

Transport públic a Barcelona, el model inacabat

Albert Punsola (/autor/albert-punsola-44)

Sostenible.cat

01/03/2011

El futur del transport públic a Barcelona i la seva àrea metropolitana passa per una gran potenciació del transport en superfície, especialment del bus, per millorar el disseny i l'explotació de les xarxes existents i per renunciar a grans inversions en infraestructures de prestigi, que tenen una utilitat discutible. Aquests són -junt amb el consens polític i la gestió- els elements clau en els propers anys, segons Ricard Riol, president d [l'Associació per la Promoció del Transport Públic](http://transportpublic.org/) (PTP). Riol ho ha exposat en el debat *El model de transport públic a Barcelona, reptes i oportunitats de futur*, organitzat pel [Col·legi de Camins, Canals i Ports](http://www.transportpublic.org/agenda/venueevents/8-colllegi-de-camins-canals-i-ports) (http://www.transportpublic.org/agenda/venueevents/8-colllegi-de-camins-canals-i-ports) que ha compartit amb Àngel López, director de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona; Jacint Soler, director de l'Àrea de Planificació de la Xarxa de TMB (https://www.tmb.cat/ca/home) i Andreu Ullied Director de l'empresa [Mcrit](http://www.mcrit.com/) (http://www.mcrit.com/).

Ricard Riol ha dit, posant en qüestió el títol del propi debat, que **"encara no tenim un model per a Barcelona, però sí els ingredients per poder-lo construir"**. Aquests ingredients, segons el president de la PTP, són bàsicament [l'Autoritat del Transport Metropolità](http://www.atm.cat/indexcat.htm) (http://www.atm.cat/indexcat.htm) i en diferent mesura les eines de planificació de la mobilitat que s'han succeït els darrers anys.

Riol ha assenyalat, però, que "l'autoritat no és única com succeeix a altres ciutats sinó una munió d'administracions" i que els plans "més que marcar una línia executiva clara s'han anat implementant amb improvisacions". De tota manera, ha reconegut que, fins i tot amb aquest dèficit en els instruments, s'han aconseguit avenços significatius com la integració tarifària o últimament el disseny de [Retbus](http://www.transportpublic.org/component/content/article/937-barcelona-assenta-les-bases-tecniques-pel-bus-del-futur-) (http://www.transportpublic.org/component/content/article/937-barcelona-assenta-les-bases-tecniques-pel-bus-del-futur-), malgrat que aquesta nova xarxa encara no ha entrat en funcionament. "Com a mínim hi ha bones intencions", ha subratllat el president de la PTP.

En la seva intervenció, Riol ha recordat que mentre que la cobertura del transport públic al municipi de Barcelona és molt bona **"queda molta feina per fer per cobrir adequadament els desplaçaments entre la ciutat i la seva conurbació on caldrà incrementar el transport públic un 65%"**

Primer el servei, després la infraestructura

Ricard Riol ha proposat de cara el futur pensar primer en quin servei es vol donar i dimensionar després la infraestructura. Ha contrastat aquest enfocament empíric amb el que ha predominat durant molts anys i ha posat el túnel d'Horta com exemple paradigmàtic de pensar primer la infraestructura sense tenir-ne clar la funció: "es va demanar finalment tren pel túnel d'Horta quan l'embús ferroviari està al centre de la ciutat".

Segons el director de la PTP, un gran repte és esmenar "la manca d'atenció que hi ha hagut per al transport en superfície, quan és vital". I ha contraposat l'enorme cost que representa la inversió en metro amb l'habilitació de noves xarxes i línies de bus que **"amb pocs recursos poden fer un servei molt gran"**.

Tendències positives

Àngel López, director de Mobilitat de l'ajuntament de Barcelona ha coincidit amb Riol en assenyalar que la mobilitat entre els municipis de l'àrea metropolitana és una assignatura pendent. **"La dimensió metropolitana és clau"** -ha dit. Per altra banda, ha defensat els avenços notables que s'ha produït precisament gràcies als instruments de planificació i l'acció executiva en el sentit de limitar l'ús del vehicle privat i **potenciar modes alternatius que "fa un temps eren impensables", tot referint-se al bicicla**.

López ha indicat que és important mirar les tendències estadístiques com per exemple la reducció del nombre de vehicles privats que circulen per la ciutat o l'increment d'ocupació dels vehicles o fins i tot de l'opció d'anar a peu. Segons el director de Mobilitat de l'ajuntament, "no estem tan malament de cara a evitar el pitjor escenari previst per al 2018 en el [Pla de Mobilitat Urbana](#) (<http://w110.bcn.cat/fitxers/ajuntament/pmubarcelona.513.pdf>)". És un escenari en el què -si no es fa cap intervenció- es dibuixa una situació on la xarxa viària estaria congestionada un 25% del temps i, per tant, clarament insostenible.

Sí a la L9 completa

Jacint Soler, director de l'Àrea de Planificació de la Xarxa de TMB ha dit que els aspectes decisius perquè les persones opten per un canvi modal del vehicle privat pel transport públic són "**la rapidesa, al freqüència de pas i la fiabilitat**". En aquest sentit ha afirmar que "el transport públic ja és alternativa i que ara cal que ho sigui cada dia més".

Soler ha demanat la unió de les xarxes de tramvia i ha dit que Retbus millorarà el servei, però, sent això necessari, no pensa que tot depengui del transport de superfície. **S'ha mostrat partidari d'acabar sense demores la L9/L10** "perquè relliga la resta de línies" i en especial del tram central, el més endarrerit i recentment en qüestió pel que fa a les inversions. "Aquest tram portarà el 40% del passatge", ha recordat.

Per la seva banda, **Andreu Ulied** Director de l'empresa Mcrit, ha volgut anar més enllà del 2018 per assegurar que opcions que avui són marginals poden ser majoritàries en el futur, referint-se al nou sistema de [vehicles elèctrics públics de París](#) (<https://www.autolib.eu/>). Ulied ha defensat que "les tecnologies emergents poden canviar la mobilitat, combinades amb noves tendències socials que aportin una visió del vehicle privat com un instrument per compartir amb altres ciutadans".

Tots els assistents han estat d'acord en què hi ha **dos factors** que marcaran l'evolució del futur model de transport públic a Barcelona. D'una banda el fet que la ciutat superi de llarg, **els límits de diòxid de nitrogen** per metre cúbic d'aire fixats per la Unió Europea i la necessitat urgent de revertir aquesta situació. I, per altra banda, el context de crisi econòmica **que condicionarà totes les inversions i per tant obligarà a estudiar amb detall la implantació de qualsevol iniciativa**.

Etiquetes: [Barcelona ciutat](#) (/etiquetes/barcelona-ciutat)

[Contaminació](#) (/etiquetes/contaminacio)

[Mobilitat](#) (/etiquetes/mobilitat)

Adjunt

Mida

 **D'esquerra a dreta: Jacint Soler, Andreu Ulied i Ricard Riol. Foto: A. Punsola** 23.8
(https://www.sostenible.cat/sites/sostenible.cat/files/public/migraciudades/imag/febrer11/foto_debat_transport.jpg) KB

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/noticia/transport-public-a-barcelona-el-model-inacabat-0>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/noticia/transport-public-a-barcelona-el-model-inacabat-0>)

Relacionats

Acte

Activitat Atrapant l'aire (/acte/activitat-atrapant-laire)

29/02/2020 - 12:00

Parc de Can Buixeres

Butlletí

Correu electrònic *

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)

(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



**Diputació
Barcelona**

<http://www.diba.cat>[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888><http://www.twitter.com/xarxasost><http://youtube.com/xarxasost><rss.xml>