



ELS CRITERIS DE LA MOBILITAT

CRITERIS BÀSICS DE MOBILITAT

Caldria sempre tenir en compte uns criteris bàsics, que haurien de condicionar totes les actuacions concretes derivades, de planificació d'infraestructures, de planejament urbanístic...

El **PRIMER** criteri és **reduir la mobilitat motoritzada**. No és un contrasentit, en primer lloc perquè comporta a l'hora **augmentar la mobilitat no motoritzada**, i entre d'altres, **anar a peu o en bicicleta**. Veure per exemple el tema:

"Les vies "verdes": el carril "bici", els camins..."

Especialment les referències a la salut, que son igualment o més vàlides pel caminar.

Així per exemple: s'ha d'aconseguir que el número de passatgers per vehicle privat torni a augmentar (ha disminuït de 1.5 a 1.2 persones/ vehicle en vint-i-cinc anys, !el que suposa un increment de la contaminació del 25 %!) i optimitzar el transport públic (augmentar la duració de les estades corresponents a vols amb avió, ...); s'han de millorar els serveis apropant-los als habitants; s'ha d'agilitzar el mercat de l'habitatge per a que els desplaçaments obligats pel treball siguin més curts; s'ha de penalitzar les mercaderies provinents de llargues distàncies internalitzant els costos externs; etc. En particular, fomentar els desplaçaments a peu i en bicicleta, pels interessos concurrents d'estalvi, de salubritat personal (corporal i anti-stress) i de seguretat.

El **SEGON** criteri és facilitar la tendència a **canviar cap a les modalitats més sostenibles energèticament i mediambientalment, i a la vegada més segures**: del transport privat cap al transport públic/ col·lectiu (diversificat, connectat i ramificat); dels motors poc eficients i contaminants (de combustió) als eficients i nets (elèctrics) i amb baixa accidentalitat; l'avió s'ha de restringir progressivament a grans distàncies; ...

El **TERCER** és que el **conjunt de mitjans i de recorreguts, és a dir, la xarxa, sigui més eficient**, tan pel anterior segon criteri dels mitjans, com pel **correcte disseny de les infraestructures (carril bici inclòs) i les seves òptimes intermodalitats** (camió-tren-vaixell especialment). Això comporta també adequar la mobilitat a les directrius establertes pel Pla territorial general.

Un altre criteri que **COMBINA** els tres anteriors és el de la **"capil·laritat"** (proporcionalitat, connectivitat, ramificació, ...): tot habitant ha de tenir a prop com a mínim algun mitjà lleuger i/o de curt abast (autobús, "metro" a zones molt densament poblades, ...), que li porti progressivament a mitjans més ràpids i/o potents (ferrocarril, aeroport, port per a les mercaderies, ...).

Com a conclusió resulten **REFLEXIONS** com:

- ¿El 80 % de les inversions pel 20 % de la població?, ¿o més aviat a l'inrevés? Cal recordar que el 45 % de la població ni tan sols té carnet de conduir.
- ¿El territori s'ha d'adaptar a les infraestructures?, ¿o més aviat a l'inrevés?
- La capil·laritat de la xarxa d'infraestructures s'ha de dissenyar en funció de les concentracions de població, però també de la superfície del territori (proporcionalitat/ homogeneïtat).

El concepte de permeabilitat.

Cal que el sistema territorial sigui **altament permeable pels ciutadans**. Hi ha grans diferències en les necessitats de permeabilitat d'un àrea per a persones que es mouen a peu, en bicicleta, en cotxe o en transport públic.

Aquesta diferència cal tenir-la en compta al plantejar noves infraestructures o remodelar les ja existents.

En la major part dels casos es pensa i planifica el sistema vial pels vehicles a motor y després s'afegeixen unes voreres. Poques vegades el disseny inicial ja estudia les necessitats de mobilitat dels vianants.

No hauria d'existir en zones urbanes, o interurbanes habitades, vials que facin de barreres, impeding als vianants creuar-les. Haurien d'haver passos per a creuar-les a distàncies entre punts de creuament menors als 100 a 150 metres.

Si les distàncies entre punts de creuament supera aquesta distància, les persones que volen moure's transversalment a la via, ho fan en vehicle i no a peu. Un clar estímulo a un comportament no sostenible. Per a aconseguir la mobilitat i els desplaçaments amb suficient sostenibilitat i seguretat, cal garantir aquesta permeabilitat.

Així, cal incloure aquest concepte de "Permeabilitat" en les bases de la planificació de les infraestructures vials de Catalunya.

EL TRANSPORT PÚBLIC. AUTOBUS I FERROCARRIL

Per a ser eficaç, el sistema del transport públic ha d'acomplir com a mínim dues condicions: **ser accessible** prop del lloc on es troba l'usuari potencial i oferir **un curt temps de viatge** que pugui competir amb altres mitjans. A **molt pocs indrets de Catalunya** es reuneixen aquestes condicions.

El transport públic es una combinació de curt i llarg termini. Es necessari que es pugui oferir un servei d'autobusos "aquí i ara". Tan en trajectes pels que no està prevista una oferta ferroviària en el futur, como als que d'aquí a 20 anys es prevegi que puguin anar en tren.

El sistema de transport públic ha de funcionar com **un conjunt de xarxes** que combina la xarxa d'autobusos, el tren de velocitat normal, de velocitat alta, i les intermodalitats, o interconnexions, amb l'avió i el vaixell. Durant anys s'ha treballat en el ferrocarril (i altres mitjans) per millorar la comunicació de l'àrea més densa, Barcelona. S'ha descuidat **la part més dèbil que comporta un servei d'autobús prou freqüent entre diferents nuclis urbans de tot el territori català**. Cal avançar per a obtenir una xarxa ferroviària més completa, però la previsió és que manquen dècades per aconseguir-ho i molts ens preguntem: ¿Què farà el potencial usuari mentrestant? Probablement se'n anirà en cotxe.

El major dèficit esta en les **mobilitats locals i de curtes distàncies**, que són les més reiterades, front la relativa facilitat amb que avui ja podem anar a la resta del món.

Encara no s'ha realitzat un pla de serveis de transport amb autobús, tot i que les Administracions públiques s'ho han proposat durant anys. S'ajorna constantment el pla de serveis (a curt termini) però a l'inrevés es venen grans infraestructures de transport públic pels nostres nets.

El problema de l'excés de cotxes solsament s'alleuja si des d'ara mateix **es reforça la xarxa d'autobusos** amb prou serveis per a tot el territori habitat (una inversió i cost d'operació moderada).

A Catalunya s'ha parlat molt de grans eixos ferroviaris que serviran a molt poques persones en el futur (per exemple l' **Eix ferroviari transversal**), i s'ha fet molt poc per a apropar el transport públic al ciutadà en els seus viatges diaris (la dita "Mobilitat obligada").

S'ha utilitzat, durant anys, l' idea que infraestructures de formigó, acer i asfalt generen molta ocupació laboral. Però la realitat és que ja fa temps se sap que el transport públic diari amb autobús i serveis que estan més a prop dels usuaris, genera més llocs de treball. Costa assumir aquesta realitat, en part per la dificultat administrativa d'adjudicar contractes petits a moltes empreses petites, que uns pocs contractes grans a grans i conegudes empreses.

La xarxa ferroviària també serveix per al transport de mercaderies. Per aconseguir-ho cal treballar des d'una doble vessant: **més accés al tren i menys facilitat per al transport de mercaderies per les carreteres**. Els costos externs del transport per carretera (mercaderies i persones en vehicle privat) **són massa alts per a la nostra societat** (accidents, emissions, soroll). Esperem que en l'actual legislatura (catalana, espanyola i europea) s'avanci positivament en l'**adequació del cost del transport al cost real** que pesa sobre la nostra societat.

ESTAT DE LA QÜESTIÓ

Durant molts anys s'ha tramès a l'electorat un missatge d'inversions en infraestructures como eix bàsic d'actuació i de prioritat pels catalans. Unes infraestructures centrades fins avui gairebé **exclusivament en carreteres o en l'AVE**.

Altra part d'aquestes infraestructures es pensen per a 15 o 20 anys, ajornament que es difícil valorar en el dia d'avui i que després tampoc es podrà comprovar si el que resulta és d'una evolució espontània o resulta del compliment/ èxit del que s'ha planificat.

En les darreres dècades, amb grans injeccions de capital d'inversió des de la UE en Espanya, aquí s'ha notat poc i el discurs s'ha centrat en el dèficit fiscal.

Els ciutadans valoren les inversions en infraestructures, però també necessiten millores "**aquí i avui**" –necessitats de mobilitat– que no poden esperar a 20 ni a 15 anys.

I el primer que cal fer és canviar la relació "Administració – administrat" que s'ha establert en les darreres dècades a través del discurs polític de les grans infraestructures i, a l'inrevés, donar més importància als serveis del dia a dia. I el que és pitjor, encara, és quan les grans infraestructures no estan prou justificades ni correctament dissenyades.

La població, els ciutadans estan descobrint que las inversions en infraestructures potser sí que enriqueixen el país a llarg termini. Però també percep que **el cost diari del transport augmenta** per la necessitat de realitzar-lo en vehicle privat, mentre que els que guanyen a curt i mig termini son els constructors i altres empresaris.

El llocs on es treballa.

Al llarg de les darreres dècades s'ha canviat l'ús del sol, oferint terreny barat lluny dels ciutadans, en polígons industrials, a la vegada que construïnt pisos **lluny** d'aquets llocs de treball.

Els nous llocs de treball, als que solament es pot accedir en vehicle privat, trasllada el cost del transport al treballador –que abans podia anar caminant a la fàbrica–. A l'empresari li resulta una carambola atès que pot especular amb el sol urbà.

La classe política ha fallat –clarament– acceptant aquesta situació sense posar mesures compensatòries a disposició del treballador. Part d'aquestes mesures podria ser el transport públic, com autobusos a llocs de treball i a zones residencials avui no servides.

La situació de creixement forçat en l'ús del vehicle privat per desplaçar-se al treball, augmenta innecessàriament els **accidents** de trànsit, ferits i morts en sinistres laborals "in itinere"), augmenta les **emissions contaminants** (Espanya i Catalunya superen ja en 50 % el que es va acordar per l'Estat en l'acord de Kioto), augmenten els **malalts** per emissió de partícules, creix el nivell de **soroll**, augmenten les **barreres infranquejables** en el territori i el **cost energètic** desborda el que un treballador pot afrontar.

Qui guanya?

Com ja s'ha avançat, guanyen empresaris, constructors, inversors i terratinents, a costa de temps de transport, cost desmesurat del viatge i la perversió de considerar normal l' "stress" dels embussos i/o els accidents de carretera.

ACTUACIONS NECESSÀRIES

Més ús del transport públic indicarà que la xarxa viària comença a ser suficient. No caldrien tants quilòmetres de vies principals prop de les grans àrees urbanes si s'adaptessin carrils bus i si utilitzessin més autobusos, el que donaria més servei que el transport privat.

Una prioritat dels serveis d'autobús (carrils "bus" i prioritat en semàfors) augmenten la velocitat comercial de la flota i minimitza el nombre de vehicles necessaris pels serveis.

Però la realitat és que, normalment, **actuem a l'inrevés**.

Criteris sobre els projectes futurs d'infraestructures.

Per a millorar la mobilitat i per a garantir que tothom s'interessi en una major sostenibilitat convé que a cada nou projecte d'infraestructures viàries **s'incorpori** el projecte de servei de transport públic (autobusos) així com la seva financiació durant els primers 5 a 10 anys de funcionament. El manteniment del servei de transport públic hauria de tenir un tractament similar al de la pròpia carretera, disposant de pressupostos extraordinaris en funció dels quilòmetres endegats i de l'entorno urbanístic.

És molt important el criteri que **la carretera és un suport del sistema integral de la mobilitat i del transport**, però que no és un element aïllat. La infraestructura vial no ha de planificar-se ni executar-se solament con un argument de servir al trànsit privat, un criteri inadequat que ha prevalgut durant dècades, per no dir segles.

Aquesta manera totalment nova d'entendre la mobilitat, podria canviar en positiu la sostenibilitat i la competitivitat de Catalunya en les pròximes dècades.

LA SEGURETAT

¿Es pot assignar un valor mínim a una vida, amb el que tothom estigui d'acord?

No cal dubtar que qualsevol persona ben nascuda estaria disposada a renunciar a 1 km de les nostres autopistes (és a dir, renunciar a un 0.13 % de les que tenim, uns 750 km) si amb això es pogués salvar aquell amic o familiar mort en accident, que tots tenim. A *grosso modo* aquest cost equival a més d'1 km de línia fèrria, arrodonint, uns 10 milions d'Euros o una mica més. Si és així, ja tindriem un cost mínim, que tothom estaria disposats a assumir per a evitar una mort. És sens dubte un preu de saldo perquè "la vida no te preu".

Si agafem Catalunya, deficitària en ferrocarril, en autobusos regulars i en transport públic en general, una xarxa adient d'infraestructures permetria en l'escenari menys optimista **disminuir un 25 % el trànsit per carretera** i per simple probabilitat, **disminuir un 30 % les morts per accidents**, 150 vides cada any.

L'accidentalitat del ferrocarril i l'autobús de línia front el vehicle privat és menyspreable. En conseqüència, només per aquest valor de vides estalviades, **hauríem de construir cada any 150 km de ferrocarrils**, invertint uns 1 500 milions d'Euros/ any. Però encara hi ha moltes altres raons (estalvi econòmic, no contaminació, ...).

Avui ja son habituals les punyents campanyes sobre els accidents de trànsit. Son necessàries però molt limitades. Cal **modificar els costums, afavorint el transport públic**, per raó de la gairebé il·limitada disminució de l'accidentabilitat que aquests mitjans poden suposar.

LES CONGESTIONS I LA QUALITAT DE VIDA

¿Com avaluem la congestió? Es podria comptar el total d'hores setmanals perdudes, multiplicar-lo pel que es guanya amb cada hora de treball i calcular el cost equivalent absurdament perdut. Però encara és més important **els efectes en la salut**. Caldria avaluar pel conjunt de la població quin percentatge de temps cal afegir a la obligada dedicació laboral, perquè es perd en congestions (independentment de l'inevitable temps del desplaçament). Tanmateix, **les implicacions que això comporta en la salut de les persones que pateixen congestions** ("stress", irritabilitat, ...).

ALGUNS EXEMPLES

L'exemple del **Maresme i Badalona**.

Aplicant aquets criteris a les infraestructures de transport a Badalona i a altres punts de la costa (com el Maresme) es poden fer les següents reflexions:

L'Autopista C-32 (del Maresme)

Hi ha veus que reclamen insistentment un soterrament d'aquest eix bàsic d'accés a Barcelona des de l'est. No es pot negar que pot ser una solució a llarg termini, però la societat ha de ser lo suficientment àgil per a cercar abans que altra cosa millores a curt termini. Un eix que segrega, amb grans distàncies entre els passos que el permeten travessar a peu, desconectant els barris al nord i al sud d'aquest eix, no es humà ni convenient. Un eix com aquest, amb 120 000 vehicles/ dia i conseqüentment amb un altíssim nivell de soroll pels veïns, no es pot acceptar sense **cercar solucions immediates**.

Cal urgentment un projecte, que defineixi passos de vianants per sota de l'eix de la C-32, més quan estarien a nivell del terreny o en terraplenat, el que els fa **poc costosos**. Aportarien una millora substancial en la mobilitat de l'entorn, especialment pels vianants. La major part dels passos que travessen la C-32 pels vehicles **no tenen qualitat** per a ser utilitzats pels vianants, en part pel nivell excessiu de soroll en aquets passos i en part per les voreres massa estretes.

A la vegada, cal incorporar panells **polivalents, insonoritzadors i foto-voltaics** per a la generació d'electricitat, tal com ja es fa des de fa anys a l'estranger i es comenta a "**Una obra pública mal feta (antiquada): el soterrament de la Gran Via**".

Línea férrea BCN - Mataró

El mateix passa amb la línia de tren de Mataró, que limita l'accés a la platja a molts llocs. Això ha portat, sobre tot a l'Administració pública, a diverses propostes de canvi de traçat i/o de soterrament d'aquesta línia, quan **el problema és bàsicament de permeabilitat**.

Cal promoure un concurs obert d'idees (que, com es raona a "**¿Perquè les noves infraestructures, i els seus projectes, sempre donen tants problemes?**") hauria de ser la norma de tots els projectes d'infraestructures) per a la permeabilització i millora de l'impacte de la línia ferroviària en el Maresme, però **sense que calgui un canvi del traçat horitzontal ni un soterrament de tot l'eix**.

Un dels majors problemes de la línia ferroviària és la presència, en gran part del trajecte, de la carretera N-II **enganxada al ferrocarril**. La solució del problema de la N-II també ajudaria a resoldre aquest problema. En aquests moments, la DG de Carreteres del Ministeri de Fomento s'està plantejant permeabilitzar la N-II amb passos de vianants i rotondes (mancant encara el tractament de les voreres i altres). Amb aquesta actuació es farà més patent la necessitat de petits ajustos en la permeabilitat vianant dels accessos a la platja i els passejos marítims, abans que plantejar grans obres d'infraestructures.

Com s'ha dit abans "...en part per la dificultat administrativa d'adjudicar contractes petits a moltes empreses petites, que uns pocs contractes grans a grans i conegudes empreses"

Els exemples de l' Autopista C-32 en el Maresme o la C-58 en el Vallès Occidental (en la B-30 el mal ja esta fet de manera irreparable...).

Hi ha una tendència excessiva a considerar que en el territori han de prevaldre les necessitats dels conductors (turismes i camions) i, a més a més, que calen ampliacions d'autopistes i vies laterals a les mateixes. Però lo cert és que el traçat d'una autopista connecta punts molt concrets del territori i que la comunicació entre aquests punts a nivell urbà i local **no tenen cap necessitat de seguir** el mateix itinerari que la autopista.

Si s'ajunta autopista i les vies laterals es crea **una ferida insalvable** en el territori. Insalvable tant per a conservar un territori agradable, verd i sostenible como per a permetre que barris i activitats en el territori, a ambdós costats de la via es puguin comunicar sense haver d'agafar algun vehicle a motor.

Un territori impermeable per una cinta d'asfalt de molts metres, sense voreres, sense passos per a vianants i amb poca vorera en els passos transversals a diferent nivell (perquè només han esta dissenyats pels cotxes), és **doblement** insostenible.

Així, cal **evitar doblar** en el mateix traçat diverses vies. Cal **assegurar primer la permeabilitat** per a tots els mitjans de mobilitat, inclosos vianants i ciclistes.

