

Acords de Govern

Acords de Govern

7 de gener de 2009



El Govern aprova el Pla de Transports de Viatgers 2008-2012

El Govern ha aprovat avui el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012, que estableix els principals eixos d'actuació per a millorar els serveis de transport públic interurbà de viatgers, tant ferroviaris com per carretera, fins al 2012. En aquest sentit, els objectius a assolir són:

- **Incrementar un 30% l'oferta de serveis d'autobús**, amb 24 noves comunicacions directes, 16 semidirectes i reforçar les línies existents
- **Crear 9 línies de Rodalies a Tarragona, Lleida i Girona**, i establir 5 noves línies de regionals d'alta velocitat
- **Reestructurar la xarxa de Rodalies de Barcelona** i millorar les freqüències de pas i la capacitat dels trens
- **Estendre la integració tarifària** al conjunt de Catalunya l'any 2012
- **Afavorir la intermodalitat i la coordinació horària i funcional dels diferents modes de transport**, per reduir el temps d'espera en els transbordaments
- **Adaptar tota la xarxa de transport públic** a persones amb mobilitat reduïda i discapacitat sensorial
- **Implantar 9 carrils bus interurbans, així com 9 noves estacions** d'autobús i marquesines per fomentar l'ús del transport públic
- **Potenciar la informació a l'usuari**, mitjançant la incorporació de les noves tecnologies per oferir dades actualitzades arreu del territori
- **Destinar un total de 840 milions d'euros** per als serveis de transport públic per carretera en el període 2008-2012

Fruit d'un ampli procés participatiu

El Govern ha aprovat avui el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC) 2008-2012, que es defineix com un pla territorial sectorial on s'estableixen les línies d'actuació generals per a la millora de l'oferta dels serveis de transport públic col·lectiu per carretera i ferroviari en l'àmbit interurbà de Catalunya, fins al 2012.



D'acord amb la voluntat del Govern d'aplegar el màxim consens, el pla que ara s'aprova ha estat objecte d'un ampli procés participatiu, on hi ha intervingut prop de 120 agents implicats, entre administracions, ajuntaments, entitats i particulars, que han adreçat, en conjunt, més de 980 aportacions.

El Pla planifica les actuacions per a la millora de l'oferta de serveis amb l'horitzó temporal del 2012, de manera que les propostes que presenta estan subjectes al desenvolupament d'infraestructures previstes durant el seu període de vigència. En aquest sentit, algunes de les actuacions proposades pel que fa als serveis ferroviaris resten condicionades pel traspàs de les competències reconegudes a l'Estatut d'Autonomia de Catalunya en relació als serveis de Rodalies i Regionals gestionats per RENFE.

Principals incorporacions en el procés participatiu

Respecte del document inicial que es va sotmetre a informació pública, el text que ara s'ha aprovat incorpora un seguit de modificacions fruit de les diferents propostes analitzades durant aquest temps:

- **Rodalies de Tarragona:** s'analitzarà un possible perllongament de la nova xarxa de rodalies de Tarragona fins a Falset, Montblanc i Valls
- **Trens regionals:** s'han concretat els serveis ràpids semidirectes a tot el territori català i s'ha millorat la velocitat comercial dels serveis de trens regionals convencionals
- **Bus local i comarcal:** s'han definit els 16 nous plans comarcals que concretaran els nous serveis d'autobús d'àmbits més locals
- **Bus directes i semidirectes:** del total dels 40 nous serveis d'autobús que el pla preveu crear per connectar els principals nuclis, ja s'han posat en marxa 7 durant el 2008, i s'han reforçat diverses línies ja existents
- **Estacions d'autobús:** s'han determinat les 9 noves estacions de bus que es construïran, les altres 5 que es reubicaran i remodelaran, i les altres 8 que s'estudiaran

Objectius generals del Pla

El nou Pla entén el transport públic com un servei social essencial que ha de garantir l'accessibilitat al conjunt del territori i millorar la cohesió social i territorial. En aquest sentit el Pla preveu un conjunt de mesures i actuacions per a la configuració d'un sistema nacional de transport públic que doni una



cobertura integral a les necessitats de mobilitat dels ciutadans amb independència del mode de transport utilitzat, per la qual cosa es planifiquen de forma conjunta i coordinada els serveis de transport ferroviari i per carretera i la interrelació entre els serveis urbans i interurbans amb la fixació d'uns nivells de qualitat adients i amb un seguit de mesures encaminades a la millora de la informació al ciutadà.

Així, el Pla aposta per: .

- **Garantir l'accessibilitat, la sostenibilitat i la competitivitat** de la xarxa de transport públic interurbà
- **Reestructurar les infraestructures existents i racionalitzar l'oferta de serveis** segons les necessitats concretes de cada zona
- **Augmentar les freqüències de pas, la capacitat i la cobertura territorial** per garantir la qualitat de l'oferta de transport públic
- **Coordinar el transport viari i ferroviari i potenciar la intermodalitat**, adaptant horaris i freqüències de pas de trens i autobusos urbans i interurbans
- **Millorar i coordinar els sistemes d'informació a l'usuari**, amb dades a temps real, tant a les estacions com a l'interior dels trens i autobusos
- **Incrementar l'ús del transport públic perquè suposi el 31% del total**, enfront del 28% actual, amb una reducció estimada del 8,22% del nombre d'accidents de trànsit
- **Potenciar la sostenibilitat ambiental del transport públic**, amb la renovació del parc mòbil i l'ús de combustibles alternatius, per reduir les emissions de CO₂ un 6,5% i el consum d'energia un 4,6%

Més i millor oferta de serveis

Per tal d'incentivar l'ús del transport públic i garantir l'equilibri i la sostenibilitat del sistema, el nou Pla estableix un conjunt de mesures per fer més atractius els diferents serveis de transport públic, millorant-ne tant la qualitat com la quantitat.

Transport per carretera

Durant l'any 2007, un total de 49 milions de viatgers van utilitzar serveis de transport públic interurbà de viatgers per carretera. Amb l'objectiu de modernitzar i ajustar la xarxa a les necessitats de mobilitat de cara al futur, el nou Pla preveu incrementar un 30% l'oferta de serveis, tenint en compte les



polaritats i necessitats de connexió dels diferents nuclis del territori, atenent al nombre d'habitants i també a la necessitat de garantir l'accés de tothom als centres de serveis socials i assistencials.

Per tal d'aconseguir una redistribució eficient de la mobilitat i potenciar l'accessibilitat al transport públic a tot Catalunya, el PTVG distingeix diversos tipus d'actuació de millora de la xarxa de transport per carretera :

Serveis directes “expres”. Es crearan 24 noves connexions directes i se'n reforçaran 7 ja existents, amb una freqüència mínima d'un autobús cada 30 minuts en hores punta. Amb aquests serveis, es vol afavorir la competitivitat a les comunicacions amb autobús als corredors amb més demanda, enllaçant les capitals comarcals i els nuclis de més de 10.000 habitants amb les capitals de demarcació, amb velocitat comercial alta i sense parades. Durant l'any 2008 s'han començat a implantar 6 d'aquestes actuacions (en negreta).

Noves connexions directes		Connexions directes reforçades
Sant Cugat del Vallès - Barcelona	Palau de Plegamans - Barcelona	Mollet del Vallès - Barcelona
Sabadell - Barcelona	Montornès del Vallès - Barcelona	Santa Perpètua de Mogoda - Barcelona
Terrassa - Barcelona	Esparreguera - Barcelona	Igualada - Barcelona
Rubí - Barcelona	Pallejà - Barcelona	Vic - Barcelona
Sitges - Barcelona	Vallirana - Barcelona	Olot - Girona
Sant Pere de Ribes - Barcelona	Lliçà d'Amunt - Barcelona	Parets del Vallès - Barcelona
Cambrils - Tarragona	Banyoles - Girona	Abrera - Barcelona
Vilanova i la Geltrú - Barcelona	Manresa - Barcelona	
Figueres - Girona	Valls - Tarragona	
El Masnou - Barcelona	Caldes de Montbui - Barcelona	
Barcelona - Lleida	Barcelona - Tarragona	
Barcelona - Girona	Vilafranca del Penedès - Barcelona	

Serveis de vertebració. Es crearan 16 noves connexions i se'n reforçaran 36 ja existents a corredors de menys demanda que els anteriors, però on existeix una demanda de comunicació elevada. Així, s'uniran els principals nuclis (capitals comarcals i nuclis de més de 10.000 habitants) i altres poblacions més petites amb velocitat comercial semiràpida, i parades al llarg del recorregut. Es tracta de serveis per estructurar el territori i potenciar la comunicació intercomarcal pels principals eixos viaris. Durant l'any 2008, ja s'han habilitat 3 d'aquests nous serveis (en negreta, al quadre) i s'han reforçat d'altres ja existents, com ara Falset - Reus, Montblanc - Valls, Salou - Vilaseca, o Reus - Cambrils.

Noves connexions semidirectes	
Vic - Sabadell	Cerdanyola del V - Manresa



Noves connexions semidirectes	
El Vendrell - Valls	Puigcerdà- la Seu d'Urgell- Barcelona
Balaguer - Mollerussa	Ripoll- Olot- Girona
Mollerussa – les Borges Blanques	Caldes - Palau-solità – Mollet - Granollers
Amposta - Deltebre	Olot – Barcelona per Bracons
Manresa - Sabadell	Olot- Vic per Bracons
Manresa - Terrassa	Sant Sadurní d'Anoia - Piera
Sant Vicenç dels Horts - Sant Boi	Sant Vicenç dels Horts- Sant Feliu- Molins de Rei

Serveis singulars. L'objectiu d'aquests serveis és atendre la mobilitat a punts d'especial interès, com ara hospitals comarcals, zones industrials i comercials, aeroports, ports, estacions del TGV, i centres universitaris, tant els ja existents com en previstos de cara al 2012. Entre els nous serveis previstos, el Pla inclou la millora les connexions amb la nova terminal de l'aeroport del Prat, la millora de l'accessibilitat al nou Hospital de Mollet del Vallès, entre d'altres.

També impulsa la creació d'un punt d'intercanvi (hub) que millori l'accés mitjançant transport públic a la UAB i l'establiment de noves comunicacions des de Mollet del Vallès i Sabadell pel curs escolar 2009-2010. Pel que fa a la mobilitat als polígons i zones industrials, el Pla preveu donar compliment a l'acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat de l'ocupació i la competitivitat de l'economia catalana, mantenint l'aposta ja iniciada d'establiment de nous serveis de transport a les zones industrials amb horaris ajustats a les entrades i sortides laborals.

Durant el 2008, s'han posat en marxa nous serveis per millorar l'accessibilitat a l'hospital de Calella, l'hospital de Mataró, l'hospital d'Igualada, l'hospital de Palamós, l'Hospital Josep Trueta de Girona, hospital de Sant Boi de Llobregat, així com a l'aeroport de Girona des de Mataró i Granollers.

Actuacions en àmbits territorials més concrets

El PTVC es configura com a un pla de plans, en tant que fixa les directius generals a les quals s'han d'ajustar els estudis que han d'analitzar les necessitats específiques de cada part del territori. En aquest sentit, el Pla detalla les comarques on es considera que cal dur a terme una anàlisi més detallada de les necessitats de mobilitat de la xarxa de transports per a millorar el nivell d'oferta i la seva eficiència.

Així, preveu el desenvolupament d'un total de 16 estudis de plans comarcals fins l'any 2010 perquè les actuacions resultants es puguin implantar abans del 2012. Durant l'any 2008, ja s'han iniciat els estudis corresponents a les comarques del Garraf, Osona, Ripollès, Alt Empordà i Garrotxa, mentre que



per l'any 2009 està previst executar els estudis de l'Alt Penedès, el Berguedà, la Noguera, l'Urgell, el Pla d'Urgell i la Selva, al 2009, i els de les Garrigues, la Segarra, la Cerdanya, el Pallars Jussà i el Pallars Sobirà durant el 2010.

D'altra banda, el pla també detalla un total de 75 nous serveis d'autobús comarcals, locals i suburbans per a millorar les comunicacions en àmbits més concrets d'arreu del territori.

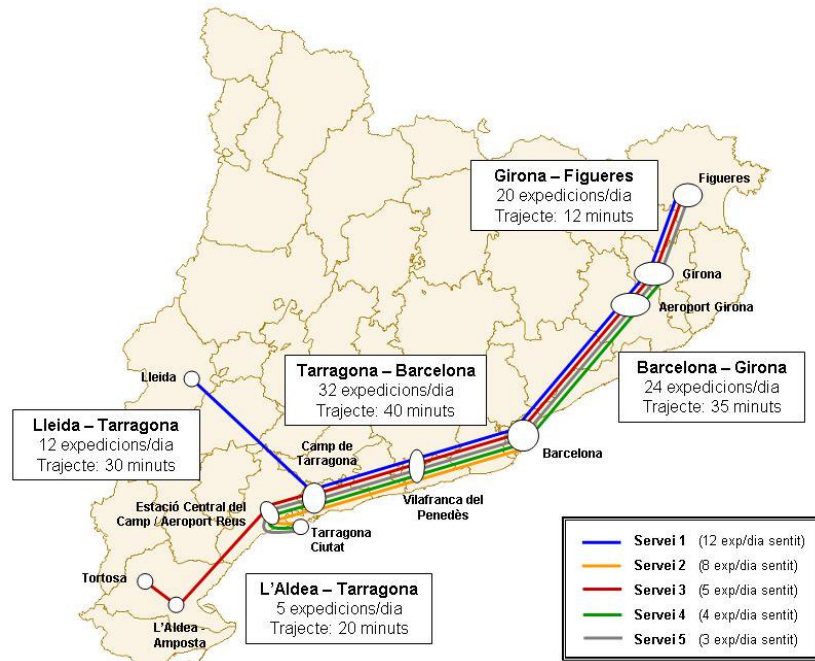
Transport ferroviari

Pel que fa a l'oferta del servei del transport públic ferroviari, el Pla presenta una sèrie de propostes, tenint en compte la transferència efectiva de les competències sobre la regulació i gestió del transport ferroviari (Rodalies i Regionals) a la Generalitat, prevista durant el període de vigència d'aquest pla.

En aquest sentit, el Pla preveu les actuacions següents:

- **Nous serveis regionals d'altres prestacions:** aprofitant la infraestructura de la nova línia d'alta velocitat, es connectaran els principals nuclis del territori amb serveis de tren directe o semidirecte amb velocitat comercial alta, de fins a 220 km/h, i freqüències de pas d'un servei en hora punta com a mínim. Actualment, Renfe Operadora ofereix connexions en alta velocitat entre Lleida, el Camp de Tarragona i Barcelona.

El PTVC preveu crear en total 5 línies de tren d'altres prestacions per enllaçar Figueres, Girona, Barcelona, Vilafranca del Penedès, Tarragona, l'Aldea i Lleida, fins ara enllaçades per serveis convencionals de trens regionals. Aquest nous serveis en alta velocitat reduiran més de la meitat el temps del trajecte respecte d'ara.

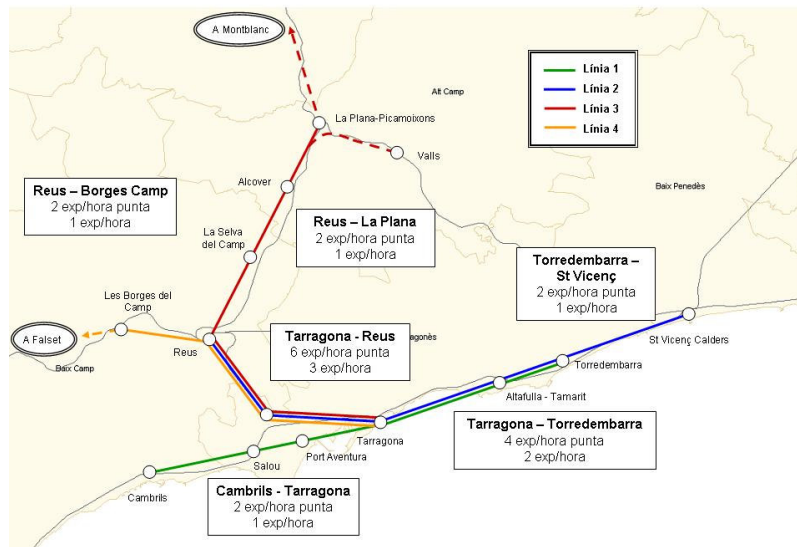


Noves línies d'altas prestacions

- **Nous serveis de Rodalies a Girona, Lleida i Tarragona:** es crearan noves línies per estructurar la mobilitat de les àrees metropolitanes de l'entorn de les capitals, aprofitant la infraestructura ferroviària existent. En el futur, es podran convertir en línies de tren-tram, d'acord amb les previsions del PITC.
- **Camp de Tarragona.** Es crearan quatre línies diferents:
 - Reus -Tarragona –Torredembarra -Sant Vicenç de Calders
 - Cambrils –Tarragona -Torredembarra
 - La Plana-Picamoixons-Reus-Tarragona
 - Les Borges del Camp-Reus-Tarragona

D'acord amb les aportacions rebudes, el pla aprovat ara inclou estudiar la possibilitat de perllongar la línia La Plana-Picamoixons-Reus-Tarragona fins a Valls i Montblanc, i la línia Les Borges del Camp-Reus-Tarragona fins a Falset.

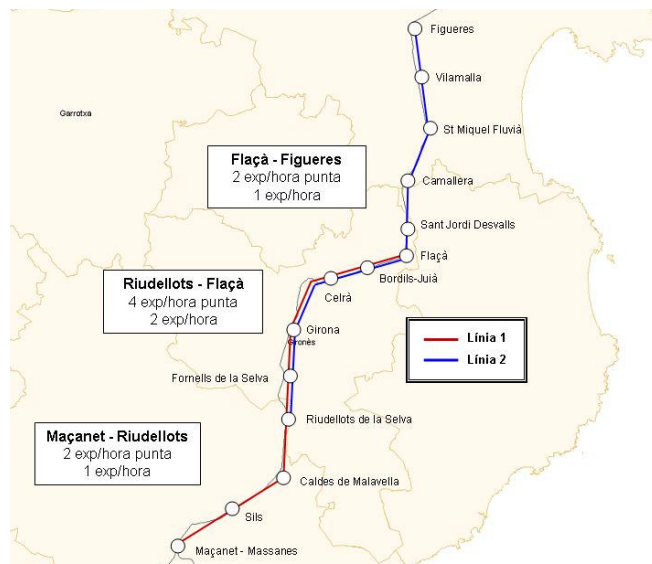
Les noves línies de Rodalies de Tarragona oferiran 6 expedicions en hora punta i sentit entre Tarragona i Reus, 4 entre Torredembarra i Tarragona, i 2 en la resta de trams.



Xarxa de Rodalies al Camp de Tarragona

- **Girona.** Es crearan dues noves línies en paral·lel:
 - Figueres-Flaçà-Girona-Riudellots de la Selva
 - Flaçà-Girona-Riudellots de la Selva-Maçanet

Les noves línies oferiran 4 expedicions en hora punta i sentit entre Girona i Riudellots, i Girona i Figueres, així com 2 sortides a la resta de trams.

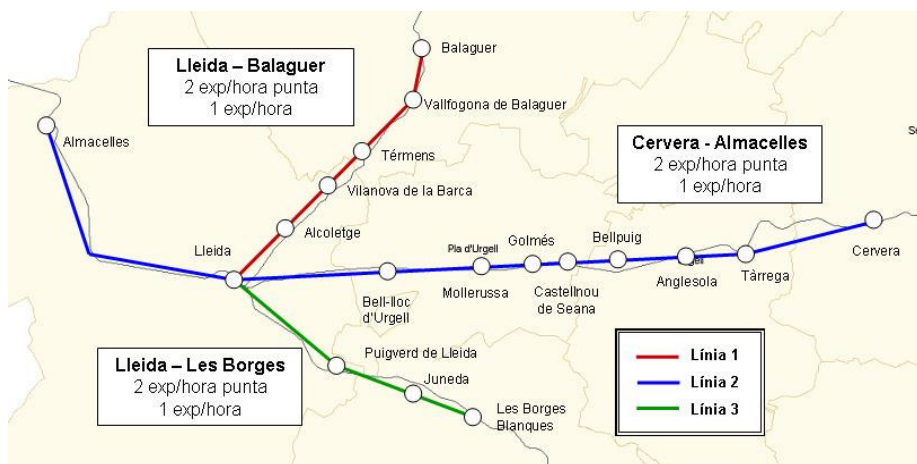


Xarxa de Rodalies a Girona

- **Lleida.** Es crearan tres línies diferents, amb 2 expedicions en hora punta per sentit a tots els trams:
 - Cervera – Lleida - Almacelles
 - Lleida - Balaguer



▪ Lleida – Les Borges Blanques



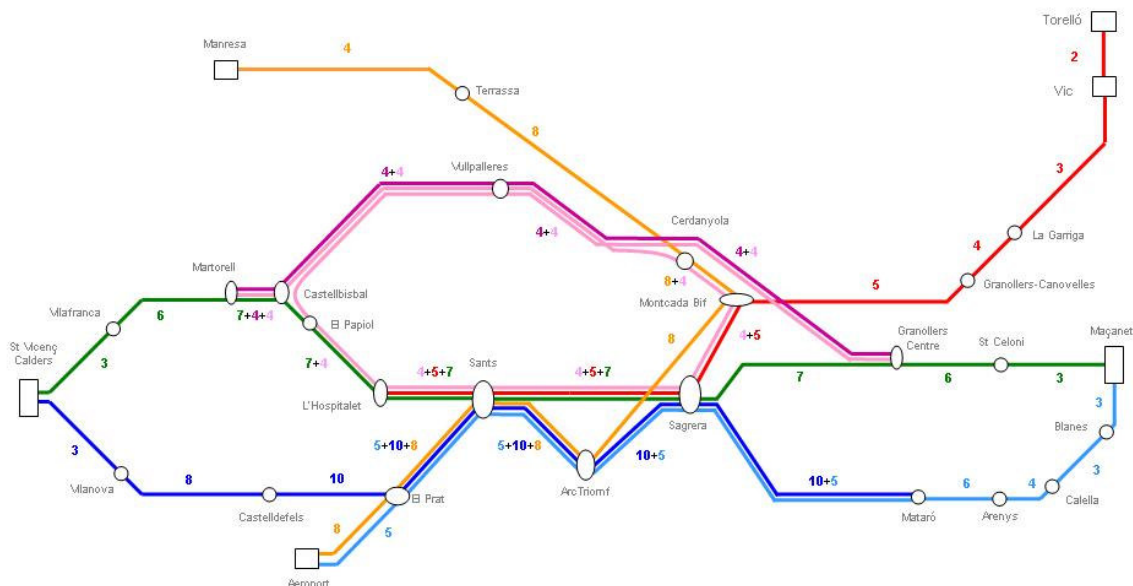
Xarxa de Rodalies a Lleida

- **Ferrocarril de qualitat a la regió metropolitana de Barcelona:** el Pla preveu un conjunt d'actuacions a la xarxa de Rodalies i FGC de àrea de Barcelona per donar resposta a l'augment de demanda continuat. Es vol millorar el confort dels usuaris, reduir l'ocupació dels trens, incrementant la capacitat de les expedicions i les freqüències de pas, per reduir els trajectes dempeus a un màxim de 20 minuts.

Xarxa de Rodalies

Es vol implantar un nou esquema de serveis de Rodalies condicionat per la finalització d'infraestructures associades a la xarxa d'alta velocitat o d'altres actuacions infraestructurals de la xarxa ferroviària convencional previstes durant el període de vigència d'aquest pla. La reestructuració de les Rodalies prevista inclou de cara al 2012 els serveis següents:

- **R1. Línia de la costa.** Sant Vicenç de Calders – Garraf – Barcelona – Maresme – Maçanet.
- **R2. Línia de l'interior.** Sant Vicenç de Calders – Vilafranca – Barcelona – Sant Celoni – Maçanet.
- **R3. BCN – Vic.** L'actual C3 s'ampliarà fins a Torelló.
- **R4. Manresa – Aeroport del Prat.** L'actual C4 de Manresa a Barcelona arribarà a l'aeroport del Prat, i no a St. Vicenç de Calders.
- **R5. Línia circular.** Es crearà una nova línia circular entre Martorell – Barcelona - Granollers – Castellbisbal i s'oferirà, a més, un servei directe entre Martorell i Granollers sense passar per Barcelona.



S'augmentarà el nombre de freqüències d'acord amb la demanda i es doblarà la capacitat de les expedicions, perquè el 100% dels trens que hi circulin en hora punta comptin amb el doble d'oferta de seients, enfront del 66% actual, mitjançant la incorporació de nous combois i material mòbil.

FGC

S'augmentaran les freqüències de pas i es consolidarà el metro del Baix Llobregat i els metros comarcals al Bages i l'Anoia:

- **A la línia del Vallès**, es passarà d'una freqüència actual en hora punta d'un tren cada 12 minuts, a un tren cada 6 minuts als ramals de Sabadell i Terrassa.
- **A la línia Llobregat - Anoia**, l'actual línia de mercaderies de Manresa, Súria i Sallent es reconvertirà en un servei tren-tramviari de viatgers, per millorar les connexions entre aquests municipis del Bages.
- **Regionals convencionals**: es millorarà l'oferta de serveis a totes les estacions de la xarxa, amb més freqüències de pas. Es mantindran els serveis regionals convencionals existents i els regionals semidirectes amb velocitats més competitives, que s'afegiran als nous serveis de rodalies previstos a Tarragona, Girona i Lleida.

Coordinació bus-tren



D'altra banda, com a novetat respecte d'altres plans, el document ara aprovat fa un tractament unitari de la xarxa de transport públic ferroviari i per carretera, per a impulsar una planificació i gestió dels serveis coordinada que millori l'eficiència de la xarxa. Per a això:

- **Es coordinaran els horaris i freqüències** d'autobusos i trens, per tal de limitar les esperes dels usuaris a un màxim de 10 minuts.
- **Es coordinaran serveis urbans i interurbans:** el Pla incideix en la coordinació entre els serveis de transport urbà i interurbà millorant la gestió dels recursos públics amb acords entre la Generalitat i les administracions locals per a atendre de manera conjunta la mobilitat urbana i interurbana i optimitzar els mitjans en favor dels usuaris.
- **Es potenciarà la implantació d'intercanviadors** que facilitin els transbordaments, amb una distància recomanada de 100 metres entre parada de bus i estació de tren i, en cap cas, superior a 300 metres.

En aquest sentit, durant l'any 2008 ja s'han posat en marxa nous serveis d'autobús per carretera per apropar als usuaris a les estacions ferroviàries, com és el cas de la millora de les comunicacions entre Capellades i els Hostalets de Pierola fins a l'estació d'FGC de Piera, així com les comunicacions amb l'estació de Caldes de Malavella des de diferents poblacions del Baix Empordà, entre d'altres.

Així mateix, s'han implantat diverses actuacions de millora de la coordinació entre els serveis urbans i interurbans al Baix Empordà, al Baix Llobregat, al Vallès Oriental, al Maresme i l'Alt Urgell, entre d'altres.

Millor gestió dels serveis i més tecnologia

A banda de detallar les millores de l'oferta de serveis, el PTVC inclou un pla de gestió per a optimitzar els recursos disponibles i garantir el suport tècnic i tecnològic necessari per a desplegar les millores en l'oferta. Així, aquestes propostes tenen a veure amb la necessitat d'incrementar la informació als usuaris, crear noves infraestructures i equipaments, i aplicar els últims avanços tecnològics per millorar la sostenibilitat i eficiència del sistema.

Integració tarifària al 2012

En aquest marc, el text recull la necessitat de continuar la tasca per estendre el sistema tarifari integrat del transport públic iniciat l'any 2001 per l'ATM de l'RMB i que, s'ha anat implantant durant el 2008 a l'àrea de Lleida, Girona i al



Camp de Tarragona, i es preveu iniciar al 2009 també al Bages. La integració tarifària al conjunt de Catalunya té com a horitzó l'any 2012.

El Pla proposa estendre el sistema de validació i venda de bitllets que ja existeix al Camp de Tarragona, l'Àrea de Girona i l'Àrea de Lleida, a tot el territori, a partir d'una tecnologia innovadora de validació sense contacte, que millora la seguretat i la gestió de la informació.

Milliores en la qualitat dels serveis i en la informació a l'usuari

Un dels eixos principals d'actuació del Pla és la millora de la qualitat de la xarxa de transport públic de forma que els ciutadans millorin la percepció que tenen sobre el transport públic i que aquest assoleixi un nivell de prestacions que el facin competitiu en relació al vehicle privat

Amb aquesta finalitat el Pla incideix en el manteniment dels requeriments de qualitat per part de les empreses que presten els serveis de transport amb l'exigència de les certificacions de qualitat corresponents, i preveu també el seguiment de la qualitat dels serveis a partir de la realització de campanyes anuals per a l'avaluació de l'índex de satisfacció del client (ISC) que permet conèixer de primera mà la valoració que els ciutadans fan de la xarxa de transports i poder incidir en la millora dels aspectes que resulten pitjor valorats.

Pel que fa a la informació, el pla recull la necessitat de centralitzar i integrar la informació als usuaris, amb dades en temps real, sistemes acústics, avisos SMS, Internet i pantalles digitals tant a les estacions i com a l'interior dels trens i autobusos. Així, aposta per potenciar tant la informació estàtica convencional, com la informació en temps real, amb la incorporació de tecnologia específica per a l'intercanvi immediat de dades entre els diferents operadors de transport públic.

Amb aquest objectiu preveu la creació d'un router de transport públic que serveixi de plataforma d'informació a l'usuari on aquest pugui accedir per a conèixer les possibilitats de desplaçament mitjançant transport públic des de qualsevol punt del territori. En aquests moments s'ha iniciat ja el procés d'adjudicació que ha de permetre disposar d'aquest sistema d'informació al ciutadà.

Així mateix, el Pla preveu en cinc anys la implantació de sistemes d'ajut a l'explotació (SAE) a totes les línies de transport d'autobús regular, que fan possible una gestió centralitzada i permeten una comunicació a temps real entre conductor i centre de gestió, així com amb els usuaris.



Millores en les infraestructures i els equipaments

D'altra banda, el Pla recull la necessitat de dur a terme un conjunt d'actuacions en matèria d'infraestructures i equipaments per garantir la millora del servei, tant pel que fa a la velocitat comercial, com a l'accessibilitat i la cobertura territorial. Així, aposta per:

- **Més carrils bus i prioritats semafòriques.** Per tal de potenciar l'ús del transport públic col·lectiu enfront del vehicle privat i descongestionar la xarxa viària, proposa la creació de 9 carrils específics per als autobusos als corredors d'entrada a Barcelona i a les principals àrees urbanes, d'acord amb el PITC. Segons les necessitats, podran ser carrils bus-VAO o carrils bus no segregat. A més, estudiarà la implantació de carrils reservats per al transport públic als accessos de les principals ciutats. Igualment, aposta per donar prioritat als autobusos en els punts conflictius de la ciutat mitjançant l'establiment de cruïlles amb prioritat semafòrica a la demanda.

NOUS CARRILS BUS	
▪	C-31. Entre Sant Pere de Ribes i Vilanova
▪	Eix de la riera de Caldes. Entre Caldes de Montbui i Mollet
▪	C-31. Des de Castelldefels fins a la plaça d'Espanya (Gran Via)
▪	B-23. Entre Molins de Rei i la Diagonal (Ministeri Foment)
▪	C-58. Ripollet - Meridiana
▪	C-31. Des de la plaça de les Glòries fins a Montgat
▪	C-245. BusBaix, entre Castelldefels i Cornellà
▪	GI-682. Entre Blanes i Lloret
▪	Camp de Tarragona. Com a complement al tren-tram del Camp

- **Marquesines i pals de parada:** el document preveu el desplegament d'un pla de xoc per implantar, durant els propers anys, un mínim de 300 noves marquesines i 800 pals de parada
- **9 noves estacions de bus:** respecte el document original, el nou pla detalla la creació de 9 noves estacions d'autobús (l'Aldea, Barcelona Diagonal, Sagrera TAV, Sagrera Meridiana, Berga, Cadaqués, la Bisbal d'Empordà, la Pobla de Segur i Palamós) i la remodelació o reubicació d'altres 5 (Amposta, Estació de Sants, Girona, Lleida i Mollerussa). A més, s'estudiarà la construcció d'altres 8 estacions a Banyoles, Falset, Martorell, Mataró, Puigcerdà, Sant Feliu de Llobregat, San Cugat del Vallès i Vielha.
- **Adaptació a persones amb mobilitat reduïda:** el Pla vol garantir l'accessibilitat de tots els usuaris al transport públic, de manera que impulsarà l'adaptació de totes les instal·lacions, estacions, intercanviadors i punts de parada a persones amb mobilitat reduïda, i discapacitat sensorial



abans del 2012. Així, tots els plans que es desenvolupin a partir del PTVC hauran de garantir l'accessibilitat d'aquestes persones, amb l'eliminació de barreres arquitectòniques, la construcció d'encaminaments per a invidents i senyals per discapacitats auditius i l'impuls del taxi adaptat.

A més, es crearan nous aparcaments de dissuasió a prop d'estacions de ferrocarril i autobús per facilitar l'ús del transport públic.

840 MILIONS D'EUROS per a millorar el transport públic per carretera

El Pla preveu invertir un total de 840 milions d'euros per a la millora del transport públic per carretera en el període 2008-2012. D'aquests, 125 milions d'euros es destinaran a incrementar els serveis de transport per carretera, 167 milions d'euros, a l'extensió de la integració tarifària a tot el territori de Catalunya, 67 milions d'euros, a equipaments (estacions, pals de parada i marquesines) i 355 milions d'euros, a diverses actuacions de millora de la velocitat comercial dels serveis de transport per carretera, que inclouen la construcció de nous carrils bus-vao.

A més, la Generalitat continuarà atorgant ajuts específics als concessionaris mitjançant els contractes-programa, i es cofinançaran les actuacions incloses en els plans comarcals i de serveis desenvolupats per les ATMs, per un import global de 100 milions d'euros. Igualment, es mantindran els ajuts per a l'adquisició de material mòbil i la implantació de noves tecnologies per millorar els serveis de transport per carretera, que sumaran una inversió de 26 milions d'euros, fins al 2012.

Seguiment del Pla

Per tal d'efectuar un correcte seguiment i valorar el compliment dels objectius del fixats per aquest Pla, preveu la creació d'una comissió de seguiment amb la participació tant de les associacions representatives dels usuaris com de les empreses gestores dels serveis de transport, que haurà d'avaluar de manera permanent l'execució de les mesures previstes, formular les propostes de millora adients, i emetre un informe anual de seguiment que serà sotmès a la consideració del Consell de Mobilitat. L'objectiu és comptar amb la màxima participació dels agents implicats en la gestió de la xarxa de transport públic de viatgers i poder detectar les necessitats reals existents en cada moment.



El Govern aprova el Pla estratègic de la bicicleta

El Govern de la Generalitat ha aprovat avui el Pla estratègic de la bicicleta 2008-2012 que té com a objectiu potenciar i fomentar l'ús d'aquest mitjà de transport que, en els darrers anys, ha aconseguit consolidar-se com un mitjà de mobilitat dels catalans. Els principals eixos estratègics d'aquest pla són:

- **Elaborar un inventari de tots els camins i vies** susceptibles de ser carrils bici o vies pedalables
- **Impulsar la construcció d'una xarxa de 1200 quilòmetres de carrils** bici, tal i com preveu el Pla d'Infraestructures de Catalunya (PITC)
- **Crear un manual de disseny** per a la construcció de la xarxa: característiques geomètriques, enllumenat, estacionament i senyalització
- **Crear una normativa** que reguli tots els aspectes referents a la bicicleta i les noves vies previstes
- **Prioritzar la seguretat del ciclista** mitjançant la pacificació del trànsit, la classificació de zones amb velocitat reduïda i el manteniment i neteja de les infraestructures
- **Afavorir la intermodalitat** amb els altres mitjans de transport públic, adaptant llocs per transportar les bicicletes al seu interior i modificant els horaris i els requisits d'admissió
- **Establir espais segurs** per la guarda i custòdia de bicicletes
- **Promocionar l'ús de la bicicleta** a través de campanyes de comunicació
- **Formar en l'ús correcte de la bicicleta** des de les escoles i autoescoles
- **Impulsar la compatibilitat del Bicing** de diferents ciutats

Durant els darrers anys a Catalunya s'ha detectat un canvi en els hàbits de mobilitat de la població. El transport públic ha guanyat terreny al transport privat i les favorables característiques climàtiques i orogràfiques del territori han propiciat un augment de la demanda d'infraestructures ciclistes.

Un bon exemple d'aquest canvi d'actitud per part dels ciutadans és l'excel·lent acollida que ha tingut el Bicing a la ciutat de Barcelona. Des que es va



implantar a l'any 2007, 185.000 persones s'han abonat al servei de préstec de bicicletes i en els darrers mesos s'ha arribat fins als 800.000 desplaçaments mensuals.

Igualment, des de la Generalitat, els ajuntaments i els Consells Comarcals també s'està treballant per impulsar noves vies ciclistes i millorar els camins ja existents, així com fomentar l'ús d'aquest mitjà sostenible en l'àmbit municipal i comarcal.

Pla Estratègic de la Bicicleta

Per tal de donar resposta a aquesta demanda creixent i continuar donant impuls a aquest mitjà de transport sostenible, el Govern ha aprovat el Pla Estratègic de la bicicleta que representa una forta aposta per la integració planificada i coherent d'aquest mitjà en el seu sistema de mobilitat.

Eixos estratègics

En aquest sentit, el pla estableix un seguit d'eixos estratègics per desenvolupar en els propers anys. Entre les directrius bàsiques, hi ha la creació d'un inventari de camins susceptibles de ser carrils bici, el disseny de la xarxa bàsica de vies per a ciclistes, la millora de les infraestructures de circulació existent, l'impuls d'una normativa específica en aquest àmbit, el foment i la promoció d'aquest mitjà sostenible, la progressiva adaptació dels mitjans de transport a l'ús de la bicicleta i la compatibilitat entre el Bicing de diferents ciutats, entre d'altres. Totes aquestes mesures han de servir per a incrementar el nombre d'usuaris habituals de la bicicleta i garantir les seves condicions de mobilitat i seguretat.

Inventari de camins i vies ciclistes

Un dels primers passos a seguir per començar a desenvolupar el Pla Estratègic de la Bicicleta serà l'elaboració d'un estudi previ amb l'objectiu de recollir en un inventari únic tots els camins i vies secundàries o en desús de Catalunya que puguin ser susceptibles de convertir-se en pistes-bici o vies pedalables.

Aquest estudi també contemplarà la possibilitat de desenvolupar noves infraestructures que permetin cohesionar les vies ja existents i ampliar la xarxa en aquells punts on es consideri rellevant.

L'inventari, una vegada acabat, serà una eina de gran utilitat per al disseny de la xarxa bàsica de la bicicleta a Catalunya, ja que inclourà la informació necessària per valorar la situació actual de totes les vies identificades i la seva potencialitat com a possibles vies ciclistes.



Via verda (Girona)

Creació d'un manual de disseny

Per tal de dibuixar la xarxa ciclista que s'haurà de desenvolupar en els propers anys, el pla preveu la divulgació d'un manual de disseny que establirà uns estàndards tècnics comuns per a les vies de tot el territori.

Aquest manual estarà adreçat als responsables del desenvolupament de vies ciclistes urbanes i interurbanes i inclourà la metodologia de disseny, les tipologies de vies ciclistes i d'encreuaments i els seus criteris d'ús segons els diferents contextos. També inclourà els tipus d'estacionaments, la seva normativa i els criteris de senyalització de les vies i d'enllumenat.

Així mateix, aquest manual haurà de servir de base per promoure entre els ens locals i comarcals la introducció de la bicicleta als plans de desenvolupament territorial, urbanístic i pressupostari. L'objectiu de totes aquestes iniciatives és que la bicicleta es converteixi en un dels eixos de les polítiques locals futures i aconseguir una mobilitat més sostenible.

Impulsar una normativa específica

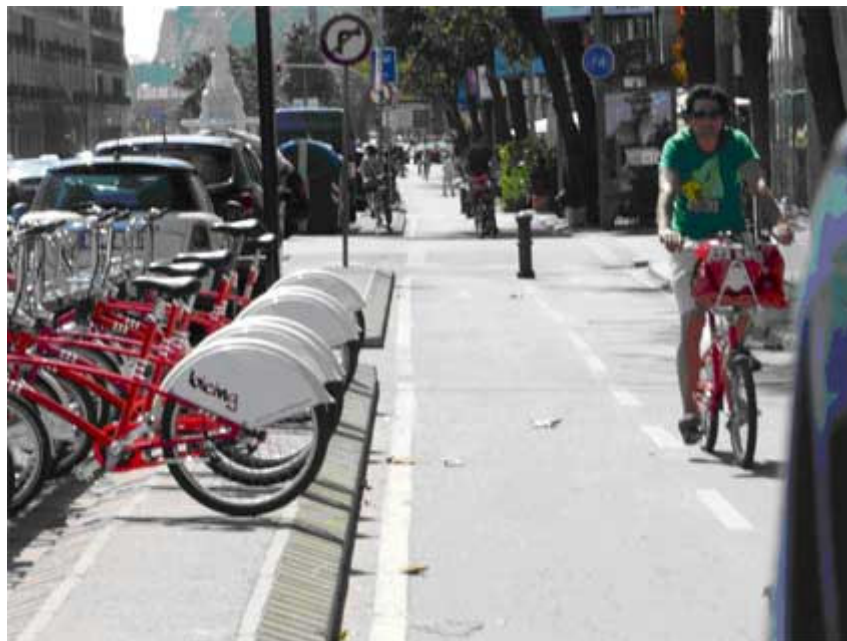
Un altre dels objectius d'aquest Pla estratègic és afavorir la mobilitat de les bicicletes com un element més del trànsit urbà. En aquest sentit i per tal d'adaptar la normativa de trànsit actual als requeriments de les vies ciclistes s'introduiran algunes modificacions al reglament de circulació existent. La nova proposta haurà d'incloure la velocitat i prioritat de les vies i la regulació dels espais i usos ciclistes.

La proposta de nova normativa serà redactada per una comissió d'experts de la Generalitat, que inclourà representants de mobilitat, trànsit, carreteres i normativa. Per la seva redacció també es tindran en compte les normatives i experiències d'altres territoris i països amb la cultura de la bici més desenvolupada.

Un altre dels elements que regularà aquesta nova normativa serà el codi de senyalització, que haurà de ser uniforme i homogeni per a tot el territori català.

Més seguretat pels ciclistes

Aquest pla comportarà un important increment de la seguretat per als ciclistes ja que amb els carrils bici que es dissenyaran els usuaris no compartiran l'espai de trànsit amb els vehicles de motor. En aquest sentit, el pla preveu desenvolupar una sèrie de mesures, que estaran regulades per la nova normativa, que milloraran la seguretat d'aquest col·lectiu. Entre aquestes, destaquen la creació de zones i mesures específiques per a la pacificació del trànsit a tot el territori.



Carril bici segregat (Barcelona)

Per tal de fer possible la convivència entre tots els mitjans de transport urbans, la nova normativa també preveu criteris com l'ordenació i classificació de zones de velocitat reduïda (zones residencials, escoles, zones comercials) i la classificació de les carreteres segons velocitat, fluïdesa i composició del trànsit.



Una de les mesures que inclou el pla per tal de millorar la seguretat dels ciclistes és un programa d'actuacions que garanteixin el manteniment i la neteja periòdica de les infraestructures.

Així mateix, el pla també preveu desenvolupar un pla d'acció que fomenti la creació d'espais específics i més segurs per a la guarda i custòdia de les bicicletes. En aquest sentit, el pla inclourà l'anàlisi de diferents solucions i tipus d'aparcament en el qual es valoraran el grau de seguretat i la seva capacitat abans de la seva implantació.

Per tal de reduir el nombre de robatoris de bicicletes, el pla també preveu la implantació d'un registre de bicicletes que permeti identificar-les amb el seu propietari en cas de robatori. Amb aquest nou registre s'evitarà paral·lelament la venda il·legal de bicicletes.

Una altra de les novetats que incorpora el pla en matèria de seguretat és l'impuls d'una assegurança voluntària per a ciclistes que cobreixi la responsabilitat civil del conductor quan produeixi danys a tercers. En aquest sentit, es duran a terme col·laboracions amb empreses asseguradores i usuaris, així com campanyes de promoció.

Actuacions per a afavorir la intermodalitat

Per tal que l'ús de la bici permeti una mobilitat plena, el Pla considera imprescindible l'increment de la intermodalitat amb el transport públic. D'aquesta manera, proposa diverses mesures:

- Homogeneïtzar horaris i requisits d'admissió als diferents operadors de transport
- Instal·lar aparcaments específics per a bicicletes a les parades de tren, autobús, metro i tramvia
- Crear una normativa que permeti adaptar els vehicles de transport públic per a portar bicicletes al seu interior, ja sigui mitjançant l'adequació d'espais específics, incorporant-hi equipaments porta-bicicletes, o establint uns requisits mínims d'utilització i tracte de la bicicleta durant el seu transport

Promoció i programes d'educació i formació

La promoció de l'ús de la bicicleta per a equiparar Catalunya al nivell d'altres països europeus és un altre dels eixos previstos en el Pla. D'aquesta manera, preveu diverses actuacions de promoció i divulgació al llarg dels propers anys:



- **Campanyes de promoció:** disseny i implantació d'una campanya de promoció general sobre la bicicleta per tal de promoure un canvi en la percepció de la bicicleta i fomentar-ne l'ús a través de la comunicació de les diferents modalitats d'ús i els seus avantatges. Això inclou campanyes puntuals i la creació d'una pàgina web interactiva.
- **Foment del lloguer** de la bicicleta i el seu ús com a mitjà de desplaçament públic.
- **Jornades de formació escolar:** adreçades a nens d'entre 5 i 16 anys per fomentar la seguretat en l'ús de la bicicleta en aquest col·lectiu.
- **Formació viària:** incidir en el tractament dels continguts relatius a la bicicleta en l'aprenentatge per al permís de conduir "B" a les autoescoles, per tal de fomentar el respecte del conductor de vehicle de motor vers al ciclista. Així mateix, es preveuen sessions de sensibilització als professors de formació viària en aquesta matèria.

Impulsar la integració del Bicing municipal

Una altra de les actuacions que el Govern durà a terme a mitjà termini és la creació d'un sistema integrat que permeti als usuaris del Bicing desplaçar-se pels diferents municipis de l'àrea metropolitana amb el mateix servei de préstec de bicicletes.

1.200 km de carril segregats el 2026

A banda del desenvolupament del Pla estratègic de la bicicleta, el Govern també està impulsant la construcció d'una xarxa de vies ciclistes previstes en el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC).

Aquest pla preveu la construcció de 1.200 quilòmetres de carrils segregats per a bicicletes que connectaran les ciutats i pobles de Catalunya l'any 2026. El pressupost total d'aquesta actuació és de 100 milions d'euros i els eixos que recull són els següents:

Eix
Tortosa – Tarragona - Barcelona - Girona- la Jonquera
Barcelona – Ripoll – Camprodon
Camprodon – Olot – Girona – Sant Feliu de Guíxols
Barcelona – Manresa – Berga - Solsona
Lleida – Manresa – Girona
Tarragona – Lleida
Tortosa – Lleida
Lleida – La Seu d'Urgell



Barcelona – Cervera
Manresa – Ponts
Sant Feliu de Guíxols - Tordera

S'estableix com a primera fase de la construcció de la xarxa bàsica ciclista l'adequació dels eixos principals del territori a la mobilitat ciclista de manera que tots els ciutadans puguin disposar de vies ciclistes com a alternativa al vehicle motoritzat en els desplaçaments.

D'aquesta manera, es proposa crear grans itineraris de bicicleta que, en alguns casos, aniran paral·lels als eixos viaris i, en altres, aprofitaran vies pedalables existents. Amb aquest model, es crearà una xarxa completa útil tan per a recorreguts llargs com per a desplaçaments curts.

Quedaran per fases posteriors aquells eixos situats en corredors de baixa demanda o de difícil accessibilitat. Per aquesta raó, caldrà mantenir una xarxa de transport públic adaptat al transport de bicicletes per tal de donar accessibilitat a tot el territori.



Paral·lelament, el pla estableix que el Govern col·laborarà amb ajuntaments i diputacions per a impulsar conjuntament el creixement i manteniment de les pistes ciclistes secundàries (carrils bici municipals, vies verdes intermunicipals, etc.)

Els antecedents al Pla



Durant els últims anys, el Govern ha impulsat diverses iniciatives en favor de l'ús de la bicicleta. De fet, la Llei de mobilitat 9/2003 ja determinava la visió global de mobilitat com un sistema que donés prioritat als sistemes de transport més sostenibles, com el transport públic, la bicicleta o el fet de desplaçar-se a peu.

A partir d'aquesta llei, el Govern ha anat impulsant diverses actuacions en aquest sentit, com les vies verdes de Girona i Tarragona, els centres de BTT de Catalunya o l'ampliació del nombre de quilòmetres de carrils bici del territori català.

En aquest sentit, el Govern també està impulsant una xarxa de 1.200 quilòmetres de carril bici, tal i com preveu el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC) citat anteriorment.

Per tal de continuar fomentant l'ús de la bicicleta, l'any 2006 el Govern va redactar i sotmetre a informació pública el Pla estratègic de la bicicleta que avui s'aprova.

Aquest pla el va elaborar una comissió interdepartamental del Govern i diversos grups de treball integrats per operadors de transport, responsables de l'Administració pública, associacions d'usuaris i empreses de servei, que es van encarregar de fer una diagnosi prèvia de la situació de la xarxa actual. En aquest estudi es valoraven les carències i necessitats del territori per tal de desenvolupar un sistema de mobilitat sustentat en el transport públic i alternatiu al motoritzat. Avui aquest estudi es materialitza amb el Pla de la bicicleta que s'ha aprovat.



El Govern determina les compensacions econòmiques per a aquest any dels càrrecs electes dels municipis més petits

- **Aquesta mesura pretén fomentar l'accés a l'activitat política i dignificar l'activitat dels càrrecs electes dels municipis de menys de 2.000 habitants**
- **Les dotacions van des dels 860 als 1.450 euros mensuals per electe, fet que suposa un increment del 2% respecte l'any passat**

El Govern ha aprovat avui les compensacions econòmiques que aquest any rebran els càrrecs electes dels municipis de menys de 2.000 habitants. Les dotacions econòmiques, dividides en tres trams segons el nombre d'habitants, són de 861 euros mensuals per electe per a municipis de fins a 100 habitants; 1.033 euros per a municipis entre 101 i 500 habitants; i 1.458 euros per a municipis de fins a 2.000 habitants.

Aquestes quantitats suposen un increment d'un 2% respecte les de l'any passat. La iniciativa pretén fomentar l'accés a l'activitat política i dignificar l'activitat dels càrrecs electes locals dels municipis més petits de Catalunya.

El Decret per a la creació i la regulació d'un fons per compensar els ajuntaments de municipis petits, aprovat pel Govern l'abril de l'any passat, estableix que els ajuntaments que vulguin accedir a aquesta compensació econòmica hagin de complir els requisits següents: no superar els 2.000 habitants, la totalitat dels drets reconeguts i liquidats del pressupost no pot superar el 75% de la mitjana del seu tram de població, i estar al corrent de la rendició de comptes al Departament de Governació i Administracions Públiques i a la Sindicatura de Comptes.

Aquest fons ha d'ajudar a satisfer les retribucions que hagi fixat el ple de l'entitat local corresponent, pels alcaldes i alcaldesses, així com les d'altres persones electes que exerceixin el seu càrrec en règim de dedicació exclusiva o parcial.

Atorgades les primeres compensacions corresponents a l'any passat

410 municipis de menys de 2.000 habitants van rebre a finals de desembre, les compensacions per a l'abonament de sous a determinats càrrecs electes locals, corresponents a la primera convocatòria.



En aquesta primera convocatòria, 425 ajuntaments van sol·licitar al Departament de Governació i Administracions Públiques aquestes compensacions econòmiques per a l'any 2008. Un 24% de les sol·licituds provenien d'ajuntaments de les comarques gironines, un 22% de Lleida; un 18% de la Catalunya central; un 14% de Tarragona, un 9% de l'Alt Pirineu i Aran, un 7% de Terres de l'Ebre i un 6 % ho són de municipis de Barcelona.

Les dotacions per a l'any passat, dividides també en tres trams, eren de 844 euros mensuals per electe en municipis de fins a 100 habitants, 1.012 euros per a municipis entre 101 i 500 habitants i 1.430 euros per a municipis de fins a 2.000 habitants.



El Govern denega formalment la petició de la Canonja de ser municipi independent

- **El Govern ha hagut de denegar avui la sol·licitud del municipi en compliment de la legislació vigent, però constata la legitimitat de la petició de la Canonja d'esdevenir municipi**
- **L'Entitat Municipal Descentralitzada de la Canonja pertany actualment al municipi de Tarragona, però antigament havia estat municipi independent**

El Govern ha denegat avui formalment la petició de segregar una part del terme municipal de Tarragona per constituir el municipi de la Canonja, donant així compliment a la legislació vigent recollida en l'informe de la Comissió de Delimitació Territorial i el dictamen de la Comissió Jurídica Assessora, tots dos desfavorables.

Tot i això, el Govern ha constatat que hi ha raons de pes que justifiquen la voluntat de la Canonja d'esdevenir municipi independent de Tarragona i que tenen a veure amb el fet que la petició compta amb el consens de totes les forces polítiques i que la Canonja ja havia estat un municipi independent abans del franquisme. El Govern s'ha compromès així a impulsar una iniciativa legislativa específica per donar compliment a les aspiracions de la Canonja.

D'una banda, la Comissió de Delimitació ja va informar desfavorablement sobre l'expedient de segregació perquè no hi ha nuclis territorialment diferenciats, és a dir, entre la Canonja i Bonavista hi ha una continuïtat territorial i d'edificacions, i no hi ha sòl urbanitzable amb una amplada mínima de 3.000 metres entre els nuclis més propers dels municipis resultants.

D'altra banda, la Comissió Jurídica Assessora, va emetre dictamen desfavorable a la segregació, perquè que no es complien tots els requisits previstos legalment per poder constituir un nou municipi, i va apuntar que seria possible cercar una solució singular a través d'una iniciativa legislativa.



El Govern tramita al Govern de l'Estat una consulta popular sol·licitada pel municipi de Sant Celoni

- **L'autorització de la consulta municipal correspon al govern de l'Estat**

El Govern ha acordat avui trametre al govern de l'Estat la sol·licitud de l'Ajuntament de Sant Celoni (Vallès Oriental) per sotmetre a consulta popular la conveniència d'ubicar una Àrea Residencial Estratègica (ARE) a Can Riera de l'Aigua. L'autorització per realitzar la consulta popular correspon al govern de l'Estat i el Govern de la Generalitat dóna tràmit així a la consulta, en compliment al que estableix el procés legislatiu vigent.

La pregunta que el municipi proposa de fer als seu cens electoral és la següent: "Esteu a favor o en contra de l'Àrea Residencial Estratègica (ARE) a Can Riera de l'Aigua?".

Les Àrees Residencials Estratègiques són un instrument per obtenir sòl de forma immediata i facilitar la construcció d'habitatge assequible. Segons el Pla d'àrees residencials estratègiques (ARE), aprovat pel Govern a principis de l'any passat, es construiran en una vuitantena de municipis d'arreu de Catalunya més de 90.000 habitatges, la meitat dels quals, com a mínim, seran protegits. És per això que el Govern català recorda en l'informe adjunt a la sol·licitud de consulta que la qüestió que s'hi reflecteix té un interès que supera l'àmbit municipal.