



De les 28 infraestructures clau per Cambra el 2006, només cinc estan en funcionament

- El 2006, la Cambra de Comerç de Barcelona va establir 28 infraestructures viàries i ferroviàries clau per al desenvolupament econòmic i social de la regió metropolitana de Barcelona. Dotze anys després, només cinc estan en funcionament
- Aquesta dada demostra que les administracions públiques estan desatenent les necessitats metropolitanes d'infraestructures de mobilitat
- Els desplaçaments de connexió entre Barcelona i la resta de la regió metropolitana necessiten solucions eficients de transport públic i privat
- Cal afrontar millores estructurals a les rodalies i cal solucionar les deficiències funcionals i de connectivitat de la xarxa viària metropolitana

Barcelona, 27 de novembre de 2018.- El 2006, la Cambra de Comerç de Barcelona va establir 28 infraestructures viàries i ferroviàries clau per al desenvolupament econòmic i social de la regió metropolitana de Barcelona. Dotze anys després, d'aquestes 28, només cinc estan en funcionament, dues a la xarxa viària (el tercer carril de l'autopista C-32 i la Ronda Oest de Sabadell) i tres a la xarxa ferroviària de rodalies (el perllongament a Terrassa, el perllongament a Sabadell i l'ampliació del Metro del Baix Llobregat).

Aquesta és la principal dada que s'extreu de l'anàlisi de la mobilitat metropolitana durant els últims 12 anys realitzat per la Cambra de Comerç de Barcelona. Aquesta anàlisi també constata que ja s'ha recuperat el volum de desplaçaments diaris de connexió previ a la crisi i que, com a novetat, el transport públic ha consolidat el seu avantatge respecte del transport privat en la mobilitat entre la ciutat de Barcelona i l'exterior.

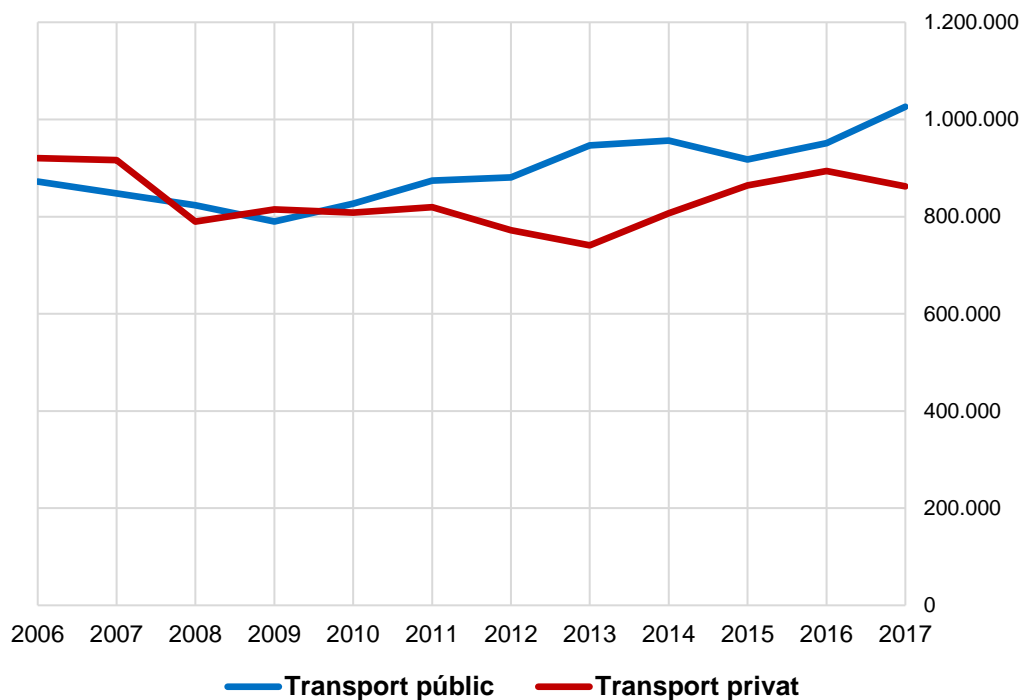
(Vegeu gràfic conjunt de les infraestructures a la pàgina següent)



Nº	Actuació	Administració	Cost
Xarxa viària bàsica			
1	Túnel d'Horta	Generalitat	340 MEUR
2	Autovia del marge esquerre del Besòs	MIFO	145 MEUR
3	Calçades laterals de l'autopista C-32	MIFO	300 MEUR
4	Interpolar sud	Generalitat	140 MEUR
5	Autovia orbital B-40	MIFO	1.150 MEUR
6	Eix de Caldes (C-59)	Generalitat	200 MEUR
7	Túnel de la Conreria (B-500)	Generalitat	235 MEUR
8	Eix del riu Ripoll	Generalitat	90 MEUR
9	Perllongament de l'autovia del marge dret	MIFO	115 MEUR
10	Tercer carril de l'autopista C-32	Generalitat	130 MEUR
11	Variants de Cervelló i Vallirana	MIFO	70 MEUR
12	Enllaç A-2 – AP-7/B-30	MIFO	20 MEUR
13	Ronda Oest de Sabadell	Generalitat	20 MEUR
14	Connexió de l'Eix del Llobregat	Generalitat	180 MEUR
Xarxa ferroviària			
15	Nou túnel Barcelona – Vallès	FGC	450 MEUR
16	Perllongament a Terrassa	FGC	160 MEUR
17	Perllongament a Sabadell	FGC	150 MEUR
18	Ampliació Metro del Baix Llobregat	FGC	130 MEUR
19	Perllongament Pl. Espanya-Gràcia-Pl. Glòries	FGC	350 MEUR
20	Intercanviador Martorell Central	FGC	5 MEUR
21	Ampliació C-1 (Barcelona-Mataró i Arenys-Blanes)	RENFE	300/1.300 MEUR
22	Ampliació C-3 (Montcada – Vic)	RENFE	400 MEUR
23	Ampliació C-4 (Cerdanyola – Sabadell)	RENFE	50 MEUR
24	Nou accés ferroviari a l'aeroport	RENFE	150 MEUR
25	Nova línia orbital	RENFE	900 MEUR
26	Nova línia L12	-	700 MEUR
27	Intercanviadors	-	20 MEUR
28	Aparcament de dissuasió	-	20 MEUR



Desplaçaments diaris entre Barcelona i l'exterior

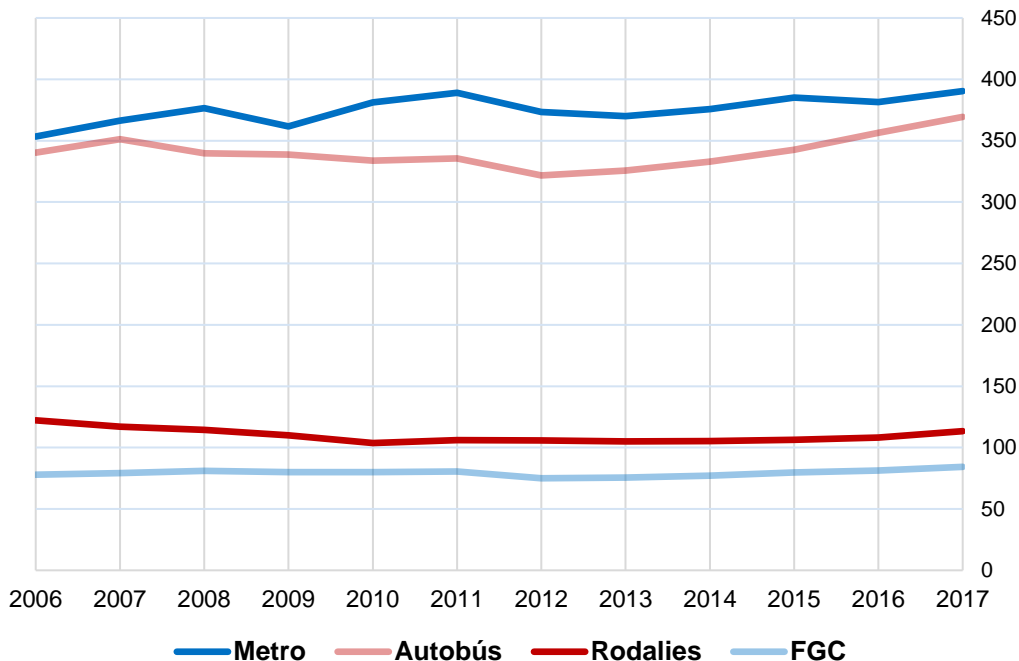


Font: elaboració pròpia a partir de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF).

L'informe de la Cambra recull que les restriccions pressupostàries dels darrers anys han provocat la pràctica paralització de les inversions públiques i que **cada vegada es fan més palesos els efectes de la manca d'execució i de projectes que han patit especialment el sistema de rodalies i la xarxa viària metropolitana.**

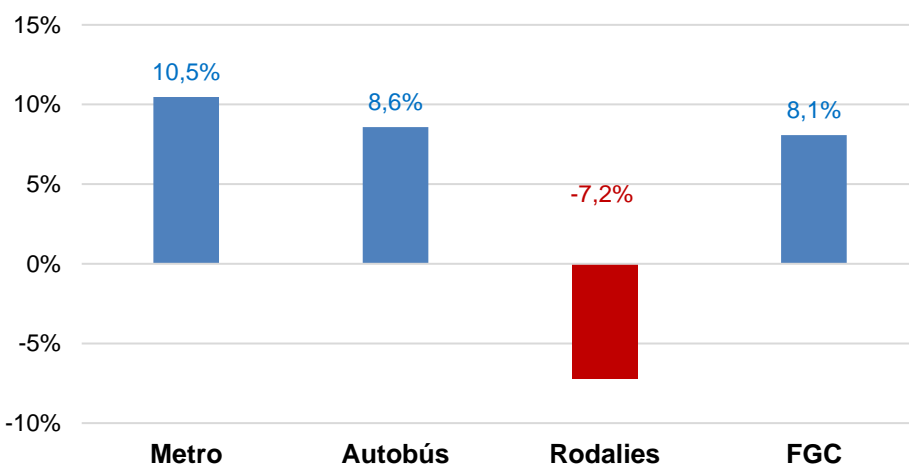
Així doncs, Barcelona es troba davant d'un panorama d'inversions paralitzades mentre que el número d'usuaris del transport públic a l'àmbit metropolità experimenta una tendència alcista.

Evolució de la demanda de transport públic a l'RMB (milions de viatgers anuals)



Font: elaboració pròpia a partir de les dades publicades per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

Evolució de la demanda de transport públic a l'RMB entre 2006 i 2017 (en %)



Font: elaboració pròpia a partir de les dades publicades per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM).

Mentre la xarxa de rodalies gestionada per Renfe ha registrat un descens acumulat d'usuaris del 7,2% entre 2006 i 2017, el metro ha crescut el 10,5% en el mateix període, l'autobús el 8,6% i les línies de Ferrocarrils de la Generalitat el 8,1%. Aquest és l'indicador més evident **que cal afrontar millores estructurals en la xarxa de rodalies, si es vol que ajudin més i millor a combatre la congestió als accessos metropolitans de Barcelona.**



Conclusions

- **Les administracions públiques estan desatenent les necessitats d'infraestructures de mobilitat de la regió metropolitana de Barcelona.**
- L'endarreriment acumulat a les actuacions pendents tant a rodalies com a la xarxa viària provoca que **els desplaçaments de connexió** entre Barcelona i la resta de la regió metropolitana **no trobin solucions eficients ni en transport públic ni en transport privat.**
- **Cal afrontar millores estructurals a les rodalies de Barcelona** per mitigar la congestió als accessos metropolitans de Barcelona i per combatre la creixent preocupació per la qualitat de l'aire i els seus efectes sobre la salut de les persones.
- **Cal afrontar les deficiències de funcionalitat i també de connectivitat de la xarxa viària metropolitana.**

Reptes de futur

- 1) **Una planificació previsible, raonada i raonable d'inversions en infraestructures de mobilitat** per evitar que les obres s'eternitzin i que les actuacions pendents continuïn frenant la competitivitat territorial a causa de la congestió i la resta d'externalitats que es generen.
- 2) **Una major coordinació a nivell estratègic, executiu i operatiu entre les diferents administracions** per a garantir l'efectivitat de les solucions de mobilitat en un context de creixent digitalització i automatització.