

## **AL·LEGACIONS DE COMISSIONS OBRERES AL PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA**

### **0 Preàmbul**

### **1 Raons per a un canvi modal**

- 1.1 Consum ineficient d'energia
- 1.2 Salut pública
- 1.3 Protocol de Kyoto
- 1.4 Creació d'ocupació en el transport públic
- 1.5 Ocupació de la via pública
- 1.6 Fre a la dispersió territorial
- 1.7 Allargament de la jornada laboral
- 1.8 Cost econòmic de la mobilitat
- 1.9 Accidentalitat
- 1.10 Exclusió social

### **2 Consideracions que cal tenir en compte abans d'elaborar un pla d'infraestructures de transport**

- 2.1 Finançament del transport públic
- 2.2 Ordenació territorial
- 2.3 Canvis en les normes urbanístiques
- 2.4 Preeminència de la Llei de mobilitat
- 2.5 Pla de serveis ferroviaris i busos
- 2.6 Pla de xoc d'accessibilitat als polígons
- 2.7 La política europea del transport

### **3 El PITC en el marc de la concertació social**

- 3.1 Acord estratègic
- 3.2 Estatut de Catalunya

### **4 Al·legacions a la xarxa ferroviària**

- 4.1 Accessibilitat a les estacions
- 4.2 Intermodalitat dels transports públics
- 4.3 Gestió ferroviària
- 4.4 Eix transversal ferroviari

### **5 Accessibilitat ferroviària i intermodalitat**

- 5.1 Factoria Sony de Viladecavalls
- 5.2 Estació del centre de Cornellà de Llobregat
- 5.3 Baixador de Sant Ildefons a Cornellà de Llobregat
- 5.4 Ramal ferroviari SEAT Martorell i polígon Can Amat d'Abrera

## **6 Propostes ferroviàries**

- 6.1 Tramvia i tram-tren
- 6.2 Tramcamp
- 6.3 Tramvallès connexió Sabadell – Terrassa – Terrassa centre
- 6.4 Tram-tren Girona
- 6.5 Tram-tren Osona
- 6.6 Tram-tren Terres de l'Ebre
- 6.7 Prolongació de la línia Lleida – La Pobla de Segur fins a la Seu d'Urgell
- 6.8 Increment de la capacitat ferroviària al Maresme
- 6.9 Ampliació trambaix Almeda – Hospital de Bellvitge i Quatre Camins
- 6.10 Línia orbital ferroviària
- 6.11 Desdoblaments de vies fèrries
- 6.12 Connexió en superfície del tramvia de Barcelona per la Diagonal
- 6.13 Nova línia de tramvia que enllaça Diagonal Mar amb la Zona Franca
- 6.14 Intercambiador de l'Arc de Triomf

## **7 Al·legacions a la xarxa viària**

- 7.1 Ampliació de la xarxa viària
- 7.2 Túnel d'Horta
- 7.3 Quart Cinturó
- 7.4 Via de cornisa
- 7.5 Túnel de la B-500, Maresme – Vallès Oriental
- 7.6 Gestió sostenible dels peatges
- 7.7 Carrils bus-VAO
- 7.8 Aparcament dissuasiu

## **8 Mercaderies**

- 8.1 Pla d'infraestructures ferroviàries d'accés als polígons i parcs logístics
- 8.2 Enllaç ferroviari al polígon industrial de Valls
- 8.3 Ramal ferroviari SEAT
- 8.4 Centres integrals de mercaderies (CIM)
- 8.5 Corredor ferroviari d'Aragó

## **9 Propostes de vials per a vianants i bicicletes**

- 9.1 Vials per a vianants i bicicletes
- 9.2 Vial del Vallès
- 9.3 Vial de la llera del Besòs
- 9.4 Vial de la llera del Llobregat

## **10 Consideracions finals**

## 0 Preàmbul

Estem en un moment de canvi en què la societat cada cop més demana una modificació del model de mobilitat, actualment caracteritzat pel domini quasi hegemònic de l'ús dels vehicles privats motoritzats. Una modificació de paradigma basat en la consecució d'una mobilitat sostenible i segura. Per tant, es tractaria de treballar amb l'objectiu que es produeixi un reequilibri del pes que té cadascun dels mitjans de transport en la mobilitat del present i futur. En definitiva, trencar el model de mobilitat antic en què les infraestructures de transport incentivaven l'ús preponderant de l'automòbil.

**Aquest pla d'infraestructures reproduïx, un altre cop, el model ja exhaurit d'increment desmesurat de la xarxa viària en detriment d'altres mitjans infravalorats o simplement descartats; en altres paraules, renuncia a la intermodalitat i a la ecomobilitat (desplaçaments a peu, en bicicleta, etc...) com a model d'integració dels diferents modes i, en canvi, en promou la segregació.** Així, doncs, el Pla és insuficient i parcial, ja que no inclou l'adequació a la intermodalitat de les infraestructures o, simplement, no té en compte altres mitjans de transport com els tramvies i les bicis. **Hi ha, doncs, una manca de visió global de la mobilitat dins de la qual les infraestructures de transports han de ser una part més de la mobilitat però, en cap cas, l'únic recurs per gestionar la mobilitat.**

Una altra omisió destacada és la falta d'un pla de millora de l'accessibilitat a les estacions ferroviàries, sobretot per connectar-les amb els polígons industrials i així provocar, amb mesures concretes, el canvi modal que tant proposa el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC). Al mateix temps, escatima o no preveu carrils busos-VAO (vehicles d'alta ocupació), carrils segregats per a busos ràpids, plans de serveis, plans de xoc per accedir amb mobilitat sostenible als polígons industrials, ni plans d'infraestructures ferroviàries per transportar mercaderies als polígons industrials.

D'altra banda, **un pla d'infraestructures de transport de Catalunya hauria d'estar precedit per unes Directrius Nacionals de Mobilitat, tal com estableix la mateixa Llei de mobilitat, fruit d'una reflexió col·lectiva sobre el model de mobilitat que s'ha de dur a terme en el país, ja que en cas contrari les infraestructures acaben determinant el model de mobilitat,** i més tenint en compte el fort caràcter de permanència que aquestes tenen. La construcció d'infraestructures no pot ser una finalitat en si mateixa, sinó que hauria de ser una eina per millorar la qualitat de vida dels ciutadans i ciutadanes i l'eficiència productiva de manera respectuosa amb l'entorn mediambiental.

**Al mateix temps, és imprescindible prioritzar la millora de la gestió i organització de la mobilitat abans de posar-se a construir infraestructures a tort i a dret, per exemple, amb mesures concretes, com la millora de la freqüència del pas dels trens de rodalies i regionals, l'ampliació dels horaris, l'increment de la capacitat i, si és pertinent, la implantació de noves estacions o la reobertura d'algunes de tancades.** Tot plegat ha d'anar destinat a

promoure la intensificació de l'ús dels ferrocarrils on hi ha més demanda potencial d'usuaris i així ser coherents amb els objectius de prioritat d'ús de la xarxa ferroviària.

**Un altre fet que constatem amb les previsions d'augment de la xarxa viària en perjudici del transport públic és una conculcació del dret a la mobilitat, essent aquest un dret democràtic fonamental que solament estarà garantit amb un aposta decidida a favor del transport públic i l'ecomobilitat.**

Finalment, constatem que, **dissortadament, la participació dels agents socials en l'elaboració del PITC es basa en un mer tràmit burocràtic, que passa solament per la presentació d'al·legacions quan en realitat hauria d'haver estat una participació activa en la fase de redacció del Pla per elaborar propostes consensuades entre els diversos agents socials.** Tampoc s'ha tingut en compte l'opinió del Consell Català de la Mobilitat com a òrgan consultiu, assessor i de concertació i, per tant, s'ha menystingut a les entitats representades en el que és el màxim òrgan de participació en matèria de mobilitat en el nostre país.

## **1 Raons per a un canvi modal**

### **1.1 Consum ineficient d'energia**

**A Catalunya el transport és el principal consumidor d'energia primària amb el 40 %, percentatge que s'incrementa cada any un 6 %.** La mobilitat amb vehicle de motor està, doncs, exhaurint a marxes forçades un recurs energètic no renovable, el petroli, amb l'agreujant que n'obté un rendiment insignificant.

Si s'avalua el conjunt de les activitats relacionades directament o indirectament amb la «producció de transport» –és a dir, la fabricació de vehicles, la creació i manteniment d'infraestructures, etc.–, el seu pes energètic supera actualment el 50 % del consum total d'energia mundial. El sector del transport presenta, a més, una escassa diversificació quant als combustibles que utilitza, ja que els derivats del petroli representen prop del 99 % de totes les seves necessitats energètiques.

Més del 80 % del consum energètic corresponent al sector del transport es produeix en la mobilitat rodada, i més de la meitat d'aquest consum té lloc en l'àmbit urbà, a causa, fonamentalment, de la utilització del vehicle privat en trajectes curts que podrien ser realitzats a peu o en altres transports alternatius més eficients.

El petroli barat ja és història. Les previsions realitzades per tots els organismes energètics internacionals apunten que el seu preu continuarà augmentant durant els propers anys i que podria arribar a superar els cent dòlars per barril. Actualment ja ronda els setanta dòlars, per tant les previsions s'estan complint.

Com a conseqüència, el preu de la gasolina i del gasoil també ha anat incrementant i, en alguns casos, ja supera els cent vint cèntims d'euro, un fet que repercuteix de forma negativa en l'economia domèstica. Aquesta tendència obligarà molts ciutadans a replantejar-se els seus hàbits de mobilitat i a deixar el cotxe en favor del transport públic col·lectiu.

En un sol any, en el món, es consumeix el petroli que la natura ha trigat un milió d'anys a formar.

Segons el Pla d'energia de Catalunya 2006-2015 (PEC), aprovat recentment, actualment la dependència mundial dels combustibles fòssils és molt elevada (85 % de l'energia primària l'any 2005). Es calcula que el ritme actual de producció d'aquests combustibles limitarà les reserves provades del petroli a quaranta anys, del gas natural a seixanta-cinc i del carbó a dos-cents – dos-cents trenta anys<sup>1</sup>.

El Pla continua afirmant que, malauradament, aquesta tendència no és sostenible indefinidament si se segueix basant en el model energètic actual, que consisteix en la utilització, bàsicament, dels combustibles d'origen fòssil. Aquest fet està causat principalment pels motius següents:

- exhauriment progressiu dels recursos energètics fòssils
- impactes ambientals creixents
- limitacions d'alternatives que garanteixin la continuïtat del model a llarg termini

Cal introduir una nova cultura que ens permeti obtenir els mateixos o millors productes i serveis, però utilitzant cada cop menys recursos. Avançar cap a la sostenibilitat energètica també és avançar cap a aquest model social de menys necessitats. Aquesta sostenibilitat, però, ho ha de ser des de tres vessants: el mediambiental, l'econòmic i el social.

En l'àmbit del nostre territori el Pla d'Energia proposa que Catalunya ha d'actuar de forma pro-activa en el màxim desenvolupament possible del seu potencial d'energies renovables i, des del vessant de la demanda, ha d'apostar per l'estalvi i l'eficiència energètica com a eina estratègica clau de la seva política energètica. Aquesta actuació ha de ser un esforç conjunt de tota la societat catalana, des de l'Administració, empreses, institucions i ciutadans, sense més dilació i de forma permanent.

El repte, com a país, és maximitzar els serveis que ofereix l'energia, minimitzar els recursos consumits i assegurar la millora de la qualitat de vida i del desenvolupament en tots els sentits en un escenari cada cop més sostenible en el temps. El Pla de l'energia de Catalunya intenta ser un primer pas que ens permeti fer la transició cap a aquest escenari.

En el seu moment, Comissions Obreres ja va plantejar les seves reserves amb relació al PEC sobre la poca atenció que es feia en el sector del transport, com a sector estratègic, en el qual calia incidir per fer un consum energètic més eficient. **El Pla d'energia proposa certes mesures encaminades a l'eficiència energètica en la mobilitat que entren en contradicció amb els projectes d'infraestructures viàries del PITC.**

Segons el que afirma el PEC, alguns dels elements clau de la política energètica de Catalunya hauria de ser el següent en l'horitzó 2030:

---

<sup>1</sup> Pla de l'energia de Catalunya 2006-2015. Departament d'Indústria i Energia, 2005.

La constitució d'un model territorial compacte i complex és una eina bàsica de limitació de la demanda, atès que el sistema territorial determina la majoria de paràmetres relacionats amb el sector del transport i el sector residencial. La planificació territorial, el planejament urbanístic i la planificació sectorial són les eines que permeten definir a mitjà i llarg termini un model territorial compacte i complex diferent de l'actual.

**En l'àmbit del transport, per la seva banda, s'aposta per la inclusió i l'avaluació dels criteris d'eficiència energètica en els plans de mobilitat, la promoció de carburants alternatius, l'ús eficient dels vehicles i el desenvolupament i l'ús del transport públic.**

És força evident que el PITC, com a pla sectorial d'àmbit català, es contradiu amb els principis que proclama el Pla d'energia, almenys per dues raons:

La primera és que les previsions de creixement de les infraestructures viàries no s'adequa amb l'objectiu de constituir un model territorial compacte, malgrat que, precisament pel fet de ser un pla sectorial, hauria de ser una eina que perseguís aquesta finalitat, tal com afirma el mateix text del PEC. La segona és que no menciona en cap cas la promoció de carburants alternatius i, a més, fonamentalment, no aposta, d'una forma contundent pel desenvolupament del transport públic com a mesura per assolir els objectius energètics.

## 1.2 Salut pública

**El transport és una de les principals fonts d'emissió de gasos contaminants al món. Els desplaçaments en vehicles particulars generen quantitats més grans d'emissions per unitat de distància recorreguda que els viatges en transport públic.** Malgrat que s'ha millorat molt en els darrers anys en l'eficiència dels motors i la qualitat dels combustibles, l'increment del parc de vehicles i de desplaçaments, la introducció de motors més potents i una menor ocupació dels vehicles fa que el volum d'emissions continuï augmentant.

A les ciutats, el transport és, amb diferència, la principal causa de contaminació, a causa del gran nombre de vehicles que hi circulen diàriament. Les emissions dels tubs d'escapament dels vehicles de motor generen la major part de la contaminació atmosfèrica urbana i més d'una quarta part de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

**El nombre de morts per malalties derivades de la contaminació atmosfèrica a les ciutats d'Europa iguala actualment el nombre de morts per accident de trànsit (Conferència de Ministres de Salut de la Unió Europea). A Catalunya, aquest valor se situa al voltant de tres mil persones/any.**

En diversos cantons de Suïssa s'ha prohibit temporalment circular a més de vuitanta quilòmetres per hora en les autopistes, una mesura que pretén reduir la contaminació i que el Govern estudia ampliar a tot el país.

La dràstica decisió s'ha pres després d'observar que en les últimes setmanes la concentració de petites partícules en l'aire, molt nocives per a la salut i expulsades al medi ambient majoritàriament pels automòbils, ha arribat a un màxim històric a Suïssa.

Segons l'Oficina Federal Suïssa de Medi Ambient, tres mil set-centes persones moren cada any prematurament en aquest país per aquest tipus de contaminació, produïda principalment pels automòbils.

Un estudi sobre la contaminació per partícules, realitzat en dotze països europeus, revela que l'esperança de vida a Europa augmentaria en més del 30 % si els nivells de contaminació ambiental es reduïssin.

Aquesta mesura correctora és la reacció lògica a l'increment desmesurat de la contaminació atmosfèrica, que formaria part d'una gestió més adequada de la mobilitat si es prolonga en el temps i no solament és provisional.

D'altra banda, el PITC pronostica en l'apartat d'impactes sobre l'energia i l'atmosfera el canvi futur en el repartiment entre gasolina i dièsel a favor d'aquest darrer, a diferència del que passa ara. Doncs bé, aquest canvi en la proporció del tipus de carburant, utilitzat pels vehicles motoritzats, perjudica clarament el panorama futur d'emissions de petites partícules en l'aire ja que el dièsel n'és el major emissor.

**En relació amb la contaminació atmosfèrica, el Departament de Medi Ambient ha comunicat el resultat de l'avaluació de la qualitat de l'aire de l'any 2005. Pel que fa a la presència d'òxids de nitrogen, tòxic en altes concentracions, es constata un increment generalitzat. Respecte a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a deu micres, també s'ha constatat una tendència a l'augment en tot el territori. Tots dues emissions provenen majoritàriament del trànsit de vehicles motoritzats.**

Les concentracions més significatives s'han mesurat a l'àrea de Barcelona, Vallès i Baix Llobregat. Els nivells de contaminants en l'aire en aquestes zones són superiors als límits admissibles que fixa la normativa vigent de la Unió Europea per a la preservació de la salut humana i el medi ambient, límits que a partir de l'any 2010 seran més severos.

Per tal de disminuir la presència dels òxids de nitrogen i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a deu micres, el Govern de la Generalitat està tramitant un projecte de decret per a la declaració de les zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric. Aquesta declaració comporta la formulació d'un pla d'actuació, que ha d'indicar les mesures concretes que cal prendre, els mitjans econòmics o altres ordres que cal emprar, i les entitats i els òrgans encarregats d'executar-lo. El Diari Oficial de la Generalitat va publicar el passat dia 2 de març l'anunci d'informació pública del projecte de decret de declaració com a zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric de diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat.<sup>2</sup>

---

<sup>2</sup> Comunicat de premsa del Departament de Medi Ambient i Habitatge, març de 2006.



comissió obrera  
nacional de catalunya

**Un cop més, la decantació desmesurada cap a l'increment de les infraestructures viàries, que preveu el PITC i que, indefectiblement, provocarà un augment del trànsit rodat, resulta una greu contradicció amb les preteses mesures de contenció de la contaminació atmosfèrica que s'hauran de dur a terme.**

### 1.3 Protocol de Kyoto

El transport és el responsable d'entre el 15 % i el 20 % dels sis mil milions de tones anuals d'emissions mundials de CO<sub>2</sub> que procedeixen de l'activitat humana, i un 85 % d'aquest percentatge correspon als mitjans de transport rodat. El transport públic, en canvi, representa només el 2,1 % de les emissions totals.

A la Unió Europea, les emissions que provoca el transport van augmentar un 15 % entre el 1990 i el 1998. Actualment, aquest sector és el responsable d'un 30 % de les emissions totals de CO<sub>2</sub>, i les previsions són que el percentatge s'incrementi en els propers anys. Aquestes xifres no ajuden a complir el Protocol de Kyoto, l'acord internacional subscrit l'any 1997 que pretén fer front al canvi climàtic associat a l'escalfament del planeta –l'efecte hivernacle– i que en bona mesura el causen les emissions de gasos com el CO<sub>2</sub>.

**A Espanya, les emissions de CO<sub>2</sub> que genera el transport privat creixen molt per damunt de qualsevol altre sector i han superat en més de 3,5 punts les emissions que els correspon per tal que l'any 2010 l'Estat pugui complir els compromisos de Kyoto (0,7 %). Si es reduís el consum de gasolina en un 10 %, l'emissió de CO<sub>2</sub> –el principal gas amb efecte hivernacle– disminuiria en 1,5 milions de tones i s'estalviarien quatre-centes mil tones de petroli.**

### 1.4 Creació d'ocupació en el transport públic

Les entitats alemanyes Öko-Institut de Friburg i el Verkehrsclub Deutschland van realitzar un estudi de simulació per quantificar el potencial de creació d'ocupació del transport públic. L'estudi consistia en la simulació d'un escenari amb un increment de l'ús ferroviari (trens i tramvies) i una disminució de l'ús del cotxe. **El resultat és que el model de mobilitat sostenible crea ocupació neta i que els nous llocs de treball, en relació amb els que es perden, estan més ben repartits geogràficament, més vinculats al territori i menys exposats a la competència internacional.** A més, afegeix que les mateixes necessitats de mobilitat es cobreixen amb menys despesa econòmica i menys impacte ambiental.<sup>3</sup>

Tot i les precaucions que s'han de tenir a l'hora d'extrapolar els resultats alemanys al nostre context territorial, l'estudi voldria demostrar que apostar per un augment significatiu dels mitjans sostenibles de mobilitat i, al mateix temps, disminuir l'ús dels menys sostenibles és un factor positiu per al creixement del mercat laboral.

---

<sup>3</sup> <http://www.vialibre-ffe.com/medioambiente/articulos/99p20.htm>



## 1.5 Ocupació de la via pública

**Les vies de circulació i els aparcaments són grans consumidors d'espai a les ciutats. Prop d'una tercera part del sòl urbà hi està destinat.** Els vehicles, aturats o en moviment, són un element habitual del paisatge urbà amb el qual cal estar familiaritzat per moure-s'hi de forma segura.

La coincidència d'horaris pel que fa a l'entrada als centres de treball o de formació i la sortida provoca també que un percentatge molt elevat dels desplaçaments es facin en franges horàries molt concretes. Això provoca que durant alguns moments del dia els carrers de les ciutats i, sobretot, les vies d'entrada o sortida dels nuclis urbans es vegin atapeïdes de vehicles privats, ocupats majoritàriament per una sola persona. Els carrers i les vies, tanmateix, no es poden ampliar indefinidament per donar cabuda al nombre creixent de vehicles que cada dia entren a les ciutats o en surten, i menys encara quan l'allau de cotxes afecta la qualitat de vida dels seus habitants.

## 1.6 Fre a la dispersió territorial

**L'actual model de mobilitat està al servei d'aquest recurs finit que és el territori, i, alhora, provoca la dispersió territorial en forma d'urbanització de baixa densitat, amb el que això comporta de consum extensiu del territori. Per això, perpetuar el creixement i la difusió desmesurada de les infraestructures viàries retroalimenta aquest model de mobilitat insostenible i les seves conseqüències territorials.**

L'augment progressiu de les distàncies entre els habitatges i els llocs de treball a causa de la dispersió de les ciutats i el canvi d'hàbits de la població amb relació al seu lloc de residència habitual, no fan res més que estimular la mobilitat amb vehicle privat.

En les darreres dècades, a més, s'ha teixit una xarxa d'infraestructures viàries cada cop més densa, en la línia de connectar-ho tot amb tot. Aquest ha estat un dels principals factors moduladors de la distribució del creixement urbà en el territori i també un dels principals definidors del model urbanístic. El model dona poques opcions per accedir a altres formes de mobilitat, fins al punt que les ciutats continuen creixent en funció del cotxe.

## 1.7 Allargament de la jornada laboral

**La dispersió territorial i les congestions viàries que es produeixen en coincidir milers de vehicles en determinades hores del dia a les entrades i sortides de les grans ciutats fan que els treballadors perdin molt de temps per desplaçar-se.**

Els embussos de trànsit han comportat una progressiva reducció de la velocitat mitjana dels vehicles fins al punt que ha arribat a ser la mateixa que la dels carros que circulaven pels carrers a principi del segle XX: uns 15 km/h. Això fa que algunes de les millores que els treballadors aconseguen mitjançant la negociació col·lectiva –com, per exemple, la reducció del còmput total d'hores anuals– s'acabin perdent en temps i diners a causa dels desplaçaments habituals del lloc de residència al de treball. El

temps total que es perd als estats de la Unió Europea en els embussos representa entre un 0,5 % i un 1 % del producte interior brut (PIB).

### 1.8 Cost econòmic de la mobilitat

Desplaçar-se fins al lloc de treball no només comporta una inversió important de temps per als treballadors, sinó també de diners. La despesa econòmica arriba en alguns casos als dos-cents cinquanta euros mensuals, per bé que la mitjana se situa sobre els cent cinquanta euros.

El cost depèn, no obstant això, del mitjà de transport escollit. **El transport públic és, normalment, el més barat, mentre que el vehicle privat és el que representa una inversió econòmica més gran si es consideren totes les despeses relacionades amb el funcionament de l'automòbil: amortització del vehicle, aparcament, cost de l'assegurança, revisions mecàniques, carburant, etc.**

### 1.9 Accidentalitat

Els accidents de trànsit ocasionen cada any prop d'un milió de morts directes arreu del món. **Els accidents de trànsit suposen la desena causa de mort en totes les edats i la segona en el grup de cinc a quaranta-quatre anys.**

Es preveu que l'any 2020 el nombre de morts superi els dos milions quatre-cents mil. Les estadístiques que cada any publiquen els organismes i institucions internacionals posen de manifest que l'accidentalitat ha esdevingut un problema de difícil resolució que desborda l'actuació preventiva, educativa o dissuasòria de les administracions públiques, malgrat els esforços que s'esmercen any rere any.

A la Unió Europea, cada dia hi ha més de cent vint morts en accidents de trànsit (quaranta-tres mil morts l'any), i més de quatre mil cinc-cents ferits de diversa consideració. Una tercera part de les morts corresponen a joves menors de vint-i-cinc anys, i els vianants i ciclistes acostumen a ser els més afectats. La major part de morts es produeixen a la carretera, però, en canvi, és a les ciutats on es produeixen tres quartes parts dels accidents amb víctimes (un 19 % són vianants).

El Llibre Blanc del Transport a la Unió Europea, aprovat l'any 2001, té com a objectiu reduir un 50 % el nombre de morts des d'ara fins a l'any 2010. Segons el llibre, correspon a les autoritats nacionals i locals adoptar les mesures proposades.

**La mobilitat és un factor de risc laboral. Anar a la feina i tornar-ne en vehicle privat de motor suposa, per a molts treballadors, un risc afegit per a la seva salut.** La Llei general de la seguretat social (Reial decret legislatiu 1/1994, de 20 de juny) recull en l'article 115 el concepte d'accident de treball. El defineix de la forma següent: «tota lesió corporal que el treballador pateixi a conseqüència del treball que realitzi per compte d'altri».

La norma esmentada assenyala també que té consideració d'accident «el que pateixi el treballador en anar al lloc de treball o en tornar-ne». Aquests són, precisament, els

que es coneixen com accidents *in itinere*. La jurisprudència ha definit de manera més precisa el que es considera accident *in itinere*, ja que puntualitza el següent:

- L'accident s'ha de produir en el recorregut habitual entre el lloc de residència i el de treball.
- No s'han de produir interrupcions durant aquest recorregut habitual.

**Les estadístiques assenyalen que un 50 % dels accidents laborals són causats pel trànsit i que la primera causa de mort per accident laboral és, també, conseqüència del trànsit a Catalunya i Espanya.**

### 1.10 Exclusió social

**Els canvis en l'ordenació del territori i la dispersió dels polígons industrials i centres d'activitat empresarial han fet del cotxe gairebé l'única alternativa que tenen molts treballadors per arribar a la feina**, ja que la distància entre el lloc de residència i el de treball fa que no sigui possible anar-hi a peu o amb bicicleta.

A la major part d'aquests polígons industrials –més de cinc-cents només a la regió metropolitana de Barcelona–, els serveis de transport públic també són pràcticament inexistents, i els de transport de treballadors en autocars només existeixen en el cas de grans empreses, tot i que hi ha una clara tendència a la baixa quant a l'ús que se'n fa.

**La necessitat de disposar d'un vehicle privat per desplaçar-se fins a la feina, a més de comportar una despesa elevada per a l'economia domèstica, també crea desigualtats d'oportunitats a l'hora d'accedir a un lloc de treball, ja que qui no té cotxe o carnet de conduir pot veure's obligat a haver de renunciar a una feina.**

Els col·lectius amb més risc d'exclusió laboral pel fet de no disposar de cotxe o de no tenir carnet de conduir són les dones, els joves i els immigrants extracomunitaris.

Des del punt de vista social, la presumpció d'accés universal a la feina en cotxe és discriminatòria, ja que gairebé la meitat de la població adulta no té permís de conduir.

A l'Estat espanyol, de cada cent persones que tenen carnet de conduir només trenta-vuit són dones i, per aquest motiu, acostumen a treballar en el municipi de residència més que els homes. Això comporta una especialització productiva segons l'entorn i una disminució de les possibilitats d'accedir a un ventall ampli de feines, és a dir, resta oportunitats i pot provocar dificultats en la inserció laboral. En conseqüència el model de mobilitat que proposa el PITC pot agreujar l'exclusió social d'un ampli col·lectiu de persones.

## 2 Consideracions que cal tenir en compte abans d'elaborar un pla d'infraestructures de transport

### 2.1 Finançament del transport públic

**Urgeix l'aprovació d'una llei de finançament del transport públic que estableixi clarament les fonts de finançament. La Llei de mobilitat estableix, en la disposició addicional vuitena, que en el termini d'un any a partir de l'aprovació de la Llei (juny de 2003), el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic.** Fins i tot la Llei fa esment de l'establiment d'un tribut que gravi l'impacte sobre la mobilitat dels actes i espectacles de masses, periòdics o puntuals, de la manera que resulti més adequada en funció dels costos de les externalitats generades i de l'objectiu de promoció d'una mobilitat sostenible. Tot plegat ha quedat en un no-res; per tant, és una assignatura pendent que s'hauria de resoldre en breu i, sobretot, abans de l'aprovació d'un pla d'infraestructures de transport que incideix sobre el transport públic.

**La inversió en una xarxa de transport públic de qualitat beneficia tots els ciutadans. Els avantatges d'una bona xarxa de transport públic no beneficien solament els usuaris.** Per tant, és legítim que les despeses d'inversió i d'explotació no siguin únicament cobertes pels ingressos del trànsit. Els no usuaris també haurien de contribuir al finançament d'aquestes despeses quan obtenen un benefici de l'existència de la xarxa de transport públic que, principalment, permet de reduir la congestió de la xarxa viària.

Hi ha nombroses experiències de vincular els finançaments públic i privat, algunes de les quals expliquem a continuació.

- Les contribucions dels promotors immobiliaris (com a Hong Kong, als EUA i a Londres per al metro dels Docklands).
- Les contribucions dels empresaris contribueix al finançament dels transports públics (el «pagament del transport» a França).
- El recàrrec sobre el carburant contribueix a les inversions en els transports locals a Alemanya.
- Una gran part del cost del metro lleuger de Rouen, a França, ha estat finançada pel «pagament del transport» efectuat pels empresaris.

Beneficis financers indirectes: els beneficiaris de les inversions s'han d'identificar en el seu conjunt. Molt sovint, el desenvolupament d'àrees al voltant de noves estacions, noves parades i noves línies de transport poden generar beneficis indirectes que són reals i abundants (per exemple: revaloració immobiliària, augment de l'atractivitat dels centres comercials).

Un altre exemple concret el trobem a Dinamarca en la construcció d'un metro i d'un nou barri al seu voltant, basat en el principi que la millora del transport públic incrementa el valor immobiliari de l'entorn. La companyia de propietat estatal i municipal Orestad Development Corporation es va crear per desenvolupar una àrea a la zona sud de Copenhagen, a la nova regió d'Oresund, entre l'aeroport i el centre de la ciutat.

El projecte preveia la construcció d'un servei de transport públic d'alta qualitat. Es calculava que el 60 % dels costos totals de l'operació estarien coberts per les plusvàlues (el 50 % per a la venda del sòl, el 10 % per als impostos sobre la propietat), el 30 % s'obtidria mitjançant els beneficis generats per l'explotació de la nova línia de metro i l'últim 10 % per dues autoritats regionals participants, que no cedien sòl per a l'operació. El pressupost preveu que la companyia estarà lliure de deutes el 2030.<sup>4</sup>

## 2.2 Ordenació territorial

Les infraestructures tenen la capacitat d'estructurar i ordenar el territori configurant els diferents usos del sòl i, per tant, de jerarquitzar funcionalment el territori. Per això mateix, **la planificació sectorial de les infraestructures de transport ha de ser conseqüència de l'aprovació prèvia dels plans d'ordenació territorial i, en concret, en l'àmbit territorial de Catalunya, de la revisió del Pla territorial general de Catalunya, aprovat l'any 1995, en el qual s'ha de preveure l'emplaçament de les grans infraestructures, especialment de comunicació i,** per exemple, no hi consta l'eix ferroviari d'alta velocitat previst en el PITC. Pel que fa a la planificació derivada de l'àmbit regional, es concreta en els plans territorials parcials que, en darrer terme, definiran el model socioeconòmic de desenvolupament territorial.

És preocupant que solament s'hagi aprovat el referent a les Terres de l'Ebre; per tant, falta concretar l'ordenació de la major part del territori català i, en conseqüència, **el PITC s'anteposa als objectius que s'haurien d'haver determinat en aquests plans d'ordenació territorial, ja que segons el Pla general de Catalunya els plans sectorials previstos, com el PITC, s'han d'adaptar a les orientacions dels plans territorials parcials.**

Destaca, com a model de despropòsit, el cas de la regió metropolitana de Barcelona, on encara està vigent el Pla general metropolità de 1976, que ha quedat totalment desfasat per la realitat de les transformacions ocorregudes en un territori tan dinàmic, principalment a conseqüència dels canvis demogràfics i de la dispersió de la població i les activitats econòmiques paral·lelament al creixement de la xarxa viària.

**S'ha d'integrar l'ordenació del territori i la planificació de la mobilitat.** Encara que el comportament dels individus pot canviar ràpidament, existeix una relació molt estreta entre els usos del sòl i la mobilitat, i això hauria de portar a una millor integració del transport a l'urbanisme. De fet, l'ordenació del territori afecta la demanda de transport, atès que fixa la localització de l'ocupació i dels habitatges. En sentit invers, el transport té un impacte sobre l'ordenació del territori pel fet que ajuda a desenvolupar una àrea. Una bona planificació i una anticipació als futurs canvis potencials permetria preveure l'aparició de molts dels possibles desajustos futurs entre l'oferta i la demanda.

---

<sup>4</sup> Desplaçar-se millor per la ciutat. Unió Internacional de Transports Públics (UITP), 2001.

L'ordenació del territori hauria de tenir en compte els imperatius de la política de transport i viceversa.

- Per desenvolupar el transport públic, les autoritats de planificació haurien de promoure la densificació residencial i la barreja d'activitats al voltant de la xarxa i practicar una política adequada d'usos del sòl.
- S'haurien de desenvolupar activitats de petit comerç i treball al voltant de les estacions.
- Els esquemes de transport han de prendre en consideració els esquemes d'ordenació del territori.

**La cooperació entre els diferents actors (autoritats de transport, planificadors, promotors immobiliaris privats, etc.) és essencial quan es tracta d'elaborar una política integrada i coherent a escala local i regional.**

### **2.3 Canvis en les normes d'urbanisme**

La Llei d'urbanisme (1/2005) especifica que el desenvolupament urbanístic sostenible (article 3), atès que el sòl és un recurs limitat, comporta la configuració de models d'ocupació del sòl que evitin la dispersió en el territori.<sup>5</sup> És per aquest motiu que s'hauria d'apostar per un model de mobilitat força allunyat del que planifica el PITC, decantat clarament cap a l'ampliació de la xarxa viària. Tanmateix, **cal lamentar que, quan s'enumeren els serveis urbanístics bàsics (article 27) que defineixen el sòl urbà, es fa esment que un d'ells és la xarxa viària que ha de tenir un nivell de consolidació suficient per permetre la connectivitat amb la trama viària bàsica, però en canvi no es fa cap esment de la integració a la xarxa de transport públic com a requisit obligatori per ser classificat com a sòl urbà.**

En canvi, en altres contrades sí que és condició necessària per urbanitzar la connexió amb transport públic. En concret l'experiència d'Hèlsinki integra l'oferta de transport públic i el desenvolupament urbà. Tot barri nou que es construeix a Hèlsinki és objecte d'una planificació que implica una cooperació estreta entre els diferents departaments de la ciutat. El transport públic està integrat en cada nova promoció immobiliària des de la concepció de planejament. Una de les primeres obres que es posen en marxa quan es comença la urbanització és la construcció de la infraestructura de transport públic. Després es construeixen altres equipaments urbans (escoles, centres culturals, etc.), així com els edificis principals del barri i, finalment, els habitatges. D'aquesta manera, ja els primers residents que decideixen traslladar-se a la zona no han de dependre de l'automòbil.

### **2.4 Preminència de la Llei de mobilitat**

**El PITC es correspon amb un pla específic i, tal com determina la Llei de mobilitat (article 8), aquests plans tenen per objecte el desenvolupament sectorialitzat de les directrius nacionals de mobilitat, per als diferents mitjans o infraestructures de mobilitat. Doncs bé, amb la claredat amb què**

---

<sup>5</sup> Text refós de la Llei d'urbanisme 1/2005.

s'expressa la Llei, a falta de directrius nacionals de mobilitat, sembla inversemblant que s'hagi aprovat el Pla sense tenir en compte la legislació que afecta justament les infraestructures de mobilitat. En definitiva, el PITC imposa els criteris de mobilitat, quan el que hauria de fer és sotmetre's a les directrius de mobilitat consensuades en el Consell Català de la Mobilitat.

A la vegada, **la Llei de mobilitat**, en el mateix article, **estableix que en el procés d'elaboració dels plans específics hi han de participar els ens locals afectats i els organismes i les entitats representatives en l'àmbit de la mobilitat. En aquest apartat es torna a evidenciar la manca de rigor en l'aplicació de la normativa, ja que no s'ha rebut la participació adequada i pertinent de les entitats involucrades en la mobilitat com el nostre sindicat, molt compromès en la promoció de la mobilitat sostenible.**

## **2.5 Pla de serveis ferroviaris i busos**

Tal com consta en la Llei de mobilitat, s'han de realitzar plans de serveis per programar els serveis d'un mitjà de transport determinat. Igualment, els plans de serveis han d'analitzar i proposar les mesures adequades perquè es pugui accedir a peu i amb bicicleta a totes les parades i estacions ferroviàries i de busos. Afegint-nos al que proclama la Llei, **reclamem la creació dels plans de serveis, que haurien de posar èmfasi especial en l'elaboració dels plans d'accés als polígons industrials, ja que són unes de les zones del territori més mal servides amb transport públic i, en canvi, són de les que generen més mobilitat.**

**En tot cas, aquest Pla de serveis ferroviaris i busos hauria de permetre connectar totes les capitals comarcals amb una freqüència mínima d'una hora tal com van acordar els tres grups parlamentaris que actualment posseeixen el Govern de la Generalitat en el marc del Pacte del Tinell<sup>6</sup>.**

## **2.6 Pla de xoc d'accessibilitat als polígons**

**Comissions Obreres proposem que s'elabori un pla de xoc per garantir l'accessibilitat a tots els polígons industrials i grans centres d'activitat productiva i comercial (complexos d'oficines, aeroports, grans superfícies comercials, centres d'activitat logística, etc.) amb un model de mobilitat sostenible i segur.**

Aquest pla hauria d'incloure la metodologia i la temporalització de les accions i mesures que s'haurien de dur a terme per a complir els objectius. En altres paraules, hauria de regular i estandarditzar els procediments que cal seguir per obtenir els resultats desitjats de promoure, amb mesures concretes, el canvi modal per accedir al lloc de treball. Al mateix temps, el pla de xoc hauria d'incloure la relació de polígons industrials i grans centres d'activitat econòmica subjectes al pla i especificar els terminis en què s'hauria d'actuar en cadascun. La nostra proposta concreta és realitzar

---

<sup>6</sup> Acord per a un govern catalanista i d'esquerres a la Generalitat de Catalunya. ICV-EUA, PSC - Ciutadans pel Canvi i ERC, 2003.

cada any una cinquantena d'intervencions en polígons i centres d'activitats fins al 2010. Aquest pla, per la gran implicació que tindria en les condicions laborals dels treballadors, hauria de comptar ineludiblement, en el procés d'elaboració, amb la participació de les organitzacions sindicals.

L'objectiu que cal dur a terme en cada polígon o centre d'activitat, inclòs en el pla de xoc, ha de ser:

- Realització d'un pla de mobilitat: configurar les estratègies de mobilitat sostenible a partir de la diagnosi de la mobilitat. Concretar objectius temporals, fer propostes operatives i establir indicadors de control i seguiment del pla. Les propostes haurien de passar necessàriament per corregir el dèficit en transport públic, garantir l'accessibilitat a peu i amb bicicleta, promoure el cotxe compartit, facilitar la intermodalitat i altres mesures encaminades a afavorir el canvi en el model de mobilitat.
- Constitució d'un consell de la mobilitat: òrgan permanent de consulta i de participació dels agents socials (sindicats, organitzacions empresarials, operadors de transport, etc.) i administracions vinculades a l'àmbit territorial del pla.
- Elecció d'un gestor de la mobilitat: responsable de la gestió, control i organització de la mobilitat del polígon.

**Pel que fa a les possibles noves construccions, ens afegim, literalment, al que diu el Pacte del Tinell que manifesta que, com a aspecte essencial, no hi haurà cap nova construcció de polígons industrials que no tingui assegurada la seva connexió amb serveis de transport públic.**

## **2.7 La política europea del transport**

En el context de la Unió Europea, disposem del Llibre Blanc del Transport, que estableix la política europea de transports amb vista al 2010.<sup>7</sup> El text proposa diverses mesures dirigides a crear un sistema de transport capaç d'equilibrar els mitjans de transport amb l'objectiu, entre d'altres, de revalorar el ferrocarril. Tot plegat, després d'haver constatat el creixement desigual dels diversos mitjans de transport; en concret, actualment la carretera representa un 44 % del transport de mercaderies i el ferrocarril solament un 8 %. Pel que fa al transport de viatgers, és d'un 79 % per carretera i d'un 6 % de ferroviari. Al mateix temps, es fa esment del grau de congestió d'alguns eixos viaris i ferroviaris de les grans ciutats i dels problemes medioambientals, de salut i d'inseguretat viària que hi ha.

En el marc de la UE, el Llibre Blanc assenyala la falta d'infraestructures adaptades al transport modern, l'absència d'interoperabilitat entre les xarxes i els sistemes, l'escassa investigació sobre tecnologies innovadores i, per últim, la fiabilitat dubtosa d'un servei que no respon a les necessitats dels ciutadans.

Les mesures incloses en el Llibre Blanc, amb relació al ferrocarril, entre d'altres, són:

---

<sup>7</sup> Libro Blanco. La política europea de transportes de cara al 2010. Comisión de las Comunidades Europeas, 2001.





comissió obrera  
nacional de catalunya

- Garantir serveis ferroviaris d'alta qualitat.
- Dedicar gradualment al transport de mercaderies una xarxa de línies ferroviàries.

Posteriorment, el **Llibre Blanc** presenta com a **objectiu promoure la intermodalitat tot reequilibrant el repartiment dels diferents mitjans de transport gràcies a una política voluntarista a favor de la intermodalitat i la promoció del transport ferroviari.**

En relació amb els usuaris, el **Llibre Blanc** esmenta, dins l'àmbit de la tarifació, que l'ideal seria que el cost d'utilització de les infraestructures sigui el resultat de la suma dels costos de manteniment i explotació i dels costos externs, com els accidents, la contaminació, el soroll i la congestió. Amb sintonia amb això, proposa una directiva sobre els principis de tarifació de l'ús de les infraestructures que inclogui una metodologia comuna de tarifació dels costos interns i externs i destinada a establir una competència lleial entre els mitjans de transport.

### **3 El PITC en el marc de la concertació social**

#### **3.1 Acord estratègic**

**Un any després de la signatura de l'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, les mesures proposades en relació amb les infraestructures de transport i mobilitat no s'han dut a terme, o bé tot just s'inicien.**

- No s'han aplicat les mesures als peatges perquè esdevinguin elements de regulació de la mobilitat sostenible. Tampoc no s'ha fet la tramitació del projecte de llei sobre el finançament públic, ni el desplegament de la Llei de mobilitat per mitjà de les directrius nacionals i territorials de mobilitat.
- Tampoc s'ha completat la creació de les autoritats de la mobilitat de les demarcacions de Girona, Lleida i Tarragona que, entre altres objectius, haurien de dur a terme la integració tarifària.
- També es proposava que durant l'exercici de 2005 es dissenyés un pla d'accés sostenible als principals polígons industrials, agrupacions d'empreses i grans equipaments, i s'afegia que s'haurien d'haver elaborat, en concret, els programes pilot d'accés a vint-i-dos polígons i l'impuls dels seus gestors de mobilitat, coses que actualment encara estan quasi totes per fer en aquest apartat.
- D'altra banda, l'Acord parla de la promoció, durant l'any 2006, de quatre carrils bus d'accés a Barcelona amb un programa d'estació d'autobusos i de prioritització semafòrica, quan el PITC solament esmenta tres carrils, que, a més, no s'inclouen en l'apartat de prioritats.
- D'altra banda, igual que apareixen en el PITC altres actuacions sota responsabilitat estatal, no es comprèn com no s'esmenta la definició de les



comissió obrera  
nacional de catalunya

noves vies de penetració ferroviària entre Barcelona, el Vallès i el Baix Llobregat de competència estatal que proposa l'Acord estratègic.

- L'acord considera necessari per a l'any 2005 la connexió de les estacions de la línia R-7 de RENFE amb els polígons industrials per mitjà d'un servei d'autobusos, la qual cosa tampoc no s'ha produït en la seva totalitat.

**Finalment, aprofitem per reclamar un marc de concertació semblant al efectuat per a elaborar l'acord estratègic amb l'objectiu de participar, com a sindicat sensible als temes relacionats amb la mobilitat, en la reflexió i discussió prèvia a l'elaboració dels plans d'infraestructures de transport.**

### 3.2 Estatut de Catalunya

En la proposta de reforma de l'Estatut d'Autonomia de Catalunya (març de 2006) es fa una menció explícita de la implicació de l'Administració pública en el foment de la mobilitat sostenible i segura. En concret, pel que fa als principis rectors, **l'article 48 estableix que els poders públics de Catalunya han de promoure polítiques de transport i de comunicació, basades en criteris de sostenibilitat, que fomentin la utilització del transport públic i la millora de la mobilitat i de la seguretat viària.** Així, doncs, la bona voluntat que emana de l'articulat de la proposta d'Estatut no es correspon amb els projectes d'infraestructura de transport que se citen en el PITC, que, insistim, prioritzen descaradament la xarxa viària i incentiven l'ús del vehicle privat motoritzat.

Posteriorment, l'article 140, en el títol de competències, esmenta que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre infraestructures del transport en el territori de Catalunya que no tinguin la qualificació d'interès general per llei de l'Estat. I finalitza l'article dient que, en matèria de xarxa ferroviària, **correspon a la Generalitat la competència exclusiva amb relació a les infraestructures de la seva titularitat i la participació en la planificació i gestió de les infraestructures de titularitat estatal en el territori de Catalunya.** Això equivaldria a dir, cosa que subscriu i hi donem plenament suport, que la Generalitat es fa càrrec de la **xarxa de rodalies i regionals de RENFE**, per la qual cosa és imprescindible realitzar un pla de serveis ferroviaris per millorar eficaçment la gestió ferroviària del país, tal com actualment ja estem reclamant des de Comissions Obreres.

En el mateix títol de competències, en l'article 169, es fa referència als transports i s'estableix que correspon a la Generalitat la competència exclusiva sobre els transports terrestres de viatgers i mercaderies per carretera, ferrocarril i cable que transcorrin íntegrament dins del territori de Catalunya, amb independència de la titularitat de la infraestructura. Aquesta competència inclou en tot cas la regulació, planificació, gestió, coordinació i inspecció dels serveis i activitats en aquesta matèria. Aquest redactat ens dóna peu per reclamar, un altre cop, un model de mobilitat sostenible que inclogui una aposta decidida pel ferrocarril en el transport de viatgers i mercaderies. I aquesta prioritització hauria de quedar clarament reflectida en els plans d'infraestructures elaborats per la Generalitat, cosa que, malauradament, no passa en el PITC i, per tant, no hi ha coherència entre els principis estatutaris i la pràctica planificadora de l'Administració catalana.

## 4 Al·legacions a la xarxa ferroviària

### 4.1 Accessibilitat a les estacions

El PITC esmenta clarament, com un dels seus objectius principals, l'increment de l'ús del ferrocarril en detriment del vehicle privat i invertir el repartiment modal actual; al mateix temps, informa que bona part dels desplaçaments es produeixen per motius laborals. Per aquest motiu **no s'entén l'omissió absoluta que es fa de les millores en l'accessibilitat a les estacions ferroviàries i, al mateix temps, de la millora de les condicions de connectivitat entre les estacions ferroviàries i els centres de treball i, més concretament, amb els polígons industrials aglutinadors de bona part de l'ocupació i, ja de per si, mal comunicats amb el transport públic.** Per complir l'objectiu d'augmentar la quota del ferrocarril és imprescindible, a més de les millores i l'ampliació de la xarxa actual, garantir una bona accessibilitat als nodes d'entrada a la xarxa ferroviària que són les estacions.

**Actualment, moltes de les estacions gestionades per RENFE presenten greus dèficits per accedir-hi en condicions òptimes, a més de tenir unes instal·lacions precàries i obsoletes, la qual cosa perjudica ostensiblement la competitivitat del ferrocarril enfront del vehicle privat, ja que resta atractiu al canvi modal que es pretén incentivar.** Aquest condicionament per accedir a les estacions ha d'incloure una clara aposta per a garantir l'accés per a les persones amb mobilitat reduïda.

### 4.2 Intermodalitat dels transports públics

**Igualment, el redactat del PITC no fa esment de les connexions intermodals entre diferents mitjans de transport públic, és a dir, no preveu la realització d'intercanviadors integrants d'un sistema únic de transport públic, ans al contrari, preveu actuacions en la xarxa ferroviària independentment de la seva connexió amb la xarxa d'autobusos, la qual cosa resta eficàcia al conjunt del transport públic.** Tampoc, en cap apartat del PITC, no es planteja el condicionament d'infraestructures de mobilitat sostenible alternatives o complementàries als mitjans planificats, per exemple, per anar a peu o amb bicicleta.

Així doncs, es tractaria d'habilitar un tipus d'infraestructures que no es mencionen en el Pla, en concret accessos per a vianants i carrils bici per accedir a les estacions ferroviàries o a les parades d'autobús situades en els carrils bus esmentats. En definitiva, potenciar la intermodalitat amb mitjans de mobilitat que estiguin en sintonia amb els principis de mobilitat sostenible que proclama la Llei de Mobilitat. És a dir, l'objectiu ha de ser acabar teixint una xarxa que garanteixi, en condicions òptimes, accedir a qualsevol indret del país amb mitjans de mobilitat sostenible.

Aquesta planificació, basada en la segregació dels mitjans de transport, és conseqüència de la mancança, prèvia a la redacció del PITC, de l'aprovació de les directrius nacionals de mobilitat i la seva concreció territorial plasmada en els plans directors de mobilitat, tal com esmenta la Llei de mobilitat 13/2003. En altres paraules, **manca una visió global de la mobilitat dins de la qual les infraestructures de transports siguin una part més de la mobilitat, però en cap cas l'únic recurs**

**per gestionar la mobilitat. Les infraestructures han d'estar supeditades al model de mobilitat aprovat mitjançant les directrius i plans anteriorment mencionats, i no a l'inrevés, com succeeix amb l'aprovació del PITC, en el qual, les infraestructures determinen el model de mobilitat.**

Una prova més de la falta de coordinació de la planificació conjunta dels diversos mitjans de transport públic es troba en el PITC quan exposa que la xarxa completa d'autobús s'establirà a partir de la confecció del nou pla de serveis de Catalunya, és a dir, es preveu un cop més una planificació del transport públic segmentada i descoordinada. Aquesta situació de manca de planificació global del transport públic afecta sovint polígons industrials propers a estacions de ferrocarril i que no disposen d'una connexió eficaç mitjançant la xarxa d'autobusos o d'un servei de bus llançadora per accedir al lloc de treball.

### 4.3 Gestió ferroviària

**Es troba a faltar en el redactat del PITC una menció explícita de la millora general de la gestió del servei ferroviari en les línies que circulen pels territoris en els quals és més intensa la mobilitat.** Aquesta millora ha d'incloure més freqüència de pas, l'ampliació dels horaris, l'increment de la capacitat i, si escau, la creació de noves estacions o la reobertura de tancades. **Tot plegat ha d'anar destinat a promoure la intensificació de l'ús dels ferrocarrils on hi ha més demanda potencial d'usuaris i així ser coherents amb els objectius de prioritzar l'ús de la xarxa ferroviària.**

D'altra banda, el PITC descarta una sèrie de noves línies de ferrocarril per la presumible poca demanda que tindrien, la qual cosa es contradiu amb els principis urbanístics sostenibles, que apelen a la concentració de la població en ciutats compactes, precisament per evitar l'augment desmesurat de la mobilitat (Llei d'urbanisme 2/2002). Aquestes noves línies disposarien d'estacions que, amb el suport de la planificació territorial, podrien aglutinar noves centralitats al seu entorn que actuarien de concentradors de població i d'activitat econòmica, al contrari dels efectes que produeix la xarxa viària, que provoca la dispersió irracional de la població i les activitats pel territori.

Al mateix temps, les infraestructures ferroviàries poden ser una eina molt eficaç per corregir o, al contrari, per accentuar desequilibris territorials, tant pel que fa a la seva presència com a la seva absència en determinats territoris. **En definitiva, les infraestructures ferroviàries, conjuntament amb l'ordenació territorial, poden esdevenir un mecanisme de redistribució territorial de les rendes en permetre el desenvolupament de territoris socioeconòmicament deprimits. La construcció d'infraestructures no pot ser una finalitat en si mateixa, sinó que hauria de ser una eina per millorar la qualitat de vida dels ciutadans de manera respectuosa amb l'entorn mediambiental.**

A més, en el cas dels corredors ferroviaris descartats, s'argumenta la presumible manca de rendibilitat per justificar que no es portin a terme; en canvi pel que fa a la xarxa viària, no sembla necessari justificar-la en termes de rendibilitat.

#### 4.4 Eix transversal ferroviari

Es projecta una nova línia d'alta velocitat ferroviària destinada a trànsit mixt, de passatgers i mercaderies, i que ha d'unir les principals capitals de la Catalunya central; ha de connectar Lleida amb Girona mitjançant un enllaç final amb el traçat de la línia Lleida – frontera francesa. El traçat inclou un ramal iniciat a l'altura de Manresa que es dirigeix cap al port de Barcelona. Aquesta línia sembla tenir reservat el paper de ser un reforç o un suplement per a mercaderies de la línia d'alta velocitat Lleida – frontera francesa, ja que si realment es vol construir una alternativa ferroviària a l'eix transversal viari (C-25) no caldria que fos tan ràpida i inclouria més de les sis estacions previstes. Així, doncs, **si es vol fer una línia ferroviària que realment serveixi i articuli el territori per on transcorre, s'hauria de reduir la velocitat i preveure més estacions per esdevenir una alternativa competitiva a l'eix transversal.**

D'altra banda, aquesta línia, a conseqüència de la seva tipologia, és exageradament cara, ja que està pressupostada amb una mica més d'una quarta part del pressupost total ferroviari, la qual cosa probablement provoca que no consti en l'apartat de prioritats, en què, en canvi, sí que hi consta el desdoblament de la C-25 entre Riudellots de la Selva i Cervera.

D'altra banda, hi ha la possibilitat d'enllaçar amb un ramal l'eix transversal ferroviari amb Olot. El disseny de vies, com més baixa és la velocitat, millor s'adequa a les característiques del territori. Fins que l'eix ferroviari transversal estigui en funcionament en la seva totalitat, aquest ramal funcionaria com una força de rodalies Olot – Vic – Barcelona amb la mateixa freqüència que avui hi ha a Vic. Com que es tracta de prolongacions de servei des de Vic, aquesta proposta no suposa cap increment de servei en l'eix Vic – Barcelona i, per tant, a l'espera del futur desdoblament fins a Barcelona, és plenament compatible amb l'actual esquema de servei.

## 5 Accessibilitat ferroviària i intermodalitat

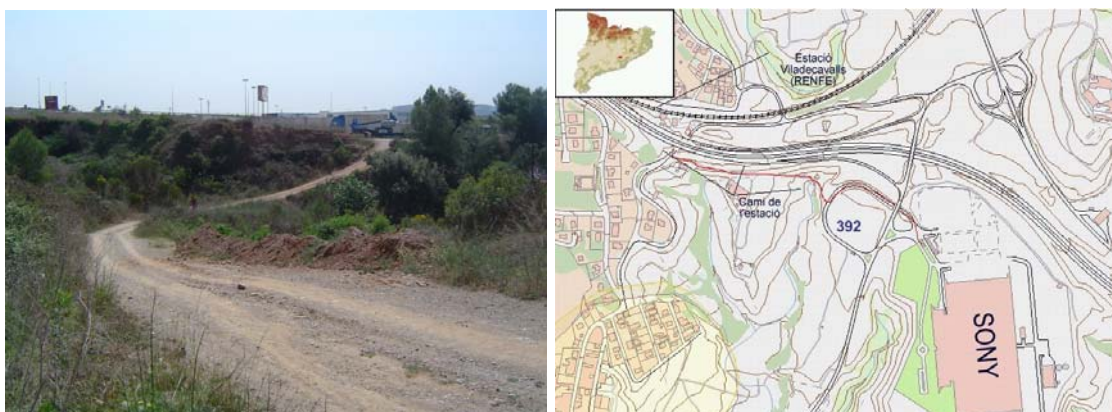
Els exemples de les dificultats d'accés i manca de previsió de les interconnexions modals són molts i repartits arreu de la geografia catalana. Sense cap pretensió de ser exhaustius, a conseqüència de la multitud de casos existents, en aquest recull d'al·legacions citem alguns exemples paradigmàtics d'aquesta problemàtica.

### 5.1 Factoria Sony de Viladecavalls

L'estació de Viladecavalls de la línia 4 de rodalies RENFE té problemes de freqüència, que, per tant, s'hauria d'incrementar, especialment en les hores d'entrada i sortida dels torns industrials. És possible que només calgui que parin alguns dels trens semidirectes que no s'aturen a l'estació en l'actualitat. Al mateix temps, proposem que s'estudiï la possibilitat de fer un nou ramal de vies per a mercaderies que accedeixi directament a un moll de càrrega i descàrrega de la fàbrica Sony, per promocionar així el canvi modal cap a aquest mitjà de transport més sostenible, tenint en compte l'elevat nombre d'expedicions amb camions que es realitzen diàriament. Igualment, representaria una

millora competitiva per a l'empresa, ja que s'estalviaria els costos de la congestió viària.

A la llarga, potser caldrà un autobús llançadora amb el polígon, que encara no està plenament ocupat. Tot i així s'ha de condicionar i dignificar el camí que utilitzen els treballadors per anar caminant des de l'estació de RENFE de Viladecavalls fins a la planta de Sony i al polígon industrial.



**Camí precari que uneix l'estació de Viladecavalls amb la planta de Sony**

## **5.2 Estació del centre de Cornellà de Llobregat**

L'estació de la línia 4 de rodalies RENFE de Cornellà de Llobregat té un problema d'accessibilitat, ja que solament té un accés directe per mitjà de la plaça de l'estació. En canvi, si s'hi vol accedir des del carrer Joan Maragall s'han de creuar les vies per un pont que no està adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, cosa que impossibilita

l'accessibilitat per a aquest col·lectiu i dificulta ostensiblement l'accés per a tots els usuaris. Al mateix temps, s'ha de tenir en compte que a una distància de dos-cents metres hi ha el polígon Siemens; per tant, reclamem una obertura del mur que tanca l'accés a l'andana per així tenir dues portes d'accés a l'estació i millorar la intermodalitat amb el tramvia i el metro, que també tenen parada en aquesta estació.



comissió obrera  
nacional de catalunya



**Estació de Cornellà de Llobregat amb un mur que dificulta l'accés a l'andana i la intermodalitat amb el tramvia i el metro**

### **5.3 Baixador de Sant Ildefons de Cornellà de Llobregat**

En els darrers anys han deixat de prestar serveis algunes estacions de la xarxa ferroviària, la qual cosa ha perjudicat aquells col·lectius dependents del transport públic i, en general, la mobilitat sostenible i segura. En conseqüència, reclamem la reobertura i la millora de les instal·lacions d'aquelles estacions tancades que compten amb una demanda potencial d'usuaris. Per això, exposem un exemple d'aquesta situació:

A la línia 4, de rodalies de RENFE, concretament entre les estacions de l'Hospitalet de Llobregat i Cornellà Centre, hi ha en desús el baixador de Sant Ildefons, que va deixar de prestar servei amb la posada en funcionament de les estacions de metro de Cornellà. Aquest baixador es localitza en el samontà entre el barri de Sant Ildefons, el més poblat de Cornellà (vint-i-cinc mil habitants) i porta d'entrada de nous col·lectius d'immigrants extracomunitaris, i el barri d'Almeda (sis mil habitants), en fort creixement pel que fa a la localització de centres d'activitat econòmica (World Trade Center Almeda Park, la fira, etc.). Actualment seria necessari que tornés a entrar en funcionament el baixador per donar servei als treballadors en els seus desplaçaments al lloc de treball.



**Baixador de Sant Ildefons, actualment sense servei**

#### **5.4 Ramal ferroviari SEAT Martorell i polígon Can Amat d'Abrera**

El baixador ferroviari permetria canviar el model actual d'accés al polígon dels treballadors de la fàbrica de SEAT i de les empreses del voltant, que està basat en el vehicle privat i en uns autobusos d'empresa finançats per la mateixa SEAT. Amb aquest baixador es pretén, doncs, oferir un mitjà de transport alternatiu en transport públic a una zona en la qual els continuats problemes de congestió fan palesa la necessitat d'un canvi en el model de transport. Es pretén aprofitar el ramal de mercaderies que s'introdueix a SEAT fins a la platja de vies i que, des de allà, s'allarga uns sis-cents metres fins a l'altura de l'edifici del magatzem central de recanvis. La proposta consisteix en la construcció de dos baixadors al costat oest de la planta de SEAT a Martorell, sobre el ramal de mercaderies de RENFE, més un baixador al polígon Can Amat, projecte GISA.

Per a la seva explotació es proposa la perllongació dels serveis de trens que arriben a Martorell, provinents de Barcelona de la línia 4 de rodalies. Portar a terme això implicarà analitzar una possible remodelació dels horaris de la línia, així com la utilització de trens especials per donar servei als treballadors del torn diürn, ja que l'inici d'aquest, a les 5.45, resta fora de la franja horària actual amb servei de tren.

Amb aquesta solució es donen dos accessos controlats a la fàbrica per a tots els treballadors que utilitzen el tren, fet que permet repartir bé els viatgers segons l'edifici on treballin i, al mateix temps, es dóna servei al parc de proveïdors de Can Amat.

Una altra proposta és la construcció d'un baixador ferroviari a la línia R6 dels Ferrocarrils de la Generalitat entre les estacions de Martorell i Sant Esteve de Sesrovires. En concret, la solució proposada és un baixador al sud-est de la planta de SEAT. Amb aquest baixador es dóna un accés a la zona de muntatge, el 44 % del total. Per a la resta es proposa muntar un servei de jardineres, en concordança amb els horaris d'arribada i sortida dels trens, que connecti el baixador amb els diferents accessos de la fàbrica.



## 6 Propostes ferroviàries

### 6.1 Tramvia i tram-tren

**El PITC no fa referència a la implantació de noves línies de tramvia com a mitjà de transport ferroviari eficient en àrees urbanes i interurbanes, com a mitjà ràpid, segur i poc contaminant que és.** El tramvia és una alternativa ferroviària amb un gran potencial d'ús gràcies a la seva elevada accessibilitat com a transport col·lectiu de superfície que circula en una plataforma separada del trànsit, cosa que garanteix una òptima velocitat operativa. Al mateix temps, és silenciós, consumeix poca energia i no emet gasos d'efecte hivernacle. Per tot plegat, és un mitjà de transport que s'adequa perfectament als principis de mobilitat sostenible i segura que, teòricament, defensa el PITC.

**Una altra proposta consistiria en la implantació de serveis híbrids de tramvia i tren anomenats tram-tren. Es tracta d'un mitjà de transport que funciona com un tramvia en els nuclis urbans i com un tren en espais lliures.**

Un dels exemples més reeixits és a Alemanya. Karlsruhe té una estació ferroviària important que no es troba al centre de la ciutat. Els tramvies circulen damunt les mateixes vies que són utilitzades pels serveis ferroviaris regionals i continuen el seu trajecte vers el centre de la ciutat. Els passatgers aprofiten així un enllaç ferroviari ràpid i directe de la perifèria fins al centre de la ciutat. El gran èxit de Karlsruhe ha fet que altres ciutats, com Sarrebruck, adoptin el mateix principi. Els exemples de Karlsruhe i de Sarrebruck mostren que els problemes de compatibilitat entre els trens i els metros lleugers poden ser solucionats. Actualment, el nombre de projectes tramvia-tren, planificats o en curs, confirma aquest interès. A Karlsruhe, un tramvia sobre els rails de la Deutsche Bahn, a prop d'un tren de gran velocitat ICE. La connexió de tramvies urbans i de trens regionals és una excel·lent manera de fer que les ciutats siguin més accessibles.

### 6.2 Tramcamp

Donem suport a la implantació d'un servei de tramvia al sistema urbà central del Camp de Tarragona: Cambrils, Salou, Vilaseca, Tarragona i Reus, tal com proposa el Pla territorial de viatgers de Catalunya, basat en un estudi de viabilitat de la Direcció General de Ports i Transports de 2001. Transcorreguts cinc anys des de l'estudi, l'augment de la mobilitat en aquesta incipient àrea metropolitana encara justificaria més la seva implantació, en canvi el PITC posa en dubte la seva posada en marxa. Al mateix temps, cal tenir en compte que la població d'aquesta zona excedeix dels tres-cents mil habitants i el nombre de turistes anuals s'aproxima als quatre milions i mig de visitants i totes dues xifres estan en creixement.

A conseqüència de l'alliberament de l'espai cèntric, que actualment ocupen les vies ferroviàries que transcorren per Cambrils i Salou, i que es traslladaran cap a l'interior per la variant del corredor del Mediterrani, creiem oportú reutilitzar l'espai amb el pas del tramvia. Posteriorment, la mateixa línia enllaçaria Salou amb Reus passant per les instal·lacions del parc temàtic de Port Aventura i per Vilaseca. Una altra línia enllaçaria,

amb recorregut urbà inclòs, Tarragona i Reus passant per l'eix de la N-340 des de Tarragona fins a Vilaseca. Finalment, proposem una nova línia sobre l'eix de l'autovia de Tarragona a Reus passant per les noves instal·lacions del CIM, el parc comercial i lúdic de les Gavarres i amb un ramal amb parada a la terminal de l'aeroport de Reus.

### **6.3 Tramvallès**

Una altra proposta consistiria en la implantació d'un tram-tren pel Vallès Occidental, un servei ferroviari que cobriria amb tramvia l'espai urbà més dens de Terrassa i Sabadell i uniria en format tren les dues ciutats en el recorregut pels espais amb menys densitat urbana. Una línia que sortiria del nucli urbà de Terrassa passant pel cementiri, l'Hospital de Terrassa, la Mancomunitat de Sabadell i Terrassa (Consell Comarcal) fins arribar al nucli urbà de Sabadell.

### **6.4 Tram-tren Girona**

L'ús del vehicle privat a les comarques gironines és molt superior al de la resta de demarcacions catalanes i aquesta situació provoca que l'ús del transport públic sigui el més baix de tot el país. A l'àrea de Girona l'ús de transports públics només representa un 8 % dels desplaçaments, en contrast amb el 13 % de la zona del Camp de Tarragona o el 41 % de Barcelona. Però és que, a més, la província de Girona compta amb el parc automobilístic més elevat de Catalunya i l'Estat<sup>8</sup>.

Per això, la darrera proposta en tram-tren serviria per comunicar el litoral gironí amb la ciutat de Girona en forma d'anella ferroviària. En concret, enllaçaria els municipis costaners de Calella de Palafrugell amb Sant Feliu de Guíxols passant per Palamós i Platja d'Aro. Posteriorment, avançaria cap a l'interior passant per Llagostera, Cassà de la Selva i l'aeroport de Girona per arribar a la trama urbana de l'àrea metropolitana de Girona. Després, s'encaminaria cap a la Bisbal d'Empordà passant per Celrà i Flaçà. Finalment, es tancaria el circuit enllaçant altre cop amb Calella de Palafrugell.

### **6.5 Tram-tren Osona**

S'ha de potenciar el transport ferroviari per als desplaçaments intercomarcals a Osona. Més del 80 % de la mobilitat obligada que es genera als municipis de la comarca d'Osona es realitza dins l'àmbit comarcal, mentre que l'actual oferta en transport públic entre municipis de la comarca és molt limitada.

Amb la voluntat de potenciar el transport públic comarcal es fa una proposta dirigida a millorar l'actual servei ferroviari comarcal.

Aquesta actuació planteja dues actuacions concretes:

- Estendre el servei de rodalies de la R7 de RENFE, ara amb final a Vic, fins a Torelló.
- Impulsar la creació d'un servei de rodalies o tram-tren comarcal. Per implantar aquesta actuació caldria adaptar la capacitat actual de la línia, promoure el desdoblament de la via, incrementar la freqüència horària inferior a vint minuts,

---

<sup>8</sup> Direcció General de Trànsit, 2002.

- recuperar diferents baixadors i crear-ne de nous (Montrodon, polígon de Mas Galí, Torelló Sud, etc.).

## **6.6 Tram-tren Terres de l'Ebre**

El Pla territorial de les Terres de l'Ebre proposa configurar una autèntica xarxa de rodalies que afavoreixi la mobilitat interna, alhora que permeti accedir a l'estació de l'Aldea, com a punt central del sistema, i per tant afavoreixi la connectivitat global del territori amb altres àmbits. Amb aquest objectiu proposa un tram d'infraestructura ferroviària que és descartat pel PITC. En concret proposa un nou tram des de Deltebre fins a l'estació de l'Aldea i aprofitar així la infraestructura actual per prolongar la línia fins a Tortosa<sup>9</sup>. Nosaltres, a més, proposem que aquesta línia es prolongui fins a Lleida passant per Móra d'Ebre i Flix. A Lleida enllaçaria amb la línia que va cap a la Pobla de Segur. Tal com proposa el Pla territorial el tren tindria tres estacions a Tortosa, cosa que el convertiria en un servei de format tramvia i, a més, pararia als polígons industrials de la ribera de l'Ebre, per la qual cosa donaria servei als treballadors per accedir als llocs de treball.

D'altra banda, proposem un nou tram que uniria els ports de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar amb l'Aldea passant per Amposta. Així doncs, es donaria validesa a l'objectiu que proposa el Pla territorial de millorar l'accessibilitat interna de les Terres de l'Ebre i, al mateix temps, connectar aquest territori amb l'exterior. Igualment, la proposta lliga amb la voluntat expressada, també al Pla territorial, de potenciar els ports de Sant Carles de la Ràpita i Alcanar com a plataforma logística portuària del sud de Catalunya. Tot plegat seria coherent amb les propostes de potenciar la mobilitat amb mitjans de transports sostenibles tal com proclama el PITC.

D'altra banda, denunciem que si bé el PITC en la seva introducció esmenta la complementaritat que aquest pla d'infraestructures hauria de tenir amb els plans territorials, a l'hora de la veritat, el PITC no recull les propostes ferroviàries del Pla territorial de les Terres de l'Ebre. Però, és que a més, tenint en compte la capacitat de condicionar el desenvolupament territorial que tenen les infraestructures, la lògica d'elaboració del planejament hauria de ser, primer, aprovar el Pla territorial per determinar els objectius de desenvolupament i, després, concretar les infraestructures perquè aquestes siguin l'instrument per arribar a l'escenari desitjat. Doncs bé, en l'únic cas en què hi ha aprovat un pla territorial aprovat, el Pla d'infraestructures de transport l'ignora.

## **6.7 Prolongació de la línia Lleida – La Pobla de Segur fins a la Seu d'Urgell**

El PITC oblidava una demanda de les comarques pirenaïques: la connexió des de la Pobla de Segur fins a la Seu d'Urgell i, fins i tot, fins a Puigcerdà amb ferrocarril. Un ferrocarril que articulés els municipis de la Vall del Segre i que donaria continuïtat a la línia, recentment adquirida, pels FGC de Lleida a la Pobla, i per l'altre extrem enllaçaria amb la línia de Barcelona fins a Puigcerdà – frontera francesa. També cap la possibilitat de fer un tram que unís aquest línia amb Andorra. Així doncs, la proposta

---

<sup>9</sup> Pla territorial de les Terres de l'Ebre. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2001.

compliria amb una doble funció: comunicar internament les comarques de la futura vegueria de l'Alt Pirineu i aquestes amb l'entorn més allunyat.

Tal com esmenta l'avanç de Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran, el Pla farà propostes de nous traçats i de millores en la xarxa ferroviària, en coherència amb el planejament sectorial d'aquesta matèria però vinculant clarament les prioritats infraestructurals a una determinada estratègia de desenvolupament territorial.

Així mateix, dóna molta importància a les infraestructures que relacionen el Pirineu amb els eixos de mobilitat de major dinamisme econòmic i social de Catalunya. Finalment, el Pla s'ocupa de les infraestructures que afavoreixen la cohesió territorial a l'àmbit.

Des del punt de vista infraestructural, el Pirineu encara continua fora dels eixos de dinamisme econòmic i social de Catalunya. El repte és desenvolupar-lo minimitzant els impactes negatius potencials i afavorint-ne els positius<sup>10</sup>.

## **6.8 Increment de la capacitat ferroviària al Maresme**

No cal esperar a la construcció de la tercera via prevista en el PDI per incrementar la capacitat del corredor del Maresme. A més, aquesta tercera via té greus problemes d'implantació per manca d'espai. El que s'ha de fer és convertir la línia R1 en un veritable metro regional com tenen altres ciutats europees. Fer-ho és bastant fàcil i val pocs diners. Com sempre, es revelen més eficients i més fàcils les mesures de gestió que el formigó pur i dur.

Freqüència dels trens en hora punta: cada tres minuts amb parades alternes en les estacions de la línia. Cada estació tindrà una freqüència de sis minuts, un valor que ja és típic del metro.

Velocitat: pràcticament es doblaria la velocitat, passant dels actuals 50 km/h a 75 km/h. El temps de recorregut, per exemple des de Mataró fins a Barcelona – Clot – Aragó passaria dels trenta-dos minuts a uns vint-i-tres minuts.

Capacitat: tots els trens, sense excepció, han de ser de sis cotxes en hora punta. Però a curt termini caldria introduir trens de dos pisos, per a la qual cosa s'haurien de fer

algunes petites reformes en els túnels de la línia que, entre Mataró i Barcelona, són dos: el de Montgat i el de Plaça de Catalunya. La capacitat d'un tren de dos pisos amb cinc cotxes és el doble i això permetria que el passatger es traslladés en unes millors condicions de confortabilitat.

Inversió necessària: naturalment caldrà fer una inversió en nous trens, en canviar el sistema de regulació electrònica de la via perquè pugui admetre més trens, en adequar els gàlils dels túnels de la línia perquè puguin passar els trens de dos pisos i en

---

<sup>10</sup> Avanç del Pla territorial de l'Alt Pirineu i Aran. Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 2004.

millorar la bifurcació del Clot perquè alguns trens puguin anar pel túnel de Passeig de Gràcia, perquè el de Plaça de Catalunya està saturat.

### **6.9 Ampliació trambaix Almeda – Hospital de Bellvitge i Quatre Camins**

Ens afegim a la proposta de realització d'una nova línia de tramvia que, partint de l'estació intermodal Cornellà Centre (Tramvia, RENFE R4 i metro L5), transcorri pel barri Almeda de Cornellà i amb un fort creixement en ocupació i residència. Precisament, en aquest barri connectaria amb l'estació del FGC. La finalització es preveu a l'hospital de Bellvitge, a l'Hospitalet de Llobregat, on enllaçaria amb l'estació de metro L1. L'Hospital de Bellvitge dona servei sanitari a aquesta zona i, en canvi, no té bona accessibilitat amb aquesta part del Baix Llobregat. L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha inclòs aquest tram en la revisió del PDI i actualment està estudiant-se.

Una altra proposta, a la qual ens afegim, és la prolongació del tramvia des de l'estació de Torreblanca a Sant Feliu de Llobregat fins a l'estació intermodal de Quatre Camins a Sant Vicenç dels Horts. Aquesta estació té serveis dels FGC (línia Llobregat-Anoia) i d'autobusos que enllacen amb l'eix Vallirana – Cervelló i Corbera – La Palma; a més compte amb un aparcament dissuasori. Tot plegat, per promoure l'intercanvi modal i connectar les dues ribes del riu Llobregat amb transport ferroviari al centre de la comarca. Al mateix temps, el recorregut enllaçaria amb les estacions de la R4 de RENFE de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei i a més donaria servei al polígon industrial del Pla, localitzat entre aquest dos municipis i amb una elevada ocupació laboral. Aquest tram s'afegí al PDI de l'ATM a l'abril de 2002.

D'altra banda, aquestes dues prolongacions del tramvia permetrien trencar lleugerament l'hegemonia que actualment ostenta el vehicle privat per desplaçar-se per aquest territori tant dens.

### **6.10 Línia orbital ferroviària**

El PITC proposa la línia orbital ferroviària que uniria a mode de circumval·lació les ciutats mitjanes de la regió metropolitana aprofitant part de la infraestructura existent. La línia s'iniciaria a Vilanova i la Geltrú amb una nova infraestructura que uniria aquesta ciutat litoral amb Vilafranca del Penedès, seguiria per l'actual R4 fins a Martorell, d'aquí sortiria un nou enllaç cap a Terrassa i, després, tornaria aprofitant el traçat ja existent de la R4 fins a Sabadell; d'aquesta ciutat sortiria un nou tram fins a Santa Perpètua de la Mogoda per enllaçar mitjançant la R3 fins a Mollet del Vallès i posteriorment connectar amb la R2 fins a Granollers, des d'on es faria un nou tram per arribar fins a Mataró.

Aquesta línia tindria la funció de trencar amb la radialitat de les comunicacions de l'entorn de Barcelona permetent comunicar les ciutats de la segona corona metropolitana sense haver d'accedir a Barcelona. Al mateix temps, connecta amb transport ferroviari diverses ciutats mitjanes que no disposaven d'aquest servei com a alternativa a la xarxa viària, la qual cosa articularà el territori pel qual transcorrerà la nova línia. Finalment, pel seu recorregut pot ser una alternativa sostenible al Quart



comissió obrera  
nacional de catalunya

Cinturó. Malauradament, aquesta línia orbital no figura en el PITC com a actuació prioritària.

### **6.11 Desdoblaments de vies fèrries**

Tal com proposa el PITC en l'apartat de les propostes ferroviàries creiem que ja és urgent fer el desdoblament de les vies fèrries de la R-1 d'Arenys a Blanes i donem suport a la prolongació fins a Lloret proposada en el pla. Ambdues propostes creiem que haurien de ser prioritàries i dur-les a terme en breu pel grau de saturació que té aquest tram de la línia i la demanda potencial del municipi de Lloret.

D'altra banda, proposem el desdoblament de la línia R-3 de Montcada a Torelló i, no solament fins a Vic com proposa el PITC, ja que el nord-est de la comarca d'Osona concentra una població d'aproximadament 50.000 habitants (Manlleu, Torelló, etc.) més els polígons industrials que també generen força mobilitat.

### **6.12 Connexió en superfície del tramvia de Barcelona per la Diagonal**

És la inversió més rendible. Els dos tramvies, Trambaix i Trambesòs, suposaran un cop acabats una xarxa de 30 km. La unió dels dos tramvies, entre plaça de les Glòries i plaça de Francesc Macià, amb només 4 km més de línia, incrementarà el passatge en un 50 %. Amb un 13 % més de xarxa el guany de passatge és del 50 %. Sens dubte, una de les inversions més rendibles que avui es poden fer per incrementar l'ús del transport públic.

La Diagonal juga avui un paper obsolet en l'esquema de trànsit. La Diagonal està configurada encara com a via de pas, la prova és que des del carril central només es pot sortir als nodes de Francesc Macià, Joan Carles I i Marina, a més del gir a la dreta de Numància. Avui, per creuar la ciutat ja tenim les rondes. En una xarxa ortogonal com és l'Eixample, les vies en diagonal no encaixen bé. Cal reconvertir la Diagonal en un eix cívic, amb prioritat a l'ecomobilitat. En aquesta reconversió el tramvia és un element decisiu. Ara ja és perfectament possible –a més de necessari– transformar la Diagonal: d'una via pensada pel trànsit (actualment vuit carrils) cal anar cap a una altra pensada per la convivència i l'ecomobilitat. En el context d'aquesta nova via, cap gir dels cotxes, ni a la dreta ni a l'esquerra, mai no constituirà un problema.

El tramvia perjudica el trànsit? Conceptualment és tracta d'un nou error. És el trànsit que perjudica el transport públic. Sorpren que qui més hauria de defensar el transport públic esmerci tantes energies a defensar girs a dreta i esquerra dels cotxes privats. S'ha preguntat algú per què a les ciutats europees que tenen tramvia ningú no diu que el tramvia perjudica el trànsit?

El tramvia perjudica la xarxa de superfície? En el seu tram central, la Diagonal és creuada per trenta-durs línies d'autobús. Els opositors al tramvia diuen que si es dona prioritat semafòrica al tramvia, perquè assoleixi els 17 km/h de velocitat comercial, la velocitat de la xarxa d'autobusos transversal se'n ressentiria. En primer lloc, encara ningú no ha demostrat, amb dades a la mà, que això sigui cert. En segon lloc, qui diu

això no té en compte que la pèrdua principal de temps dels autobusos que creuen perpendicularment la Diagonal no es deu als semàfors d'aquesta avinguda, sinó al fet

que els semàfors de l'Eixample no estan globalment prioritzats en favor de l'autobús. És possible que molt puntualment un autobús perdi deu segons en creuar la Diagonal, a causa de l'allargament d'una fase verda pel tramvia, però aquest temps no pesa en les pèrdues globals del recorregut i, a més, el podria recuperar en creuar els carrers Diputació, Consell de Cent, Aragó, València, Mallorca, etc. A més, entre el passeig de Sant Joan i les Glòries (tram de 2 km) cap línia d'autobús no creua la Diagonal. I, per acabar, s'ha de pensar que la introducció dels semàfors prioritzats pel tramvia a la Diagonal servirà de catalitzador perquè aquesta prioritat semafòrica s'estengui al conjunt de carrers de l'Eixample i afavorirà així tota la xarxa de transport públic de superfície.

La construcció d'una nova línia de metro a Barcelona no és avui la prioritat. Des de l'alcaldia de Barcelona es proposa la prolongació de la línia 8 dels FGC, des de Francesc Macià fins a la plaça de les Glòries. Cal dir que aquesta línia no estava prevista en el catàleg d'obres del PDI fins a l'any 2010. Però també cal dir que, amb la construcció de la línia 9 de metro, Barcelona ja disposarà de molt metro. Aquest ha de servir prioritàriament per guanyar usuaris del vehicle privat.

Avui a Barcelona només el 16 % de desplaçaments interns es fan en cotxe. En canvi, a les entrades a la ciutat, en els dos sentits, aquesta proporció creix fins el 65 %. Si volem fer que la mobilitat sigui més sostenible cal donar la màxima prioritat perquè el transport públic creixi en els eixos radials de Barcelona, de fora cap endins, i no fer prolongacions dins de la ciutat. Fins que les entrades en cotxe a Barcelona no baixin fins a un nivell del 30 % del total de viatges, no podem acceptar que es vulgui construir més metro a la ciutat.

La comparació entre el cost del metro i el del tramvia. La unió dels dos tramvies per la Diagonal té un cost reduït, perquè no cal fer expropiacions ni construir noves infraestructures. Posar el tramvia a la Diagonal entre les dues places pot costar vint-i-quatre milions d'euros. En canvi, si es vol fer el metro caldrà fer un projecte de molt difícil execució perquè la Diagonal està farcida de túnels, per la qual cosa caldrà anar a molta profunditat. Fer aquesta prolongació suposarà una inversió de dos-cents deu milions d'euros. Com que és molt car i hi ha moltes altres prioritats, no es farà en els propers anys. Sembla com que es vulgui fer un metro per oposar-se al tramvia.

### **6.13 Nova línia de tramvia que enllaça Diagonal mar amb la Zona Franca**

Tal com esmenta el Pla director d'infraestructures del transport públic col·lectiu a la regió metropolitana de Barcelona 2001-2010 (PDI), es preveu estudiar les alternatives per posar en marxa un tramvia que transcorri pel front marítim de Barcelona. La nostra proposta consistiria a crear una nova línia que enllacés les estacions de la línia T4 del Fòrum (Diagonal Mar) amb la de Ciutadella/Vila Olímpica passant pel carrer Taulat i l'avinguda Icària.

Posteriorment, el mateix tram faria el seu recorregut pel passeig de Circumval·lació fins a l'avinguda del marquès de l'Argenteria, amb parada a l'Estació de França per promoure l'intermodalitat. A l'alçada de Pla de Palau sortiria un tram que, pel passeig de Joan de Borbó, connectaria la Barceloneta amb la xarxa del tramvia. Finalment, la línia principal es prolongaria passant pel passeig de Colom, i fins més enllà, amb

l'objectiu d'arribar a la Zona Franca, passant pel port, per així servir amb transport públic el polígon amb més treballadors de Catalunya, aproximadament quaranta-tres mil treballadors i que ocupa una superfície de sis-centes hectàrees, i que actualment està molt mal connectat amb transport públic.

#### 6.14 Intercambiador de l'Arc de Triomf

Reclamem que es faci el petit tram de tramvia que hauria d'unir la parada de Marina de la T4 amb l'intercambiador de l'Arc de Triomf tal com determina el PDI. L'intercambiador, a més del tramvia, connectaria l'estació de metro de la línia 1, l'estació de RENFE de les línies R-1, 3, 4, i 7 (aproximadament 600 trens diaris) i l'estació d'autobusos de l'Arc de Triomf/Estació del Nord que té serveis de rodalies i internacionals. Igualment, al voltant d'aquest centre intermodal hi ha parada d'unes trenta-cinc línies urbanes d'autobús.

### 7 Al·legacions a la xarxa viària

#### 7.1 Ampliació de la xarxa viària

La proposta del PITC pel que fa a la xarxa viària proposa un increment d'uns 1.500 km nous d'autovia, cosa que es contradiu amb l'objectiu que proclama d'apostar per a una mobilitat més sostenible i segura i, al mateix temps, equilibrada socialment. **L'ampliació de la xarxa viària incentivarà encara més l'ús intensiu del vehicle privat, ja que inicialment produirà una sensació de millor fluïdesa fins que es torni a congestionar i es reclamin noves ampliacions de les vies.** Sobretot, les vies ràpides actuen com a multiplicadores de l'ús de l'automòbil.

A la vegada, l'ús del vehicle privat és un factor d'exclusió social ja que gairebé la meitat de la població en edat laboral no té carnet de conduir i del col·lectiu de persones que en tenen no totes compten amb vehicle propi.

D'altra banda, insistim amb la necessitat prèvia a l'aprovació del PITC dels plans territorials parcials com a instruments útils per contenir el creixement de la mobilitat. Plans que haurien de proposar una ordenació del territori que promogui la compacitat en contra de la dispersió urbana de baixa densitat i evitin l'excessiva especialització territorial de les funcions urbanes: residencial, productiva i comercial. En tot cas, en relació amb el model urbanístic, seria més eficaç prevenir i evitar les causes que provoquen l'augment de la mobilitat que no pas promoure mesures de control a posteriori.

**Comissions Obreres planteja objeccions a grans obres viàries amb la voluntat de participar de manera activa i constructiva en un procés de concertació social que acabi definint la seva eventual necessitat i característiques. Creiem que cal prioritzar mesures de gestió abans de decidir infraestructures no reversibles. Comissions Obreres proposa diferents solucions ferroviàries amb el convenciment de que és el moment de posar les bases pel reequilibri modal i territorial.**



Pel que fa a les grans obres viàries amb més impacte sobre el territori favorables a l'ús intensiu del vehicle privat destaquen el túnel d'Horta, el Quart Cinturó, i el vial de cornisa.

## **7.2 Túnel d'Horta**

El túnel d'Horta és un seriós obstacle a la sostenibilitat de Barcelona i del Vallès, perquè el que fa és incrementar la capacitat per accedir en cotxe a Barcelona. Si no incrementés la capacitat de transport seria un túnel sense sentit. A qui se li podria acudir proposar un túnel que no ofereix res de nou?

Es diu que el que es pretén és reordenar els fluxos de trànsit. Però el preu que es pagarà serà molt elevat i provocarà un impacte molt important a Collserola i a ambdós costats del túnel, al districte d'Horta-Guinardó i al Vallès.

En realitat, darrere del túnel d'Horta hi ha una operació orientada a incrementar la capacitat de transport en vehicle privat entre el Vallès i Barcelona. Aquest projecte no és sinó el desdoblament de l'autopista A-18. Hi ha molta gent que es pregunta per què es presenta un projecte redactat amb criteris del segle XX quan ja estem de ple en el segle XXI?

No volem el Túnel d'Horta perquè per millorar la mobilitat entre Barcelona i el Vallès les solucions estan en el transport públic. A més constatem una contradicció amb la pretesa limitació de les entrades de vehicles a la ciutat central amb les restriccions a l'aparcament, amb la posada en funcionament de les àrees verdes, i l'obertura d'un nou vial per accedir a Barcelona.

No volem el túnel d'Horta perquè per millorar la mobilitat entre Barcelona i el Vallès les solucions estan en el transport públic.

Els criteris sostenibles alternatius al túnel són apostar per la solució zero de trànsit. Això vol dir que no s'han de construir més accessos viaris a Barcelona per al vehicle privat. Perquè la capital de Catalunya recuperi la seva identitat mediterrània, en comptes de posar més cotxes a la ciutat, el que s'ha de fer és treure'n.

Millora de la gestió de les infraestructures viàries actuals mitjançant una gestió més sostenible i més racional dels peatges.

Buscar, de debò, solucions als problemes de mobilitat en la millora del transport públic.

Protegir Collserola. El nou enllaç ferroviari per comunicar Barcelona i el Vallès s'ha de construir sobre el corredor existent de l'autopista C-58, en el congost del Besòs, no a través de Collserola.

Els eixos bàsics de l'alternativa sostenible passen per la construcció d'un nou ferrocarril o metro regional entre Barcelona i el Vallès, utilitzant com a punt de pas el corredor del Besòs, amb tres forques al Vallès: cap a Caldes de Montbui (corredor de la riera de



comissió obrera  
nacional de catalunya

Caldes), cap a Castellar del Vallès (corredor del Ripoll) i cap a Terrassa (corredor de la serra de Galliners i de la Via Verda).

Creació d'un carril bus-VAO, a l'autopista C-58, a partir de guanyar un carril més sobre l'actual secció. Quatre carrils en total, tres per vehicles privats i un d'exclusiu pel transport públic.

Substantial increment de l'oferta en autobús en l'accés a Barcelona (principal diferencial amb Madrid). Possada en funcionament del bus-express Barcelona – Vallès.

Increment de l'oferta ferroviària sobre la xarxa actual: FGC i línies de RENFE R3, R4, prolongació de la línia R7 fins a Mollet.

Altres mesures complementàries són la protecció dels autobusos en les entrades a les ciutats intermèdies situades en el radi d'acció de la C-58: Terrassa, Sabadell, Sant Cugat el Vallès, Rubí i Cerdanyola del Vallès. Aquesta protecció es concreta en la creació de carrils bus exclusius a l'entrada i sortida de cada ciutat i semàfors amb prioritat pel transport públic des de l'entrada a la ciutat fins al centre.

Pla d'accés sostenible per a cadascun dels polígons industrials més importants dels dos Vallès. Això vol dir que les indústries localitzades dins dels polígons han de dotar-se de mesures per a la gestió dels aparcaments, d'incentius perquè els treballadors comparteixin el cotxe en el viatge cap a la feina, d'un pla de noves línies d'autobús des de les estacions de ferrocarril i de bus més properes i d'un marc financer general que faci possibles totes aquestes operacions. Experiències com la que FGC ha portat a terme amb la creació d'un autobús en correspondència amb l'estació de Sant Joan, per distribuir els viatgers a les diverses destinacions dins del polígon, demostren no solament que aquest projectes són viables, a més de necessaris, sinó que quan estan ben organitzats i dissenyats poden arribar a ser autofinançats.

Desprogramació definitiva d'un túnel projectat fa trenta anys (PGM 1976) i que actualment no te cap sentit instir en fer-lo.

### **7.3 Quart Cinturó**

Un model socioeconòmic sostenible per a les nostres comarques passa per no construir el Quart Cinturó i per preservar i consolidar tota una sèrie d'espais agrícoles i forestals connectats entre si i amb les serralades Litoral i Prelitoral. Així mateix, seria necessari canviar substancialment l'actual sistema de transports, basat en l'automòbil, per un de basat en el ferrocarril, que estalviaria energia, fomentaria els nuclis urbans definits i evitaria l'esquarterament i l'especulació sobre el territori.

Malgrat tot, a continuació proposem una sèrie de mesures que, dins del model actual, resoldrien les mancances que el Quart Cinturó falsament pretén solucionar:



**comissió obrera  
nacional de catalunya**

S'ha de millorar l'abandonada xarxa de carreteres local i comarcal. Tal com reclamen des de fa anys els nostres ajuntaments, cal augmentar la capacitat de les autopistes ja existents, mitjançant la construcció de nous accessos i de més carrils allà on sigui realment necessari.

Per trams s'exposen a continuació algunes de les mesures que en aquest sentit caldria emprendre:

L'enllaç de Terrassa amb Abrera, Baix Llobregat i Barcelonès a la pràctica. L'execució de les rondes exteriors de Terrassa ha de permetre una fluïdesa del trànsit i la distribució entre les diferents possibilitats de sortida d'aquesta ciutat. Terrassa es

comunica amb l'eix del Llobregat per l'E-9 cap al nord (Manresa – Berga – Túnel del Cadí – França ) i cap al sud (Rubí-Barcelona) amb la C-58. L'enllaç amb Abrera o la zona de Martorell (Baix Llobregat) per mitjà de la B-30 i l'A-7, ara de peatge, es realitza per la BP-1503 que travessa Rubí. La millora de la carretera C-243 pot també absorbir el trànsit local entre Terrassa i Martorell, com de fet, tot i la precarietat d'aquesta carretera ho fa en l'actualitat. Pel que fa al municipi d'Abrera, s'hauria de construir la variant de la C-1411, tal com està reclamant el seu ajuntament, que enllaçaria amb Olesa-Martorell, pel marge esquerre del Llobregat ocupant l'actual BV-1201.

La C-58 comunica directament Terrassa amb Sabadell i Barcelona i garanteix la circulació cap a Granollers – Sant Celoni – Girona – La Jonquera – França per l'A-7, ara de peatge, i la B-30. La N-150 que enllaça Sabadell i Terrassa mereixeria una millora substancial a més de la seva connexió amb les rondes de Sabadell i Terrassa. La C-155 Sabadell – Granollers, la C-1413 Sabadell – Sentmenat i la C-1415 Terrassa – Caldes – Canovelles mantenen pràcticament els mateixos traçats des que les varen construir. Eliminar o suavitzar els nombrosos revolts al llarg de tot el seu recorregut, millorar les interseccions i els accessos, revisar i completar la senyalització són les mesures necessàries a cometre en aquestes carreteres per disminuir la sinistralitat, augmentar la seva capacitat i mantenir-les en unes correctes condicions d'utilització. La millora de la xarxa local i comarcal de carreteres, amb desdoblaments i variants, tal i com reclamen els ajuntaments resoldria molts dels problemes que es pateixen al Vallès Oriental. La construcció de la variant de la C-251 al seu pas per Cardedeu i Llinars, desviaria dels seus nuclis urbans els vint-i-cinc mil vehicles/dia que ara els travessen.

Enllaç ferroviari del Vallès Martorell – Mollet, RENFE. Paral·lela al traçat previst per al Quart Cinturó. Des de 1982 té construïdes estacions per a viatgers a Bellaterra-Cerdanyola (UAB), Sant Cugat i Rubí (Hospital General), remodelades i posades en funcionament el maig de 2005, i un baixador a Baricentro, que està sense servei.

Resulta evident que el funcionament sencer d'aquesta línia milloraria moltíssim la connexió entre el Vallès i Girona, i entre el Baix Llobregat, el Vallès i el Penedès. La línia de tren Martorell – Mollet és el Cinturó Ferroviari de Barcelona<sup>11</sup>, alternativa clara en transport públic al suposat flux de trànsit privat en els cinturons projectats i existents.

---

<sup>11</sup> Línia R7 segons el Pla director d'infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona.



comissió obrera  
nacional de catalunya

Cal establir un servei eficaç de transport públic i augmentar el transport col·lectiu (ferrocarril i autobús) fins a establir un servei eficaç entre el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat, per acabar amb el quasi aïllament actual en aquest tipus de transport.

És necessari mancomunar esforços amb l'objectiu d'aprofitar al màxim el transport d'autobusos municipals.

És essencial que al voltant de les estacions de tren es faci un intercanvi modal amb autobusos que amplii el servei del transport col·lectiu. Aquest esforç possibilitaria un estalvi energètic i milloraria la mobilitat al Vallès i al Baix Llobregat.

**El tren i l'autobús són els mitjans de transport que presenten més avantatges ambientals i socials, així com una eficiència econòmica estructural i una eficiència energètica superiors a la resta de mitjans de transport.**

#### 7.4 Via de cornisa

La via de cornisa és una nova carretera que es proposa que uneixi Molins de Rei amb Montcada i Reixac per mitjà de la serra de Collserola i apareix citada en el PITC com a integrant de la xarxa bàsica. El projecte que ja apareix en el Pla general metropolità de 1976 enllaçaria la N-340 amb el corredor del Vallès. Aquesta infraestructura tindria un fort impacte a la serra de Collserola fragmentant-la i contradient el principi de continuïtat territorial dels espais d'interès natural, principi necessari per garantir la seva preservació com a corredor biològic. Un espai natural que ja rep una forta pressió de les activitats humanes pel fet de localitzar-se al mig de l'entorn metropolità de Barcelona la zona més densament poblada i, en conseqüència, urbanitzada del país. Tal com exposa la Diputació de Barcelona el Parc és el pulmó natural, l'escola de natura i l'espai d'esbarjo de les ciutats que l'envolten i vetlla per conjuminar el manteniment dels seus valors naturals i culturals amb un ús sostenible per part dels ciutadans.

Per tal de preservar aquest espai tant notable es va redactar i aprovar el Pla especial d'ordenació i de protecció del medi natural (1987). Els dos objectius bàsics del Pla especial són: conservar els recursos naturals i l'equilibri ecològic, i també donar resposta a la demanda de lleure i aprenentatge dels ciutadans<sup>12</sup>. Fins i tot, en el mateix Pla s'expressa clarament la recomanació de no desenvolupar la xarxa arterial metropolitana aliena al parc proposada al PGM<sup>13</sup>. Per tot plegat, ens oposem a la construcció d'aquesta nova barrera infraestructural que ja compta amb altres alternatives viàries i, en tot cas, el que s'hauria de fer és potenciar la línia 7 de la xarxa ferroviària de rodalies augmentant la freqüència de pas dels trens.

#### 7.5 Túnel de la B-500, Maresme – Vallès Oriental

---

<sup>12</sup> [www.parccollserola.net](http://www.parccollserola.net)

<sup>13</sup> Pla especial d'ordenació i de protecció del medi natural del Parc de Collserola. Normes Urbanístiques, 1987.



comissió obrera  
nacional de catalunya

El túnel que proposa la conselleria de PTOp per sota de la Conreria té la mateixa filosofia que el túnel d'Horta, un increment de la capacitat, quatre carrils més, dos per sentit, entre la costa i el Vallès Oriental. Actualment, tant pel Nus de la Trinitat com pel túnel de Parpers a la C-60 (Mataró – La Roca del Vallès) hi ha una molt bona comunicació en l'autovia. Com que estan saturant-se, es proposa incrementar la capacitat però sense peatge per a l'usuari. Si es fa aquesta obra, el que passarà és que d'aquí a deu anys, que és quan el petroli començarà a encarir-se, tot estarà saturat però amb el doble de trànsit. El fet que a diferència de Collserola el túnel proposat sigui sense peatge farà que es col·lapsi molt més ràpidament. Millor abandonar aquest projecte i apostar per les alternatives sostenibles que són molt més econòmiques i ofereixen molta més capacitat i s'assegura que mai no es col·lapsaran.

A curt termini la proposta és la creació d'una línia de tren de rodalies entre Mataró i Granollers sense entrar a Barcelona i passant per l'actual infraestructura.

L'itinerari seria el següent: Mataró – Badalona – Sant Andreu Comtal – Mollet – Granollers . La freqüència inicial seria un tren cada quinze minuts. El temps de viatge entre Badalona i Granollers seria de trenta-un minuts si s'aturés a totes les estacions i de vint-i-quatre minuts si s'estalviés l'aturada en algunes estacions. Entre Mataró i Granollers el temps de viatge seria de cinquanta-quatre minuts amb parades a totes les estacions i de trenta-cinc si fos semidirecte.

Capacitat: si fos en una composició de tres cotxes d'un tren normal de rodalies la capacitat diària seria de deu mil places per sentit si fos amb una freqüència de quinze minuts entre les sis del matí i les deu del vespre. Amb composició doble, seria de vint mil places. I si calgués incrementar encara més la capacitat es podrien posar trens de dos pisos o doblar les freqüències, amb la qual cosa es disposaria d'una capacitat de transport de quaranta mil persones/dia per sentit, una oferta superior a la de qualsevol autopista. El fet que els trens no entrin als túnels de Barcelona assegura que mai no tindran problemes de capacitat disponible per circular.

La inversió consistirà únicament a incorporar més trens i a condicionar la via que va paral·lela al riu, entre el Besòs i la bifurcació comtal, que es troba actualment en funcionament però pràcticament en desús. Ja veiem que amb una inversió mínima es dona una capacitat de transport superior a la de qualsevol autopista.

A mig termini es proposa introduir sobre aquest recorregut un parell de millores per augmentar la interconnexió amb la xarxa.

Nova estació a Barcelona, justament abans d'arribar al triangle ferroviari, per donar servei al barri de Bon Pastor i fer transbordament amb la L2 del metro, a l'estació de Verneda. Aquesta actuació no necessita moure o construir cap altra via. Només construir l'intercanviador.

Nova estació a Can Zam. Per a més endavant es proposaria que la via que va en sentit mar-muntanya, paral·lela al riu Besòs, saltés el riu per fer correspondència a Can Zam amb la nova línia de metro, la L9, per millorar l'efecte xarxa. Això suposaria crear la primera estació de RENFE a Santa Coloma de Gramenet.



comissió obrera  
nacional de catalunya

## 7.6 Gestió sostenible dels peatges

**Una gestió sostenible dels peatges voldria dir afavorir l'agrupació de viatgers en un mateix vehicle privat: operació «tres en un». És a dir, els automòbils a partir de tres ocupants haurien de tenir l'accés pel peatge gratuït. Igualment, el transport públic regular i discrecional hauria de tenir lliure el pas pels peatges.** Així doncs, els peatges tindrien una doble funció, com a eina per dissuadir de l'ús insostenible del vehicle i, a la vegada, per incentivar-ne l'ús sostenible. La Llei de mobilitat aprovada el juny de 2003 establí, en la disposició addicional onzena, que en el termini d'un any s'havia d'haver presentat un pla d'ordenació del sistema de peatges, perquè aquests esdevinguessin, progressivament, instruments de gestió de la mobilitat. I a més afegia que el pla havia d'establir els mecanismes necessaris perquè el transport públic col·lectiu de superfície estigués exempt de pagament. Altre cop l'incompliment de la Llei es fa evident, ja que aquest és un altre dels temes pendents de ser realitzats.

D'altra banda, aquestes mesures proposades es contradiuen amb el fons de compensació, tants cops esmentat, per a recuperar els peatges. Sembla poc coherent parlar de gestionar els peatges com una eina més per a promoure la mobilitat sostenible i, al mateix, temps voler eliminar el pagament directe pel seu ús i en canvi establir un peatge a l'ombra a càrrec de tots els contribuents.

## 7.7 Carrils bus-VAO

Relacionat amb la promoció del transport públic, el PITC és força escadusser pel que fa a la construcció de carrils bus, ja que només es contempla la construcció de tres carrils bus-VAO (vehicles d'alta ocupació) per accedir a Barcelona i un d'exclusiu per a bus, a l'eix de la riera de Caldes (ja apareix al PDI 2001-2010) i, a més, no figuren a l'apartat de prioritats.

**Si realment es vol incentivar l'ús del transport públic en detriment de l'ús intensiu del vehicle privat es fa imprescindible reservar un major nombre de carrils bus en les vies més congestionades i denses del país, si no, no serà competitiu. I perquè sigui més eficient aquests carrils s'haurien d'habilitar com a plataformes separades per barreres rígides de la resta del trànsit.**

Amb aquesta pretensió, a més dels carrils bus-VAO que projecte el PITC (C-31 entre Montgat i Glòries, C-58 entre Cerdanyola i Meridiana i B-23 entre Molins de Rei i la Diagonal) proposem una xarxa més extensa que contempli les entrades de Barcelona, a la C-31 entre El Prat de Llobregat i la Gran Via i a la C-33 entre Montmeló i la Meridiana.

Aquest carrils bus-VAO han de ser-ho ens els dos sentits de circulació i han de tenir entrades i sortides des de diferents punts per evitar que es converteixin en una espècie de túnels amb un servei massa restringit. Igualment, han de tenir parades en el mateix carril durant el seu recorregut per facilitar-hi l'accés.

L'augment de la velocitat i de la regularitat que és el resultat d'aquestes mesures:

- Millora la freqüència i la fiabilitat del servei.



**comissió obrera  
nacional de catalunya**

- Disminueix els costos d'exploració, gràcies a la reducció del nombre de vehicles en servei i del nombre de vehicles de reserva per compensar els retards. Augmenta la velocitat comercial, la freqüència i la regularitat, la qual cosa permet reduir els temps d'espera i la durada dels desplaçaments dels viatgers.

Donar als autobusos una infraestructura reservada és rendible, ja que els costos d'exploració disminueixen i els ingressos augmenten.



**Carril bus en una autopista d'accés a Grenoble**

### **7.8 Aparcament dissuasori**

**Proposem l'habilitació de grans aparcaments, ja existents a l'entorn de Barcelona i propers a estacions ferroviàries, com a aparcaments dissuasoris. L'objectiu seria facilitar el canvi modal per accedir a les zones urbanes amb ferrocarril.**

Per exemple, alguns d'ells podrien ser l'aparcament de l'aeroport del Prat amb tretze mil places actualment i divuit mil de previstes, l'àrea comercial de Baricentro a Barberà



comissió obrera  
nacional de catalunya

del Vallès i el circuit de Catalunya a Montmeló, que disposa de vint-i-cinc mil places. D'aquests aparcaments l'aeroport compta amb estació ferroviària de RENFE i, en el futur, de metro, Baricentro té un baixador soterrat inutilitzat en el traçat de la línia R7 de RENFE que s'hauria de posar en funcionament en el tram de Montcada a Mollet, i en el circuit de Catalunya s'hauria de construir una estació en el traçat de la línia R3 de RENFE entre les estacions de Parets i Canovelles just a tocar del circuit, obra que ja contempla el PDI.

**La política de creació dels aparcaments dissuasoris ha de ser coherent amb les mesures de restricció de l'estacionament als centres de les ciutats; per exemple, a cada nova plaça d'estacionament en un aparcament dissuasori li**

**ha de correspondre la supressió d'una plaça d'estacionament als centres urbans.** Perquè siguin atractius, els aparcaments dissuasoris han de ser segurs i oferir correspondències fàcils amb transports públics ràpids i freqüents.

## **8 Mercaderies**

### **8.1 Pla d'infraestructures ferroviàries d'accés als polígons i parcs logístics**

**Des de Comissions Obreres proposem la creació d'un pla d'infraestructures ferroviàries per al transport de mercaderies amb accés als polígons industrials. Molts dels polígons industrials i parcs logístics, repartits arreu de Catalunya, es localitzen propers a línies ferroviàries i, per aquest motiu, s'hauria d'elaborar un pla que contemplés la connexió d'aquests amb el ferrocarril.** Igualment, s'haurien d'habilitar en els polígons les instal·lacions adequades per realitzar la càrrega i descàrrega de les mercaderies. D'aquesta manera es propiciaria el traspàs de mercaderies dels camions a la xarxa ferroviària, tal com assegura que pretén el PITC per així reduir la congestió viària i sostenibilitzar el transport de mercaderies.

Com a mostra de les actuacions que es podrien dur a terme hem recollit alguns exemples per il·lustrar aquesta proposta.

### **8.2 Enllaç ferroviari al polígon industrial de Valls**

Un exemple de polígon en el qual es podria provocar un canvi modal en el transport de mercaderies i d'accés al lloc de treball dels treballadors és el polígon industrial de Valls. El polígon es localitza al llarg de poc més dos quilòmetres a banda i banda de la C-37, que uneix el casc urbà de Valls amb l'autopista AP-2. La localització a remolc de la xarxa viària caracteritza el model de mobilitat usat pel transport de mercaderies i persones. Aprofitant el pas de la línia de RENFE de Sant Vicenç de Calders a Lleida per la població de Valls proposem un nou tram de línia paral·lel a l'eix de la C-37 que connecti la infraestructura existent amb el polígon. La nova infraestructura consistiria en l'estesa de vies i un moll de càrrega i descàrrega conjuntament amb una estació pels treballadors. El polígon de Valls, que està en procés d'expansió, compta amb unes tres-centes quaranta empreses i més de quatre mil treballadors, per la qual cosa genera un elevat volum de mercaderies.



### **8.3 Ramal ferroviari SEAT**

Un dels projectes que estimem que pot ser dels més reeixits pel que fa als transport de mercaderies per ferrocarril és l'enllaç entre les factories de SEAT de Zona Franca i Martorell i, aquesta última amb el port de Barcelona.

Es tractaria de transportar des de la planta de Zona Franca productes semielaborats de xapa cap a la planta de Martorell per fer l'ensamblatge dels vehicles i, posteriorment acabats, transportar-los cap al port. Per dur a terme aquesta escomesa s'utilitzarà el tram que enllaça les instal·lacions de Seat Martorell amb el corredor ferroviari del Baix Llobregat. Des de Martorell a Sant Boi es compartiran les vies amb els trens de viatgers

i, després, fins al port seguiran pel tram de mercaderies. Aquest traspàs de mercaderies podria arribar a representar treure de la xarxa viària vint-i-cinc mil camions l'any. L'altra proposta és fer un nou traçat de xarxa ferroviària que connecti el mateix corredor del Baix Llobregat amb les instal·lacions de la Zona Franca.

### **8.4 Centres integrals de mercaderies (CIM)**

Les alternatives que positivament proposem a la construcció del Quart Cinturó són fetes des del convenciment que el model de creixement no pot continuar fonamentant-se en el malbaratament i la reducció dels recursos naturals, i entenem que el sòl és un recurs irreproducible, i que per tant caldrà treure el màxim rendiment de l'espai existent destinat, en aquest cas, a infraestructures de transport. Pel que fa a les mercaderies això vol dir que s'ha de poder combinar el camió i el tren. És en aquest context que s'inscriu la idea o avantprojecte d'accés ferroviari al CIM del Vallès.

Per més inversemblant que pugui semblar, la CIM (Central Integrada de Mercaderies) del Vallès, construïda al terme de Santa Perpètua de Mogoda a diferència de les altres centrals europees, no té accés ferroviari, tot i estar envoltada de vies de tren. De les altres CIM, la de Lleida, ja en funcionament, i les de pròxima obertura, del Camp de Tarragona, la Selva, l'Empordà i el Bages –totes elles promogudes per CIMALSA (empresa pertanyent al mateix departament de la Generalitat que ha redactat el PITC) –, solament el centre logístic de l'Empordà té prevista en el PITC la connexió ferroviària. Això demostra que és una assignatura pendent que fa perdre competitivitat, ja que altres parcs logístics de l'entorn sí que tenen connexió ferroviària, i, al mateix temps, alimenta encara més el model hegemònic de mobilitat insostenible.

### **8.5 Corredor ferroviari d'Aragó**

El document estableix com a objectiu que tres-cents onze trens de mercaderia traspassin diàriament els Pirineus (actualment ho fan uns quaranta-cinc, dividits a part iguals entre Irun i Portbou) i que aquests s'han de distribuir equilibradament en els corredors atlàntic i mediterrani. Però aquesta asseveració amaga al darrere un decisiu error conceptual, com és voler convertir Catalunya, un país amb poc espai vital, en territori de pas de mercaderies, que suporti uns fluxos que l'únic que ocasionen són molèsties i congestió a la carretera i al ferrocarril. Més sensat seria donar suport a la proposta de la UE, del Ministeri de Foment, de construir un túnel ferroviari sota el Vignemale, als Pirineus centrals d'Aragó, per on es canalitzessin el gruix de



comissió obrera  
nacional de catalunya

mercaderies entre Europa i la Península ibèrica. Però si el gruix de mercaderies entre Espanya i Europa es canalitzés pel túnel central ferroviari dels Pirineus, l'Eix transversal ferroviari que proposa el DPTOP perdria interès, ja que no es poden gastar sis mil cinc-cents milions d'euros en un ferrocarril, pel qual, al final, passi un tren cada dues hores per anar de Vic a Manresa o uns tramvies que poca gent acaba de veure clars.

Si en comptes de proposar un caríssim Eix transversal ferroviari es donés suport al túnel ferroviari pels Pirineus centrals, amb una garantia de circulació de sortida pels extrems, a partir de Lurdes pel nord, i de Saragossa pel sud, podria suposar apartar de la circulació per carretera tres quartes parts dels vint-i-dos mil camions que avui travessen la frontera hispanofrancesa en els dues direccions, tots ells en viatges a distàncies en les quals el ferrocarril és summament competitiu.

## 9 Propostes de vials per a vianants i bicicletes

### 9.1 Vials per a vianants i bicicletes

**El PITC, tal com podem constatar, no fa en cap cas referència a un altre tipus d'infraestructura coherent amb els principis de mobilitat sostenible com són les vies o camins per a vianants i bicicletes. Vials per a vianants i bicicletes no només per a un ús relacionat amb l'oci sinó, també, com a vies d'accés als centres de treball quan el seu recorregut ho possibiliti, és a dir com a suport de la mobilitat obligada.** L'objectiu és tenir uns camins habilitats per fer-los confortables per utilitzar-los; per això és necessari que tinguin poca pendent i adequar-los amb enllumenat, bancs, fonts, zones d'ombra i una calçada condicionada perquè no s'entolli quant plou.

Amb aquest objectiu proposem tres vies per a vianants i bicicletes:

### 9.2 Vial del Vallès

La primera d'elles és condicionar l'anomenat camí verd del Vallès com a via segregada i d'ús prohibit per a vehicles motoritzats. La proposta és d'un camí que aniria des del bosc de Can Oriol de Rubí, passant per la zona escolar de Sant Joan per la UAB de Bellaterra fins a Sant Quirze. Es tractaria d'aprofitar el traçat en desús de l'antiga via fèrria dels FGC des de l'escola La Vall fins a l'estació de Bellaterra i la reserva de terrenys del Vial Interpolar (C-35) entre Bellaterra i Sant Cugat.

Aquest vial estaria connectat amb els carrils bici de l'entorn que l'alimentarien constituint-se com a l'eix principal d'una xarxa de carrils bici del sector. Aquest vial comptaria amb accessos a les estacions de FGC de Can Sant Joan i Bellaterra promovent la intermodalitat. Al mateix temps, transcorreria pel polígon de Can Sant Joan, proper a la Universitat Autònoma de Barcelona a zones escolars i esportives; per tot plegat, resultaria de molta utilitat, també, per a desplaçaments per motius laborals.

### 9.3 Vial de la Ilera del Besòs (camí riberenc)



**comissió obrera  
nacional de catalunya**

La llera del riu Besòs des del pont del ferrocarril de Sant Adrià de Besòs fins al pont de Montcada, al municipi de Montcada i Reixac forma el Parc Fluvial del Besòs. El parc abraça un tram de 8,3 km i correspon a un tram de la Ronda Verda, un vial de circumval·lació al voltant de la conurbació barcelonina i municipis de l'entorn més immediat<sup>14</sup>.

El vial per a vianants i bicicletes que recorre al marge del riu agrupa al seu entorn diversos polígons industrials que haurien de tenir condicionats els accessos i enllaços amb les estacions ferroviàries de la línia 2 de rodalies de RENFE. En altres paraules, crear una xarxa de vials per a vianants i ciclistes al voltant de l'eix central de connexió

que seria la llera del riu Besòs. Amb aquest objectiu proposem prolongar el vial més amunt del pont de Montcada fins a Montornès del Vallès servint els polígons

industrials del Pla d'en Coll, polígon industrial de la Llagosta, polígon industrial de Martorelles i el polígon industrial de Can Prat.



**Dues imatges del Parc Fluvial del Besòs**

#### **9.4 Vial de la llera del Llobregat (camí riberenc)**

Proposem condicionar vials per a vianants i bicicletes al voltant de la llera del riu Llobregat. La proposta és iniciar el vial al Prat de Llobregat fins a la vila de Martorell a la passarel·la que uneix els polígons de Castellbisbal i Sant Andreu de la Barca (polígon del Congost i Can Pelegrí) del marge dret del riu amb l'estació de rodalies de Castellbisbal de l'altre marge del riu.

Altre cop, l'objectiu és crear una xarxa d'enllaços entre el vial central de la llera del riu i una sèrie d'accessos als polígons i a les estacions ferroviàries dels voltants que corresponen al metro del Baix Llobregat dels FGC i a les línies 2 i 7 de rodalies RENFE. D'altra banda, es tractaria de permeabilitzar el riu podent-lo travessar en diversos punts a peu o en bicicleta, tot aprofitant les passarel·les ja existents, com la que travessarà el riu unint Cornellà de Llobregat amb Sant Boi de Llobregat, la que uneix el nucli urbà de Sant Andreu de la Barca amb el polígon de CELSA, i la passarel·la que uneix els polígons de Castellbisbal (polígon del Congost i Can Pelegrí) amb l'estació de rodalies de Castellbisbal i, al mateix temps fent-ne de noves.

### **10 Consideracions finals**

<sup>14</sup> [http://www.cbcnes.org/ronda\\_verda/flash/](http://www.cbcnes.org/ronda_verda/flash/).

Apostem fermament pel canvi de model de la mobilitat que passa necessàriament pel canvi modal que consisteix en la dissuasió de l'ús intensiu de l'automòbil i la incentivació del transport públic i altres mitjans de mobilitat sostenible. Les infraestructures de mobilitat han de ser un recurs més per reconduir i gestionar el canvi de model que reclamem. En cap cas les infraestructures de transport han d'imposar el model de mobilitat com passarà amb l'aplicació de la majoria de propostes que consten al Pla d'infraestructures de transport de Catalunya. Ans el contrari, les infraestructures han de ser resultat i, per tant coherents, de la definició prèvia d'un model de mobilitat sostenible i segura.

Així doncs, com a mesures concretes proposem:

- La revisió i reelaboració del PITC perquè passi a ser realment un pla d'infraestructures de mobilitat que provoqui i incentivi el canvi modal.
- La participació dels agents socials des d'un inici en la reforma del PITC.
- El PITC reformat ha de ser fruit de les directrius nacionals de mobilitat i dels plans d'ordenació del territori.
- El compliment del protocol de Kioto
- Complir amb les normatives europees per la disminució de la contaminació atmosfèrica.
- Una moratòria en la construcció i eixamplament de les vies ràpides d'alta ocupació.
- Canvis en les normes urbanístiques per a promoure decididament la mobilitat sostenible.
- Aprovació d'un llei de finançament del transport públic.
- Aprovació d'una normativa que impulsi la gestió sostenible del peatge.
- Elaboració d'un Pla de serveis ferroviaris i busos.
- Elaboració d'un Pla de xoc d'accessibilitat als polígons industrials i grans centres d'activitat productiva.
- Elaboració d'un Pla d'infraestructures ferroviàries d'accés als polígons i parcs logístics per a transportar mercaderies.