

## SÍNTESI DE DIAGNOSI I ESTRATÈGIES SOBRE: **TRANSPORT PÚBLIC: FERROCARRIL I AUTOBÚS**

El ferrocarril del litoral és un mode de transport públic indispensable en els trànsits interurbans al llarg dels municipis costaners metropolitans. Ofereix un servei indispensable de mobilitat però és també una barrera física que divideix les ciutats de les platges. La ubicació de les estacions allunyades dels centres urbans dificulta l'accés de la població que l'utilitza, sobretot per viatges de feina o estudi amb la resta del litoral metropolità, o de la Regió metropolitana. D'altra banda, hi ha dèficits importants de transport públic en línies regulars d'autobús, sobretot per relligar els pobles de l'interior amb els de la costa i les estacions i els grans equipaments comarcals, hospitals, o polígons industrials i comercials.

### **DIAGNOSI ESTRATÈGICA**

El ferrocarril litoral fou construït des de mitjans del segle dinou, primer el tram Mataró-Barcelona el 1848, i posteriorment el Vilanova-Barcelona, ambdós impulsats per capitals d'indians, i des d'aleshores han estat una de les línies amb més trànsit i amb una major captació de viatgers interurbans de Catalunya.

L'any 2003, la línia C-1 de Maçanet-Aeroport, C-2 del Garraf i la C-4 des de Terrassa tenen entre 30-35 milions de viatges. La C-3 a Vic té 7.9 milions, la línia Llobregat-Anoia té 18.4. Els nivells de captació de viatges interurbans de treball de la línia ferroviària del litoral metropolità són els més alts de Catalunya, entre el 40%-50% dels viatges, que arriben a més del 70% en el cas de Vilanova i la Geltrú. En hora punta el 86% dels serveis d'entrada a Barcelona tenen ja problemes de saturació, segons dades de l'Associació pel Transport Públic.

D'altra banda, de fa dècades la posició del ferrocarril arran de platges o travessant pel centre altres ciutats, limita l'accés a les platges i, en el cas Maresme, condiciona la reconversió de la Nacional II en passeig marítim. El soterrament del ferrocarril i traçat pel centre de les poblacions, d'acord amb els estudis de Barcelona Regional pel Consell Comarcal del Maresme pel tram del Baix Maresme, com també a d'altres ciutats del Maresme i del Garraf, permetria recentrar les estacions, millorar el servei i enfortir les activitats comercials i terciàries del centres urbans, obrint noves oportunitats pel que fa a la creació de noves centralitats, així com internalitzar les plusvàlues en el sector públic. L'impacte positiu també per l'alliberament d'espai públic a la façana marítima seria notable.

Pel que fa a l'altre mode de transport públic col·lectiu, com són les línies regulars d'autobús, hi ha dèficits importants, sobretot per relligar els pobles de l'interior amb els de la costa, les estacions de ferrocarril i els grans equipaments comarcals, així com els polígons industrials.

### **Evolució de la mobilitat en transport públic**

La mobilitat interurbana podria créixer a Catalunya, segons estudis de la Secretaria de Mobilitat del Govern, globalment entre el 70% i el 110%. D'acord amb les hipòtesis del Llibre Blanc del Transport de la Unió Europea, es preveure una transferència molt gran, i difícil d'assolir, dels vehicles particulars al transport públic, o de les mercaderies al ferrocarril, que revertís la tendència dels darrers vint anys, fent possible que el transport públic arribi a una quota de mercat del 35% l'any 2026 en viatges interurbans de treball. En el litoral metropolità de Barcelona la majoria de municipis es troben entre el 40% i el 50%, i alguns superen el 70%, i per tant és previsible que millores en la freqüència i velocitat comercial del ferrocarril, i polítiques tarifàries de peatge i aparcament, podrien fer augmentar els percentatges sobre el 75%, de l'ordre del doble que pel promig de Catalunya.

### **Implantació territorial del ferrocarril al corredor litoral**

Quasi un segle i mig després de la seva construcció, aquells ferrocarrils que servien relacions considerades llavors de llarg recorregut, i mercaderies, formen part de la xarxa metropolitana de Barcelona i serveixen sobretot desplaçaments urbans de freqüència diària. El ferrocarril és avui un mode de transport públic indispensable per servir trànsits interurbans massius al llarg del litoral metropolità, com també en les penetracions del Besòs i el Llobregat a Barcelona, i a través de Collserola, on la capacitat viària es troba ja pràcticament exhaurida. Les xifres indiquen, d'altra banda, que la mobilitat obligada continua creixent per causes com la dispersió del poblament en el territori i en general el creixement demogràfic sostingut de la població en les ciutats de rodalies de Barcelona.

La infraestructura constitueix una barrera física que separa les ciutats de les platges i impedeix l'ús de la primera franja marítima com a espai urbà, especialment al Maresme. En alguns casos, la ubicació de les estacions allunyades dels centres urbans dificulta l'accés de la població que utilitza aquest servei, especialment per viatges de feina o estudi. Ni la posició de les estacions ni el traçat resulten avui convenients en relació a les dinàmiques actuals d'ocupació i usos del sòl.

## **Estratègies de futur en relació al ferrocarril**

En relació al transport públic, els plans de referència que afecten al litoral metropolità són els següents:

- PDI 2001-2010 (ATM, aprovat 25 d'abril de 2002): Document on es defineixen les inversions en infraestructura fixa que han de programar-se i executar-se fins el 2010, amb l'objectiu d'estructurar un sistema únic de Transport Públic Col·lectiu a la RMB. Aquest Pla no preveu inversions significatives en la xarxa de rodalies del litoral metropolità.
- PTV 2005 (DGPT, aprovat, 4 de juliol de 2003): Té per objecte la definició de la xarxa de serveis i equipaments de transport de viatgers completa i coordinada de tots els modes a Catalunya.
- PDIF 2003-2025 (DGPT, en curs de redacció): "Proposa orientacions i directrius en relació amb el desenvolupament del conjunt del sistema ferroviari català tant en transport de viatgers com de mercaderies"

En general, tots els Plans vigents i en estudi atorguen a la línia actual de RENFE un augment d'oferta fins a aconseguir un interval de pas cada 5 minuts. No caldrien actuacions infraestructurals significatives per poder arribar a oferir aquesta freqüència de servei.

El desplaçament i soterrament del ferrocarril al Baix Maresme, i el soterrament en ciutats com Vilanova i la Geltrú, Sitges, Calella, i altres, permetria augmentar la captació del ferrocarril i alliberaria aquestes ciutats del ferrocarril a primera línia del mar. Aquesta proposta, que no figura en els Plans anteriorment esmentats, ha estat estudiada repetidament des de mitjans dels anys vuitanta, i proposada formalment pel Consell Comarcal del Maresme a partir d'un estudi realitzat per Barcelona Regional. També segons el Consell Comarcal, al Maresme Sud li manquen estacions centríques i s'ha d'augmentar la freqüència dels serveis perquè els d'hora punta es troben en la majoria ja congestionats; des de Mataró caldrien trens semidirectes, que per poder-se encabir demanen una tercera via. D'altra banda, a Mataró cal preveure un taller de reparació de màquines, per això la parcel·la de l'estació ha de tenir una mida adequat.

Complementàriament, al Maresme, es proposen xarxes d'autobusos que relliguin les estacions de ferrocarril amb els pobles de dalt, i amb les urbanitzacions més disperses, minimitzant les superfícies d'aparcament de les estacions ferroviàries, que ocupen grans

espais per afavorir un nombre molt limitat d'usuaris. L'accessibilitat a les estacions de tren hauria de ser prioritàriament a peu, en bicicleta o en autobús.

El corredor ferroviari del Garraf té estacions amb més de 100 trens al dia per sentit, igual que al Maresme, però amb velocitats més ràpides perquè els trams de les interestacions són més llargs. Vilanova i la Geltrú, amb el 70% de viatges per feina a Barcelona per ferrocarril, és el municipi amb major captació del transport públic en viatges interurbans.

L'estació intermodal de l'Alta Velocitat a El Prat i la integració de la línia litoral permetrà un accés fàcil a l'aeroport des de les estacions litorals, en funció de com es resolgui el servei de llançadora de rodalies des de l'estació de Sants i la connexió en metro, o serveis de transport interns a l'aeroport per viatgers que hagin passat els controls de seguretat.

L'àmbit del delta del Llobregat i del Barcelonès, Sant Adrià i Badalona, estaran servits per noves línies de metro i tramvia, d'acord amb les previsions del PDI.

En relació a les mercaderies, està prevista una nova línia exclusiva entre Castellbisbal i el Port d'ample mixt i el desviament dels actuals serveis de mercaderies pel Garraf al corredor prelitoral del Penedès. Restarà pendent a Catalunya ampliar a mig termini la capacitat ferroviària pel pas de mercaderies de llarg recorregut, pel corredor prelitoral o per l'Eix transversal ferroviari, tenint en compte els creixements de trànsits de mercaderies que preveu el Port, en base a les hipòtesis del Llibre Blanc de Transports de la Unió Europea.

### **La xarxa de transport col·lectiu**

Molts municipis fan esforços econòmics importants per a la provisió de serveis de transport col·lectiu a fi de poder oferir serveis que millorin tant la mobilitat interna com l'accessibilitat als grans equipaments sanitaris (com l'Hospital de Calella) o escolars i centres d'activitat. Malgrat que hi ha casos de mancomunització de l'oferta, la cooperació i la gestió integrada resulten altament complexes i descoordinades. El cas de l'estació de tren de Santa Susanna, constitueix un exemple de gestió mitjançant un conveni entre l'Ajuntament i RENFE, donant com a resultat una alta qualitat de servei als viatgers i d'entorn. I en relació a la xarxa d'autobús, per exemple, Cabrera de Mar i Vilassar de Mar exploten conjuntament una línia que dona servei a tots dos municipis, per bé que requereix d'un notable esforç financer per part dels ajuntaments implicats.

Una altra de les mancances a les que s'ha de fer front és l'accessibilitat a zones industrials, tant pel que fa a l'interior del polígons, com a la freqüència dels serveis.

El Pla de Serveis de Transport Públic iniciat per l'ATM, que no s'arribà a aprovar, hauria de ser reformulat a curt termini a escala comarcal (o subcomarcament) per promoure la millor integració dels serveis urbans i metropolitans, i l'accés a les zones d'activitat econòmica. A mig termini, la redefinició de la Nacional II al Maresme com a Passeig Marítim i altres projectes viaris, així com la progressiva saturació de les entrades a Barcelona, recomanaran l'estudi de carrils reservats o amb preferència del transport públic col·lectiu.

#### Transport en autobús, 2004

	Vehicle-km (milions)	Canvi 04 / 03 (%)	Viatges (milions)	Canvi 04 / 03 (%)	Recaptació (M€)
Autobusos titularitat EMT	63,2	0,50%	265,4	1,70%	121,59
Transport interurbà	27,7	21,90%	26,3	5,30%	24,61
T.urbà competència municipal	10,4	0,10%	35,7	4,20%	16,53
<b>Total transport en autobús</b>	<b>101,3</b>	<b>5,20%</b>	<b>327,4</b>	<b>2,30%</b>	<b>162,72</b>

Font: ATM

#### Transport de passatges a les estacions de ferrocarrils, 2002

ESTACIÓ	TOTAL: Rodalies, Regionals, Grans línies, Ferrocarrils Generalitat		
	P_TOT	B_TOT	P+B_TOT
Malgrat de Mar	1.191	1.130	2.321
Santa Susanna	154	146	300
Pineda de Mar	1.217	1.140	2.357
Calella	2.616	2.496	5.112
Sant Pol de Mar	693	669	1.362
Canet de Mar	1.378	1.303	2.681
Arenys de Mar	2.082	2.075	4.157
Caldes d'Estrac	703	448	1.151
Sant A. de Llavaneres	799	760	1.559
Mataró	7.328	7.316	14.644
Vilassar de Mar	3.996	3.442	7.438
Cabrera de Mar-Vilassar	0	0	0
Premià de Mar	4.694	4.270	8.964
El Masnou	3.246	3.038	6.284
Masnou - Ocata	2.783	2.660	5.443
Montgat	1.590	1.325	2.915
Montgat Nord	628	561	1.189
Badalona	9.596	8.654	18.250
Sant Adrià de Besòs	1.765	1.669	3.434
BCN - Plaça Catalunya	47.468	46.950	94.418
BCN - Provença	33.527	33.936	67.463
BCN - Gràcia	11.466	11.235	22.701
BCN - Muntaner	12.450	12.618	25.068
BCN - Sarrià	12.503	12.578	25.081
BCN - Peu del Funicular	933	939	1.872
BCN - Baixador de Vallvidrera	718	720	1.438
BCN - Les Planes	880	877	1.757
BCN - Reina Elisenda	3.822	3.749	7.571
BCN - Les Tres Torres	6.096	5.942	12.038
BCN - La Bonanova	4.407	4.355	8.762
BCN - Sant Gervasi	2.633	2.499	5.132

BCN - Pl.Molina	2.636	2.666	5.302
BCN - Pàdua	3.138	3.275	6.413
BCN - El Putxet	7.305	7.232	14.537
BCN - Av.Tibidabo	7.126	7.078	14.204
BCN - Barcelona-Pl.Espanya	18.689	18.734	37.423
BCN - Magòria-La Campana	1.996	1.983	3.979
BCN - FGC - PORT	0	0	0
Barcelona-St. Andreu Comptal	3.561	3.243	6.804
Barcelona-Morrot	0	0	0
Barcelona-Port 2	0	0	0
Barcelona-Can Tunis	0	0	0
BCN - Torre del Baró	2.961	528	3.489
Barcelona-Sants	13.204	11.296	24.500
Barcelona-Pl. Catalunya	17.494	18.263	35.757
Barcelona-Arc del Triomf	5.551	4.703	10.254
Barcelona-el Clot-Aragó	6.711	5.322	12.033
Barcelona-Pg. de Gràcia	17.291	18.235	35.526
Barcelona-St. Andreu Arenal	6.372	1.628	8.000
Barcelona-Estació de França	85	81	166
El Prat de Llobregat	2.807	1.116	3.923
El Prat - Aeroport	2.839	3.002	5.841
Viladecans	2.207	1.893	4.100
Gavà	5.659	5.756	11.415
Castelldefels	7.391	6.766	14.157
Platja de Castelldefels	923	757	1.680
Sitges - Garraf	94	94	188
Sitges	5.353	5.609	10.962
Vilanova i la Geltrú	8.171	8.310	16.481
Cubelles	1.058	1.063	2.121

Font: RENFE i Departament de Política Territorial, Generalitat de Catalunya

## **Objectiu, estratègies i actuacions per al transport públic a partir del 2005**

### **ESTRATÈGIA**

Ampliació de l'oferta de serveis ferroviaris al litoral

Millora de la integració urbanística i paisatgística del ferrocarril

### **Objectius**

- Millora dels serveis de transport col·lectiu per carretera
- Millora de la freqüència i la velocitat comercial dels serveis ferroviaris pel litoral
- Millora de l'accés de la població a les estacions ferroviàries
- Minimització dels impactes negatius de les infraestructures ferroviàries

### **Accions**

- Desplaçament i soterrament del ferrocarril al Maresme (i estudi de terceres o quartes vies en estacions o al llarg de tot el traçat)
- Soterrament del ferrocarril al seu pas pels nuclis de població del Garraf (Sitges, Vilanova i la Geltrú)
- Passos soterrats o elevats al llarg del litoral on no se soterra el ferrocarril
- Augment de la velocitat comercial en els serveis de llarg recorregut procedents de més enllà de Mataró
- Augment de la freqüència de serveis ferroviaris entre Vilanova-Barcelona, Mataró-Barcelona
- Pla de serveis de la xarxes d'autobús comarcals per àmbits territorials específics

## Projectes en curs

Supressió de passos a nivell del ferrocarril	Malgrat de Mar
Permeabilització de la via fèrria amb passos soterrats	Sant Vicenç de Montalt, el Masnou, Malgrat de Mar, Sant Pol de Mar
Mancomunització línia autobús amb Sant Cebrià	Sant Pol de Mar
Estudis per permeabilitzar i/o soterrar el ferrocarril al mateix lloc	Arenys de Mar
Rehabilitació estació ferrocarril (RENFE)	Caldes d'Estrac
Estudi-proposta d'hipostilament via fèrria (BR)	Sant Andreu de Llavaneres
Nou traçat soterrat i 3 estacions	Mataró
Supressió de barreres arquitectòniques	Premià de Mar
Perllongament línies Metro L2 i L4	Badalona
Nova estació de Rodalies L9 Metro, i perllongament L2 i L1 Tramvia del Besòs	Sant Adrià de Besòs
Arribada del FAV (2 +1 estacions) Ampliació Metro (L9, L5) Ampliació Aeroport i Port	Barcelona
Soterrament ferrocarril Estació intermodal: FAV, Rodalies, Regionals, L1 i L9 Metro Pla Delta	Prat de Llobregat, el
L12 Metro soterrada (2 estacions) Estació de RENFE (operació integració a la ciutat) Pla Delta	Viladecans
Metro L12 Acord-conveni amb RENFE per tal de que el consistori s'encarregui del manteniment i ajardinament de l'entorn de l'estació	Gavà
Metro L12 (Castelldefels-Gavà-Viladecans-Sant Boi), la gestió des de Castelldefels podria correspondre a RENFE	Castelldefels
Manteniment i protecció de la via del ferrocarril (RENFE)	Cubelles

## Projectes futurs

Nou traçat soterrat del ferrocarril, noves estacions	Vilanova i la Geltrú
Arribada Tramvia	Badalona

## Possibles nous projectes estratègics

Projectes de manteniment i ajardinament de les estacions de ferrocarril de gestió municipal conveniada amb el gestor de la infraestructura ferroviària	PEL
Instal·lació de la conducció automàtica (25 trens/hora)	PEL
Via doble Barcelona-Calella	PEL
Millora serveis freqüència RENFE	Maresme Central i Alt, Garraf
Projecte de desplaçament i soterrament del ferrocarril al Maresme (i estudi de duplicació de vies en estacions o al llarg de tot el traçat)	Badalona, Sant Adrià de Besòs, Calella, Sant Andreu de Llavaneres, Gavà, Castelldefels, Sitges
Estudi del projecte d'integració de la L12 al Delta amb la xarxa de RENFE	Baix Llobregat
Desviació de les mercaderies per la línia de Vilafranca o disposar d'una nova per tal de no afectar la de passatgers.	Garraf
Estudi de la línia ferroviària orbital: Vilanova-St Pere de Ribes-Vilafranca	Vilanova-St Pere de Ribes
Pla de serveis de la xarxes d'autobús comarcals per àmbits territorials específics	PEL
Estudis de carrils Bus-VAO	PEL
Projecte de noves estacions d'autobús amb aparcament als pobles de dalt i als de mar, associades a noves estacions ferroviàries.	PEL

