

Barat, ràpid i sostenible

L'ÚS DEL TRANSPORT PÚBLIC, SOSTENIBLE I CÒMDE PER AL CIUTADÀ ES CONSOLIDA A CATALUNYA, ARA AMB NOVES ACTUACIONS QUE FACILITEN TRANSBORDAMENTS ENTRE DIVERSOS SISTEMES DE TRANSPORT. LA LÍNIA 9 DEL METRO EN SERÀ EL PROJECTE EMBLEMÀTIC, PERQUÈ CONVERTIRÀ LA XARXA DE BARCELONA EN LA MÉS LLARGA D'EUROPA.

Les comunicacions per transport col·lectiu entre les capitals de les quatre demarcacions catalanes han estat històricament complicades, tant per carretera com per ferrocarril. Però aquest petit calvari per a molts usuaris s'acabarà quan, aprofitant la infraestructura de les vies d'amplada internacional, es desplegarà un sistema de servei regional de gran velocitat que comunicarà les quatre ciutats. Els trens Avant ja permeten d'anar de Barcelona a Tarragona i Lleida en 35 minuts i una hora, respectivament. I quan entri en servei el tram fins a la frontera la distància entre Girona i Figueres serà de 12 minuts; i entre Girona i Barcelona, de 35.

Per a les distàncies més curtes, el Pacte Nacional per a les Infraestructures preveu d'ampliar la teranyina de rodalia de Renfe amb la construcció de la nova línia de Cornellà a Castelldefels, el desdoblament de les línies d'Arenys de Mar a Blanes i de Barcelona a Vic, entre més. Una altra modalitat ferroviària que es potenciarà és el tramvia. La reintroducció d'aquest mitjà de transport històric a la ciutat de Barcelona ha estat reeixida. D'aquí ve que la Generalitat vulgui estendre aquest tramvia amb la modalitat de *tren-tram* a més ciutats. Es tracta d'un ferrocarril que als nuclis urbans fa de tramvia i als trajectes entre municipis fa de tren. Hi ha projectades les línies Lleida-Balaguer, Lleida-Cervera, Igualada-Martorell, Manresa-Sallent-Súria, Reus-Cambrils-Tarragona, aeroport de Girona-Girona-Flaçà i a les terres de l'Ebre.

El metro més llarg d'Europa. L'actual xarxa de metro de Barcelona té 6 línies, 125 estacions i una longitud de 88,4 km. D'aquí al 2014 s'hi afegiran 57 estacions. Sens dubte, la línia 9, amb 47,8 quilòmetres i 52 estacions, serà la línia de metro soterrada més llarga de tot Europa. Com que cada punta del traçat disposarà de dos ramals, els usuaris podran anar des de Badalona o Santa Coloma de Gramenet fins a l'aeroport del Prat o la Zona Franca. Amb

això, la xarxa barcelonina de metro tindrà una extensió de 139,5 quilòmetres. Si totes les vies es possessin l'una darrere l'altra, es podria arribar des de la capital catalana fins a Figueres. Si hi sumem els 24 quilòmetres de les dues línies suburbanas dels Ferrocarrils de la Generalitat, els 163,5 quilòmetres de la xarxa de vies suburbanas equivalen a anar de Barcelona fins a la Jonquera.

Les millores també es faran notar al metro del Vallès. Des d'ara fins al 2012, la freqüència de pas dels Ferrocarrils de la Generalitat passarà de 30 expedicions l'hora a 40, de manera que hi haurà un comboi cada minut o minut i mig pel túnel del carrer de Balmes de Barcelona. Això serà possible gràcies a la nova cua de maniobres que hi haurà sota la plaça Catalunya, que permetrà d'augmentar el nombre de trens. D'una altra banda, els trams de Sabadell i Terrassa s'allargaran fins a Ca n'Oriac i Can Roca, respectivament. Finalment, la línia Llobregat-Anoia s'allargarà per arribar més enllà de Manresa, concretament a Súria i Sallent.

El transport públic de viatgers per carretera, un puntal. Si bé el metro, els Ferrocarrils Catalans i el servei de rodalia de Renfe acumulen el major nombre d'usuaris, el transport per carretera pren gran importància en el Pacte Nacional per a les Infraestructures. El govern català continuarà potenciant la xarxa d'autobusos, que actualment cobreix 7.700 quilòmetres a tot el territori i compta amb 50 estacions. A més de construir 13 noves estacions, el servei millorarà amb la implantació de carrils reservats al transport públic i als vehicles d'alta ocupació (VAO) a les principals àrees urbanes, per tal de reduir el temps de viatge en transport públic i fer-lo més competitiu respecte al vehicle privat.

Una de les fites de la Generalitat és fomentar la intermodalitat, és a dir, facilitar que els usuaris del transport públic puguin fer servir diversos mitjans de transport en

un mateix trajecte. En aquest sentit, el pacte preveu de potenciar els intercanviadors, que esdevindran espais lluminosos, adaptats a gent amb mobilitat reduïda i amb cintes transportadores. Se'n construiran 11 de nous a Catalunya, i el model que seguiran –tant com sigui possible– serà l'intercanviador de Sagrera-Meridiana, que combinarà autobusos, metro i trens convencionals i de gran velocitat. També és previst d'incorporar a les estacions que ho permetin aparcaments de dissuasió o d'enllaç, que afavoreixin la intermodalitat entre el cotxe i el tren. Pel cap baix, s'han de construir 13.000 noves places d'aparcament a la regió metropolitana de Barcelona.

Al marge de la comoditat que significa la intermodalitat, el govern aposta per abaratir a tothom aquest transport col·lectiu. A la regió metropolitana de Barcelona i les àrees del Bages, Girona, Camp de Tarragona i Lleida ja funcionen els títols de transport integrat, que impliquen un estalvi considerable per al viatger. L'objectiu és que el 2012 tot Catalunya pugui gaudir del sistema integrat de tarifes.

Com ens movem? La mobilitat en transport col·lectiu a Catalunya arriba gairebé a 4 milions de desplaçaments cada dia. El metro, el tren i el tramvia acumulen el 54% dels desplaçaments, mentre que l'autobús és el mitjà triat pel 41,7% dels usuaris. El taxi és l'opció del 2% dels usuaris, i un altre 2,7% opta per uns altres transports. El transport privat és encara molt majoritari al país, i acumula 9 milions de desplaçaments diaris, que es distribueixen en un 89,1% amb cotxe, 8,1% amb motocicletes i ciclomotors, i un 2,8% amb furgonetes i més vehicles de motor. Finalment, el transport no motoritzat, a peu o en bicicleta, suma 9,6 milions de desplaçaments el dia. La bicicleta però, encara ha de guanyar adeptes, i només representa un 2,7% d'aquest grup de desplaçaments.

G. A.



Estació d'autobusos d'Olot (Garrotxa). A baix, imatge d'una de les tuneladores que treballen en la construcció de la línia 9 de metro de Barcelona

