

Un nou model de mobilitat per a un país nou

assemblea.cat

SABADELL



Ricard Riol Jurado, president de PTP

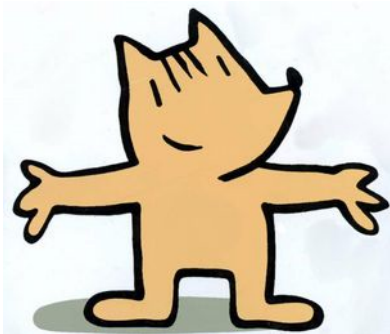
Un nou model de mobilitat per a un país nou

1. Presentació. Des de 1993 treballem per un nou model de mobilitat

**PER EXIGIR MÉS
PRIORITAT POLÍTICA
AL DESENVOLUPAMENT
DEL TRANSPORT PÚBLIC**

**PER DIVULGAR ELS
AVANTATGES DE LA
MOBILITAT
SOSTENIBLE**

**PER DEFENSAR
ELS USUARIS
DEL TRANSPORT
PÚBLIC**



- Organització no governamental
 - Fundada l'any 1993
 - Fruït del desencant olímpic
- Declarada d'utilitat pública l'any 2011

Un nou model de mobilitat per a un país nou

2. Posicionament sobre l'eix nacional

- La PTP no ha de posicionar-se sobre el model d'Estat perquè la seva base social és molt plural i heterogènia, però sí que té un posicionament sobre el model de gestió de la mobilitat de l'estat, de la Generalitat i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

- La PTP és una entitat democràtica tant a nivell intern com extern. Per aquest motiu la Junta Directiva va aprovar les següents accions:
 - 2007: participació a la manifestació de la Plataforma pel Dret a Decidir amb el lema “Som una nació i tenim el dret de decidir sobre les nostres infraestructures”
 - 2013: adhesió al Pacte Nacional pel Dret a Decidir
 - 2014: adhesió al Compromís de l'ANC per a la celebració de la Consulta del 9N

- La PTP és una entitat catalana que treballa principalment al territori autonòmic, tot i que també realitza treballs per a la resta de l'Estat i col·labora activament amb entitats franceses de defensa del transport públic.

- Estem federats a nivell europeu amb la Federació Europea de Passatgers (EPF) i Federació del Transport i del Medi Ambient (T&E) i a nivell llatinoamericà amb Asociación Iberoamericana para la Movilidad Urbana Sostenible (ASIMUS). A nivell espanyol no hi ha federacions d'aquesta temàtica.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

2. Posicionament sobre l'eix nacional

Posicionar-se a favor d'una administració no sempre és fàcil...



Bellvitge



El Carmel



Un nou model de mobilitat per a un país nou

2. Posicionament sobre l'eix nacional



Rodalies de Catalunya



Línia 9

Generalitat
de Catalunya
**Departament
de Territori
i Sostenibilitat**

Un nou model de mobilitat per a un país nou

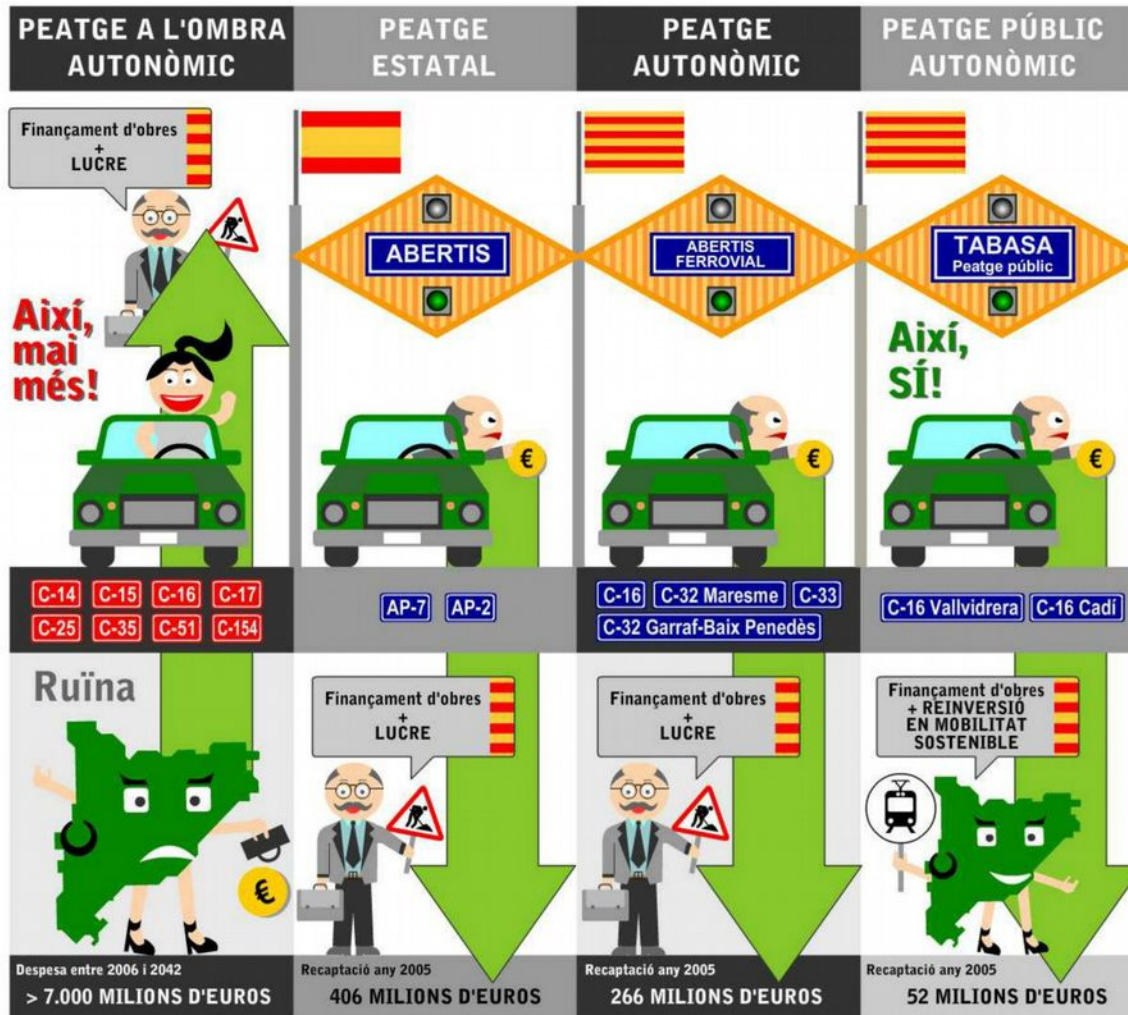
3. Sobirania i finançament

El debat de l'eix nacional afecta el transport públic i la mobilitat sostenible en dos aspectes bàsics:

- Finançament (dèficit fiscal)
 - Sobirania (dret de decidir, model de gestió).
-
- **Infraestructures.** Catalunya exerceix sobirania exclusiva sobre la **xarxa viària i ferroviària** no considerada d'interès general per l'Estat, que es reserva les competències sobre el Corredor Mediterrani (AP7) i de Lleida (AP2), llurs autovies, carreteres nacionals així com la xarxa d'Adif. Ferroviàriament són competències exclusives de la Generalitat les infraestructures d'FGC, FMB (metro TMB) i TRAM
 - **Serveis.** Catalunya exerceix sobirania exclusiva sobre els serveis d'autobusos i ferrocarrils que discorren íntegrament en territori autonòmic, ja sigui a través de la Generalitat, dels Ajuntaments, dels Consells Comarcals o de les mancomunitats. La Generalitat dedideix tarifes i horaris del servei de rodalies i regionals sobre la xarxa Adif, però està obligada a utilitzar a Renfe Operadora.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania i xarxa viària: el model català



Concessions estatals (458 km)			
	Obertura	Final	Pròrroga
AP-7	El Papiol - la Jonquera	1970-75	2004 2021
	El Papiol - Salou	1972-75	2005 2021
	Salou - València	1974-77	1998 2019
AP-2	Lleida - Mediterrani	2021	2021 2021

458 km 67% 406 M€ 60%

Concessions Generalitat (225 km)			
	Obertura	Final	Pròrroga
C-32	Montgat - Mataró	1969	2004 2021
	Mataró - Palafròlles	1994	2016 2021
	Castelldefels - Sitges	1992	2022 2039
	Sitges - el Vendrell	1998	2039 --
C-16	Vallvidrera* (Tabasa)	1991	2037 2064
	Sant Cugat - Terrassa	1991	2021 2036
	Terrassa - Manresa	1989	2021 2036
	Túnel del Cadí* (Tabasa)	1984	2013 2023
C-33	Vallvidrera (Tabasa)	1969	2004 2021
C-33	Vallvidrera (Tabasa)	1969	2004 2021

225 km 33% 266 M€ 40%

"Cal internalitzar els costos del transport"

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

Els peatges a l'ombra són l'autèntica ruïna del país, es carreguen sobre tota la ciutadania -encara que no siguin usuaris directes- i consumeixen recursos de serveis públics de la necessitat.

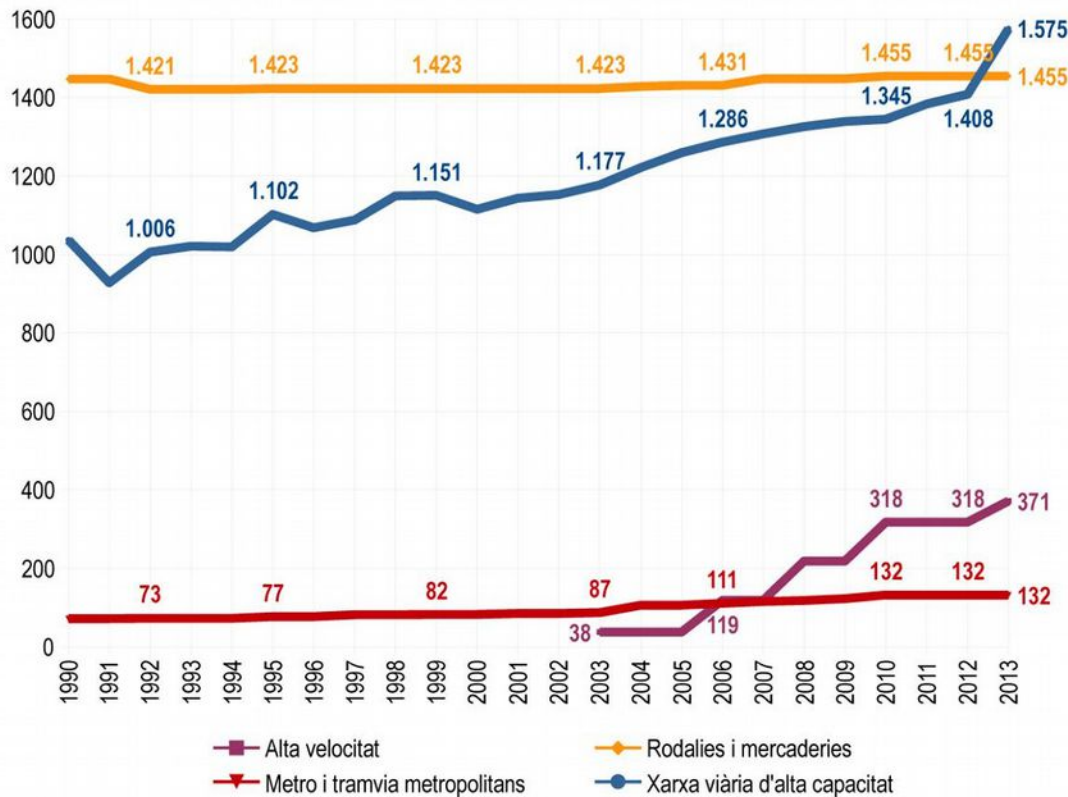
El model català de peatges és financer, no de mobilitat sostenible, perquè està orientat al lucre i no a finançar obres i serveis de mobilitat en transport públic o ferrocarril de mercaderies. A més transfereix trànsits a la xarxa secundària generant un gran impacte sobre la seguretat vial.

Cal tarifar la xarxa viària, però a nivell zonal com propugna l'Eurovinjeta. Els models de Tabasa, Congestion Charge de Londres i peatges de Manhattan són bons models, perquè tarifen en funció de la congestió i financen alternatives.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania i xarxa viària: l'expansionisme

Dotació d'infraestructures viàries d'alta capacitat i ferrocarrils (dades en km)
Catalunya. 1990-2013



KM d'AUTOPISTES per milió d'habitants



KM de FERROCARRILS per milió d'habitants



Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania i xarxa viària: l'expansionisme

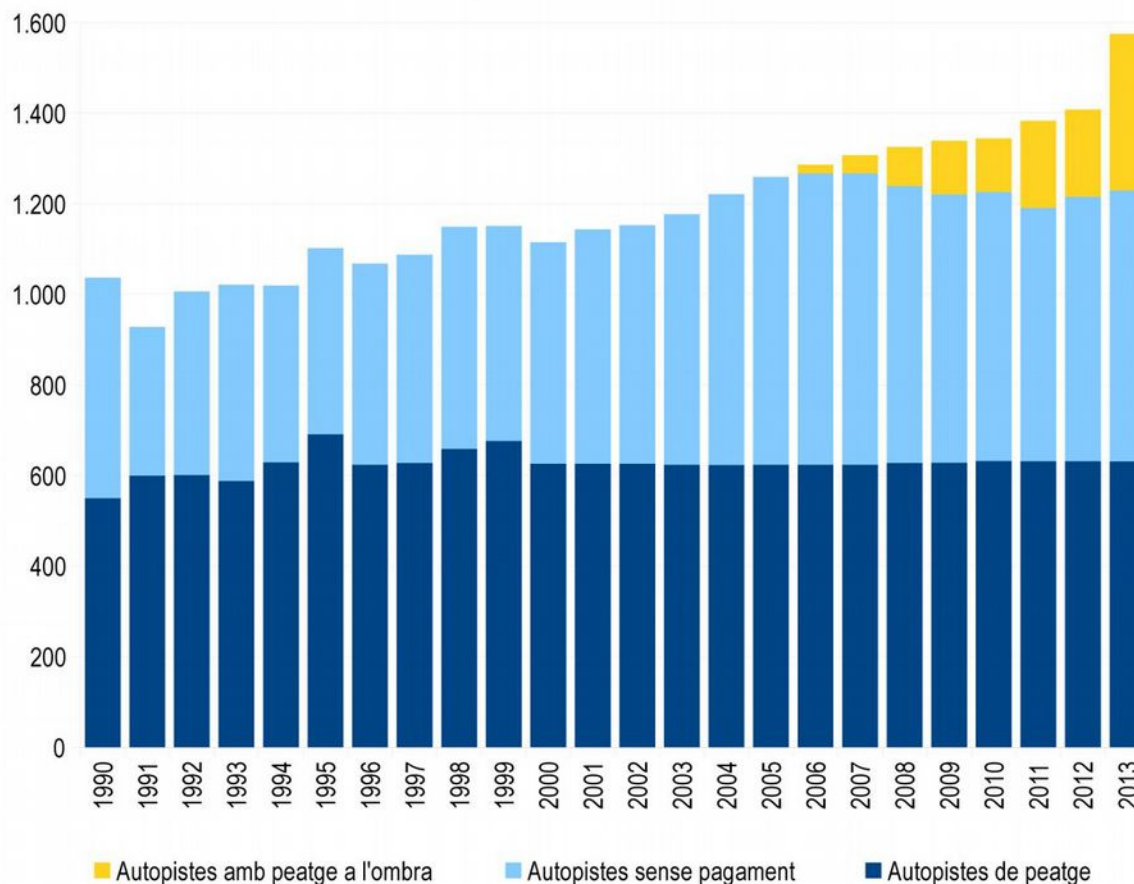
- Més de 350 km de noves autopistes amb peatges a l'ombra: C-25 (Eix Transversal), C-15 (Eix Diagonal), C-17 (Vic - Ripoll), C-35+C-31 (Maçanet - Platja d'Aro) i C-14 (Reus - Alcover)

- Pagaments de 7.000 M€ compromesos fins l'any 2041

- Cap quilòmetre nou de ferrocarril de rodalies ni de bus en via reservada fora de l'àrea metropolitana de Barcelona des de 1982 (Mollet - Papiol).

- Duplicacions de via ferroviària en democràcia: només a FGC (Sant Boi - Martorell, Sant Cugat - Sabadell i Sant Cugat - Terrassa) i al tram Mataró-Arenys (R1) i Santa Perpètua - Mollet (R8)

Tipus d'autopistes (dades en km). Catalunya. 1990-2013



Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania i xarxa viària: conclusions

Conclusions sobre la xarxa viària catalana d'alta capacitat:

- Des del punt de vista dotacional, juga a primera divisió.
- La iniciativa privada va permetre un gran desenvolupament als anys 70 i 80, mentre la xarxa viària de la resta d'Espanya presentava un estat molt subdesenvolupat, que fou corregit gràcies als fons de cohesió (autovies gratuïtes).
- Les concessions privades, lluny d'esgotar-se, s'han fixat com a sistema d'ampliació de xarxa viària d'alta capacitat sense finançament públic.
- S'ha generat un model amb problemes funcionals. Els pagaments d'algunes autopistes generen disfuncions en l'ús de la xarxa viària comarcal (problemàtica Camions N-II)
- Esgotat el meló de les primeres autopistes, s'ha continuat l'expansió viària a partir d'una fórmula socialment molt més injusta: el peatge a l'ombra.
- El discurs sobre la manca d'infraestructures, aplicat a la xarxa viària, és esbiaixat. Tenim un problema de gestió orientada al benefici corporatiu i no a l'interès públic. Hi ha poca governança de la xarxa viària (exceptuant si l'administració posa grans quantitats de diners).
- Alguns han confòs la manca de governança de les autopistes amb manca d'infraestructures viàries, sobretot les constructores. No hi ha cap país europeu que construeixi autovies al costat d'autopistes, encara que aquestes estiguin col·lapsades; com passa al cas de l'A7/AP7 a TGN i l'A2/AP7 a Girona.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania i t.públic: el model concessional de Catalunya

Tipus de servei	Administració competent	Tipus de concessió (*)	Tipus d'empresa	Empreses
Bus TMB	Àrea Metropolitana de Barcelona	Contracte programa sense incentius	Pública	Transports de Barcelona (TB)
Bus AMB	Àrea Metropolitana de Barcelona	Contracte programa amb incentius	Privada (empreses sectorials)	Grup Baixbus (Mohn, Oliveras i Rosanbus), Soler i Sauret, Authosa, Sagalés, TCC, Monbus
			Economia social (societat anònima laboral)	Tusgsal
Resta de busos urbans	Ajuntaments	Contracte programa amb/sense incentius	Pública	EMT (Tarragona), Reus Transport, TMG (Girona), Fisersa (Figueres)...
			Privada (empreses sectorials)	Grup Sarbús (Lleida, St.Cugat, Cerdanyola), Sagalés (Manresa, Granollers, Mollet, Vic), TCC (Vilanova, Sitges), Monbus (Vilafranca), Massats (Igualada), Hife (Tortosa, Amposta), Soler i Sauret (Martorell, St.Vicenç dels Horts), Empresa Plana (Cambrils), Valls, Teisa (Banyoles, Olot, Salt), Alsa (Mollerussa, Balaguer).
			Privada (inversors de capital risc)	Grupo Avanza (Mataró, Rubí, Terrassa...)
			Economia social (cooperativa)	Transports Urbans de Sabadell (TUS)
Bus interurbà (DGTM)	Generalitat de Catalunya	Concessions a risc i ventura amb possible contracte d'increment d'oferta o compensació per millora tarifària	Privada (empreses sectorials)	Grup Sarbús, Sagalés, Monbus (Hispano Igualadina), Grup TGO, Hife, Soler i Sauret, Empresa Plana, Teisa, Alsa (Alsina Graells), Gamon.
Tram	Autoritat del Transport Metropolità	Contracte programa amb incentius	Privada (empreses sectorials o fons inversors de capital risc)	Tramvia Metropolità. Tramvia Metropolità del Besòs
Metro	Àrea Metropolitana de Barcelona	Contracte programa sense incentius	Pública	Ferrocarril Metropolità de Barcelona (FMB)
	Generalitat de Catalunya	Contracte programa sense incentius	Pública	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
Rodalies	Generalitat de Catalunya	Contracte programa sense incentius	Pública	Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya
	Generalitat de Catalunya i Administració General de l'Estat	Contracte programa sense incentius	Pública	Renfe Viajeros
Regionals	Generalitat de Catalunya	Contracte programa sense incentius	Pública	Renfe Viajeros
Renfe Larga Distància	Administració General de l'Estat	Contracte programa sense incentius	Pública	Renfe Viajeros

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

1r Congrés en Defensa del Transport Públic

MAPA DE CONFLICTES FERROVIARIS



Una xarxa, 5 operadors

- FMB (ÀMB)
- FGC (Generalitat)
- Renfe (Estat-Generalitat)
- Adif (Estat)
- TRAM (ATM - Generalitat)

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

Any	Liberalització UE
1 de gener de 2006	liberalització del transport internacional de mercaderies
1 de gener de 2007	liberalització del transport nacional de mercaderies
1 de gener de 2010	liberalització del transport internacional de viatgers
entre 2015 i 2017	liberalització de viatgers en àmbits estatals (a Espanya 2013?)

Debats a la xarxa d'interès general de l'Estat a Catalunya

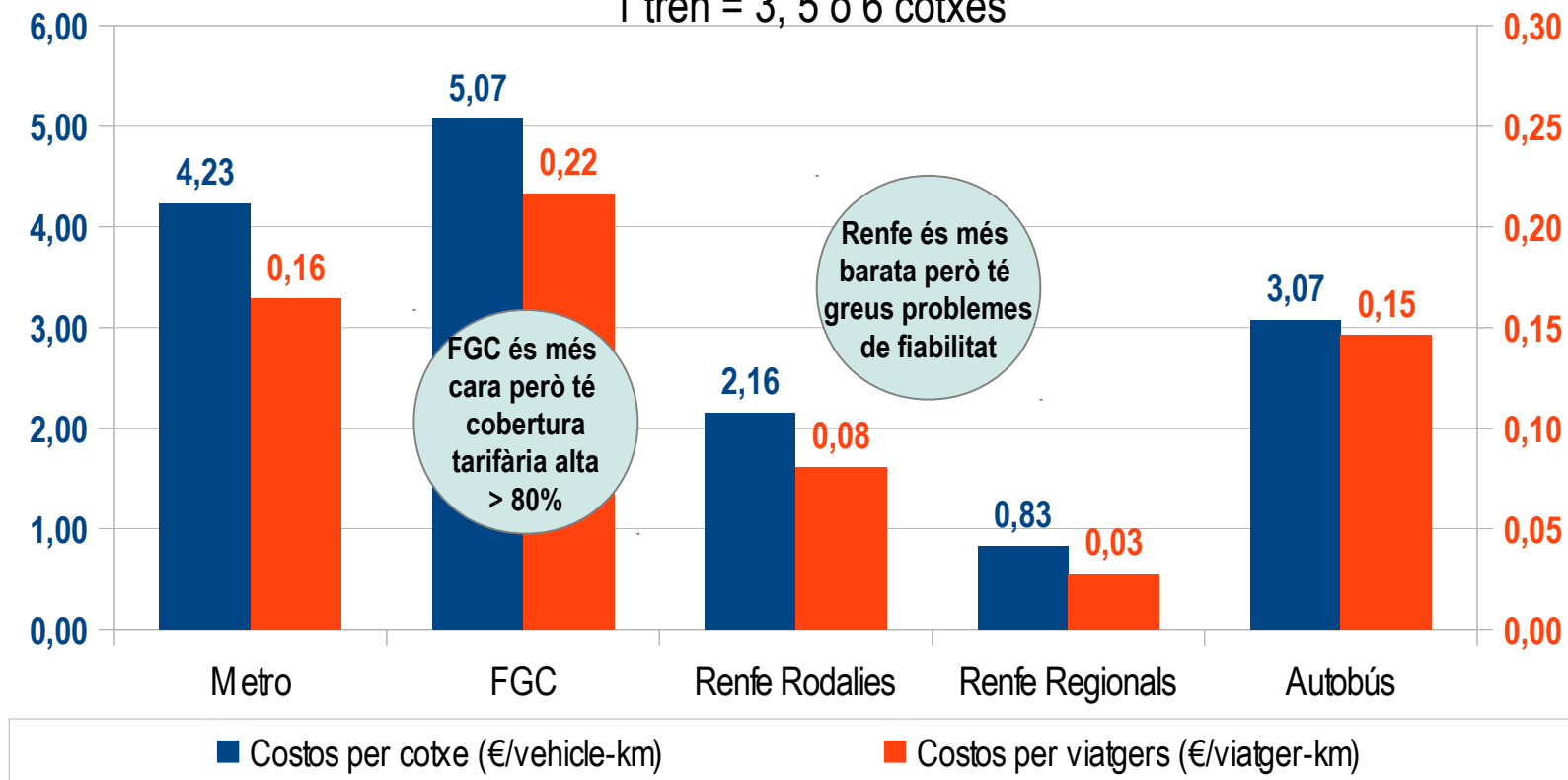
Gestió diferenciada	Qui és l'administració titular del servei?	Tipus de companyia?	Tipus de servei de viatgers	Tipus de contractació	Propietat material mòbil	Qui paga?
Servei (Generalitat + Estat)	Generalitat (Rodalies + Regionals)	Públic (viatgers i mercaderies)	Serveis comercials	Concessió bonus-malus	Estat Existeix una assignació de trens per a Catalunya, però no la propietat.	Estat (PGE) del servei actual i Generalitat addendes al servei, en virtut dels traspassos
Infraestructura (Estat + Generalitat a la línia Lleida-Pobla)	Estat (Llarga distància i alta velocitat, també la regional)	Privat (mercaderies)	Serveis socials (subvencionats: Rodalies+Regionals)	Gestió directa		

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

Estructura de costos per vehicle/cotxe i per passatger

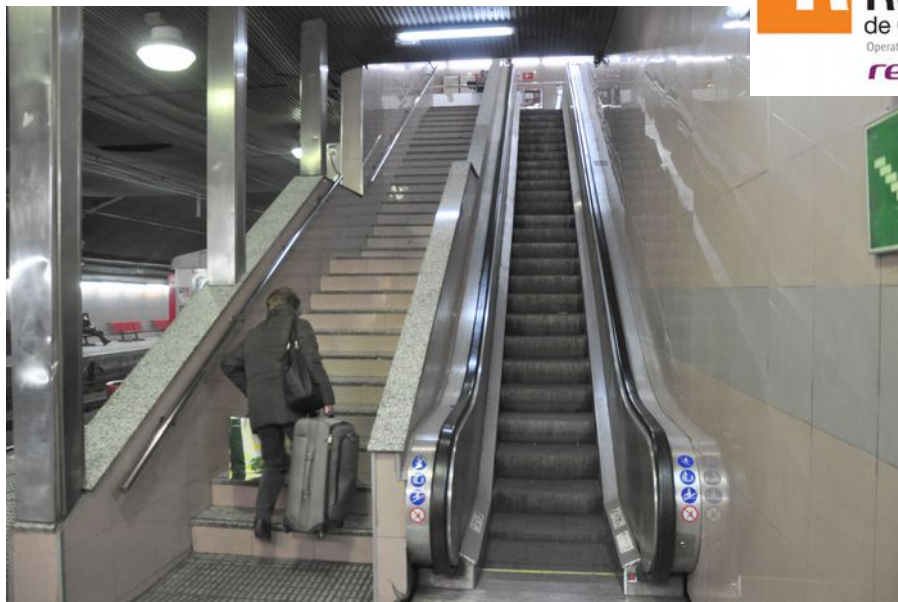
1 tren = 3, 5 o 6 cotxes



Font: PTP a partir d'Actualització dels costos socials i ambientals del transport a la RMB per a l'any 2008. ATM

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària



R Rodalies
de Catalunya
Operat per
renfe



MODEL DE GESTIÓ. Rodalies té un model de gestió poc orientat als passatgers i amb un excés de burocràcia i centralisme.

3-4 anys per reparar una escala mecànica!!!

DOTACIÓ ECONÒMICA. Rodalies opera sobre unes infraestructures ferroviàries i estacions amb dèficits importants de fiabilitat i accessibilitat.

Rodalies és la víctima de la política de les infraestructures a Espanya!

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

Línia	Km	Característiques	Inici	Final
Madrid - Barcelona	659	Alta velocitat. Exclusiva persones	1996	2008
Madrid - València	438	Alta velocitat. Exclusiva persones	2002	2010
Barcelona - València	345	Velocitat alta. Mixta mercaderies i persones	1987	2013

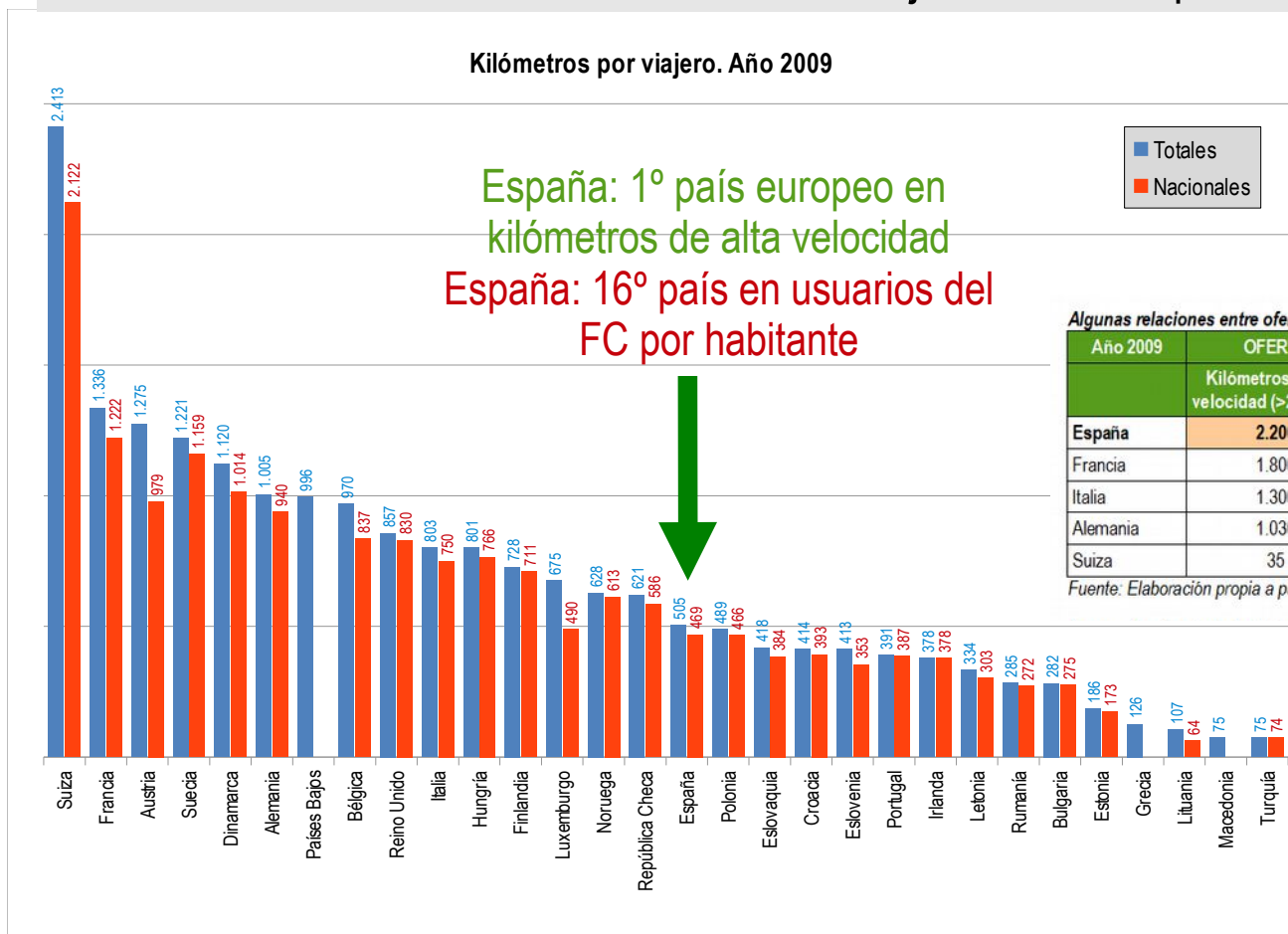
MODEL D'ESTAT. L'Espanya radial fa prioritzar infraestructures radials respecte Madrid (totes les províncies a 4 hores) sobre les necessitats econòmiques i funcionals. El Corredor Mediterrani de passatgers i mercaderies ha estat frenat sistemàticament mentre es batien rècords de noves línies d'alta velocitat amb molta menys demanda.



Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

Media anual de kilòmetres viatjats en tren per habitante



Récords en infraestructuras de AVE, pero no en pasajeros

Algunas relaciones entre oferta y demanda en países europeos.

Año 2009	OFERTA		DEMANDA	
	Kilómetros de alta velocidad (>250 km/h)	Km realizados en tren por hab. (año 2009)	Cuota ferroviaria (año 2009)	
España	2.200	469 km / hab.	7%	
Francia	1.800	1.222 km / hab.	11%	
Italia	1.300	803 km / hab.	6%	
Alemania	1.030	1.005 km / hab.	9%	
Suiza	35	2.122 km / hab.	18%	

Fuente: Elaboración propia a partir de Wikipedia y Eurostat.

Infraestructures poc racionals = demanda fracassada

Un nou model de mobilitat per a un país nou

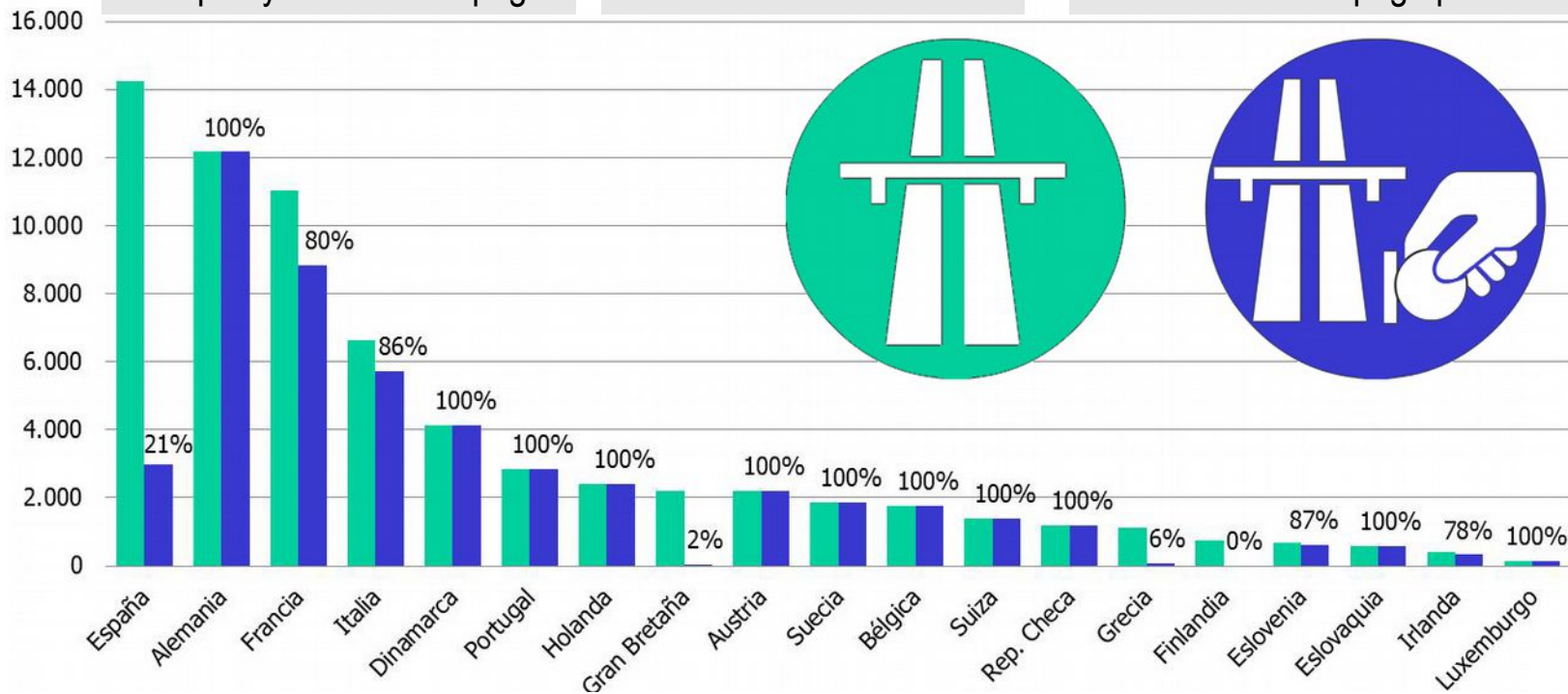
4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

Longitud de la red viaria y fracción sometida a pago directo a cargo de los usuarios, total o parcialmente

España: 1ª potencia viaria europea y red libre de pago

Deuda de las autopistas fallidas: 1.200 M€

Toda la red ferroviaria básica está sometida a pago por uso



Fuente: Ignacio Nuche. Director Área Carreteras de INECO. Fundació Cercle d'Infraestructures.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària



AUTOVÍA DE CIRCUNVALACIÓN A MADRID
M-50
TRAMO: M-409-A-6 Y AUTOPISTAS DE PEAJE R-3 y R-5



Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària



- Saturació al corredor Mediterrani, línia R3 i línia R1. Vies úniques!
- Manca de servei i de personal a les línies regionals de l'interior del país.
- Infraestructura: Problemes de fiabilitat i de velocitat comercial (coexistència amb Rodalies i compatibilitats amb la xarxa d'alta velocitat) i de capacitat als túnels urbans de BCN.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: la qüestió ferroviària

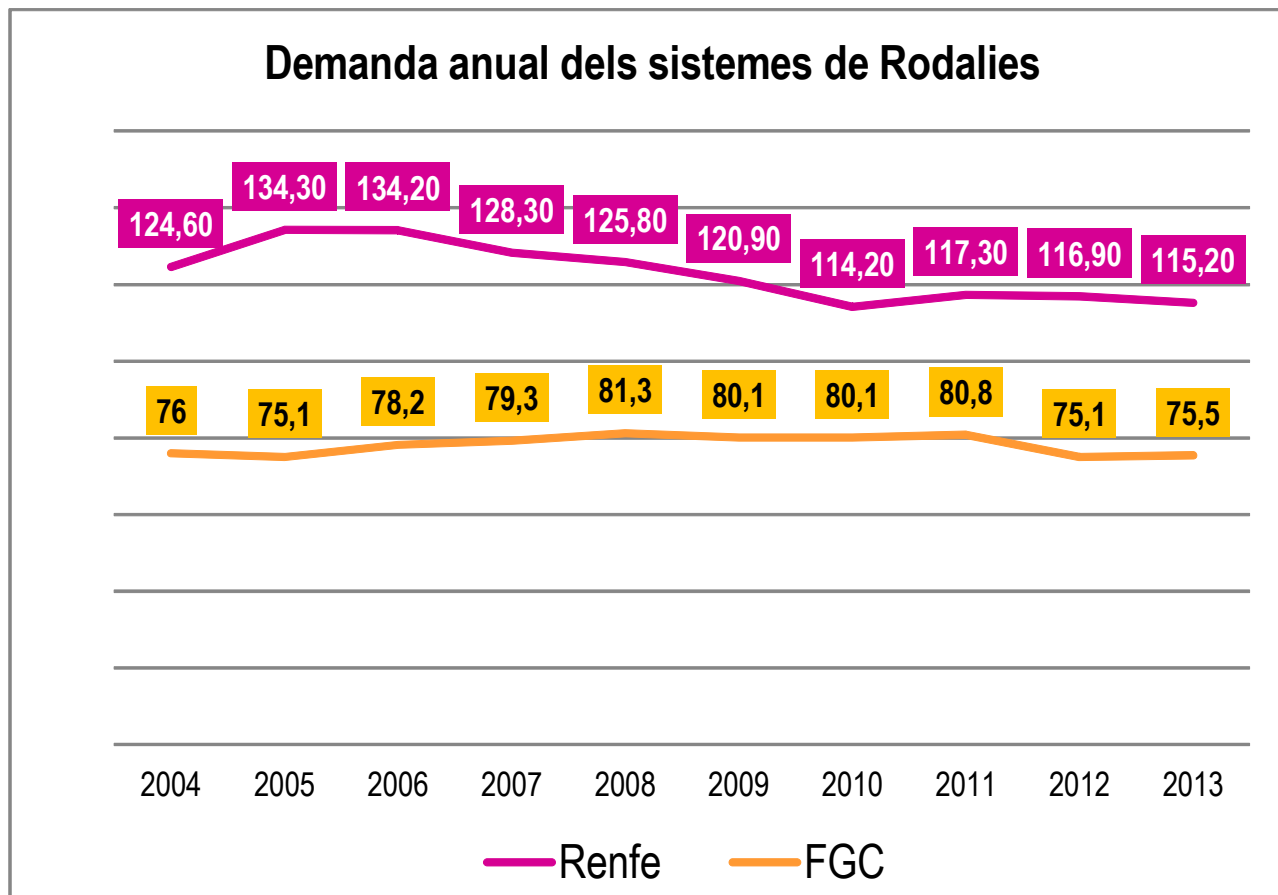
Crisi a la demanda. El servei de Rodalies és el sistema ferroviari amb més capacitat de creixement, però necessita un nou model de gestió i més inversió en infraestructures, com ha passat amb els FGC

456,4 km
(rodalies BCN)

///

861,6 km
(s. regionals)

231,9 km



↓ -20 milions
(crisi sistèmica)

↓ -6 milions
(crisi econòmica)

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: el model d'FGC. El miracle del Carrilet

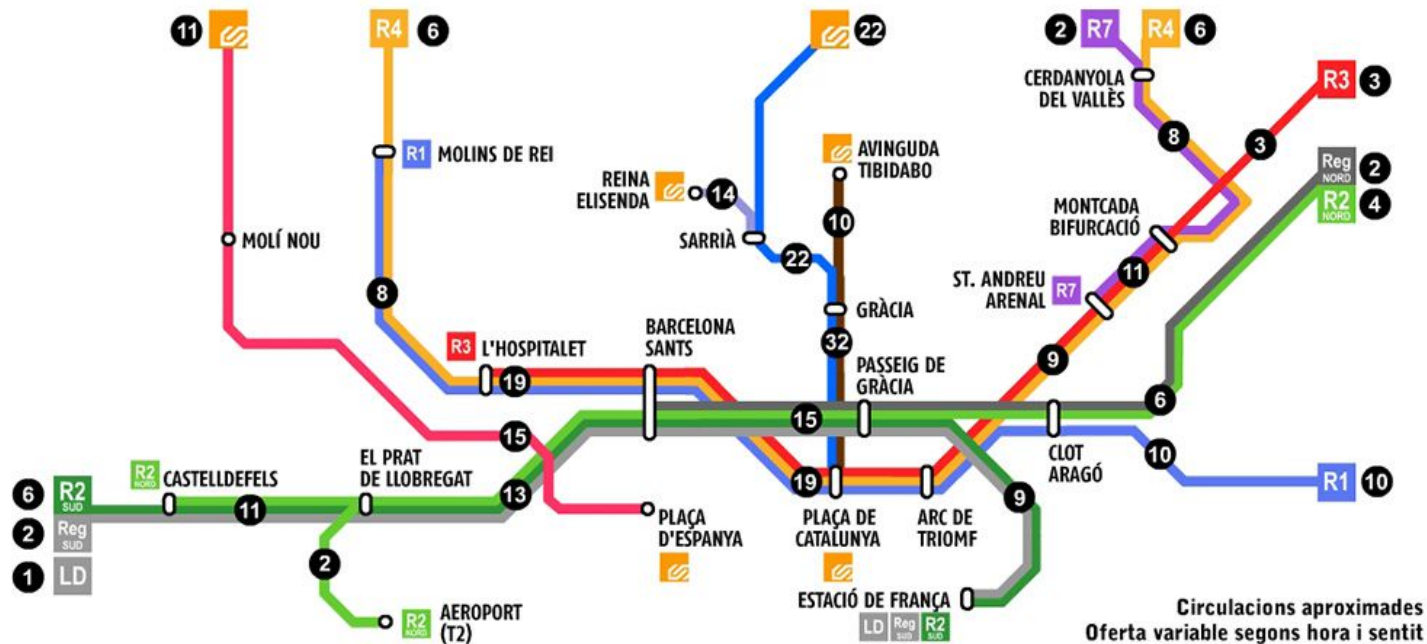


- Origen: línies amenaçades de tancament per FEVE
- Gestió de servei i d'infraestructura transferida 1979
- Línia de dèbil "trànsit"
- Model "low cost" en uns inicis
- Electrificació
- Ampliació i millora del servei. Cada 2 hores, cada hora, cada 30 minuts

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: el model d'FGC

PTP CIRCULACIONS EN HORA PUNTA I SENTIT PELS TÚNELS DE RODALIES



Túnel on circula Renfe



Pg. de Gràcia **Pi. Catalunya**
Gestor: ADIF (Ministeri de Foment)

Circulacions de Rodalies i regionals, recorreguts llargs i heterogenis, trens i andanes no enrasats. Amb la implantació de l'ERTMS nivell 2, previst al Pla de Rodalies, es podria arribar a 25 trens/hora i sentit.

Túnel on circula FGC



Llobregat-Anoia **Vallès**
Gestor: FGC (Generalitat)

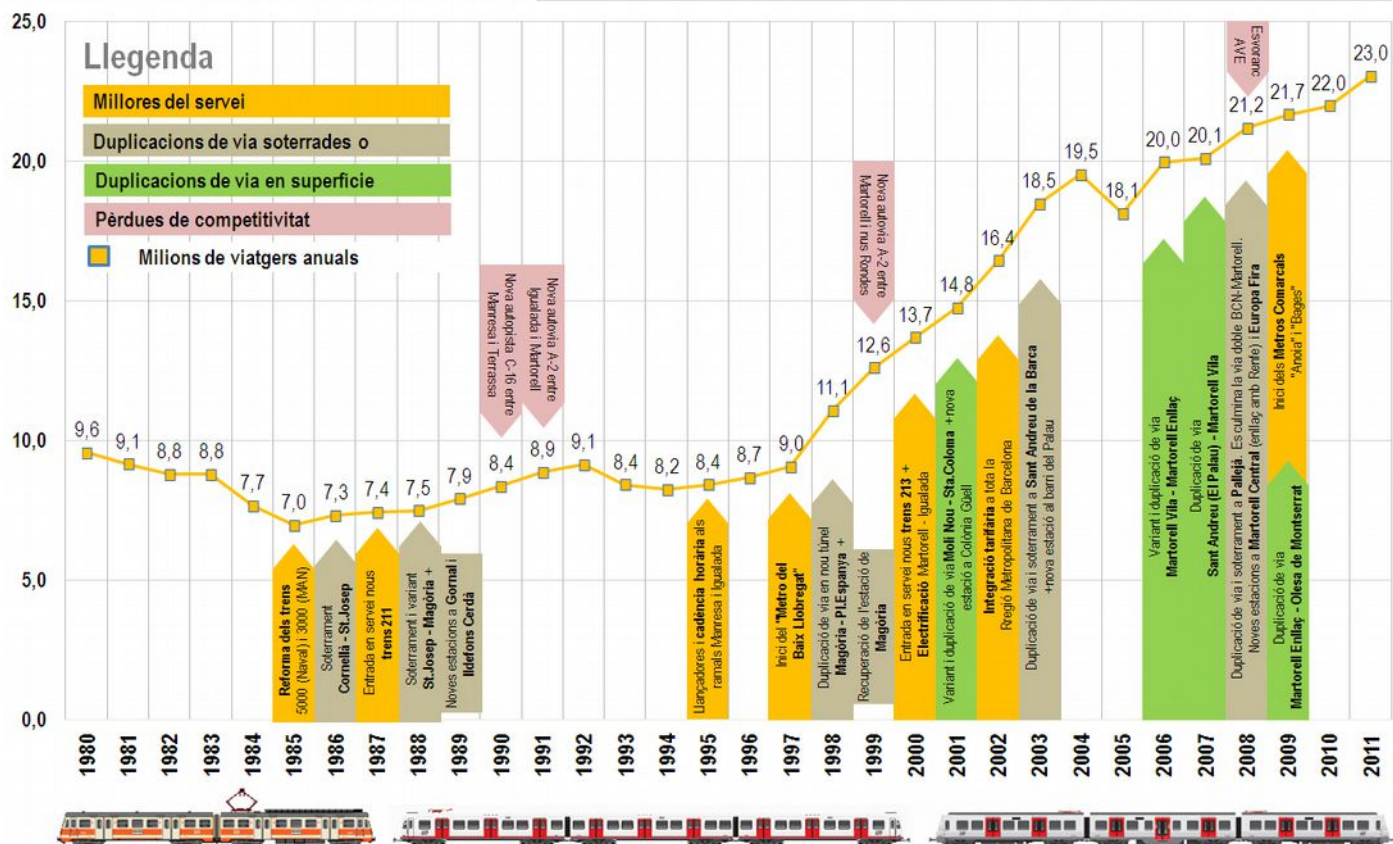
Circulacions molt homogènies i recorreguts curts, trens i andanes enrasats al Vallès. El tram Pi.Catalunya - Gràcia té el rècord de circulacions a Espanya: 32 trens/hora i sentit

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: el model d'FGC. El miracle del Carrilet

La Generalitat fa rebotar el Carrilet de les seves cendres

Milions de viatgers anuals al Carrilet (1980-2011) després del traspàs a la Generalitat de 1979

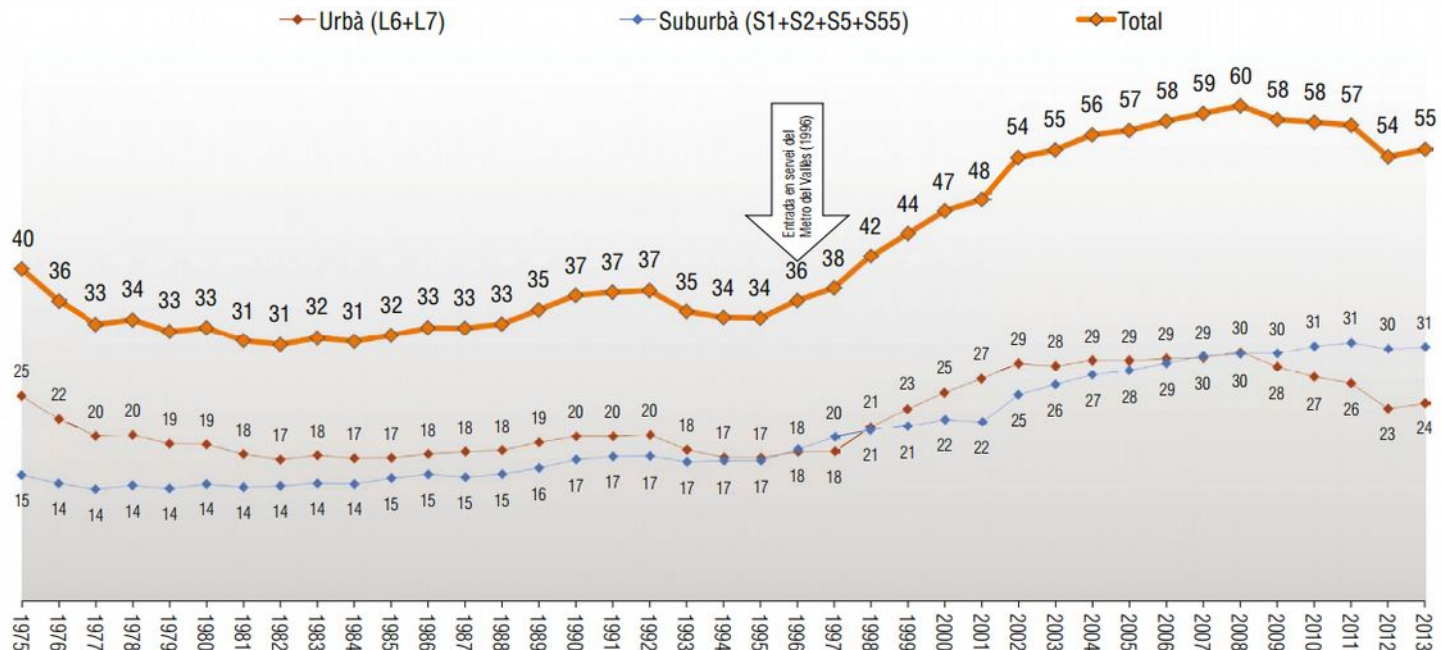


- Demanda 1990-2011: x2,4
- 23 milions de passatgers
- Transport de mercaderies en línia de metro!
- Línia 100% accessible

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: el model d'FGC

Demanda anual del Metro del Vallès (en milions)



- Demanda 1990-2011: x1,5
- 55 milions de passatgers
- Túnels amb més circulacions d'Espanya
- Línia 95% accessible



Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: el model d'FGC



- Línia amenaçada de tancament per Foment
- Transferència total en 2005 a la Generalitat
- Gestió subcontractada a Adif i Renfe
- Any 2012: servei mínim històric amb 1 tren diari (pitjor servei de Catalunya)

- Crisi en la demanda: caiguda del 50%
- No acord en explotació i costos entre la Generalitat i Renfe
- Dependència d'Adif a l'entrada de Lleida
- FGC ha iniciat la "independència" de la línia

Un nou model de mobilitat per a un país nou

4. Sobirania al t.públic: el model d'FGC



#LoTrenDeTots

un tren  amb cara i ulls

Volem omplir de **somriures** els nous trens de la línia Lleida - La Pobla i volem que el teu hi sigui

Envia's la teva foto a lotrendetots@fgc.cat o penja-la a Instagram, Twitter o Facebook amb el hashtag #LoTrenDeTots i formarà part del gran mural de somriures amb el qual decorarem els nous trens

Amb #LoTrenDeTots, sumem somriures

Un nou model de mobilitat per a un país nou

5. És un fet: l'Estat s'oblida del transport públic quotidià

Inversió de la darrera legislatura 2011-2015



Situació de partida 2008

Població metropolitana	5.800.000 hab.	5.400.000 hab.
Llargària de la xarxa	363 km	467 km
Nombre d'estacions	99 estacions	107 estacions
Nombre de trens	285 unitats	198 unitats
Oferta diària	1.438 trens	777 trens
Demanda diària	940.000 viatges	410.000 viatges
Túnels passants	Tubo de la Risa, Excluiu C5, Pasillo Verde, Túnel de Sol	Plaça Catalunya (bifurcat) Passeig de Gràcia
Places de Park & Ride	21.538 cotxes	5.849 cotxes

Plans de Rodalies 2008-2015 (pràcticament incomplerts)

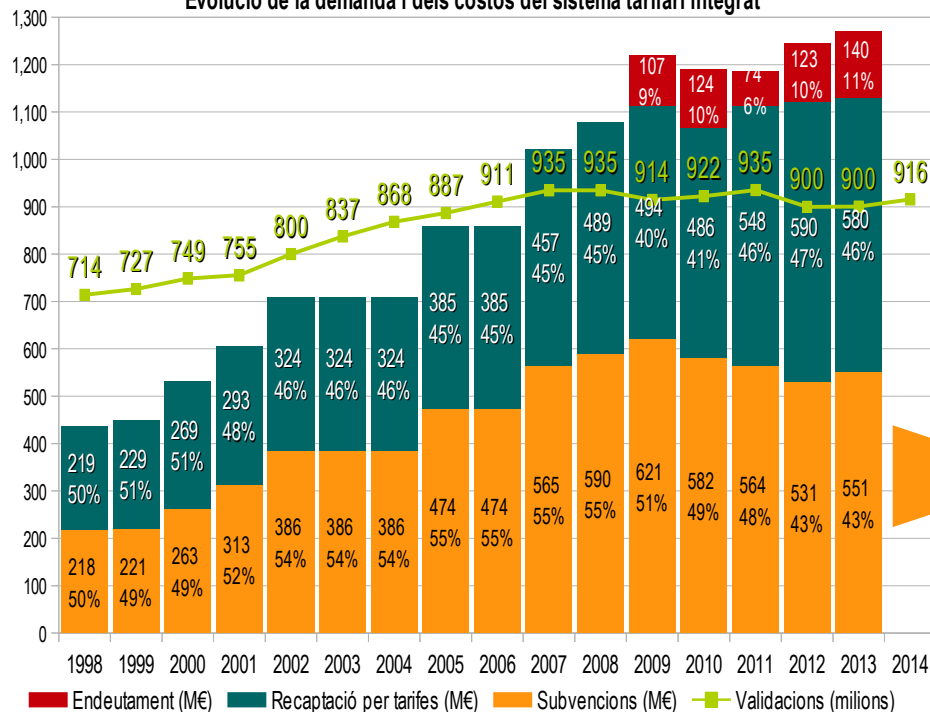
Inversió prevista	5.000 milions d'€	4.000 milions d'€
-------------------	-------------------	-------------------

- El servei de Rodalies de Madrid demostrava que Renfe, ben dotada de recursos, pot ser un bon operador de Rodalies.
- Des de 1984 fins a 2011 s'ha inaugurat una nova via doble a les Rodalies de Madrid cada 2-5 anys. Al mateix període a Barcelona NO s'ha construït cap quilòmetre nou.
- Tant el pla de Rodalies de Madrid com el de Barcelona tenen un grau de compliment inferior al 25%.
- El problema de les Rodalies afecta actualment a totes les grans àrees metropolitanes espanyoles, si bé és cert que Madrid partia d'una situació millor.

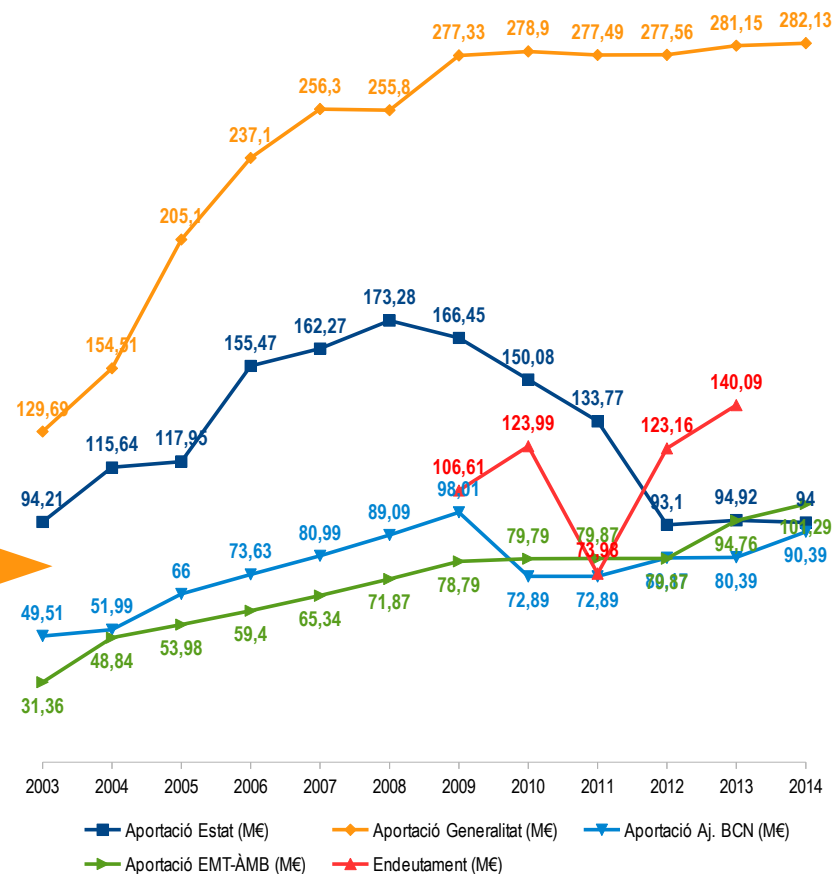
Un nou model de mobilitat per a un país nou

5. És un fet: l'Estat s'oblida del transport públic quotidià

Evolució de la demanda i dels costos del sistema tarifari integrat



Subvencions segons administració i endeutament



Un nou model de mobilitat per a un país nou

5. Sobirania i xarxa ferroviària: conclusions

Conclusions sobre la xarxa ferroviària catalana:

- El ferrocarril de la quotidianitat està millor operat des de la proximitat: FGC és un dels millors operadors de ferrocarrils suburbans d'Europa.
- Renfe és econòmica però no està ben dotada econòmicament ni gaudeix d'un model operatiu eficient. Està lligada a una política ferroviària d'un Estat que ha abandonat el seu transport públic en favor d'infraestructures faraòniques de dubtosa rendibilitat i clars objectius polítics radials.
- El ferrocarril en el seu conjunt juga a 2a divisió fora de l'àrea de Barcelona, i necessita inversions elevades per assegurar una mínima fiabilitat. Aquestes inversions no s'han rebut per un doble problema:
 - Polític sectorial, relatiu al poc pes del transport públic front el privat
 - Polític territorial, relatiu al dèficit fiscal de Catalunya
- Rodalies necessita el model de gestió i finançament d'FGC i això requereix un gran esforç de gestió, econòmic i tècnic per part dels seus gestors. Si l'Estat no es veu capaç de fer-ho hauria de ser la Generalitat amb dotació econòmica suficient, amb el model d'estat que ho faci possible, però no com fins ara.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

6. Dos problemes de sobirania

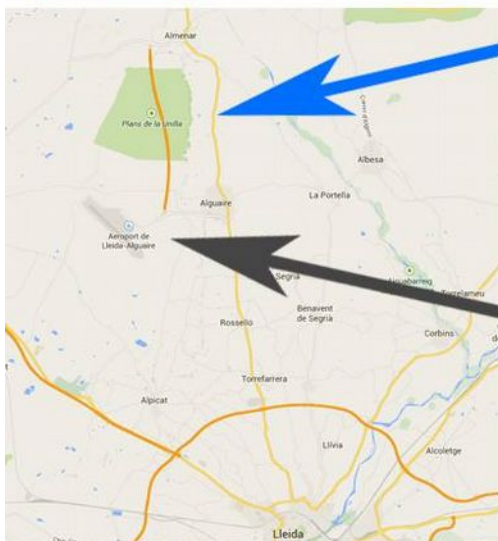
- **Catalunya necessita plena sobirania ferroviària en detriment de l'Estat**, per poder aplicar l'exitós model FGC sobre tot el conjunt de la xarxa ferroviària catalana:
 - ♦ Capacitat de decidir i executar infraestructures estratègiques, de caràcter logístic, rodalies i regionals
 - ♦ La pertanyença o no a Espanya no hauria de ser impediment per executar aquesta sobirania (trens de FEVE utilitzen vies d'EuskoTren).
 - ♦ La política ferroviària de l'estat espanyol és contrària als interessos de Catalunya i de la mobilitat sostenible, perquè no està centrada en resoldre problemàtiques de mobilitat real sinó infraestructures imposades des d'una òptica nacionalista i radial

- **Les àrees metropolitanes catalanes necessiten plena sobirania en matèria d'autobús en detriment de la Generalitat**, per poder aplicar l'exitós model Àrea Metropolitana de Barcelona en àmbits com el Vallès o el Camp de Tarragona:
 - ♦ Les fronteres municipals són cada vegada més limitants i al mateix temps es necessita una visió municipalista mancomunada per operar els serveis sobre continus urbans
 - ♦ Les àrees metropolitanes, o microàrees metropolitanes, necessiten poder finançar els seus serveis de bus mancomunat de forma suficient i garantint una integració tarifària, tarifària social, informativa i funcional.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

7. Les vergonyetes nacionals

A Lleida cal una nova política de mobilitat



A14 Autovia d'enlloc a enlloc



Aeroport sense pràcticament vols



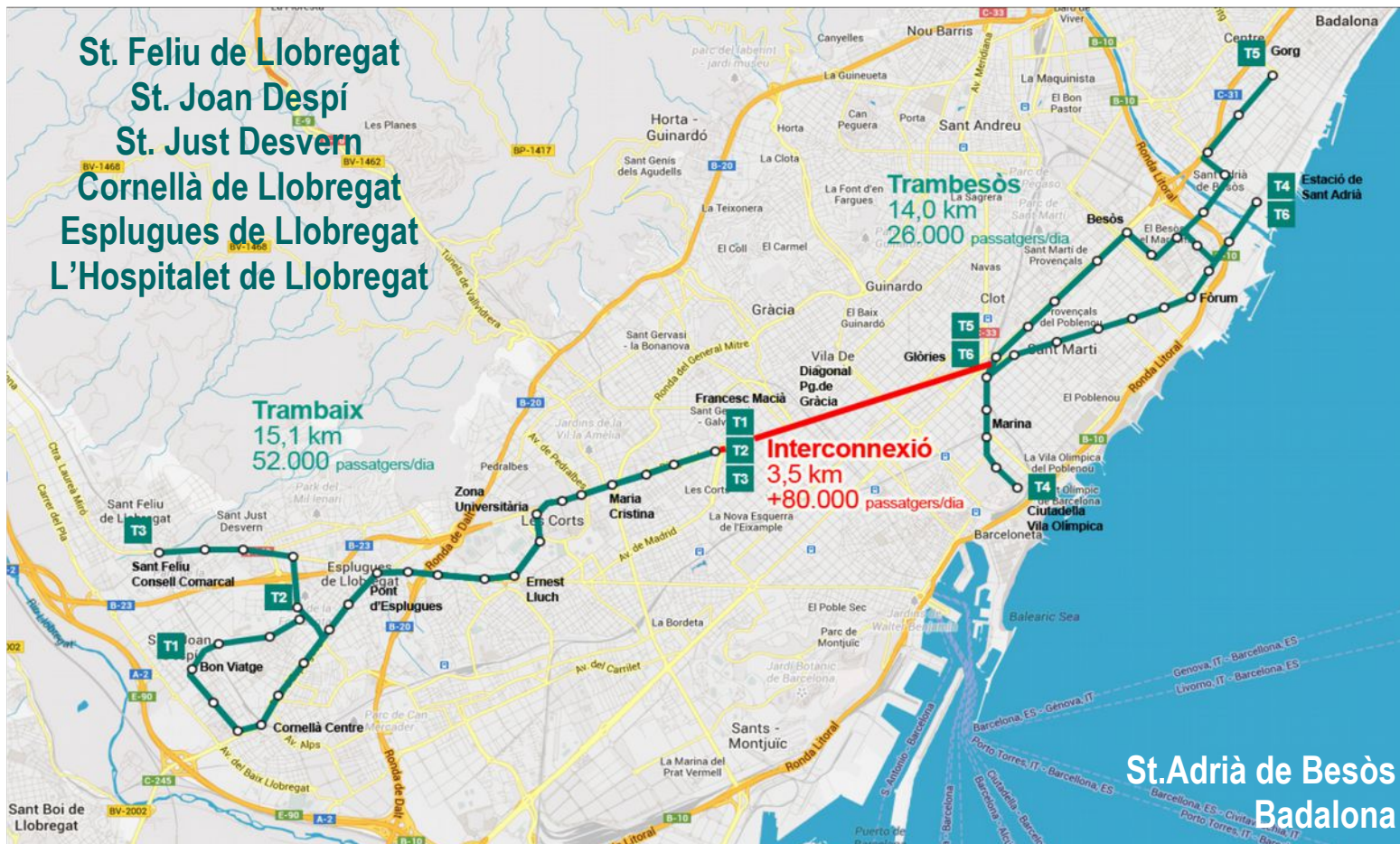
Rodalia de Lleida: necessita millorar

Cervera - Lleida: s'integra tarifàriament però sense cap servei nou. Podria tenir un tren cada hora amb senzills canvis d'exploatació
Balaguer - Lleida: en espera dels trens nous d'FGC, s'exploata només amb 4 trens al dia. N'hauria de tenir un cada hora.



Un nou model de mobilitat per a un país nou

7. Les vergonyetes nacionals



Font: PTP

St. Adrià de Besòs
Badalona

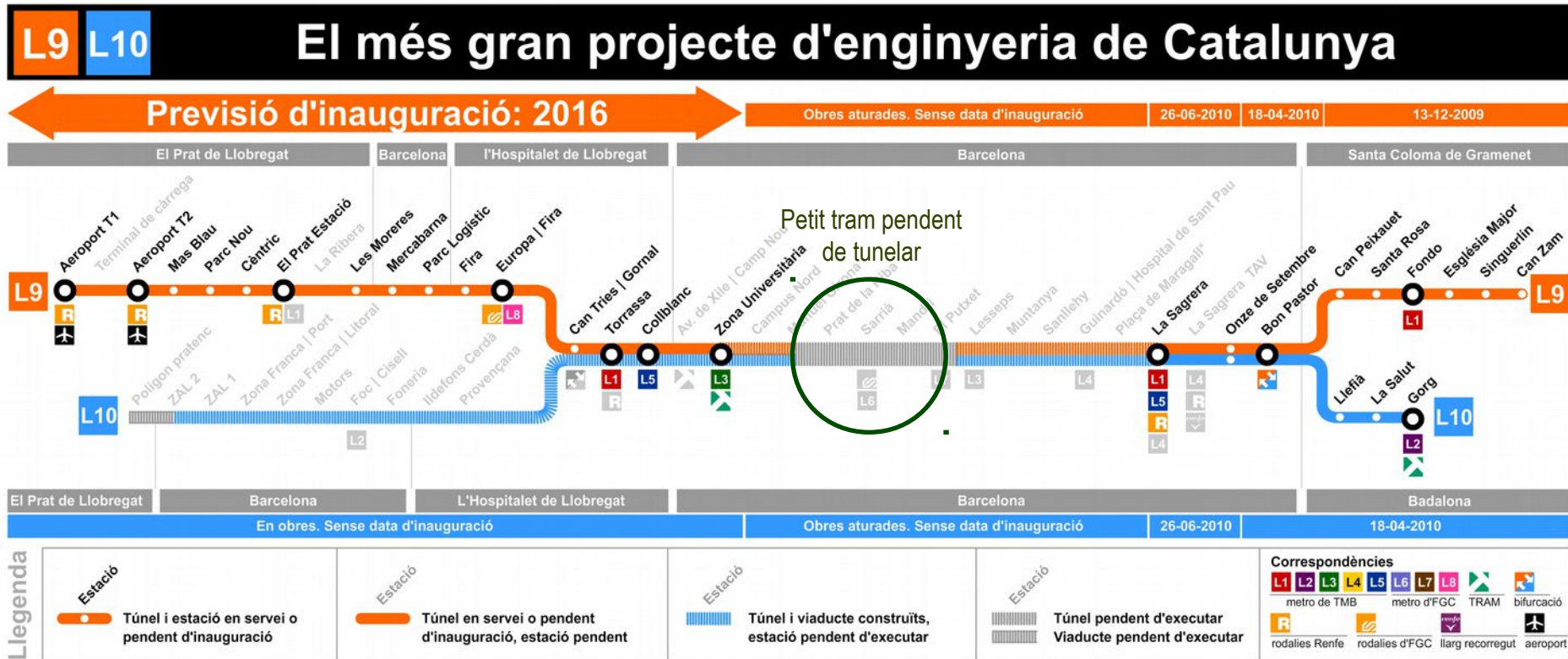
Un nou model de mobilitat per a un país nou

6. Les vergonyetes nacionals

Projecte d'execució inicial: 2.464 M€

Projecte d'execució actual: 6.927 M€.

Cost financer (cànon manteniment): +9,692 M€



Un nou model de mobilitat per a un país nou

7. Les vergonyetes nacionals



Prova de carril bus a la B23
Sant Just Desvern, 23 de setembre de 2007

Foto: Xavier Lujan

Associació per a la Promoció del Transport Públic

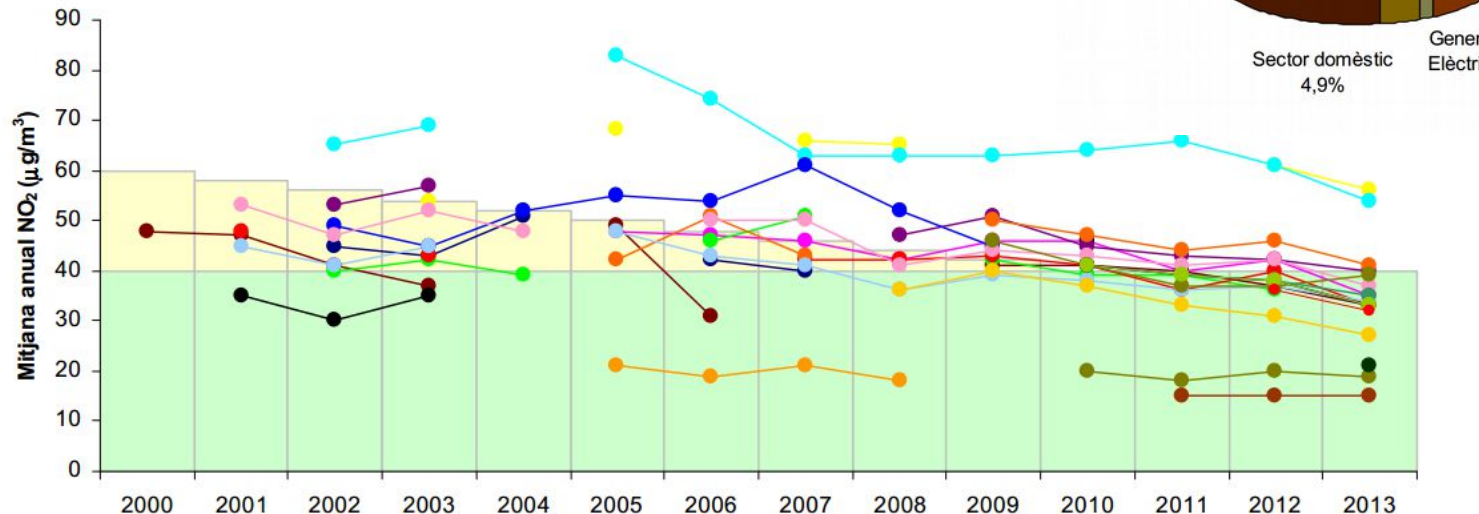
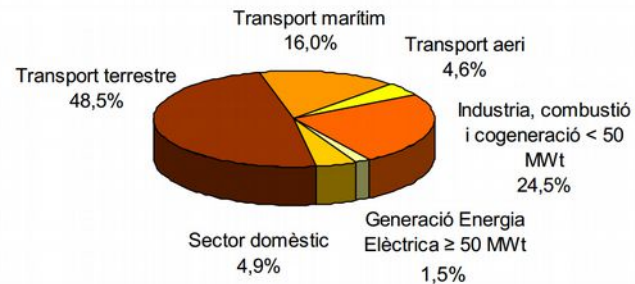


Calia gastar 80 milions d'Euros per ampliar un carril l'autopista? Adoptant els 80 km/h, segurament no.

Un nou model de mobilitat per a un país nou

7. Les vergonyetes nacionals

El problema amb els òxids de nitrogen



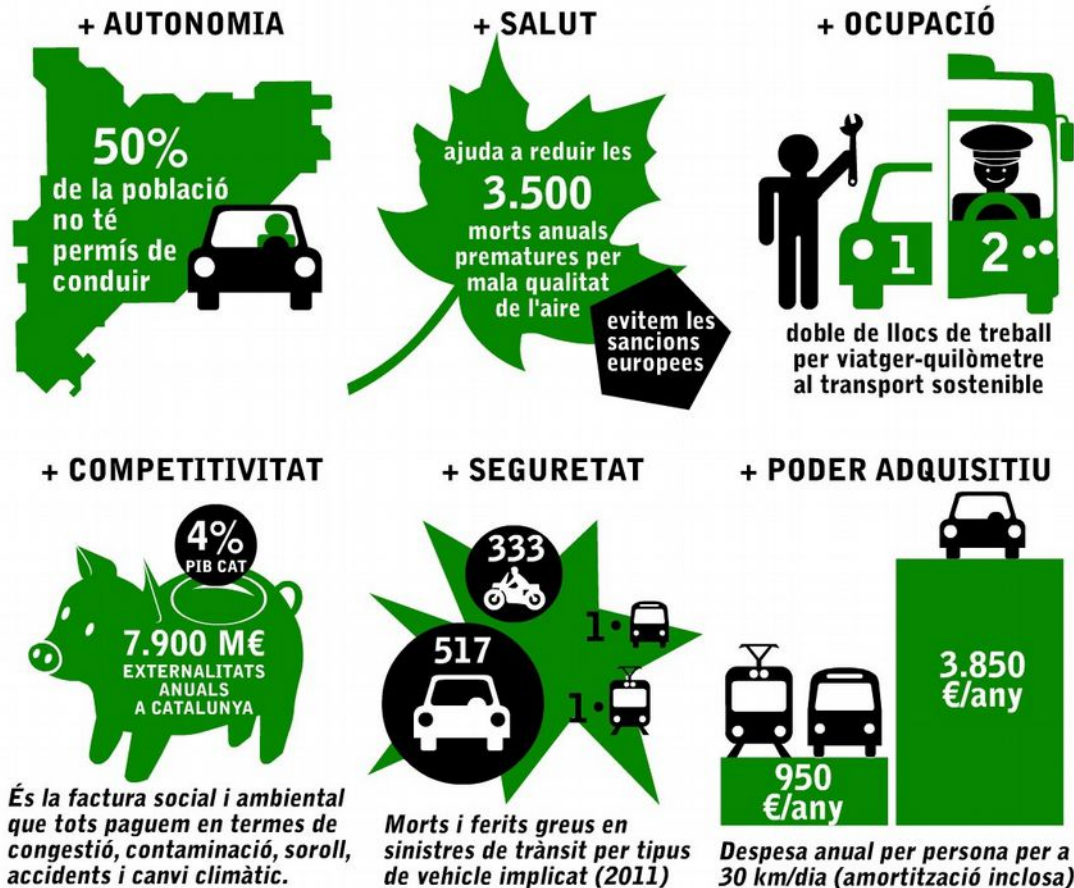
- VLa+MdT
- VLa
- Badalona
- Barcelona (Ciutadella)
- Barcelona (el Poblenou)
- El Prat de Llobregat (Pl. de l'església)
- l'Hospitalet de Llobregat (av. del Torrent Gornal)
- Santa Coloma de Gramenet
- Gavà (parc del Mil·lenni)
- Gavà (c/ Progrés)
- Sant Adrià de Besòs (Olimpíic)
- Barcelona (parc de la Vall d'Hebron)
- Viladecans (Atrium)
- Sant Feliu de Llobregat (CEIP Martí i Pol)
- Barcelona (l'Exemple)
- Barcelona (Gràcia-Sant Gervasi)
- Cornellà de Llobregat (Allende - Bonvei)
- Gavà (parc del Mil·lenni)
- Sant Vicenç dels Horts (Ribot - Sant Miquel)
- Badalona (Montroig-Ausiàs Marc)
- el Prat de Llobregat (jardins de la pau)
- Barcelona (Palau Reial)

Font: Pla d'actuació per la millora de la qualitat de l'aire Generalitat de Catalunya.

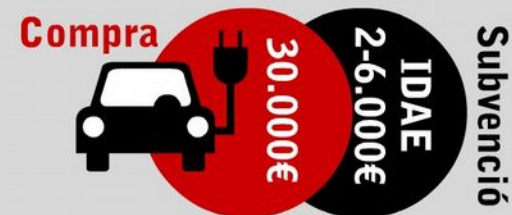
Un nou model de mobilitat per a un país nou

8. Efectivament, un país nou requereix una nova mobilitat

Per cada Euro invertit, el transport públic ens dóna molt més, en tots els camps!



No és viable renovar una part significativa dels 3,5 milions de cotxes catalans.



Cost real anual (2,5 validacions/dia)



Un nou model de mobilitat per a un país nou



Ricard Riol Jurado

www.transportpublic.org

info@transportpublic.org

93 244 49 70

