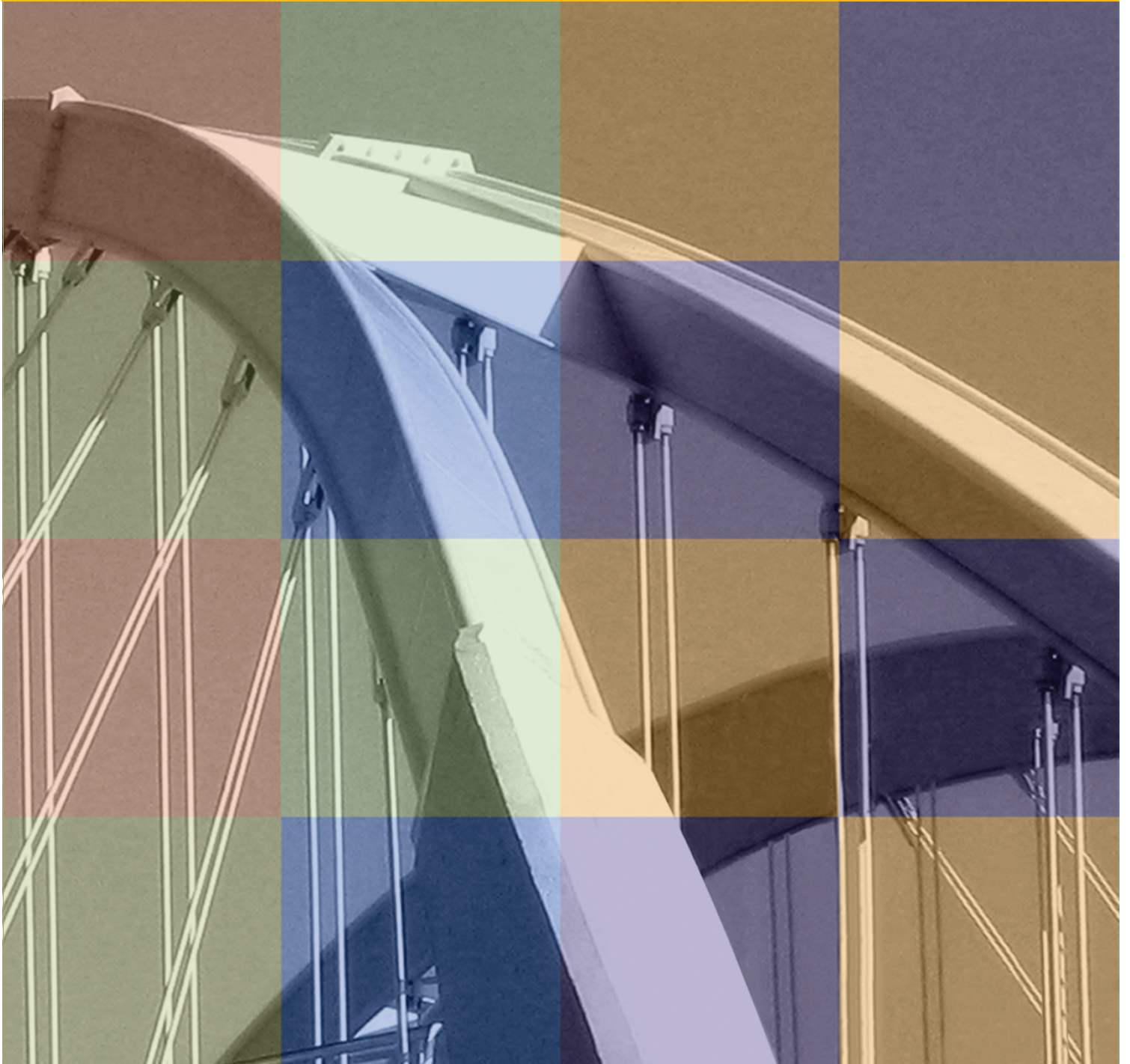


# Dictamen 8-2013

sobre el Projecte de Pla director  
d'infraestructures de transport públic col·lectiu  
de la regió metropolitana de Barcelona (pdl)  
per al període 2011-2020.



# Dictamen 8.2013

sobre el Projecte de Pla director d'infraestructures  
de transport públic col·lectiu de la Regió  
Metropolitana de Barcelona (PDI) per al període  
2011-2020.

## Índex

DICTAMEN 8/2013 sobre el Projecte de Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDI) per al període 2011-2020 .....	2
---	---

## **DICTAMEN 8/2013 sobre el Projecte de Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDI) per al període 2011-2020.**

Atenent les competències atribuïdes al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya per l'article 72.2 de l'Estatut d'autonomia de Catalunya i la Llei 7/2005, de 8 de juny, el Ple del Consell de Treball, Econòmic i Social, en la sessió ordinària del dia 17 de juny de 2013, aprova el següent

### **DICTAMEN**

#### **I. ANTECEDENTS**

En data 29 de maig de 2013 va tenir entrada al Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya un escrit tramès pel conseller de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en el qual sol·licitava l'emissió del dictamen de caràcter preceptiu, previ a la seva tramitació, del Projecte de Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDI) per al període 2011-2020.

El Projecte de Pla es va acompanyar d'una memòria ambiental.

La Comissió de Treball de Desenvolupament Territorial i Medi Ambient es va reunir el dia 13 de juny i va elaborar la Proposta de dictamen.

#### **II. CONTINGUT**

El Projecte de Pla, atenent el seu índex, consta de quinze apartats.

El primer apartat és una introducció on s'emmarca el context en el qual s'insereix el Pla.

En el segon apartat es fa una descripció del marc normatiu, de la planificació basada en les directrius nacionals de mobilitat, i de la tramitació del Pla.

En l'apartat tercer es detalla el balanç d'execució, a 31 de desembre de 2010, del Pla 2001-2010.

En l'apartat quart es fa una avaluació ex post d'actuacions en servei, és a dir, es presenta un recàlcul de la rendibilitat social de les actuacions aprovades en el PDI 2001-2010 que ja estan construïdes i en funcionament mitjançant l'anàlisi de les dades reals de demanda, despeses d'explotació i inversió final.

En l'apartat cinquè s'especifica l'estat de les infraestructures de transport públic col·lectiu a la Regió Metropolitana de Barcelona. S'aporten les dades sobre el metro de Barcelona, els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, tot i que abasten més que la Regió Metropolitana de Barcelona, el tramvia, la Xarxa Adif, els intercanviadors i els aparcaments de dissuasió.

En l'apartat sisè es detalla l'evolució recent de l'oferta de transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona i es fa una comparació de l'oferta ferroviària i de l'oferta d'autobús en el període 2001-2010.

En l'apartat setè s'explica l'evolució de la mobilitat tenint en compte les dades sobre la població de la Regió Metropolitana de Barcelona, l'índex de motorització i la construcció d'habitatges.

En l'apartat vuitè s'explica com s'ha fet la prospectiva de les variables territorials i de mobilitat per a l'any 2020 i com s'han obtingut les matrius de mobilitat per a cada mode de transport i la seva distribució territorial.

En l'apartat novè es fa una diagnosi de les xarxes ferroviàries i s'estableixen les necessitats de rehabilitació, d'ampliació de capacitat i de millora de la seva qualitat.

En l'apartat desè s'explica la metodologia utilitzada per a prioritzar les propostes en matèria d'infraestructura ferroviària.

En l'apartat onzè es posa de manifest que hi ha cinc programes d'actuació: El d'ampliació de la xarxa ferroviària (Metro i FGC) i de tramvia; el desplegament de la xarxa ferroviària estatal; els intercanviadors; les infraestructures de transport per carretera; i la modernització i millora de les xarxes existents. Aquestes actuacions es presenten en unes fitxes on hi consta la descripció de l'actuació, els terminis d'execució, les fites temporals, les característiques tècniques, la inversió requerida i els costos d'explotació, els beneficis socials de la proposta i el mapa de situació de l'actuació.

En l'apartat dotzè es realitza una anàlisi cost-benefici de les inversions en ampliació de la xarxa.

En l'apartat tretzè es realitza una anàlisi cost-benefici de les inversions en infraestructures de transport per carretera i intercanviadors.

En l'apartat catorzè s'exposa la inversió necessària per executar el PDI 2011-2020.

En l'apartat quinzè es detalla l'estat de les actuacions del programa d'ampliació de la xarxa i del programa de desplegament de la xarxa ferroviària estatal.

### III. OBSERVACIONS GENERALS

**Primera.** El CTESC valora positivament l'elaboració del Pla director d'infraestructures del transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona 2011-2020, tant pel que fa a la seva exhaustivitat i concreció, com per la complexitat tècnica que suposa. També troba positiu que es presenti l'anàlisi cost-benefici de les inversions més rellevants –llevat de l'àmbit de rodalies- com un element de priorització de les infraestructures.

**Segona.** El CTESC valora positivament la incorporació en el PDI 2011-2020 de les infraestructures de transport públic per carretera, especialment pel que fa a plataformes reservades en eixos d'elevada densitat de serveis d'autobusos, que augmenten la regularitat i velocitat comercial dels autobusos i promouen l'ús més eficient del vehicle privat.

**Tercera.** El CTESC considera que s'ha de prioritzar l'obra més eficient en termes econòmics, socials i ambientals. En aquest sentit considera adient aprofitar infraestructures que es troben ja construïdes i actualment en desús, com, per exemple, l'estació de Rodalies de la línia 8 de Baricentro (que donaria servei a un gran centre generador de mobilitat) o bé l'estació a Santa Perpètua (que ja disposa de la plataforma).

**Cuarta.** Els intercanviadors són espais físics d'integració i configuració d'una única xarxa de mobilitat en transport públic més potent i eficaç. Per això, el CTEESC proposa prioritzar microintervencions com els casos de l'intercanviador de Cornellà de Llobregat (Rodalies, metro i tramvia) o Bellvitge-El Gornal (Rodalies i FGC, amb metro com a opció), el que podria donar bons resultats per al servei i l'increment del nombre de persones usuàries.

**Cinquena.** El CTEESC considera que, per afavorir els desplaçaments en transport públic, no n'hi ha prou amb els aspectes intrínsecs del mode de transport, sinó que cal considerar també, i molt especialment en els intercanviadors intermodals i en els pàrquings dissuasoris, els aspectes d'acompanyament (accessibilitat, seguretat, confortabilitat) que a vegades desmotiven l'ús del transport públic.

**Sisena.** El CTEESC considera positiu els perllongaments de la xarxa de tramvia, atès que és el sistema de transport més ben valorat pels seus usuaris i amb els costos d'execució més econòmics i, per tant, més factibles de realitzar. Igualment, el CTEESC valora molt positivament el fet de proposar una línia per al Vallès que trenca amb la radialitat que ha caracteritzat tradicionalment la xarxa ferroviària metropolitana.

**Setena.** Per bé que el PDI 2011-2020 conté un volum de càlculs precisos, a l'hora de projectar la demanda futura de mobilitat només es preveu un escenari. En un context com l'actual, amb canvis importants en el mercat de treball, la demografia i el mercat de l'habitatge, el CTEESC considera que fóra bo disposar de diferents escenaris (o com a mínim un escenari favorable i un de desfavorable), per fer-lo més adaptable a la conjuntura, establint, potser, ordres de prioritat entre les diferents infraestructures pendents de construir.

**Vuitena.** Al llarg de tot el document s'observen deficiències a l'hora de concretar la informació de les taules i els gràfics. Així, o no s'especifica a quins anys fa referència la taula, o no es concreta el territori, així com tampoc es concreten unitats o fonts estadístiques. El CTEESC considera que, en alguns casos, aquestes deficiències o inconcrecions poden generar algunes confusions i no permeten aprofitar acuradament el bon treball realitzat.

#### **IV. OBSERVACIONS AL TEXT DEL PLA**

1. El CTEESC considera que caldria millorar l'anàlisi de les dades sobre l'oferta d'autobús per a l'elaboració de futurs plans - Pàgina 43, punt 6.6, primer paràgraf -.
2. El CTEESC lamenta la manca d'una versió actualitzada de l'Enquesta de mobilitat quotidiana (EMQ), a la pàgina 52, com a base per analitzar les variables territorials.
3. Tenint en compte l'observació general vuitena, el CTEESC considera que el Pla se situa en un escenari optimista pel que fa a l'evolució del mercat de treball en els propers anys. Així, a la pàgina 75, punt 8.1.2, taula 8.1, el Pla projecta per a l'any 2020 un total de 2.410.000 llocs de treball a l'RMB, quan el primer trimestre de 2013, i segons dades de l'EPA, el conjunt de la província de Barcelona comptava amb poc més de 2.000.000 d'ocupats/des. Això implicaria un increment de gairebé el 25% de llocs de treball a l'RMB en només 7 anys.

4. El CTESC mostra la seva preocupació per la indefinició de la connexió del Trambaix i Trambesós en tractar el tema com a traçat pendent d'estudi (pàgines 146-147). Aquesta connexió, pel traçat de longitud mínima, és la més rendible socialment, econòmicament i ambientalment (pàgina 251), per la qual cosa caldria concretar-la dins el present PDI, com s'ha fet amb els altres projectes.
5. El CTESC considera que el volum agregat d'inversió (pàgina 255) no sembla del tot realista, si es té en compte l'ajust pressupostari en el qual es troben immerses les administracions públiques (tant l'Estat com la Generalitat), tot i el retrocés que experimenten respecte a l'anterior Pla.

## V. CONCLUSIONS

El Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya ha valorat el Projecte de Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (PDI) per al període 2011-2020 i sol·licita al Govern que sigui receptiu a les recomanacions formulades en el present Dictamen.

Barcelona, 17 de juny de 2013



El president  
Josep Maria Rañé i Blasco



La secretària executiva  
Teresita Itoiz i Cruells



pdl

Pla Director  
d'Infraestructures del  
transport públic col·lectiu  
de la regió metropolitana  
de Barcelona 2011-2020

Maig 2013





pdl

Pla Director  
d'Infraestructures del  
transport públic col·lectiu  
de la regió metropolitana  
de Barcelona 2011-2020

Maig 2013



<b>Índex</b> .....	<b>5</b>
<b>1. Introducció</b> .....	<b>7</b>
<b>2. El pdl en el context de la Llei de la mobilitat</b> .....	<b>9</b>
2.1. Marc legal del Pla .....	9
2.2. Marc de planificació: les Directrius Nacionals de mobilitat .....	9
2.3. L'articulació del pdl i el pdM .....	10
2.4. Tramitació del pdl.....	11
<b>3. Balanç d'execució del pdl 2001-2010 a 31.12.2010</b> .....	<b>13</b>
3.1. Introducció .....	13
3.2. Estat d'execució de les actuacions del pdl 2001-2010 a 31.12.2010 .....	13
3.2.1. Actuacions finalitzades.....	14
3.2.2. Actuacions en execució.....	14
3.2.3. Actuacions en projecte .....	14
3.2.4. Actuacions pendents de projecte .....	14
3.2.5. Programa d'actuacions a la xarxa ferroviària estatal.....	16
3.3. Resum de la inversió realitzada .....	16
3.4. Annex. Detall d'execució de les inversions del pdl 2001-2010 a 31.12.2010.....	17
<b>4. Avaluació ex-post d'actuacions en servei</b> .....	<b>21</b>
4.1. Introducció .....	21
4.2. Objectiu.....	21
4.3. Dades.....	21
4.4. Resultats de l'anàlisi ex-post .....	21
4.5. Resum i conclusions.....	24
<b>5. Estat de les infraestructures de transport públic col·lectiu a l'RMB</b> .....	<b>25</b>
5.1. Metro de Barcelona .....	25
5.2. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya .....	26
5.3. Tramvia .....	28
5.4. Xarxa d'Adif .....	30
5.5. Intercanviadors .....	31
5.6. Aparcaments de dissuasió.....	32
5.7. Adaptació de les estacions del sistema ferroviari a PMR .....	34
<b>6. Evolució recent de l'oferta de transport públic a l'RMB</b> .....	<b>37</b>
6.1. Metro.....	37

6.2. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.....	37
6.3. Tramvia .....	40
6.4. Renfe Rodalies .....	42
6.5. Comparació d'oferta ferroviària en el període 2001-2010.....	43
6.6. L'oferta d'autobús en el període 2001-2010.....	43
<b>7. Evolució de la mobilitat i de les seves variables explicatives a l'RMB</b> .....	<b>45</b>
7.1. Marc territorial.....	45
7.2. Evolució socioeconòmica de l'RMB.....	45
7.3. Anàlisi de les variables territorials .....	52
7.3.1. Densitat de població.....	52
7.3.2. Cobertura territorial .....	52
7.3.3. Autocontenció municipal .....	52
7.3.4. Autosuficiència municipal .....	55
7.3.5. Índex d'equilibri entre llocs de treball i població .....	55
7.4. Anàlisi de la mobilitat .....	62
7.4.1. Evolució de la mobilitat obligada (EMO) en el període 1981-2006 .....	62
7.4.2. Distància mitjana dels desplaçaments per motiu treball.....	64
7.4.3. Caracterització de la mobilitat total en dia feiner.....	64
7.5. Evolució de la demanda en transport públic .....	70
<b>8. Prospectiva de les variables territorials i de mobilitat a l'horitzó 2020</b> .....	<b>73</b>
8.1. Matrius de mobilitat 2020 .....	73
8.1.1. Metodologia per l'obtenció de matrius .....	73
8.1.2. Variables de mobilitat .....	75
8.1.3. Distribució territorial de la mobilitat 2010-2020.....	77
8.1.4. Distribució modal de la mobilitat 2010-2020.....	81
8.1.5. Proporció de desplaçaments realitzats en transport públic col·lectiu a nivell municipal i EMO .....	81
8.1.6. Anàlisi de l'accessibilitat en transport públic col·lectiu (2010 i 2020) .....	86
8.2. Assignació de la matriu de mobilitat total sobre el graf holístic.....	89
8.2.1. Matriu de mobilitat 2010.....	89
8.2.2. Matriu de mobilitat 2020 Proposta .....	90
8.2.3. Objectius de mobilitat del pdl.....	95
8.3. Tractament integral de la intermodalitat .....	96
8.4. Tipologia de serveis .....	97

<b>9. Necessitats de reposició, ampliació de capacitat i millora de la qualitat de les xarxes existents.....</b>	<b>99</b>
9.1 Diagnosi de les xarxes ferroviàries.....	99
9.1.1 Xarxa de metro (TMB) .....	99
9.1.2 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya .....	100
9.1.3 Tramvia.....	102
9.1.4 Xarxa d'Adif.....	103
9.2 Diagnosi de la xarxa ferroviària a l'escenari 2020. Grau de saturació de la xarxa...	104
<b>10. Metodologia de selecció d'inversions del pdl .....</b>	<b>107</b>
10.1 Criteris per a l'elaboració del pdl.....	107
<b>11. Programes d'actuació .....</b>	<b>109</b>
11.1 Ampliació de xarxa.....	109

11.1.1 Contingut i objectius .....	109
11.1.2 Metro (TMB) .....	109
11.1.3 Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya .....	109
11.1.4 Tramvia / Metro lleuger .....	109
11.2 Desplegament de la xarxa ferroviària estatal.....	109
11.3 Intercanviadors .....	110
11.4 Infraestructura de transport per carretera .....	110
11.5 Modernització i millora de les xarxes existents.....	110
<b>Fitxes de les actuacions .....</b>	<b>111</b>
<b>12. Anàlisi cost-benefici de les inversions en ampliació de xarxa (programa AX) .....</b>	<b>251</b>
<b>13. Anàlisi cost-benefici de les inversions dels programes TPC i IN .....</b>	<b>253</b>
<b>14. Finançament del pdl 2011-2020.....</b>	<b>255</b>
<b>15. Execució del pdl .....</b>	<b>259</b>