

## **Al·legacions al Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020**

Ricard Riol Jurado, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XX.XXX.XXX-0 i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix a l'Hble. Conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, Sr. Santi Vila; i al Secretari d'Infraestructures i Mobilitat, Sr. Ricard Font i Hereu, en relació al "Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2020", en endavant PTVC 2020.

# El PTVC 2020 no concreta el futur del transport públic i renuncia al paper vertebrador del ferrocarril

## Introducció

El PTVC és el pla que hauria de planificar l'oferta en transport públic viari i ferroviari fins el 2020 i és la segona edició del primer pla d'aquestes característiques, el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012, aprovat a principis de 2008.

## Al·legacions

Nota preliminar: Les al·legacions es numeren i fan referència a les formes i fons del PTVC 2020, sense entrar a valorar altres accions del govern de la Generalitat pel que fa el transport públic. Amb caràcter accessori la PTP fa palès un notable increment d'oferta de bus (via exprés.cat) i la posada en marxa de les rodalies al Camp de Tarragona i àrea de Girona com a passes globalment positives de la legislatura 2012-2015.

## CRITERIS GENERALS

- 1 **El PTVC 2020 sembla més un recull de diagnosis ja publicades a diversos PDM i de notes de premsa de govern de la darrera legislatura que un pla de transports.**

**Proposta:** dotar de concreció el conjunt del pla, designant serveis a implantar o millorar, cost i pla de finançament de cadascuna de les actuacions.

- 2 **La diagnosi del pla (46 pàgines) i l'estudi d'impacte ambiental no es vincula amb propostes concretes de transport públic.**

**Proposta:** establir una previsió de captació de la demanda aproximada de les actuacions en transport públic una a una i, en conseqüència, el balanç ambiental pertinent. Replicar l'esforç que ha fet l'ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona amb les inversions del Pla Director d'Infraestructures.

- 2.1 **Es descriuen els principals fluxos de mobilitat a cada vegueria (pàg. 33) però no s'hi assignen serveis ni propostes de transport públic.**

**Proposta:** descriure accions vinculades a aquests corredors, ni que sigui referència dins del mateix document, com feia el PTVC 2008-2012.

- 2.2 **Els escenaris de mobilitat previstos (pàg. 41) són poc previsibles i tampoc no s'han utilitzat per dimensionar ni distingir diverses ofertes de transport públic. Les oscil·lacions de la mobilitat en funció de l'economia són cada vegada més imprevisibles:**

- desacoblament progressiu de la mobilitat de persones i el creixement econòmic a les societats més madures socialment, econòmicament i tecnològicament.
- desacoblament entre el creixement econòmic i la quota modal del transport públic, més depenedora del diferencial d'oferta/preu transport públic – transport privat, amb importants influències del preu del petroli, qualitat i quantitat d'oferta de bus i ferrocarril, etcètera.
- El període considerat per a l'escenari continuista entre 2009 i 2012 coincideix amb un període de retracció de la mobilitat general i de creixement del transport públic en particular, amb el pic màxim històric de demanda del sistema integrat de l'ATM de l'RMB.

**Proposta:** plantejar diversos escenaris d'oferta o no fer prognosis de mobilitat tan poc afinades.

- 3 **El PTVC 2020 no fa referència a l'any d'inici de la seva vigència, quedant descoberts els anys 2013 i 2014 des de l'anterior PTVC 2008-2012.**

**Proposta:** designar el període complet de vigència del PTVC 2020

- 4 **El PTVC 2020 redueix dràsticament el grau de concreció del seu pla predecessor, el PTVC 2008-2012.**

- 4.1 **Desapareix la previsió concreta d'increment de serveis d'autobús prevista al PTVC 2008-2012.** El PTVC 2020 es limita a fer una classificació de tipologies de servei de bus sense establir criteris d'oferta segons població o demanda de corredor (pàg 72): *Serveis troncats o exprés, Serveis de vertebració, Serveis comarcals o d'articulació comarcal, Serveis suburbans o d'articulació suburbana, Serveis locals de connexió i Serveis singulars*

Únicament s'esmenten les línies exprés.cat, ja siguin executades o pendents. Cal tenir present que les línies exprés.cat no conformen una tipologia de servei o nivell de servei (quantitat d'expedicions mínima), sinó que es tracta d'una nomenclatura establerta per designar els serveis existents amb més demanda arreu del territori, ja siguin suburbans o intercomarcals, que han estat o seran objecte d'alguna millora. A la Figura 1 es pot examinar l'heterogeneïtat de serveis anomenats exprés.cat. L'única excepció on s'implanten nous serveis no preexistents és l'e1 (Barcelona – Sabadell) i l'e2 de Barcelona (Barcelona – Terrassa), dissenyats a partir de l'entrada en funcionament del carril bus-VAO de la C58.

**Proposta:** recuperar les concrecions del PTVC 2008-2012 o establir-ne de noves.

Figura 1. Serveis de bus exprés.cat implantats durant la legislatura 2012-2015

Línia	Origen	Destí	Recorregut	Inauguració	Cadenciat?	Feiners		Dissabtes		Festius		Feiners Agost	
						Exp/sentit	Freqüència	Exp/sentit	Freqüència	Exp/sentit	Freqüència	Exp/sentit	Freqüència
e1	Barcelona	Sabadell	19 km	oct-12	Parcialment	27	15'-20' (1)	No circula		No circula		No circula	
e2	Barcelona	Terrassa	27 km	oct-12	NO	22	20'-35' (1)	No circula		No circula		No circula	
e3	Barcelona	Cerdanyola -UAB	15 km	oct-12	SÍ	42	15'-40'	22	45'	11	80'	22	45'
e4	Barcelona	Ripollet	13 km	oct-12	SÍ	67	10'-20'	14	60'	14	60'	28	30'
e5	Barcelona	Igualada	60 km	juny-13 / feb-14	Parcialment	25,5	5'-120'	1*	-	3*	-	No circula*	
e6	Barcelona	Vilafranca	50 km	feb-14	NO	22,5	5'-90'	4,5	-	1,5	-	13	15'-200'
e7	Barcelona	Vall del Tenes	33 km	set-07 / març -14	NO	13,5	20'-210'	No circula*		No circula*		No circula*	
e8	Barcelona	Corbera	22 km	juny-14	NO	40	5'-55'	14	60'-75'	13	60'-75'	23	10'-90'
e9	Barcelona	Caldes de Montbui	33 km	ago-14	NO	47,5	2'-90'	19	5'-90'	No circula*		29	5'-90'
e10	Barcelona	Sentmenat	34 km	setembre-14	Parcialment	30	15'-80'	20	90'	No circula*		25	20'-60'
e11.1	Barcelona	Mataró Centre	31 km	feb-15	NO	52	5'-30'	15	60'	14	60'	16	60'
e11.2	Barcelona	Mataró Nord	32 km	feb-15	NO	36,5	10'-60'	No circula		No circula		16	60'
e12	Barcelona	Víc	68 km	ago-15	NO	39	10'-60'	9	30'-120'	9	30'-120'	17	15'-120'
e13	Sabadell	Mataró	45 km	set-15	Parcialment	26	30'-45'	16	60'	15	60'	26	30'-45'
e14	Barcelona	Sant Pere de Ribes	41 km	oct-15	SÍ	35,5	15'-60' (2)	No circula*		No circula*		No circula*	
e15	Barcelona	Vilanova i la Geltrú	47 km	oct-15	SÍ	30	30' (2)	No circula*		No circula*		No circula*	
e16	Barcelona	Sitges	39 km	oct-15	SÍ	29	30' (2)	No circula*		No circula*		No circula*	
e1	Tarragona	El Vendrell	31 km	març -14	NO	7	100'-120'	No circula*		No circula*		7	100'-120'
e2	Tarragona	Valls	20 km	abr-14	NO	11	15'-125'	No circula*		No circula*		11	15'-125'
e3	Tortosa	Alcanar	43 km	oct-14	SÍ	9	120'	9	120'	9	120'	9	120'
e4	Tarragona	Reus	14 km	set-15	NO	43,5	10'-90'	8,5	45'-470'	5,5	60'-90'	26	15'-45'
e1	Lleida	Cervera	60 km	des-14	NO	7	65'-180'	No circula*		No circula*		7	65'-180'
e1	Girona	Olot	57 km	juliol-14	SÍ	8	45'-120'	No circula*		No circula*		No circula*	
e6 b	Barcelona	El Vendrell	85 km	oct-15	NO	7,5	45'-150' (3)	2		1		4,5	55'-210' (3)

Notes: (1) Només circulen en hores punta (de 6 a 10 i de 16 a 22h), (2) falta afegir dues expedicions que entren a la Diagonal pel matí, (3) Només funciona en les hores punta. Font: PTP

4.2 El PTVC 2020 va desaparèixer la previsió concreta d'increment de serveis regionals i de rodalia a la xarxa ferroviària catalana prevista al PTVC 2008-2012.

Figura 2. Mapa de previsions de nous serveis regionals a Catalunya del PTVC 2008-2012

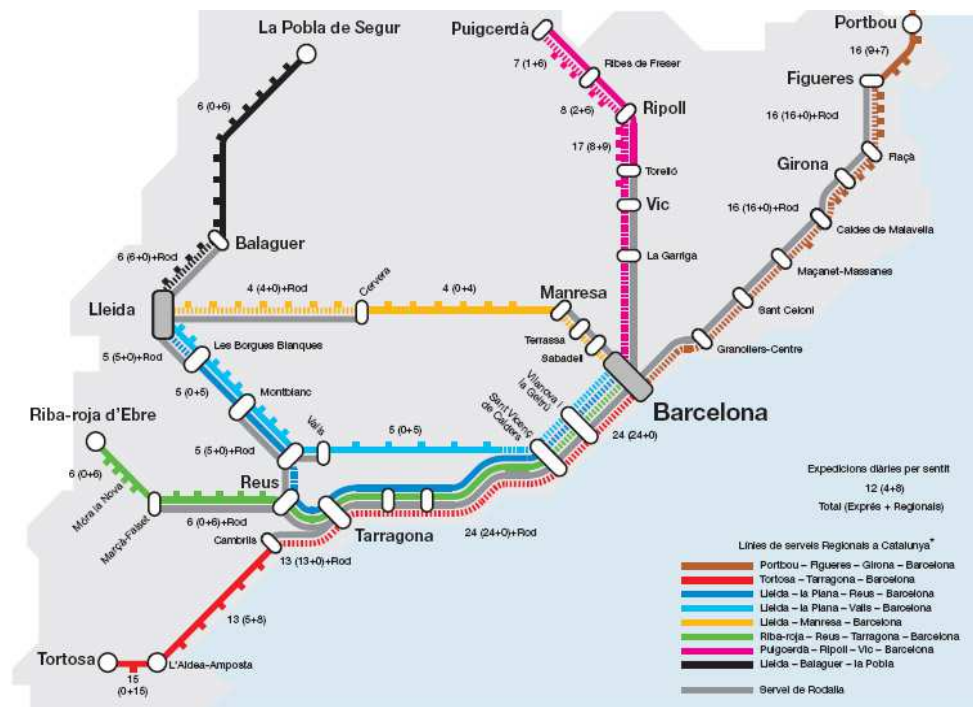


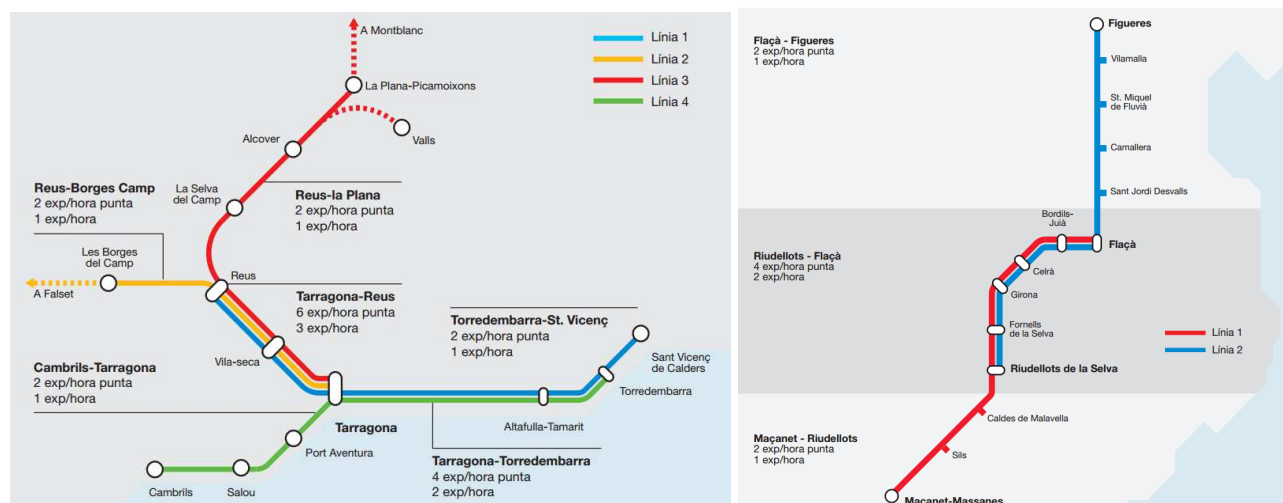
Figura 3. Taula de serveis ferroviaris regionals actuals i previstos al PTVC 2008-2012

TRAMS DE LÍNIA	ACTUALITAT (expedicions per sentit)	PTVC 2008-2012 (expedicions per sentit)
Tortosa – Tarragona - BCN	10	13
Riba-roja – Reus – BCN	3-4	6
Lleida – Reus - BCN	3	5
La Plana P. – Valls - BCN	2 + 2 llançadores	5 llançadores
Lleida – Manresa - BCN	3	4
Lleida – Balaguer – la Pobla	2	6
Puigcerdà – BCN	6	7
Portbou – Girona - BCN	12	16
Tram comú Tarragona – BCN	27	24 + Avant (?)
Tram comú Girona – BCN	22	16 + Avant



#### 4.4 El PTVC 2020 va desaparèixer les propostes de rodalies horàries cadenciades a l'àrea de Girona, Camp de Tarragona i de Lleida.

Figura 6. Previsió de línies a reforçar cada 30 minuts en hora punta al PTVC 2008-2012



Proposta: recuperar les concrecions del PTVC 2008-2012 o establir-ne de noves.



- 5 **El PTVC 2020 esmenta la necessitat d'una nomenclatura integrada dels serveis de transport públic per carretera i per ferrocarril però no concreta criteris ni propostes, com feia el PTVC 2008-2012.** Cal destacar que la Generalitat està fent passes enrere pel que fa una nomenclatura clara, no solapada i específica dels seus serveis de transport públic, anomenant pel mateix codi alfanumèric els autobusos exprés.cat (exemple s'adopta el codi e1 per a 4 noves línies: Barcelona – Sabadell, Girona – Olot, Lleida – Cervera i el Vendrell – Tarragona).

**Proposta:** en el termini de vigència del pla, cal concretar els criteris i proposar una denominació cas a cas de totes les línies de transport públic de Catalunya, considerant l'opinió de les ATM, l'ÀMB, AMTU, usuaris i empreses de transport públic.

- 6 **El PTVC 2020 no fa diagnosi del passat per millorar la planificació del futur.**

- 6.1 **El PTVC 2020 no fa diagnosi dels costos i les demandes obtingudes a les ampliacions del transport públic de la darrera legislatura ni de les inspirades pel pla predecessor PTVC 2008-2015.** Tot i que l'incompliment de les previsions del pla anterior és molt notable, caldria fer un balanç d'allò executat i estudiar el comportament de la demanda.

**Proposta:** determinar quins han estat els principals factors per no poder-se complir cadascun dels aspectes del pla anterior. Esmentar quines han estat les dificultats econòmiques, operatives i si la manca d'enteniment entre administracions ha estat un factor clau.

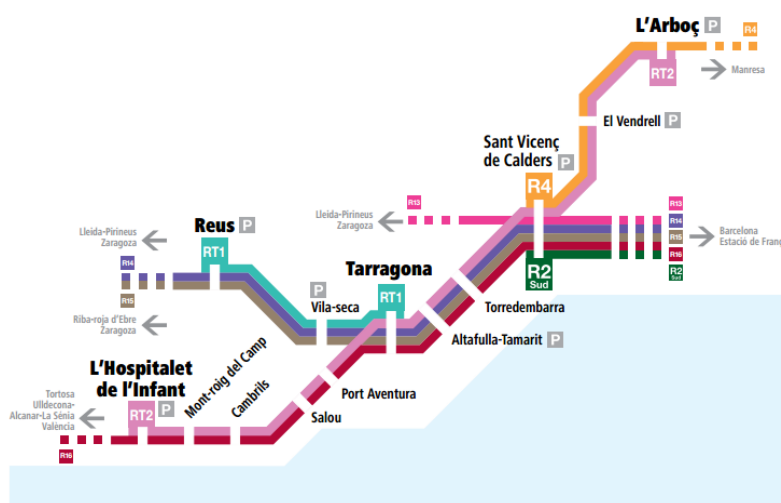
- 6.2 **El PTVC 2020 no fa diagnosi ni balanç de les importants i recents ampliacions dels serveis d'autobús i de ferrocarril de la Generalitat de Catalunya: autobusos exprés.cat, rodalies ferroviàries al Camp de Tarragona (RT1, RT2) i servei regional costaner Maresme – Girona – Portbou (RG1).** Es troba a faltar una valoració de les prolífiques ampliacions de servei dutes a terme a la darrera legislatura (vegeu Figura 1), amb llums i ombres pel que fa els criteris de la nova oferta. Per exemple, les línies amb millores de velocitat comercial més enllà d'un reforç clàssic han obtingut creixements de demanda més notable (servei exprés.cat e7 front l'e2), o les línies de rodalies ampliades amb àmplia cobertura territorial han tingut més èxit que les llançadores de curta distància (servei RG1 sobre RT1).

**Proposta:** Valorar el funcionament de tots els serveis exprés.cat, amb una resposta de la demanda molt desigual.

- 7 **El PTVC 2020 no diagnostica l'errònia implementació del servei de Rodalies al Camp de Tarragona, amb un servei absolutament dissuasiu per a les persones usuàries.** Les noves línies RT1 i RT2 tenen la virtut d'haver integrat tarifàriament el servei de regionals i els nous serveis de rodalia en l'àmbit del Camp de Tarragona, però l'inconvenient d'oferir un servei poc freqüent i gens cadenciat, que només funciona en dies feiners. La nova línia RT1 suposa 8 nous serveis diaris per sentit realitzats amb un tren, i la nova línia RT2 són 5 nous serveis diaris per sentit realitzats amb un segon tren, teòricament coordinats amb el servei regional previ. El resultat encara dóna temps d'espera superiors a les dues hores en alguns casos i cal tenir en compte, a més, els retards crònics dels trens regionals que impedeixen la correcta usabilitat del servei plantejat.



Figura 7. Esquema dels nous serveis de rodalia al Camp de Tarragona, basats en l'encaix de 15 nous serveis per sentit teòricament coordinats amb el servei regional preexistent.



Font: Rodalies de Catalunya

La configuració d'aquest servei és, a més, una pèrdua d'oportunitats i un malbaratament de recursos. En aquesta taula hem repercutit els 3 M€ que suposadament costen els serveis RT1 i RT2 sobre el quilometratge total, i es comprova que els costos estan lleugerament per sobre de la mitjana de Renfe. L'explicació d'aquest fet es troba, molt possiblement, en l'escàs aprofitament dels recursos. El tren que cobreix la línia RT1 es troba parat un 72,65% del seu temps de funcionament, mentre que el tren que cobreix la línia RT2 es troba parat en un 34,05%.

Figura 8. Càlcul de l'aprofitament dels trens RT1 i RT2

	Dies de funcionament	Viatges	Km línia MAX	Km línia MIN	Km línia mitjà	Tren-km diari	Tren-km anual	total	Cost tren-km (€)
RT1	290	16	15,98	15,98	15,98	255,68	74.147,20	258.237,46	11,62
RT2	290	10	69,103	55,044	63,4794	634,794	184.090,26		

	Hora inici primera sortida	Hora final darrera arribada	Amplitud horària	Temps viatge MAX	Temps de viatge MIN	Temps de viatge mitjà	Temps en marxa	Aprofitament	Temps parat
RT1	07:00	22:36	15:36	00:16	00:16	00:16	04:16	27,35%	72,65%
RT2	07:00	22:34	15:34	00:49 l'Arboç-Cambrils	01:10 l'Arboç-l'Hospitalet Inf.	01:01	10:16	65,95%	34,05%
Mitjà								46,63%	53,37%

Font: PTP

## SERVEIS DE TRANSPORT PÚBLIC PER CARRETERA

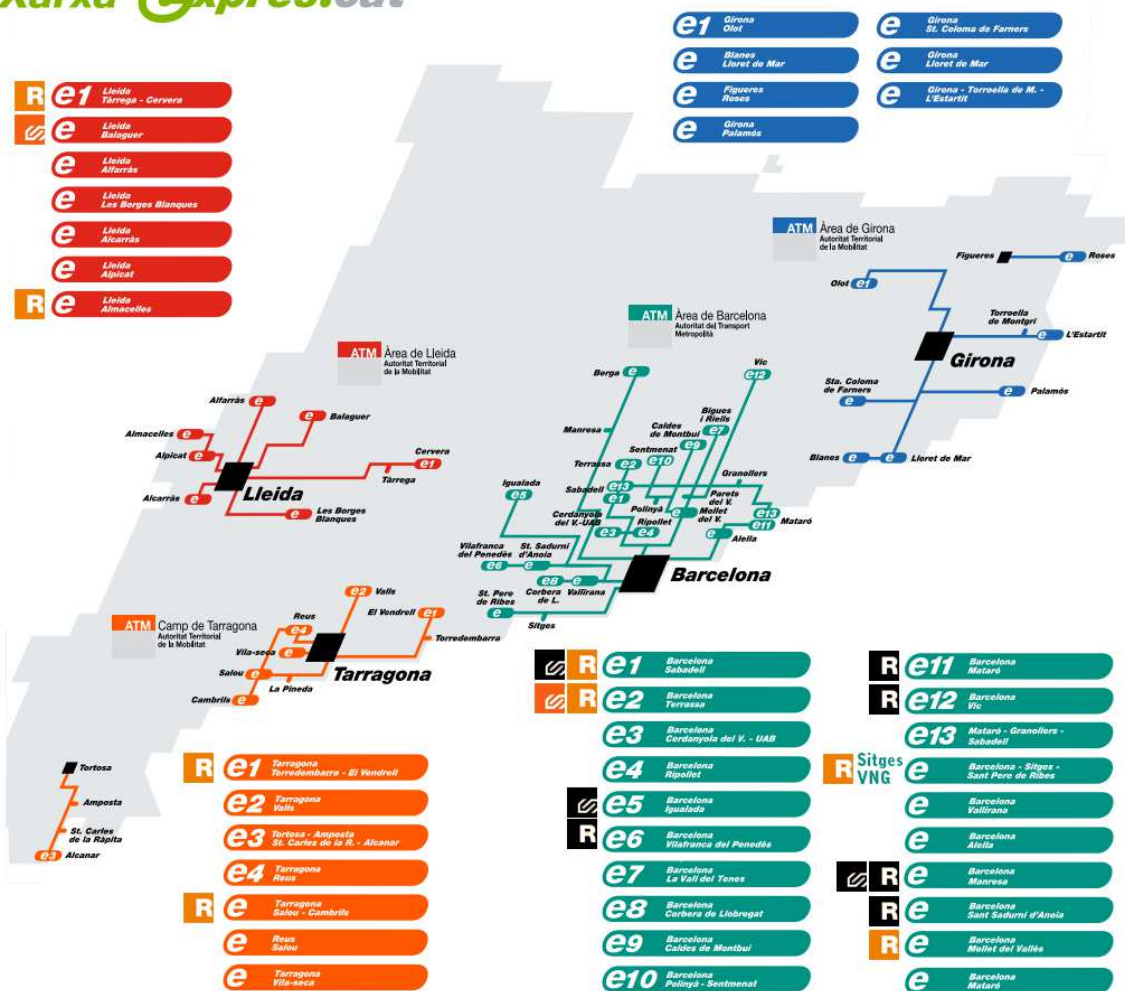
- 8 El PTVC 2020 no aposta per potenciar relacions que d'entrada no disposin d'una demanda elevada. Textualment "s'ha previst actuar en un total de 40 línies que suposen el 40 % de la demanda total de serveis i que ja tenen actualment una mitjana de 30 viatgers per expedició en el cas dels serveis de la demarcació de Barcelona i de 20 en el cas dels serveis de Lleida, Tarragona i Girona". Això pot suposar un pas enrere a l'hora de captar usuaris al vehicle privat.

**Proposta:** partir dels fluxos de mobilitat actuals, especialment en àmbits metropolitans.

- 9 El PTVC 2020 assumeix la xarxa **expres.cat**, amb importants solapaments amb el ferrocarril

Figura 9. Proposta de xarxa **Expres.cat** de la Generalitat, amb distinció de línies implementades i pendents, i solapaments amb sistema ferroviari.

### Xarxa **Expres.cat**



Servei **expres.cat** solapat amb un ferrocarril ràpid o potencialment ràpid

Servei **expres.cat** solapat amb un ferrocarril però aportant millora significativa

Font: PTP

**Proposta:** evitar noves implantacions d'express.cat a costa de renunciar al servei ferroviari cadenciat previst al PTVC 2008-2012. Les següents línies haurien de ser revisades:

- *e1: Lleida – Tàrraga – Cervera (R12 a potenciar)*
- *pendent: Lleida – Balaguer (FGC a potenciar)*
- *pendent: Lleida – Almacelles (Línia 38 de Renfe MD a potenciar, s'ha d'obrir l'estació)*
- *e1: Tarragona – el Vendrell (RT2 a potenciar)*
- *pendent: Tarragona – Salou – Cambrils (RT2 a potenciar i futur TramCamp)*
- *e1: Barcelona – Sabadell (R4 actual, més competitiva). Convertir a bus Barcelona – Castellar.*
- *e2: Barcelona – Terrassa (R4 i S1 actuals, més competitives). Convertir bus a Barcelona – Badia.*
- *e15: Barcelona – Vilanova (R2 Sud actual, més competitiva)*
- *e16: Barcelona – Sitges (R2 Sud actual, més competitiva)*
- *pendent: Barcelona – Mollet del Vallès (R2 Nord actual, més competitiva)*

- 10 **El PTVC 2020 diu que l'express.cat té una filosofia inspirada en els sistemes Bus Rapid Transit (BRT).** Qualsevol semblança és pura coincidència. Els BRT són infraestructures viàries ideades per a sistemes d'autobús de molt elevada freqüència, mentre que la xarxa express.cat és la millora dels serveis més utilitzats del Departament de Territori i Sostenibilitat. L'única línia on s'han aplicat millores notables d'infraestructura és l'e7 (bus express de la Vall del Tenes), però tampoc en aquest cas s'ofereix hores d'ara un servei homologable a un BRT.

**Proposta:** retirada d'aquesta referència per no generar frustració.

- 11 **El PTVC 2020 eludeix l'establiment de serveis d'autobús més enllà de la xarxa express.cat.** Durant el pla s'anuncien diverses mesures d'increments de serveis per carretera però no apareix cap detall del nivell de servei proposat ni es calendaritza o almenys fixar algun criteri de prioritat per posar en marxa i els únics nous ferroviaris estan vinculats a ampliacions de la xarxa.

- 11.1 **El PTVC 2020 no assigna propostes de servei d'acord amb els fluxos de mobilitat com ja va fer el PTVC 2008-2020.**

**Proposta:** recuperar les concrecions del PTVC 2008-2012 o establir-ne de noves.

Figura 10. Concreció de propostes de bus als serveis de vertebració al PTVC 2008-2012, que s'ha deixat d'especificar al PTVC 2020.

Taula 70

Proposta de millora en relacions contigües.  
Mobilitat < 500 viatges diaris

Pol 1	Pol 2	Expedicions bus diàries	Circulacions ferrocarril	Proposta de serveis de vertebració
Igualada	Vilafranca del Penedès	4		5 exp. per sentit
Sant Sadurní d'Anoia	Piera	0		Mínim: 3 exp. per sentit
Vic	Sabadell	0		Mínim: 3 exp. per sentit
Gandesa	Tortosa	2		Mínim: 3 exp. per sentit
Móra d'Ebre	Falset	2		Mínim: 3 exp. per sentit
El Vendrell	Valls	0		Mínim: 3 exp. per sentit
Falset	Reus	4		Mínim: 3 exp. per sentit
Reus	Montblanc	2		Mínim: 3 exp. per sentit
Banyoles	Figueres	2		Mínim: 3 exp. per sentit
Balaguer	Mollerussa	0		Mínim: 3 exp. per sentit
Mollerussa	Les Borges Blanques	0		Mínim: 3 exp. per sentit

Font: Elaboració pròpia.

Taula 71

Proposta de millora en relacions entre pols primaris.  
Mobilitat > 500 viatges diaris

Pol 1	Pol 2	Exp bus diàries	Circulacions ferrocarril	Proposta de serveis de vertebració
Manresa	Igualada	2		5 exp. per sentit
Tarragona	Calafell	8		5 exp. per sentit
Montblanc	Valls	11	4	Servei cada 2 hores
Cerdanyola del Vallès	Manresa	2		Cada 2 hores
Tarragona	Vilanova i la Geltrú	8	27	5 exp. per sentit
Cambrils	Mont-roig del Camp	3	3	Servei cada 2 hores
Barcelona	Torredembarra	1	53	Mínim: 4 exp. per sentit
Girona	Lloret de Mar	13		Servei cada 2 hores
Lleida	Tàrraga	18	12	Servei cada 2 hores amb reforç Hpta
Valls	Reus	22		Servei cada hora
Cervera	Tàrraga	12	12	Servei cada 2 hores amb reforç Hpta
Tordera	Blanes	17		Servei cada hora
Girona	Santa Coloma de Farners	4		Servei cada hora/ Proposta del Pla de Serveis del Consorci de Girona: 10 exp. per sentit
Lleida	Mollerussa	33	12	Reforçar Hpta
Girona	Figueres	11	55	Es proposen directes
Girona	Banyoles	31		Servei cada hora i reforç Hpta
Tarragona	Valls	59		Es proposen directes
Vic	Barcelona	34	54	Es proposen directes
Barcelona	Manresa	24	104	Es proposen directes
Amposta	Deltebre	transbord	0	Mínim: 4 exp. per sentit
Manresa	Sabadell	0	68	Mínim: 4 exp. per sentit
Manresa	Terrassa	0	68	Mínim: 4 exp. per sentit

Font: Elaboració pròpia.

**Proposta:** recuperar les concrecions del PTVC 2008-2012 o establir-ne de noves.

11.2 **El PTVC 2020 delega a estudis futurs la concreció de propostes de serveis comarcals, sense especificar criteris.** Es presenten les mesures fetes fins ara amb execucions del 100% de plans comarcals i es fixa que l'any 2015 s'han de fixar els del Solsonès, Conca de Barberà, Priorat i un per al Maresme en el marc del PDM i la resta per al període 2016-2020.

Figura 11. Concreció dels criteris als serveis comarcals com ja va fer el PTVC 2008-2012

Taula 72

Cadència mitjana en dies feiners segons població i grau de vinculació

Població (habitants)	Tipus de vinculació		
	baixa	mitjana	alta / molt alta
+ 25.000	30'	20'	10'
10.000 - 25.000	60'	30'	20'
5.000 - 10.000	120'	60'	30'
2.000 - 5.000	5 (*)	120'	60'
500 - 2.000	2-3 (*)	3-5 (*)	5 (*) o 120'

(\*) expedicions per sentit.

Font: Elaboració pròpia.

Taula 73

Nombre d'expedicions (mín.-màx.) segons població i grau de vinculació

Població (habitants)	Tipus de vinculació		
	baixa	mitjana	alta / molt alta
+ 25.000	16-32 exp.	32-50 exp.	+ 50 exp.
10.000 - 25.000	8-16 exp.	16-32 exp.	32-50 exp.
5.000 - 10.000	8 exp.	8-16 exp.	16-32 exp.
2.000 - 5.000	5 exp.	8 exp.	8-16 exp.
500 - 2.000	2-3 exp.	3-5 exp.	5-8 exp.

Font: Elaboració pròpia.

**Proposta:** recuperar les concrecions del PTVC 2008-2012 o establir-ne de noves.

## SERVEIS FERROVIARIS

12 **El PTVC 2020 contempla un austericidi ferroviari a Catalunya.** El ferrocarril és desprovisat de la seva funció vertebradora i es dilueix en un pla coordinat de bus i tren on el servei ferroviari és l'existent i el increment d'oferta l'assumeix l'autobús (excepte en les noves inauguracions d'infraestructura i renovació de material de la línia Lleida – la Pobla).

12.1 **El PTVC 2020 desprograma el servei de Rodalies cadenciades al Camp de Tarragona, Àrea de Girona i Àrea de Lleida.** El nou PTVC 2020 dóna per bona l'estratègia actual de la Generalitat d'incrementar poc o res el servei ferroviari i solapar-lo amb serveis exprés.cat per carretera. S'abandona la idea de replicar l'exitós model d'FGC i de Rodalies Renfe implantat als anys noranta a altres línies ferroviàries de Catalunya amb elevat potencial. El redactat del PTVC 2020 no dóna lloc a dubtes:

- *“Un clar exemple és l'establiment de la xarxa de transport públic de rodalies de Tarragona, Girona i Lleida que no es pot concebre únicament com a una ampliació dels serveis ferroviaris de proximitat sinó que ha d'anar acompanyat d'un examen conjunt dels serveis de transport per carretera que han de complementar als serveis ferroviaris especialment en els punts o hores de més baixa demanda i també com a serveis d'aportació a la xarxa ferroviària, de forma que la coordinació d'ambdós mitjans esdevé un element imprescindible per tal de garantir que s'assoleixen els objectius de millora del servei i per a poder oferir una cobertura adequada de les demandes reals de mobilitat existents mitjançant un sistema conjunt de transport bus/tren de rodalia.” (pàg. 48)*
- *“Serveis troncats o exprés: són serveis restringits a la connexió de corredors de demanda alta. Uneixen les principals polaritats (pols de 1r ordre i capitals comarcals). La connexió ha de ser ràpida (velocitat comercial alta), amb una freqüència de servei alta i un nombre limitat de parades. Són substitutius del ferrocarril o complementaris en cas de coexistència amb aquest mitjà.” (pàg. 72)*

La decisió de prescindir del ferrocarril es justifica a partir d'estudis que no s'han fet mai públics i que contrasten amb nivells d'oferta cadenciada horària o fins i tot superior existents en realitats demogràficament similars a països tan diferents com Itàlia, Hongria, Alemanya, Dinamarca o Portugal. És previsible que la decisió estigui motivada per assumptes polítics, interessos corporatius i pel mal funcionament –previsible– de les línies RT1 i RT2 actuals atesa la seva configuració actual.

L'austericidi ferroviari del PTVC 2020 a costa de serveis exprés.cat només s'aplica sobre línies operades per Renfe, mentre que les línies d'FGC mantenen una bona oferta ferroviària cadenciada, ja sigui actual o a les previsions sobre la línia Lleida – Balaguer – la Pobla.

**Proposta:** considerar serveis de rodalies amb cadència horària o cada 30 minuts i destinar els autobusos a crear xarxes mallades amb el ferrocarril en comptes de solapar-lo.

Motivacions:

- Aprofitar el gran potencial de la xarxa ferroviària catalana, amb estacions properes als nuclis poblats, traçats relativament competitius en l'àmbit de la rodalia i condicions de superestructura relativament bones en l'àmbit regional.



- No solapar recursos
- Evitar que trens i autobusos passin llargues estones aturats i puguin oferir el màxim servei a la ciutadania dins d'una xarxa coordinada i complementària

12.2 **El PTVC 2020 desprograma l'increment del servei ferroviari a les línies regionals. Tot i haver línies competitives amb la carretera, renovades recentment per Foment, no es concreten millores sobre l'escàs servei de 3 o 5 trens diaris per sentit fins al 2020.** Aquestes línies són Tarragona – Reus – Valls, Lleida – Balaguer, Lleida – Mollerussa – Tàrrrega – Cervera – Lleida, Reus – Móra, Lleida – Les Borges Blanques – Reus – Tarragona. També existeixen altres corredors d'elevat potencial de demanda amb una oferta molt desequilibrada: Tarragona – Tortosa, Blanes – Girona i Girona – Perpinyà per la costa.

**Proposta: assumir un sistema ferroviari cadenciat integrat a Catalunya:**

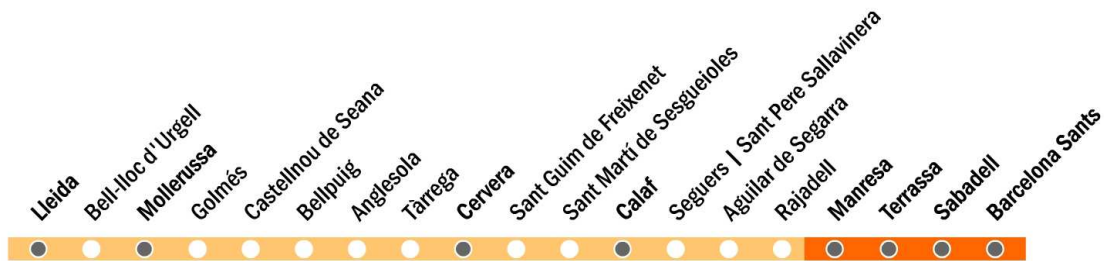
Línies on proposem cadència horària o inferior	Línies on proposem cadència bihorària
Tarragona – Tortosa – Castelló (servei interautonòmic)	Reus - Móra
Tarragona – Reus – Valls	Sant Vicenç – Valls
Girona – Figueres – Portbou	Lleida – Les Borges Blanques – Reus – Tarragona
Lleida – Balaguer	Ripoll – Puigcerdà
Lleida – Mollerussa – Tàrrrega – Cervera	Lleida – Manresa
Blanes – Girona (via Maçanet, servei inexistent)	Reus – Tarragona – Girona (R80) (via Cerdanyola Universitat, servei inexistent)
	Girona – Perpinyà (servei internacional)

13 **Proposta: Establiment d'un horari cadenciat integrat a la línia Lleida – Cervera – Manresa mitjançant la dedicació exclusiva de tres trens amb termini 2016.**

Vegeu [Annex 1](#)

**Motivacions:**

- El ferrocarril permet servir els nuclis més poblats d'aquest corredor, Mollerussa, Tàrrrega i Cervera, amb un sol servei i condicions d'elevada velocitat comercial. Un servei competitiu i equivalent en autobús requeriria moltes línies d'autobús punt a punt degut a les pèrdues de temps que ocasionen les entrades i sortides d'autopista.
- El servei ferroviari és més ràpid que l'autobús exprés per carretera.
- L'actual servei de la línia R12 Lleida – Cervera – Manresa – Barcelona – l'Hospitalet consumeix un gran nombre de recursos en solapar-se amb la línia R4 Manresa – Barcelona – l'Hospitalet. Un servei combinat Lleida – Manresa i Manresa – Barcelona – l'Hospitalet a la capital del Bages permetria un increment notable de l'oferta al tram menys servit de la línia, aconseguint una duplicació o triplicació de l'oferta actual, segons els trams, amb molt pocs recursos addicionals.



- 14 **Proposta: Establiment d'un nou servei ferroviari transversal paral·lel a l'AP7 Mediterrània entre Reus i Girona amb la dedicació exclusiva de sis trens amb termini 2017.**

Vegeu [Annex 2](#)



**Motivacions:**

- Establiment d'un servei de transport públic competitiu al principal corredor de mobilitat no radial de Catalunya, l'AP7 Mediterrània. El ferrocarril permet servir els nuclis més poblats d'aquest corredor amb un sol servei i condicions d'elevada velocitat comercial. Un servei competitiu i equivalent en autobús requeriria moltes línies d'autobús punt a punt degut a les pèrdues de temps que ocasionen les entrades i sortides d'autopista.
- Integració en una sola línia la línia RT1 Reus - Tarragona, la connexió entre el Tarragonès i el Penedès (línia parcial RT2), la línia R8 Martorell – Granollers Centre i la connexió entre la Selva i el Gironès (línia parcial RG1), aconseguint escombrar tot tipus de demanda de cabotatge al voltant de l'AP7, el principal corredor de mobilitat de Catalunya no radial des de Barcelona.
- Increment de l'aprofitament dels serveis anteriorment descrits.
- Reducció del nombre de transbordaments a realitzar en la connexió entre les destinacions AP7, el Vallès i el Camp de Tarragona, primer eix de mobilitat transversal i 2a i 3a àrees urbanes més poblades del país. Cal accelerar la construcció dels intercanviadors de Rubí Hospital General (enllaç amb FGC S1) i Sant Cugat Volpelleres (enllaç amb FGC S2).





- 15 **La política d'infraestructures del Ministeri de Foment és perjudicial per a la mobilitat quotidiana i majoritària, però això no sempre és l'excusa per no millorar el servei ferroviari regional.** El PTVC 2020 afirma que "l'assumpció de competències per part de la Generalitat de Catalunya sobre els serveis regionals convencionals no ha vingut acompanyada de la necessària inversió en la infraestructura de forma que les possibilitats d'actuació per a la millora dels serveis a nivell estructural no resulta possible a no ser que s'efectuïn a terme les inversions necessàries" (pàg. 65).

**Proposta:** matisar aquesta afirmació als casos en què una via única o la congestió ferroviària dels túnels de Barcelona impedeix veritablement l'increment del servei. El servei Tarragona – Lleida i Lleida – Cervera – Manresa, entre d'altres possibilitats, no té limitacions infraestructurals destacables per millorar el servei.

## GESTIÓ DE LES MILLORES DE TRANSPORT PÚBLIC

- 16 **Cal definir el marc de gestió de les millores del transport públic.** El PTVC és d'àmbit català però cal tenir present el següent:
- La Generalitat té competències exclusives en serveis de ferrocarril i d'autobús que recorren íntegrament en territori autònom i sobre recorreguts supramunicipals, excepte les línies que recorren dins l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.
  - Les competències en infraestructures viàries estan dividides entre el Ministeri de Foment, el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, les Diputacions i les administracions locals.
  - Les competències en infraestructures ferroviàries estan dividides entre el Ministeri de Foment (xarxa Adif) i la Generalitat de Catalunya (xarxa FGC, tramvia i metro).
  - Els principals instruments planificador de la mobilitat, d'acord amb la llei 9/2003 de la mobilitat, són els Plans Directores de Mobilitat de les ATM de la Regió Metropolitana de Barcelona, Àrea de Lleida, Àrea de Girona i Camp de Tarragona. Les ATM són consorcis públics amb una participació majoritària de la Generalitat de Catalunya.
  - Actualment, els responsables de la política tarifària del transport públic són les ATM en els àmbits i serveis integrats tarifàriament i la Generalitat de Catalunya per a la resta de serveis de competència catalana.

**Proposta:** definir quines administracions posaran en marxa les millores del servei de bus: ATMs, Direcció General de Transport Terrestre de la Generalitat...

- 17 **Adoptar el criteri de servei ferroviari d'FGC per a tota la xarxa ferroviària.** Els FGC representen el model de gestió d'infraestructures ferroviàries suburbanes més exitós del sud d'Europa, i s'ha basat en la creació d'una oferta de servei cadenciada i fiable.

**Proposta:** delegar en FGC la planificació dels serveis ferroviaris de tota la xarxa ferroviària catalana. Instar el Ministeri de Foment a traspasar a la Generalitat la competència de les infraestructures de la xarxa d'Adif en ample ibèric i l'aplicació del Pla de Rodalies amb les respectives partides. Delegar en FGC l'aplicació del pla de Rodalies i d'un nou pla de serveis regionals i de rodalies a les quatre demarcacions.

Vegeu [Annex 3](#)

- 18 **Replicar el model de l'àrea metropolitana de Barcelona a les àrees urbanes del Vallès i del Camp de Tarragona.** La gestió descentralitzada i municipal mancomunada és la que ha donat millors fruits per al transport públic suburbà a Catalunya.

**Proposta:** que la Generalitat delegui les competències de gestió del servei de bus a una nova mancomunitat Vallesana del Transport Públic i a l'ATM del Camp de Tarragona, i a d'altres conurbacions urbanes que es vulguin mancomunar.

Vegeu [Annex 4](#)

- 19 **El PTVC 2020 només descriu la T-Mobilitat des del punt de vista tecnològic, comercial i de gestió, però no la política tarifària ni la previsió d'integració tarifària.**

**Proposta:** definir, o fer públics si existeixen, els criteris de tarificació a aplicar amb la nova T-Mobilitat

Vegeu [Annex 5](#)

- 20 **El PTVC 2020 no estableix cap data per a la integració tarifària total de Catalunya com feia l'anterior incomplet pla.**

**Proposta:** integrar la possibilitat de pagar tot el transport públic català amb la T-Mobilitat i garantir la integració tarifària amb termini 2020.

## MESURES DE MILLORA EN LA INFORMACIÓ

21 **El PTVC 2020 esmenta la importància de les estacions i parades per a proporcionar informació als usuaris però no proposa millores en la informació proporcionada al punt de parada, a excepció de les principals estacions.** A partir dels següents diagnòstics del PTVC 2020:

- *La informació als ciutadans sobre els serveis que componen la xarxa de transport públic i la forma d'accedir a aquests serveis resulta un element primordial per tal d'aconseguir que el transport públic es converteixi en una alternativa real a l'hora que cada persona decideixi quina és la millor opció per a atendre cada una de les seves necessitats de mobilitat. Un dels principals reptes per tant de l'Administració és fer arribar aquesta informació als potencials usuaris d'arreu del territori i fer-ho amb les eines i mitjans que aquests utilitzen per a atendre de forma quotidiana les seves necessitats personals i professionals.*
- *Un altre element clau és que aquesta informació arribi de forma integral al ciutadà i que aquest percebi el transport públic com a una alternativa completa, estructurada i en xarxa.*
- *Com ja s'apuntava en l'anterior Pla, malauradament la desconeixença del funcionament del transport públic col·lectiu i de les possibilitats que ofereix impedeixen atreure una part de la demanda latent, no captiva, que ara ni es planteja la seva utilització com una alternativa al vehicle privat. Per als usuaris no habituals la incertesa sobre el funcionament dels serveis és un element clarament dissuasiu per a fer ús dels sistemes de transport públic de forma més adequada i per tant, que la informació es converteix en un element imprescindible per intentar guanyar quota en el mercat de la mobilitat. Pel que fa als viatgers habituals del transport públic la informació sobre el nivell de serveis i especialment sobre les incidències en la seva prestació esdevé un element de fidelització.*
- *En tot cas, cal també tenir en compte les característiques de cada modalitat de transport i de cada territori de forma que el subministrament i el tractament de la informació ha de ser ajustat en cada cas a les dites característiques.*
- *Les estacions i parades dels serveis de transport són un element molt important tant pel que fa a la visualització dels serveis de transport públic com per a l'atenció i informació als usuaris dels serveis de forma que cal potenciar les actuacions de millora sobre aquests equipaments.*

La proposta d'una Plataforma Integral d'Informació del Transport Públic de Catalunya, pel seu component tecnològic, pot no ser idònia per a usuaris d'edat avançada, un col·lectiu rellevant per als serveis de transport públic fora dels àmbits metropolitans. Cal tenir en compte també que és habitual que alguns usuaris menors de 18 anys, malgrat tenir *smartphone*, no tinguin accés a dades.

**Proposta:** Incloure als punts de parada informació sobre els horaris i recorreguts de totes les línies que hi tenen parada, així com dels possibles transbordaments amb altres serveis. Es proposa com a objectiu que aquesta informació s'inclouï en tots aquells punts de parada amb serveis interurbans que disposin de marquesina, ampliant-ho opcionalment als pals de parada.

Aquesta proposta és compatible i complementària a les mesures tecnològiques proposades en el PTVC 2020 com la PIT.CAT.

**Motivacions:**

- Facilitar l'accés a la informació als grups d'usuaris abans esmentats: edat avançada i adolescents.
- Permetre que la informació bàsica arribi a l'usuari sense necessitat de que aquest realitzi cap acció (descarregar una app, accedir a una web, etc.) permetent, per exemple, reduir la desconeixença de la xarxa de transport públic disponible al seu entorn.
- En serveis interurbans (especialment fora de les àrees metropolitanes), la freqüència de pas és suficientment baixa com perquè els horaris planificats siguin percebuts com a raonablement acurats i rellevants per a l'usuari malgrat els possibles retards puntuals.

## Annex 1. Proposta de modificació horària realitzada a la Generalitat de Catalunya i a Renfe Operadora (sense resposta), el mes d'abril de 2011

### **AMB MÉS RECURSOS HUMANS I ELS MATEIXOS TRENS LA LÍNIA PODRIA DUPLICAR I CADENCIAR EL SEU SERVEI**

La millor estratègia per treure profit de les millores en la infraestructura que ha realitzat el Ministeri de Foment és aconseguir una oferta més potent a l'àmbit de les Rodalies de Lleida:

- La **demanda** més potent d'aquest corredor es troba entre Lleida i Cervera. Aquest tram ferroviari podria convertir-se en una autèntica alternativa a l'Eix Transversal i conformar la primera línia de les Rodalies de Lleida (el tren Lleida – Balaguer d'FGC encara no ho és).
- Els **millors temps de viatge** de la línia Lleida – Manresa s'ofereixen precisament en el tram de més demanda, amb velocitats comercials que oscil·len entre els 65 i els 80 km/h.
- **Amb només tres trens propis dedicats al tram Lleida – Manresa es podria duplicar el servei actual i iniciar un servei de Rodalies amb cadència horària entre Lleida i Cervera.** Actualment la línia l'Hospitalet – Manresa – Lleida s'explota amb dos trens propis i dos compartits amb la línia de Lleida – Valls / Reus – Barcelona.

	OFERTA ACTUAL		OFERTA PROPOSADA	
	Expedicions per sentit	Trens esclaus + trens compartits	Expedicions per sentit	Trens esclaus + trens compartits
Lleida - Manresa	3	2 + 2	6	3 + 0
Lleida - Cervera	6		16	

Per a més detalls, veure quadre d'horaris adjunt

- **L'explotació actual és conservadora i no aprofita les reduccions dels temps de viatge degut a la manca de freqüència.** Segregar el tram Manresa – Lleida no seria cap perjudici per als usuaris acostumats al tren amb destinació a Barcelona si tenim en compte que la línia és competitiva per a trànsits de cabotatge i no de punta a punta.



**Proposta d'exploatació segregada del tram Lleida – Manresa de la línia Lleida – Manresa – l'Hospitalet només utilitzant de tres trens (carbassa, verd i groc).**

**BENEFICIS PER A LA POBLACIÓ**

- Cadència horària entre Cervera i Lleida, amb 16 trens que multipliquen per 2,6 l'oferta actual en el tram de més demanda de la línia.
- Interval de pas de tres hores entre Lleida i Manresa, sis trens diaris que doblarien l'oferta actual de tres.
- L'horari real hauria de tenir en compte les correspondències entre les Rodalies de Barcelona i la nova oferta d'aquesta línia, amb l'objectiu de no perdre les possibles relacions entre la Catalunya interior i el Vallès.

**CARACTERÍSTIQUES DE L'HORARI TEÒRIC PROPOSAT**

- El temps de regulació és de 10 minuts a Lleida i a Cervera, i de 16 minuts a Manresa.
- El temps de regulació s'ampliaria gràcies a la millora del temps de viatge del tram Calaf – Manresa, que no ha estat contemplat.
- Es podria guanyar temps de regulació extra suprimint alguna expedició entre Cervera i Lleida en hora vall, amb l'objectiu de poder absorbir retards importants.
- Per fer possible aquesta explotació només cal concentrar els dos trens que avui es dediquen exclusivament a la línia l'Hospitalet – Manresa – Lleida al tram Lleida – Manresa; a més d'afegir-hi un tercer tren que actualment està compartit amb la línia de Lleida – Valls / Reus – Barcelona.
- S'han tingut en compte temps de viatge mitjans entre l'anada i la tornada, que prenen valors diferents en tractar-se d'una explotació en via única.

PTP		LLEIDA – MANRESA																			
		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R
Lleida		06:20	07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20				
Cervera		07:10	08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10				
Calaf		07:45			10:45			13:45			16:45			19:45			22:45				
Manresa		08:37			11:37			14:37			17:37			20:37			23:37				

PTP		MANRESA – LLEIDA																			
		R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R	R			
Manresa		05:53			08:53			11:53			14:53			17:53			20:53				
Calaf		06:45			09:45			12:45			15:45			18:45			21:45				
Cervera		07:20	08:20	09:20	10:20	11:20	12:20	13:20	14:20	15:20	16:20	17:20	18:20	19:20	20:20	21:20	22:20				
Lleida		08:10	09:10	10:10	11:10	12:10	13:10	14:10	15:10	16:10	17:10	18:10	19:10	20:10	21:10	22:10	23:10				

Lleida – Cervera	00:50:00
Cervera – Calaf	00:35:00
Calaf – Manresa	00:52:00



## Annex 2. Assignació de 6 trens per a l'establiment d'un servei ferroviari R80 al llarg de l'AP7, entre Reus i Girona



### LA IMPORTÀNCIA DEL TRANSPORT PÚBLIC AL CORREDOR MEDITERRANI

- 1 **L'autopista AP-7 és el principal corredor català de mercaderies i persones no passant per Barcelona:** és la principal connexió amb Europa, passa pels punts més industrialitzats del país, connecta amb els ports de Tarragona i Barcelona i passa pels àmbits més poblats fora de l'àrea de Barcelona.
- 2 **Tot i els 6 carrils disponibles a la majoria dels trams afegits a les calçades laterals al Vallès, aquesta via presenta una congestió important de camions i vehicles** que genera importants pèrdues econòmiques i ambientals.
- 3 **És una via gestionada a partir d'un peatge financer, que no està pensat per regular la mobilitat** i evitar al màxim les congestions
- 4 **És un eix sense alternatives atractives en transport públic,** només autocars supeditats a la congestió i trens radials des de Barcelona que no afavoreixen els desplaçaments avui fets en cotxe al llarg d'aquest itinerari.
- 5 **Existeix una línia de ferrocarril paral·lela a tota l'AP-7, que va culminar-se l'any 1982, però encara no presta servei de viatgers en la seva totalitat.** Només funciona a trams i es fa gairebé impossible o molt difícil realitzar desplaçaments no radials des de Barcelona.
- 6 **Aquest tren "transversal" podria funcionar entre Reus i Girona connectant el Camp de Tarragona, el Penedès, el Baix Llobregat, el Vallès Occidental, el Vallès Oriental, la Selva i el Gironès** permetent desplaçaments en transport públic molt necessaris però avui descoberts. Per exemple entre Tarragona i Vilafranca, entre Terrassa i Granollers, entre Sabadell i Martorell, o entre Girona i la Universitat Autònoma.
- 7 **L'AP-7 ferroviària connecta importants nodes del transport públic ja servits per Renfe, FGC i autobusos interurbans:** Tarragona, Sant Vicenç de Calders, Vilafranca, Martorell, Hospital General, Volpelleres, Granollers i Maçanet i Girona.
- 8 **La potenciació de l'AP-7 ferroviària és una de les decisions més econòmiques i eficaces que pot encetar Catalunya:** la inversió en infraestructura seria mínima i els rendiments immediats, ja que serviria totes les connexions no radials més importants del país, radicades en aquest corredor.
- 9 **Els darrers problemes de l'AP-7 ferroviària estan en vies de solució:** ja s'ha desdoblant el nus de Mollet i està en procés l'adaptació de la línia a l'amplada de via internacional per afavorir la connexió del Port de Barcelona i de Tarragona en ample estàndard internacional.
- 10 **Connectar Barcelona, Sabadell i Terrassa a aquesta autopista és tan fàcil com construir dos intercanviadors en superfície amb FGC:** un a l'Hospital General (Rubi) i l'altre a Volpelleres (Sant Cugat).

## **CARACTERÍSTIQUES DEL SERVEI PROPOSAT**

- Servei de transport públic sobre xarxa ferroviària convencional, no precisa d'obres lineals. En canvi sí que convé la construcció o reforç d'intercanviadors tren-tren i bus-tren a Martorell Central, Rubí – Hospital General (nova estació), Sant Cugat - Volpelleres (trasllat d'andanes) i hub d'autobusos de la UAB (estudiar traslladar el projecte fins a l'estació ferroviària actual).
- El servei actua com a connector no radial paral·lel a l'AP7 relligant els següents àmbits funcionals:
  - Camp de Tarragona – Penedès. Actualment només és possible la comunicació ferroviària a partir de l'enllaç a Sant Vicenç de Calders entre dues línies amb intervals de pas massa elevats (R4 SUD al tram final i regionals)
  - Penedès – Baix Llobregat. Es reforçaria la R4 entre Sant Vicenç de Calders i Martorell Central, on es faria la connexió a l'Anoia i el Bages, i les dues lleres del Baix Llobregat.
  - Baix Llobregat – Vallès Occidental. Es reforçaria la R7 entre Martorell i Cerdanyola Universitat.
  - Vallès Occidental – Vallès Oriental. Actualment aquesta connexió només es pot realitzar de manera radial, anant a Montcada i Reixac i reculant.
  - Vallès Oriental – La Selva – Gironès. Es reforçaria la línia de Portbou en aquest tram.
- Gran població beneficiària: 1.250.000 habitants, distribuïts als àmbits del Camp de Tarragona (270.000), Penedès (75.000), Vallès Occidental (645.000), Vallès Oriental (140.000) i Girona (125.000). Es compta Terrassa, Sabadell, Rubí i Sant Cugat per estar enllaçats a la línia directament amb metro S1 i S2.
- Temps de viatge competitiu:
  - Tarragona – Universitat Autònoma: 65 minuts
  - Girona – Universitat Autònoma: 68 minuts
  - Reus – el Vendrell: 34 minuts
  - Granollers Centre – Martorell Central: 35 minuts
- Horaris cadenciats: cada hora entre Girona i Reus, i cada 30 minuts entre Granollers i Martorell, amb coordinació horària per repartir l'oferta als trams comuns amb les línies R4, R7 i R2.
- Material mòbil necessari: 6 trens (Reus - Girona) + 2 llançadores (Granollers - Martorell). Podria allargar-se la vida útil de la sèrie 440 reformada per iniciar el servei sense inversions en material mòbil



## Annex 3. Discurs del president de la PTP al sopar social de l'entitat

### EL FUTUR DE CATALUNYA VIATJA EN FGC

(...)

El sopar d'enguany és doblement emblemàtic: tant pel seu emplaçament com pel nostre convidat.

#### Primer emblema. L'emplaçament: l'estació de Plaça Catalunya d'FGC

Som sota el centre de la capital del país, i per tant en un dels punts més simbòlics de Catalunya. La plaça de Catalunya no és fruit de la planificació urbanística ni del Pla Cerdà, que preveia traslladar el centre de la ciutat des de la plaça Sant Jaume fins a la plaça de les Glòries. La plaça Catalunya és un espai públic -relativament improvisat- sorgit a partir de la necessitat de connectar la ciutat amb les seves primeres estacions ferroviàries, construïdes extramurs abans de l'enderroc de les muralles. La primera estació de la plaça Catalunya pertanyia al segon ferrocarril del país, el Barcelona - Molins de Rei, inaugurat al 1853; i la segona estació servia el tren Barcelona - Sarrià, inaugurat deu anys després, al 1863. L'aparició del Gran Metro, íntegrament soterrat, inaugurat el 1924, crea la primera infraestructura passant per Plaça Catalunya, i seguida del Metro Transversal el 1926, consagrar aquesta plaça com a node ferroviari i centre del país. L'accessibilitat de la plaça continuaria ampliant-se amb l'ampliació del Metro Transversal i el nou túnel de la companyia del Nord de 1932, que connectava la plaça amb Manresa i Puigcerdà. La darrera connexió que va ampliar la connectivitat de la plaça va ser l'enllaç de Renfe entre Pl. Catalunya i l'Estació de Sants, inaugurat l'any 1979, i que ha acabat configurant el principal eix de Rodalies del país (R1, R3 i R4). Podem afirmar amb rotunditat que el centre de Barcelona, i per extensió de Catalunya, està forjat per la xarxa ferroviària catalana.

La terminal on compartim aquest sopar és de l'any 1929, una joia arquitectònica per on passen anualment 11 milions i mig de persones per sentit. Des d'aquesta estació fins a Gràcia es produeix un petit "miracle" cada dia: la circulació de 31 trens per sentit en hora punta que converteixen aquest tram en el ferrocarril amb més freqüència de pas de tot l'Estat. Aquest és només un dels molts motius pels quals la PTP està orgullosa del paper que juga Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya al nostre país:

1. FGC va ser la **primera empresa pública creada per la reinstaurada Generalitat de Catalunya**, l'any 1979.
2. Partint d'unes infraestructures ruïnoses, FGC va convertir les línies heretades de FEVE (Ferrocarriles Españoles de Vía Estrecha), algunes amenaçades de tancament, en un **servei ferroviari modèlic en freqüència, puntualitat, qualitat, fiabilitat, seguretat, accessibilitat i viabilitat econòmica, considerat a més un dels millors trens suburbans d'Europa**. Diversos informes internacionals en donen fe.
3. L'enquesta de mobilitat en dia feiner constata que **TRAM i FGC són els serveis de transport millor valorats pels usuaris** sobre una enquesta que es repeteix cada any sobre una part de població important.
4. L'empresa FGC va arribar el 2013 a un **índex de cobertura del 90,49%**; és a dir, només necessitava cobrir amb impostos menys d'un 10% del seu cost de funcionament.

5. FGC ha aconseguit transportar aproximadament **80 milions de viatgers** a les línies metropolitanes (Metro del Vallès i línia Llobregat-Anoia) gràcies a uns **ambiciosos plans d'oferta cadenciats**, que han necessitat mesures tan extraordinàries com l'esmentada circulació de 32 trens per hora i sentit. L'any 2016 aquesta política s'ampliarà a la línia on encara trobavem a faltar aquest criteri de funcionament: el Lleida - Balaguer - la Pobla.
6. **FGC ha estat capdavantera en adaptar les seves instal·lacions a persones amb mobilitat reduïda.** Més enllà de la instal·lació d'ascensors i elevació d'andanes ha desenvolupat un manual tècnic d'accessibilitat molt avançat.
7. **Les estacions d'FGC han estat pioneres en aplicar un nou model de gestió automatitzat** que permet alliberar el personal de les estacions i orientar-lo al servei del client.
8. **FGC opera trens de mercaderies sobre una línia de Metro**, un fet força inusual a Europa. Aquest fet es dona a la línia del Metro del Baix Llobregat. També és inusual el transport de cotxes acabats, procedents de Seat, sobre una via estreta. Només a Suïssa, lideressa europea del ferrocarril, poden veure's mesures similars.
9. **FGC és una empresa pública amb criteris de gestió empresarials** (recerca pro-activa de la demanda i control exhaustiu de la despesa) i centrant els recursos propis en els elements estratègics de l'explotació (core-business) on el grup pot donar més valor afegit. Aquesta política ha estat fruit de l'esforç dels treballadors i treballadores i la constància de la direcció de l'empresa, governés qui governés.
10. Des dels seus inicis, **FGC és un referent en informació als usuaris**, ja sigui a través de les estacions, trens o per internet. L'empresa també té un inèdit protocol especial per avisar dels temps de durada de les incidències en base als incidents tipus.
11. FGC lidera un grup de treball sobre l'anàlisi de l'incivisme a les instal·lacions ferroviàries.
12. L'orientació professional del grup FGC ha permès també la posada en valor, i en alguns casos evitar el tancament, de complexos turístics i d'esquí: Vall de Núria, La Molina, Vallter, Port Ainé i Espot. Juntament amb l'explotació de cremalleres i funiculars, o del Tren dels Llacs, **FGC fa una promoció del turisme verd i del desenvolupament econòmic** a les comarques de muntanya molt important.
13. L'any 2012 va celebrar-se el centenari del Carrilet i l'any 2013 el 150è aniversari del tren de Sarrià, ambdós reeixits gràcies a la tasca d'FGC.
14. Els anys 2015 i 2016 FGC farà l'ampliació de xarxa més important de la seva recent història, amb els perllongaments a Terrassa i a Sabadell respectivament, connectant els seus serveis amb els de Rodalies R4 i R12.

I si fem tant la pilota a FGC és perquè -com els nens petits- volem alguna cosa a canvi. I ben clarament fem explícita aquesta petició: **des de la PTP volem que s'ampliï el model de gestió d'FGC als ferrocarrils de tot el país**, ja sigui amb gestió directa o fent que la resta d'operadors adoptin aquest model, adaptat a les demandes de cada territori.

(...)

## Annex 4. Discurs del president de la PTP a l'11a jornada AMTU

### PRESENT I FUTUR DEL TRANSPORT URBÀ A CATALUNYA

En primer lloc vull agrair a l'AMTU permetre participar la PTP a l'11a jornada AMTU, que ja és mereixedora del seu nou nom "Jornada Catalana de la Mobilitat".

Per a la PTP és una oportunitat excepcional poder compartir i debatre en aquest magnífic fòrum el nostre punt de vista sobre el transport urbà de més enllà de l'àrea metropolitana de Barcelona. La meua intervenció respon a la filosofia existencial de l'AMTU, la necessària millora de la governança dels municipis amb el seu transport públic urbà.

Per als que no ens coneixeu, explicar que l'any 1993 va néixer la PTP com a lobby ciutadà en defensa del transport públic més enllà de la visió estricta de l'operador, l'administració pública o del consumidor de bitllets. El transport públic està necessitat d'una forta conscienciació pública per fer que l'engranatge entre societat, administració i empreses del transport giri a la perfecció. La PTP ha volgut aportar el seu gra de sorra de forma **desinteressada**, posant la visió de xarxa per sobre de la línia o l'operador; de forma **lliure**, sense condicionants polítics, però atents a tots aquells polítics que s'acosten a nosaltres; i de forma **atrevida**, amb propostes innovadores sovint influenciades per experiències de centreeuropa.

La pròpia existència de l'AMTU i d'aquestes jornades són indicatives de que queda camí per recórrer, i el que és més important, hi ha ganes de fer-ho.

Anem per feina. Seguint un símil futbolístic, el transport públic urbà de Catalunya juga a tres divisions:

- **La "Champions" europea.** Amb més de 150 usos de transport públic per habitant i any, o el que és el mateix, amb un 50% de la població utilitzant el transport públic diàriament, només hi participaria un únic equip català: l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que precisament es correspon amb la zona "no AMTU". A aquesta lliga hi juguen els grans referents del transport públic europeu, tant de grans ciutats -París, Viena, Praga, Londres, Madrid...- com ciutats mitjanes i petites, però amb gran equipament de transport públic: Freiburg, Dresden, Lyon, Lepizig, Grenoble, Nantes, Estrasburg...
- **Lliga espanyola.** Entre 65 i 100 usos per habitant i any (mitjana espanyola 2011 de 68). Hi juguen ciutats mitjanes. A Catalunya hi participarien dos casos: Tarragona (70) i Sabadell (65).
- **Lliga regional.** La resta, amb demandes també dignes, però amb bastant camí per recórrer.

Aquesta ràtio no és massa científica però quan es comparen ciutats semblants pot ser bastant indicativa. Pertànyer a una lliga o a una altra no només depèn de la demografia, la morfologia urbana i la tradició del transport públic; des del punt de vista de gestió política també depèn dels següents factors:

- **La política d'espai públic:** que determina el grau de velocitat comercial i cobertura territorial; ja sigui amb carrils bus, prioritat semaforica, àrees de circulació restringida amb accés privilegiat per al bus, etcètera...
- **La política de finançament, que determina el nivell d'oferta** (fixats uns índexs d'eficiència), atenant a la regularitat, la capacitat, la comoditat, l'oferta de serveis cadenciats (repetibles als mateixos minuts de cada hora)...



- **L'adaptabilitat a les necessitats dels usuaris:** règim tarifari, fronteres zonals, fronteres de servei, coordinació de transbordaments... Cal recordar que a banda de la crisi del finançament del transport públic s'ha viscut una gran crisi tarifària, amb mobilitzacions socials sense precedents.

### **Què ha fet possible el model d'èxit de l'àrea metropolitana? Què en podem aprendre per a la resta de Catalunya?**

A partir de la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona l'any 1974 i sobretot a partir de l'Entitat Metropolitana del Transport des de 1987, es mancomunava la gestió del transport públic metropolità a partir de quatre polítiques:

- **Cessió de competències dels ajuntaments a una estructura administrativa superior;** donat que els desplaçaments motoritzats difícilment es circumscriuen a un terme municipal. Tot i la cessió de competències, la gestió és municipalista i també té en compte les necessitats locals.
- **Organització de línies coherent a escala metropolitana,** amb nomenclatura unificada (L-Llobregat, B-Besòs), eliminació de les prohibicions de càrrega i homogeneïtzació tarifària (prèvia a la integració tarifària) i de tarificació social. Els autobusos urbans també travessessin fronteres.
- **Nou model de gestió basat en la gestió interessada,** les concessions estan subjectes a estrictes contractes amb bonus / malus i no únicament pagant bus-km. Criteris de puntualitat, neteja, disposició d'informació, etcètera. Tenim exemples de bons i dolents operadors, públics i privats. L'essencial és el grau de control públic sobre els mateixos.
- **Recursos financers propis a partir del recàrrec de l'IBI** amb caràcter finalista per finançar el transport públic.

El màxim exponent d'aquest procés d'integració va ser el disseny i planificació del Trambaix, un tramvia modern que recorre set municipis sobre plataforma segregada; el projecte del qual fou finalment transferit i liderat per la Generalitat de Catalunya.

Aquest model és exportable? S'han fet avenços en aquesta matèria fora de l'àmbit metropolità? Naturalment. No es pot obviar el gran avenç que va significar la integració tarifària de l'ATM de 2001, les millores de finançament de la Generalitat aconseguides per l'AMTU, el hub coordinat dels tres urbans de Lliçà d'Amunt, diverses actuacions Generalitat - Ajuntaments per millorar relacions interurbanes de curta distància, la gestió mancomunada del transport urbà de Vic o més recentment la creació de la xarxa TransGran a Granollers. Però el transport urbà de la zona AMTU i àrees de Girona, Lleida i Camp de Tarragona tindria un potencial de demanda superior si pogués superar alguns inconvenients reconeguts:

1. **Donar solució al desigual finançament entre municipis AMTU / no AMTU,** mancomunats / no mancomunats o de poblacions inferiors o superiors als 50.000 habitants. Generalment es detecta una manca de recursos i un desequilibri entre les fonts. Caldria abordar aquest problema amb la **nova llei de finançament del transport públic**, en discussió al Parlament de Catalunya.
2. **Aprofitar i ordenar tota l'oferta disponible.** Eliminar totes les **prohibicions de càrrega** i fronteres competencials fent possible la sinèrgia entre línies urbanes i interurbanes.
3. **Més descentralització dels serveis.** Més poder de gestió dels ajuntaments sobre les línies suburbanes, convenientment coordinats o fins i tot mancomunats sota el paraigua de



l'AMTU o les ATM. A França alguns Departaments estan cedint competències i finançament als Ajuntaments coordinats en aquest sentit.

4. **Evitar el trencament zonal d'unitats de mobilitat com el Vallès.** L'actual sistema zonal és radial i perjudica algunes microàrees urbanes o zones comarcals d'elevada demanda. La T-Mobilitat hauria de resoldre aquest problema.
5. **Garantir un control públic prenent com a referència el model de gestió de l'àrea metropolitana,** basat en concursos de gestió interessada amb criteris bonus/malus. Un sistema concessional basat únicament en el pagament a operadors dels quilòmetres realitzats (model de la Generalitat i alguns ajuntaments) és totalment insuficient per garantir un transport públic de qualitat. La demostració més palpable de la insuficiència d'aquest model és la línia suburbana Reus - Tarragona, d'Hispano Igualadina (Grupo Monbus).
6. **Caldria premiar els Ajuntaments que facin més esforços per assegurar un transport públic d'èxit,** seguint el model dels *plans de déplacements urbains* (PDU), on els municipis que capten més demanda i recursos econòmics procedents del vehicle privat reben finançament extra per a la prestació del seu transport públic.
7. **Generació de projectes de carrils bus interurbans i sistemes de prioritat** en l'àmbit del PDM de la RMB, dels PMU locals, així com àrees d'accessibilitat privilegiada per al bus. S'ha de trencar l'estigma de la peatonalització sense transport públic.

**Per a la PTP, el transport públic urbà del futur no hauria de tenir problemes de finançament, hauria de superar les barreres competencials actuals i hauria de gaudir de més protagonisme a la via pública.**

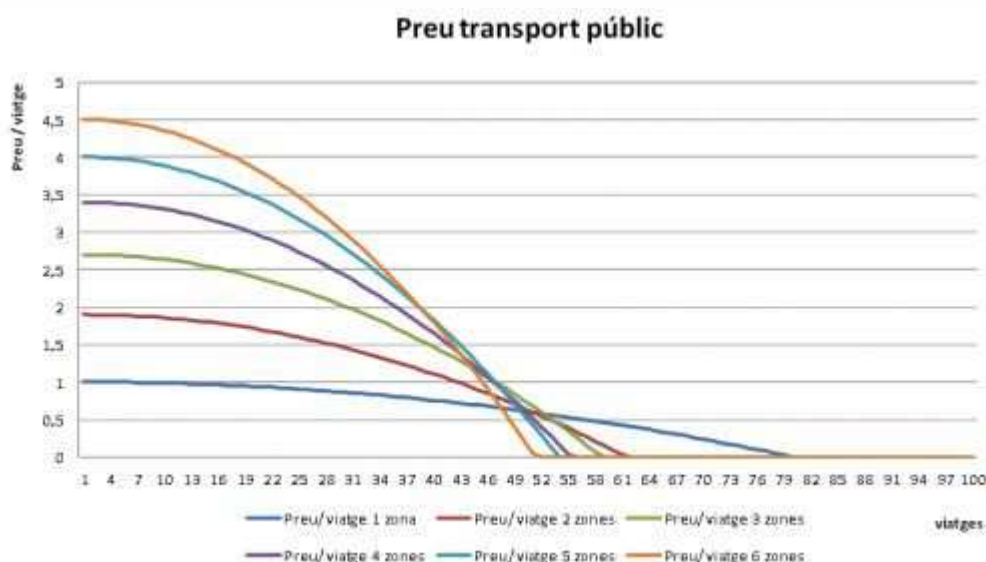
**5 de maig de 2015**

## Annex 5. Posicionament de la PTP sobre la T-Mobilitat

Després d'analitzar la informació disponible sobre la T-Mobilitat, els socis de la PTP van participar en una Junta Ampliada, l'organisme assembleari de presa de decisions sobre temes importants, prenent els següents acords a partir de 15 resolucions i un debat:

1. Es valora com un gran avenç el sistema tarifari integrat implantat l'any 1999 a l'àrea metropolitana i l'any 2000 a la resta de la regió metropolitana, pel seu caràcter pioner, pel difícil consens polític assolit i per la seva amplitud d'integració, superior des d'aquell moment a qualsevol altre sistema tarifari espanyol. Malgrat aquell important avenç, **la gamma de títols i l'estructura de zones han quedat desfasades i ja no s'ajusten a les necessitats de mobilitat actuals ni afavoreixen la fidelització dels usuaris.**

2. Es demanarà a l'ATM canviar el sistema zonal actual per un que ni penalitzi els desplaçaments fora de la primera zona ni que castigui els usuaris que fan desplaçaments no repetitius pel que fa nombre de zones, com passa actualment. En el document descriptiu de l'anunci de licitació de la T-Mobilitat, l'ATM manté l'actual obligació de fer desplaçaments reiterats (d'igual nombre de zones) per poder obtenir descomptes per part dels usuaris.



*Segons la documentació del concurs, la disminució del preu unitari a mesura que s'incrementa el nombre de viatges estaria restringida als desplaçaments sobre un mateix nombre de zones. Font: ATM.*

Per evitar aquests efectes contraris a la fidelització dels usuaris es plantegen diverses alternatives.

Sistema microzonal	Sistema macrozonal
S'assimila al sistema quilomètric però respectant la integritat dels municipis o creant agrupacions de municipis molt vinculats.	Es creen macrozones de mobilitat però respectant la integritat de les comarques i àrees urbanes grans.
Imprescindible que tots els desplaçaments puguin sumar. Exemple: amb un bitllet de 10 zones s'haurien de poder fer dos viatges de 5 zones, deu viatges d'1 zona, cinc viatges de 2 zones, etcètera. Per fer-ho possible s'han d'harmonitzar tots els salts de zona.	Imprescindible algun tipus de descompte quan l'usuari surti de la zona de validesa del seu abonament habitual.
Per evitar l'efecte frontera, es pot establir un pagament mínim de dues zones o implantar salts de zona sempre de dos en dos.	Per evitar l'efecte frontera es poden crear zones "buffer" o de transició, vàlides per a dues zones.
Exemples: sistema tarifari del Rin - Ruhr, a Alemanya; o de Copenhague, a Dinamarca. (vegeu annexos 5.2 i 5.3)	Exemples: sistema tarifari de Berlin o de Freiburg im Breggau, ambdós a Alemanya, que es componen de tres grans zones. (vegeu annexos 5.4 i 5.5)
<b>Característiques comunes:</b> es deixa de discriminar el salt de la corona 1 a 2 i no es penalitza aquells usuaris que han de fer desplaçaments sobre un nombre canviant de zones.	

4. **Es rebutja un sistema tarifari quilomètric pur**, per no distorsionar els transports urbans ni generar excessives diferències entre aquelles persones que es veuen obligades a viure a les zones menys centríques de les ciutats.

5. **Es prefereix una T-Mobilitat gestionada públicament.** PTP és partidària que la nova societat gestora del títol de transport estigui majoritàriament formada per empreses o entitats públiques. El concurs de l'ATM demana una presència pública de només un 4% format per FGC i TMB. Sense negar la necessitat de comptar amb el sector privat pel que fa el proveïment de serveis i finançament, es rebutja la creació d'un intermediari majoritàriament privat entre els operadors de transport públic i l'administració responsable de les tarifes ATM. Tanmateix no es troba la necessitat d'externalitzar, en el mateix paquet de la T-Mobilitat, un centre d'informació a l'usuari.

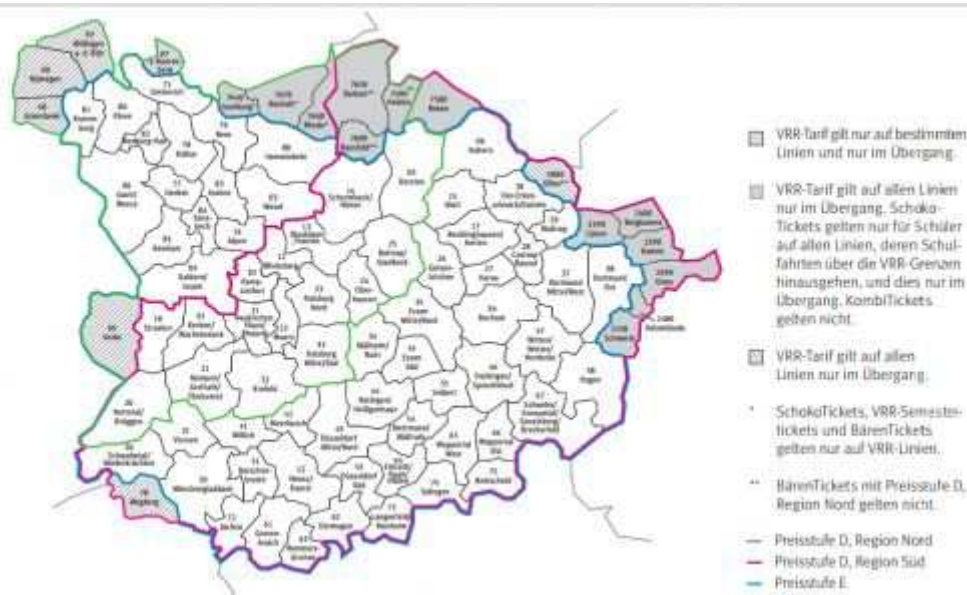
6. **Es demanarà "open data" pel que fa l'oferta i demanda dels serveis de transport públic línia a línia i expedició a expedició**, posant fi a l'opacitat actual de dades i evitant que l'empresa gestora de la T-Mobilitat tingui informació privilegiada de la mobilitat de la regió metropolitana.

Barcelona, 21 de juliol de 2014

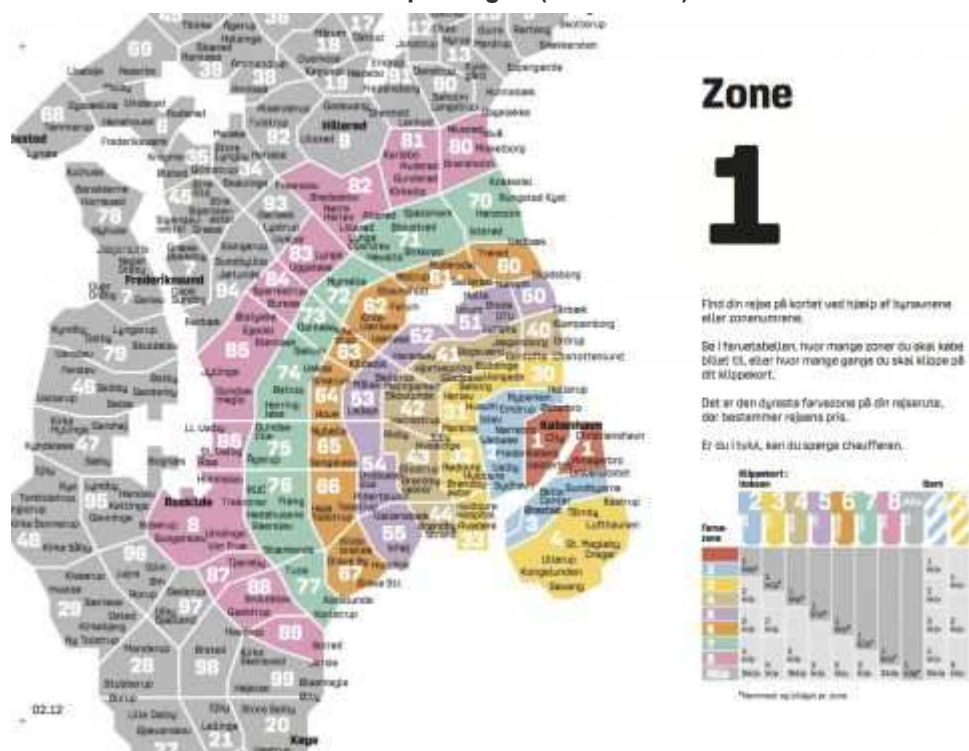
**ANNEX 5. 1. Resolucions acordades a la darrera Junta Ampliada de Socis de la PTP, amb data 11-06-2014**

<p><b>1. Valores positivament el conjunt del sistema tarifari implantat l'any 1.999 a l'àrea metropolitana de Barcelona, ampliat l'any 2.000 a la resta de la regió metropolitana?</b> Valora el context d'implementació inicial</p>	SÍ
<p><b>2. En el moment actual, creus que la gamma de títols integrats s'ajusta a les necessitats de mobilitat?</b></p>	NO
<p><b>3. En el moment actual, creus que l'estructura de zones s'ajusta a les necessitats de mobilitat?</b></p>	NO
<p><b>5. Creus convenient fixar un màxim de despesa de mobilitat mensual?</b></p>	SÍ
<p><b>6. Creus que s'ha de modificar el sistema actual de zones de l'ATM cap a un sistema amb una zonificació diferent, sistema quilomètric o sistema mixt?</b></p>	SÍ
<p><b>7. Creus que cal implantar un sistema zonal modificat?</b></p>	SÍ
<p><b>8. Creus que cal implantar un sistema quilomètric?</b></p>	NO
<p><b>9. Creus que cal implantar un sistema mixt?</b></p>	SÍ
<p><b>10. Creus que s'ha d'exigir que els viatges sobre diferent nombre de zones i/o quilòmetres sumin a l'hora de ser bonificats?</b> Actualment només es bonifiquen els viatges similars (mateix nombre de zones al STI de l'ATM) o amb el mateix origen - destinació al sistema de Rodalies de Catalunya).</p>	SÍ
<p><b>11. Creus convenient el canvi tecnològic entre la tecnologia magnètica i el bitllet sense contacte que es preveu realitzar amb la T-Mobilitat?</b></p>	SÍ
<p><b>12. Estàs d'acord amb la validació a la sortida en els transports que recorren per més d'una zona?</b> Aquesta és una previsió de la T-Mobilitat que no afecta als desplaçaments dins la xarxa de Metro i bus de TMB la zona 1.</p>	SÍ
<p><b>13. Estàs d'acord amb què es concessioni el sistema de la T-Mobilitat a un conjunt d'operadors privats?</b> Aquesta és una previsió de gestió de la T-Mobilitat per part de l'ATM.</p>	NO
<p><b>14. Creus que el nou centre d'atenció al client ha d'estar licitat de manera conjunta amb el projecte de la T-Mobilitat?</b> Aquesta és una previsió de gestió de la T-Mobilitat per part de l'ATM.</p>	NO
<p><b>15. Estàs d'acord amb què els operadors públics TMB i FGC només tinguin una participació del 4% de la nova empresa concessionària de la T-Mobilitat?</b> Aquesta és una previsió de gestió de la T-Mobilitat per part de l'ATM.</p>	NO

## ANNEX 5.2. Zonificació de l'àrea del Rhin - Ruhr (Alemanya)

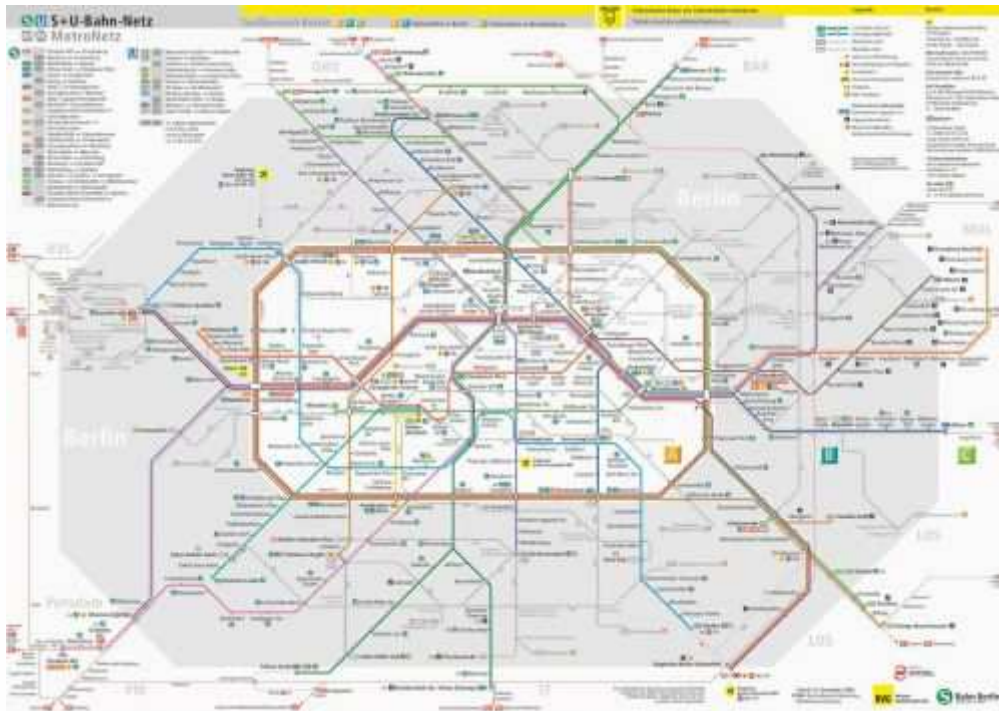


## ANNEX 5.3. Zonificació de l'àrea de Copenhague (Dinamarca)





ANNEX 5.4. Zonificació de l'àrea de Berlín (Alemanya)



ANNEX 5.5. Zonificació de l'àrea de Freiburg im Bressgau (Alemanya)

