entre bicicleta i transport públic
- Facilitar el transvasament cap als modes més eficients
- Renovar la flota d'autobusos i autocars per tecnologies menys contaminants, i prioritzar els vehicles d'emissió zero
- Connectar els tramvies (2025)
- Crear zones de park & ride, en col·laboració amb altres administracions

## REPTES MÉS RELLEVANTS

El canvi climàtic ens portarà com a reptes més rellevants en termes de grans infraestructures de transport:

- **Reduir la contribució del transport** en les emissions de **GEH**, principals causants del **canvi climàtic**
- **Reduir la contribució del transport** a les emissions de **NO<sub>x</sub>**, **PM<sub>10</sub>** i **PM<sub>2,5</sub>** principals causants de la **contaminació atmosfèrica**
- **Reduir el nombre de vehicles**, i que els que circulin siguin **més nets**, i **facilitar el transvasament cap a modes més eficients**, amb el **foment del transport públic i col·lectiu** tot **reforçant la intermodalitat** amb els altres modes de transport
- Assolir la **implicació**, en termes de **compromisos**, **d'acords** i **d'inversions**, de les **administracions públiques** competents en matèria de **noves infraestructures de transport**

## ACTUACIONS CLAU

### Rodalies:

- **Millora de la seguretat, la fiabilitat i la qualitat del servei.** Implementació de manera immediata del conjunt d'actuacions recollides en la *Proposta d'actuacions prioritàries a la xarxa ferroviària de Catalunya per a la millora del servei de Rodalies i Regionals*, pactada amb la Generalitat de Catalunya el 2013.
- Estudiar i construir **actuacions immediates** a la xarxa per **augmentar la capacitat i la competitivitat del sistema** a curt termini. A llarg termini serà necessari construir un nou túnel pel centre de la ciutat.
- **Redacció del nou Pla de Rodalies i definició d'un pressupost i calendari realista i vinculant.**
- Agilitzar l'adaptació a persones de mobilitat reduïda de totes les estacions i trens

#### **Ferrocarrils de la Generalitat (FGC):**

- **Ampliar la capacitat** de la línia del Vallès.

#### **Metro:**

- **Posar en servei per fases el tram central** de la línia **L9**. La primera fase consistiria en obrir el **tram** entre **Sagrera i Lesseps** (túnel ja construït) i les **estacions** d'aquest tram, prioritant les intermodals.
- **Incrementar la capacitat** de les línies **L1 i L5 de metro**.
- Construir el **perllongament** de la **L4** des de **La Pau fins a Sagrera Meridiana** i **augmentar-ne la freqüència**.
- Finalitzar l'adaptació a persones de mobilitat reduïda de totes les estacions

**Tramvia.** Construir de la **connexió** dels tramvies per la **Diagonal** i connexió **Laureà Miró**.

**Xarxa d'autobusos interurbans.** Definir un **model de xarxa d'autobusos interurbans** per a la ciutat de Barcelona que inclogui la **construcció de nous carrils bus de penetració** a Barcelona, **nous intercanviadors** o **remodelació** dels actuals, **condicionament** de les actuals àrees **intermodals** en **superfície** i **definició** del **model econòmic** i de **gestió** d'estacions.

**Intermodalitat.** **Millora dels intercanviadors** entre les diferents xarxes de transport públic.

**P&R.** **Prioritzar les millores** i la **construcció** dels P&R.

## **CORRESPONSABILITAT – QUÈ DEMANEM A TERCERS**

Barcelona no pot afrontar l'emergència climàtica en solitari i hi ha aspectes que tot i que l'Ajuntament vulgui donar un impuls depenen d'altres actors. Per això es demana la implicació d'aquests per fer front comú a aquesta emergència climàtica.

- **L'Estat Espanyol, la Generalitat de Catalunya, l'Àrea Metropolitana de Barcelona, l'ATM, el Port de Barcelona i l'Aeroport del Prat:** que es creï una taula interinstitucional metropolitana per tal de fixar un paquet concertat d'actuacions urgents per fer front a l'emergència climàtica i **dotar-les de pressupost i de calendari realistes i vinculants**.
- **L'Estat Espanyol:** que **prioritzi les inversions** a realitzar atenent a  **criteris ambientals: prioritació de les millores i la capacitat de rodalies front a ampliacions del Port, l'Aeroport o la xarxa viària**. Que **potenciï l'ús** de la **xarxa ferroviària** per als **desplaçaments de mitja i llarga distància**, seguint l'**estratègia europea** d'impuls de la **xarxa Ten-T** recollida en el **llibre blanc del transport**. Que **executi les inversions pendents** de fa anys en matèria d'infraestructura ferroviària per tal d'augmentar la capacitat, la fiabilitat i la cobertura de la xarxa de **Rodalies, Regionals i Mitja i Llarga distància**. Que **estudiï i executi noves propostes d'ampliació de capacitat** de les Rodalies a **curt termini** per implementar-les de manera immediata. Que segueixi amb la **definició del nou Pla de Rodalies amb calendari i pressupost realista i vinculant**.
- **Generalitat de Catalunya:** que es reprenguin les obres del **tram central de la L9**, que **s'ampliï la capacitat** dels trams centrals de la **L1 i L5**, que s'executi la **connexió** de la **L4 a Sagrera** i que **s'augmenti la freqüència** de la línia, que **s'ampliï la capacitat** de la

xarxa de **FGC** (amb **prioritat** al **Vallès**), que es **construeixi** el **tramvia** i la **nova infraestructura** per a la **xarxa d'autobusos interurbans i metropolitans**.

- **Generalitat, AMB i els Ajuntaments:** que defineixin un **model de xarxa d'autobusos interurbans i metropolitans d'alta capacitat i eficiència** capaç d'**ampliar la cobertura** actual així com la **fiabilitat** i la **competitivitat** del transport públic respecte el vehicle privat.
- **ATM:** Que **prioritzi** les **inversions** previstes en el **PDI** segons un **calendari realista** i un **nivell d'inversions d'acord amb la capacitat real d'inversió**. Que es desplegui la **T-mobilitat** i que s'**impulsi** una **nova tarifació** del transport públic que en **fidelitzi els usuaris**.

## APORTACIONS A LA SESSIÓ DEL 28 DE NOVEMBRE

### REPTES MÉS RELLEVANTS REVISATS

Facilitar el transvasament modal del vehicle privat cap a modes més eficients, amb el foment del transport públic col·lectiu i el reforç de la intermodalitat amb altres modes.

- **Reduir la necessitat de mobilitat interurbana**, des de fora de la ciutat.
- **Reduir el nombre de vehicles privats motoritzats** amb objectius quantificats al llarg del temps, i **que els que circulin siguin més nets**.
- **Facilitar el transvasament cap a modes més eficients**, amb el foment del transport públic i col·lectiu tot reforçant la intermodalitat amb els altres modes de transport
- **Reduir la contribució del transport** en les emissions de **GEH**
- **Reduir la contribució del transport** a les emissions de **NO<sub>x</sub>, PM<sub>10</sub> i PM<sub>2,5</sub>** principals causants de la **contaminació atmosfèrica**
- Assolir la **implicació**, en termes de **compromisos, d'acords i d'inversions, de les administracions públiques** competents en matèria de **noves infraestructures de transport**

### ACTUACIONS CLAU REVISADES

#### Reduir l'ús del cotxe i incrementar la mobilitat sostenible

- **Facilitar el teletreball** per evitar desplaçaments.
- **Promoure i incentivar que la mobilitat sigui compartida**, pensada com un servei.
- **Establir un peatge interurbà per entrar a la ciutat**. La recaptació s'hauria de destinar a fomentar el transport públic.
- **Millorar la intermodalitat**. Millora dels intercanviadors entre les diferents xarxes de transport públic.
- **Promoure grans pàrquings d'alta capacitat per bicicletes en punts estratègics i a tots els intercanviadors**, per exemple a Sants, Sagrera o Plaça Catalunya.
- **Exigir i posar en marxa urgentment una xarxa de Park & Ride (P&R) a tots els municipis veïns de Barcelona**, com a intercanviadors clau per evitar l'entrada de cotxes de fora de la ciutat. Si pot ser arribar a corones més enllà de l'àrea metropolitana. Posar-nos el més a prop possible de l'origen. Connectar la xarxa de *Parks and Ride* amb els busos exprés.
- **Fomentar un programa de mobilitat sostenible específic per als polígons industrials**. Desincentivar la creació de nous polígons industrials on no hi hagi oferta de transport públic.
- **Promoure bonificacions per a les empreses que faciliten l'ús de transport públic col·lectiu o d'altres modes de mobilitat sostenible**.
- **Facilitar la mobilitat sostenible en grans esdeveniments** amb dotacions específiques i puntuals per aquests casos (p.e. esdeveniments esportius, culturals) i **també a centres comercials i llocs d'alta demanda** que pot ser en dies concrets (rebaixes, Nadal, etc).
- **Millorar la continuïtat de la xarxa de bicivïa interurbana**.
- **Estendre la xarxa de línies semidirectes metropolitananes en tots els mitjans**, i anar més enllà de l'àrea metropolitana.

- **Estendre el bicig a tota l'àrea metropolitana.**
- **Integrar el servei de bicig a la integració tarifària o la T-mobilitat.**
- L'oferta de transport públic és una eina per crear necessitats. Cal fer una "oferta irresistible" de transport públic o de carrils bici. Incrementar carrils bici per fer-los tan atractius que no puguis dir que no, i s'arribi a un rebuig social a qui faci servir el cotxe.
- **Aturar les ampliacions de les infraestructures vinculades al vehicle privat (C-58, etc).**
- **Crear estacions de suport a la mobilitat compartida i elèctrica distribuïdes dins i fora de la ciutat.**
- **Impuls dels sistemes de carsharing elèctrics.**
- **Reduir la velocitat màxima dels cotxes a l'entrada a Barcelona** per reduir l'atractivitat del cotxe vers altres mitjans i també la contaminació derivada de l'alta velocitat.
- **Fer campanyes de comunicació de canvi d'hàbits i de foment del transport públic.**
- **Millorar i enfortir els canals de comunicació de l'Ajuntament** per optimitzar els transports per entrar a Barcelona.
- **Facilitar dades a temps real del flux de cotxes a la ciutat i l'àrea metropolitana en open data.**

### Promoure l'ús dels serveis de Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

- **Invertir decididament i urgentment en la xarxa de Rodalies.** Redactar el nou Pla de Rodalies i definir un pressupost i calendari realista i vinculant.
- **Millorar de forma urgent la seguretat, la fiabilitat i la qualitat del servei.** Implementat de manera immediata el conjunt d'actuacions recollides en la *Proposta d'actuacions prioritàries a la xarxa ferroviària de Catalunya per a la millora del servei de Rodalies i Regionals*, pactada amb la Generalitat de Catalunya el 2013.
- **Estudiar i realitzar actuacions immediates urgents a la xarxa per augmentar la capacitat i la competitivitat del sistema a curt termini.** A llarg termini serà necessari construir un nou túnel pel centre de la ciutat.
- **Agilitzar l'adaptació de totes les estacions i trens a persones amb mobilitat reduïda**
- **Ampliar la capacitat de la línia del Vallès.**
- **Construir el perllongament de la L8 (Llobregat).**

### Promoure l'ús del Metro

- **Posar en servei urgentment, per fases si convé, el tram central de la línia L9.** La primera fase consistiria en obrir el tram entre **Sagrera i Lesseps** (túnel ja construït) i les estacions d'aquest tram, prioritizant les intermodals. El túnel està fet i les estacions començades.
- **Incrementar la capacitat, incrementant els recursos de material mòbil, de les línies L1 i L5 de metro.**
- **Construir el perllongament de la L4 des de La Pau fins a Sagrera Meridiana i augmentar-ne la freqüència.**
- **Finalitzar l'adaptació de totes les estacions a persones amb mobilitat reduïda**

### Promoure l'ús del Tramvia

- **Construir i posar en marxa urgentment la connexió dels tramvies per la Diagonal**
- Executar el nou traçat de la línia T3 del Trambaix que unirà Esplugues de Llobregat amb Sant Just Desvern a través de l'avinguda Laureà Miró.



## Promoure l'ús del Bus

- **Definir i implantar un model de xarxa d'autobusos interurbans per a la ciutat de Barcelona** que inclogui la **construcció de nous carrils bus de penetració** a Barcelona, **nous intercanviadors** o **remodelació** dels actuals, **condicionament** de les actuals **àrees intermodals** en **superfície** i **definició del model econòmic** i de **gestió** d'estacions. Consolidar corredors de busos interurbans i fer-ne de nous per fer un sistema més sòlid. Cal potenciar les terminals de bus dins de la ciutat.
- **Millorar les àrees d'intercanvi d'autobús** perquè sigui més fàcil pel ciutadà fer canvis de mitjà de transport,
- **Implementar els carrils bus pendents a l'entrada a la ciutat**. Incorporar l'àrea verda de bus en trams metropolitans.
- **Accelerar l'ambientalització de totes les flotes**.