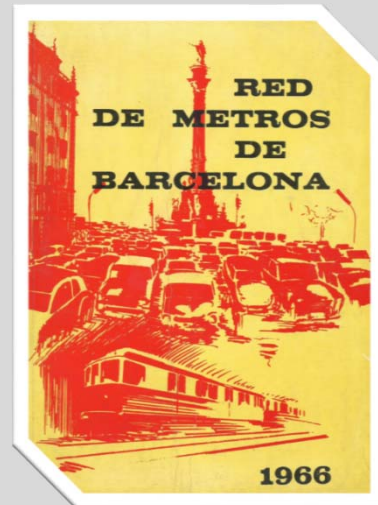
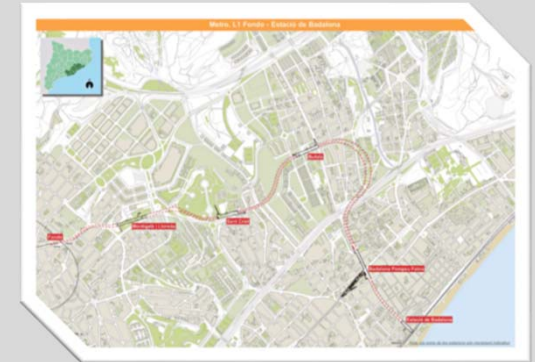
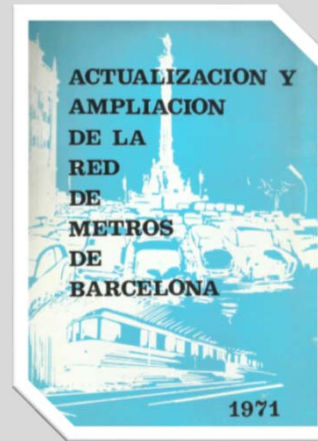


Visions geogràfiques de la ciutat de Barcelona a partir de les propostes dels plans de metro

Un repàs històric (1963-2030)



Els objectius

De la visió privada del negoci a la concepció del territori urbà

- Des dels seus orígens, la **construcció i explotació dels ferrocarrils** (també els urbans: tramvies i metropolitans) a Espanya fou fruit de la **iniciativa privada**, a partir de la **concessió, per un període determinat de temps**, per part de l'Estat.
- Els concessionaris buscaven, òbviament, la **rendibilitat econòmica** de les seves inversions
- No serà fins a **mitjans del segle XX**, amb la proximitat del final de les concessions, de manera generalitzada, quan es produirà la **municipalització dels transports urbans**.
- La **gestió pública** del transport implicarà la planificació de l'expansió de la xarxa seguint **critèris de servei públic** i no pas estrictament econòmics fins llavors.
- Aquesta visió implica, de manera implícita o explícita, una **concepció de l'espai urbà i de les seves necessitats territorials i socials**.



Els antecedents: la gestió privada del metro de Barcelona

1924-1960. Dues companyies privades de metro a la ciutat

1. Gran Metropolitano de Barcelona

- Projectat (1907) entre la duana i la Bonanova, servint un dels principals eixos de la ciutat: la Rambla, el passeig de Gràcia i el carrer Gran de Gràcia
- 30/12/1924: Pl. Catalunya – Pl. Lesseps
- 31/05/1925: Fontana
- 05/07/1925: Pl. Catalunya – Liceu
- 19/12/1926: Aragó – Jaume I
- 20/02/1934: Jaume I – Correus
- 15/04/1946: Liceu - Ferran



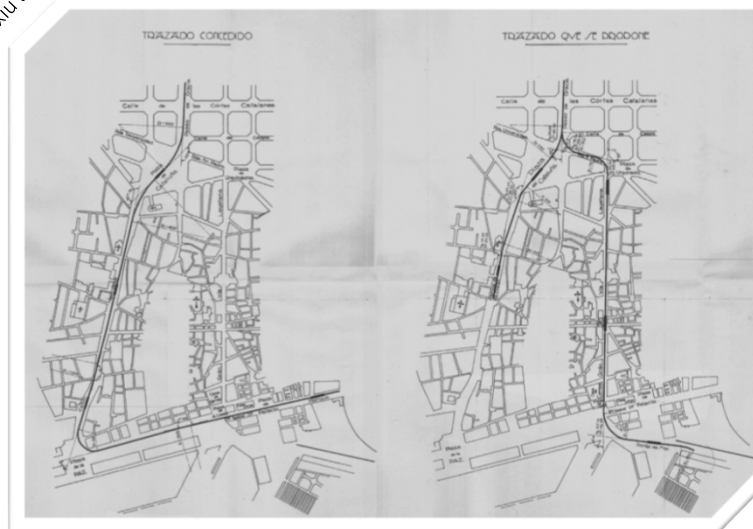
Arxiu autor



R. Mir



Arxiu autor



Els antecedents: la gestió privada del metro de Barcelona

1924-1960. Dues companyies privades de metro a la ciutat

2. Ferrocarril Metropolitano (Transversal) de Barcelona

- Projectat (1912) com a enllaç entre les diferents traçats ferroviaris de la ciutat (“Ferrocarril subterráneo S. O. – N. E. y de Barcelona, Sans y San Martín. Enlaces y estaciones centrales”)
- Tramitació lenta i finalment reconvertit en ferrocarril metropolità, explotat per l’empresa Ferrocarril Metropolitano de Barcelona (Transversal)
- Inauguració del primer tram (Bordeta – pl. Catalunya) el 26/01/1926
- Ampliacions successives del traçat, gràcies, en part, a l’entrada de capital municipal en l’accionariat:
 - 01/07/1932: Pl. Catalunya – Arc de Triomf i Bordeta – Sta. Eulàlia
 - 01/04/1933: Arc de Triomf – Marina
 - 23/06/1951: Marina – Clot
 - 08/05/1953: Clot – Navas
 - 26/01/1954: Navas – La Sagrera
 - 15/05/1954: La Sagrera – Fabra i Puig
- A més, creació de la línia II (La Sagrera – Vilapicina – Horta), ja inaugurada (21/07/1959) en l’etapa municipal



R. Mir

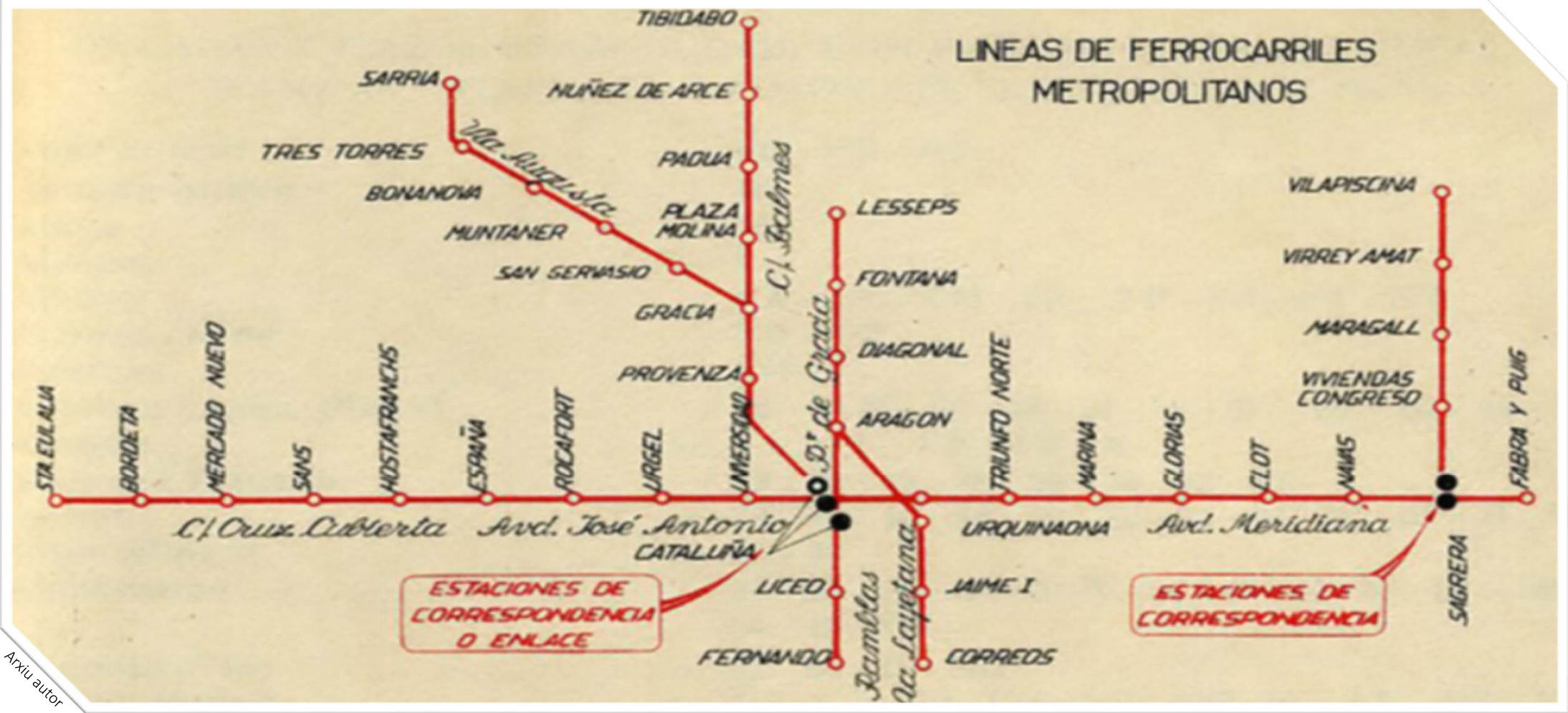


R. Mir



R. Mir

Els antecedents: la gestió privada del metro de Barcelona
1924-1960. Dues companyies privades de metro a la ciutat

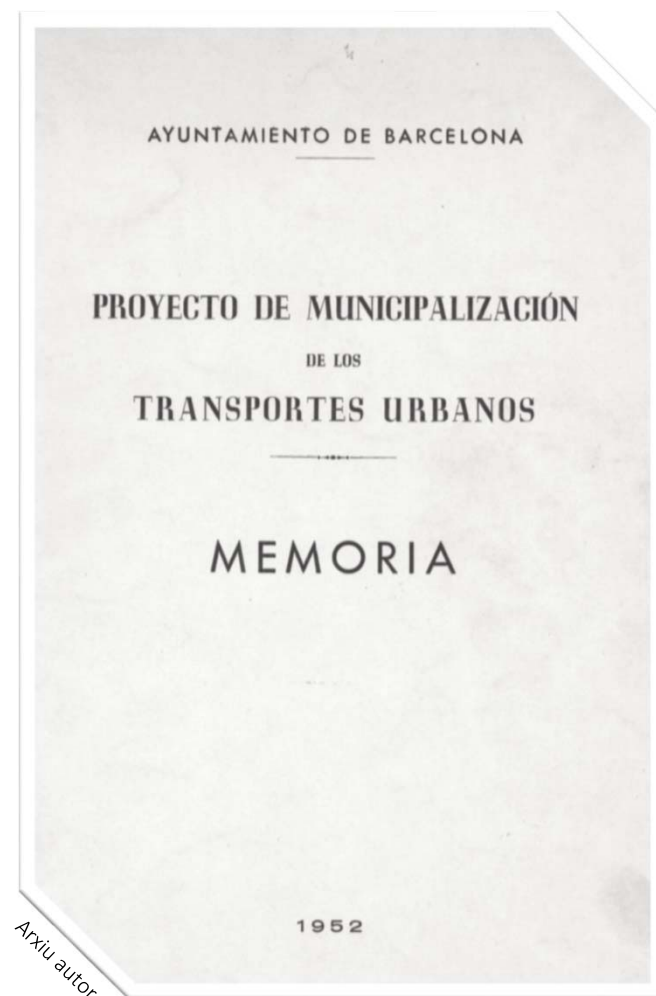


Un canvi de paradigma

La municipalització dels transports públics de la ciutat

- Origen: “vaga de tramvies” de 1951 en contra de la pujada de tarifes
- 30/10/1952: aprovació del *Plan de Municipalización de los Transportes*
 - Municipalització dels transports subterranis (Excepte Tren de Sarrià i prolongació al Vallès)
 - Municipalització dels transports de superfície —tramvies, autobusos i troleibusos— al cap de 5 anys a causa de la complexitat de la xarxa.
 - Proposta de millores:
 - Reducció de la xarxa de tramvies en benefici de la d'autobusos
 - Manteniment de la xarxa de troleibusos
 - Creació d'una xarxa de metros:

“Las tres líneas en explotación, por su emplazamiento y falta de conexión, no constituyen red.”



Un canvi de paradigma

La municipalització dels transports públics de la ciutat

Objectius:

- “Adquirir l’expansió i la importància que la ciutat requereix”
- “Permetre la supressió d’un important sector de la xarxa tramviària superficial”:

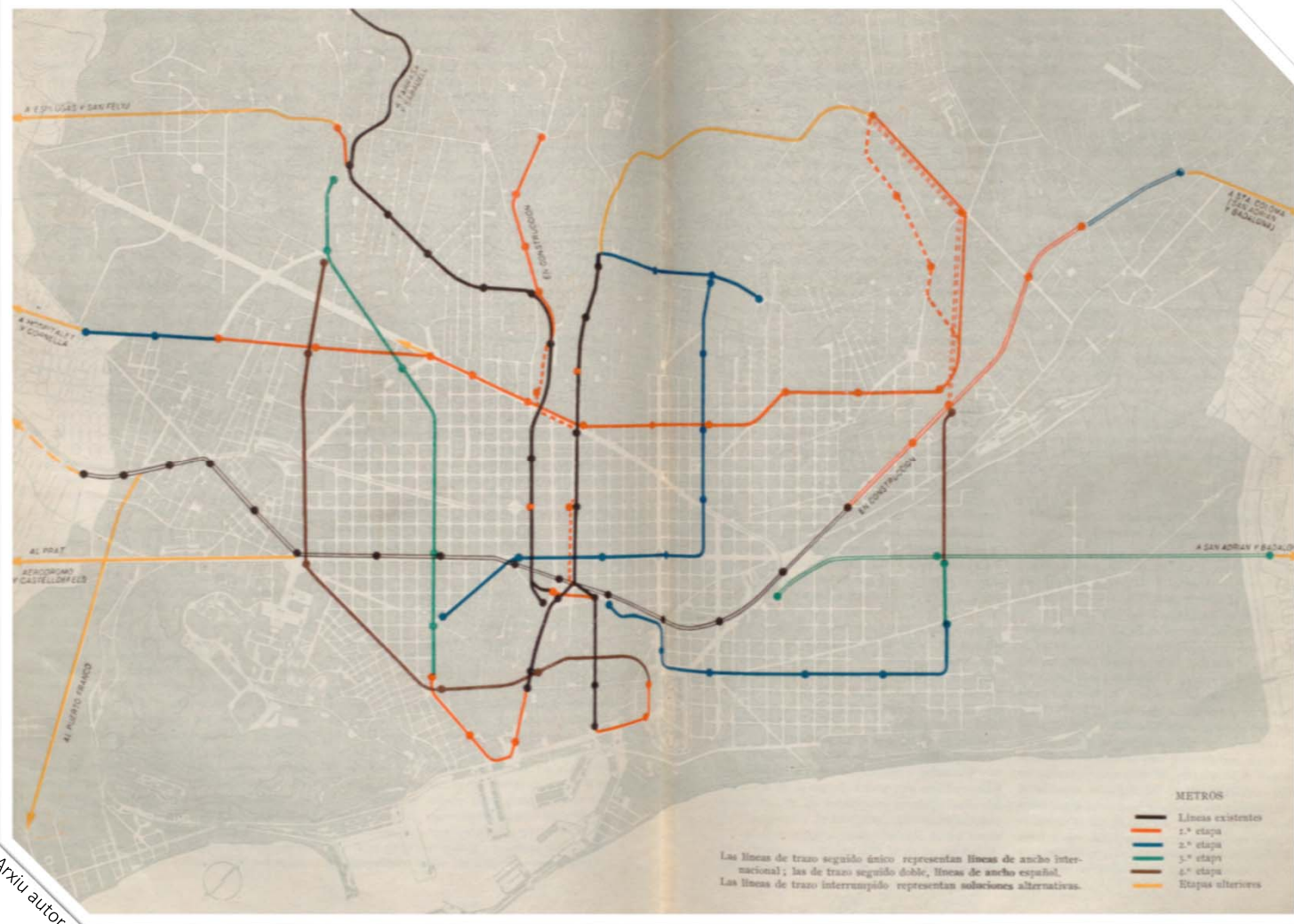
“Es indudable la necesidad, cada día más apremiante, de suprimir determinadas líneas tranviarias, y especialmente las que discurren por las Ramblas, calle Pelayo, Fontanella, parte de las Rondas, paseo de Gracia, calle Mayor de Gracia y tal vez en las calles de Aribau y Muntaner, juntamente con el ramal que las enlaza por los paseos de la Bonanova y San Gervasio y avenida de la República Argentina.”

Criteris:

- 1. “Deben establecerse **líneas más o menos radiales o diametrales** que unan puntos periféricos de la población con sus barrios centrales, **complementadas por otras líneas periféricas que en conjunto forman como una cintura**. En Barcelona, la estructura predominante cuadriculada de su gran ensanche aconseja aproximarse a la citada norma mediante **líneas en que predominen también las dos direcciones perpendiculares de las calles**, pero aprovechando adecuadamente las grandes **vías diagonales**, y en especial las que partiendo de la ciudad antigua divergen hacia el norte (avenida Meridiana) y hacia el oeste (Paralelo).”
- 2. “Los trazados no han de atender sólo a la edificación actual, sino también, por lo menos mediante sus posibles y naturales prolongaciones, **a las tendencias de la futura edificación y hasta a estimularla en las direcciones más convenientes desde el punto de vista urbanístico.**”
- 3. “**Deben evitarse bifurcaciones de líneas** en que las ramas de la bifurcación tengan una importancia notable en cuanto a longitud o tráfico, a causa de la menor frecuencia que los trenes han de tener en aquéllas con respecto al tronco de la línea. [...] En los casos en que importe tener mucha frecuencia en las tres ramas de la Y griega, es preferible que dos de ellas formen una línea única, continua de extremo a extremo, y la tercera una línea independiente, con transbordo de viajeros en una estación de correspondencia situada en el punto común.”

Un canvi de paradigma

La municipalització dels transports públics de la ciutat



- **Línea I.** Lesseps - Ramblas - Atarazanas - Marqués del Duero.
- **Línea II.** Sarrià - Plaza de Cataluña – Vergara - Urquinaona - Correos - Estación de Francia - Princesa.
- **Línea III.** Avenida del Tibidabo - Gracia: Diagonal, Paseo de Gracia, Ramblas, etc. Provenza, Plaza de Cataluña, Urquinaona, etc.
- **Línea IV.** Hospitalet - Sans - Plaza de Cataluña - Urquinaona - Marina - Clot – San Andrés.
- **Línea V.** Meridiana - Navas de Tolosa - Horta (Travesera).
- **Línea VI.** Las Corts - Travesera - Diagonal - Córcega - Sagrada Familia – Hospital de San Pablo - Navas de Tolosa.

“Con este conjunto de líneas, y sus posibles combinaciones mediante transbordo, quedan perfectamente ligadas entre sí, y en el centro de la ciudad, las barriadas de Sans, Las Corts, Sarrià, Gracia, San Gervasio, Horta y San Andrés.”

Un canvi de paradigma

La municipalització dels transports públics de la ciutat

- **31/12/1954:** compra de les accions de Tranvías de Barcelona i del metro Transversal
- **26/06/1956:** inauguració del passadís de la plaça Catalunya. Unió simbòlica de la xarxa
- **26/12/1957:** aprovació de la Ley de ordenación del transporte de Barcelona, que establia, entre unes altres disposicions:
 - L'Estat espanyol es faria càrrec de les inversions necessàries per a la construcció de les infraestructures de les noves línies de ferrocarril subterrani urbà a la ciutat de Barcelona
 - L'Ajuntament es faria càrrec de la superestructura
- **29/12/1958:** constitució de Transportes Públicos Municipalizados, encarregada de gestionar tots els serveis de transports de la ciutat.
- **24/02/1960:** fusió de les dues companyies de metro en una de titularitat municipal: Ferrocarril Metropolitano de Barcelona (FMB)
 - Numeració de les línies I (Santa Eulàlia-Fabra i Puig, ex-Transversal), II (la Sagrera - Horta, actual línia 5) i III (Lesseps-Correus i Ferran, ex-Gran Metro).

boe.es

B. O. del E.—Núm. 324

28 diciembre 1957

LEY de 26 de diciembre de 1957 sobre ordenación del transporte en Barcelona.

Las dificultades con que se desenvuelve el transporte urbano en las grandes capitales viene siendo preocupación constante del Gobierno, demostrada en el Decreto-ley de dos de septiembre de mil novecientos cincuenta y cinco y recogida por las Cortes en el Plan de Transportes de Madrid, aprobado por Ley de doce de mayo de mil novecientos cincuenta y seis.

Problemas semejantes a los que para Madrid procura solución la Ley citada están planteados en Barcelona, en donde el crecimiento de la urbe y el movimiento de la población hacen insuficientes los actuales medios de transporte que hoy día explota el Ayuntamiento de dicha capital, manteniendo unos precios políticos que no cubren ni siquiera los gastos de explotación y que, por tanto, quebrantan el Erario Municipal.

En estas condiciones, sin la ayuda del Estado no sería posible la construcción de nuevos medios de transporte o la ampliación de los existentes, lo cual se hace inexcusable en el deseo de mejorar la productividad de la población trabajadora, que hoy día malgasta tiempo y esfuerzo en trasladarse desde su domicilio a los lugares de trabajo.

Por Orden del Ministerio de la Gobernación de cinco de diciembre de mil novecientos cincuenta y dos se aprobó el expediente de municipalización de los transportes urbanos de Barcelona y con él el Plan de Transportes previstos por su Ayuntamiento para atender al desarrollo actual de la ciudad y a las normales previsiones de su crecimiento. La falta de medios económicos para ponerlo en práctica es la que ahora se trata de remediar.

La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

1. El pla d'urgència de 1963

- 22/03/1962: creació d'una subcomissió per l'elaboració de les propostes d'expansió de la xarxa
- Plan de Desarrollo de la Red Subterránea de Transporte Colectivo de Barcelona, aprovat pel Consell de Ministres el 08/03/1963
- Pressupost de 780 milions de pessetes
- Propostes en tres direccions, en tres fases:
 1. Prolongació de les tres línies existents amb uns 13 quilòmetres de traçat nou
 2. Construcció de quatre línies noves
 3. A llarg termini, estudi d'algunes línies suburbanas i de circumval·lació.



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

1. El pla d'urgència de 1963



-  → Completat el 1968
-  → 1965: integració a línia II
-  → Inaugurat el 05/10/1967
-  → Futura línia V
-  → Projecte original de 1951. Completat el 1975
- 
-  → Modificat i integrat línia IV
-  → Inaugurat el 05/02/1973

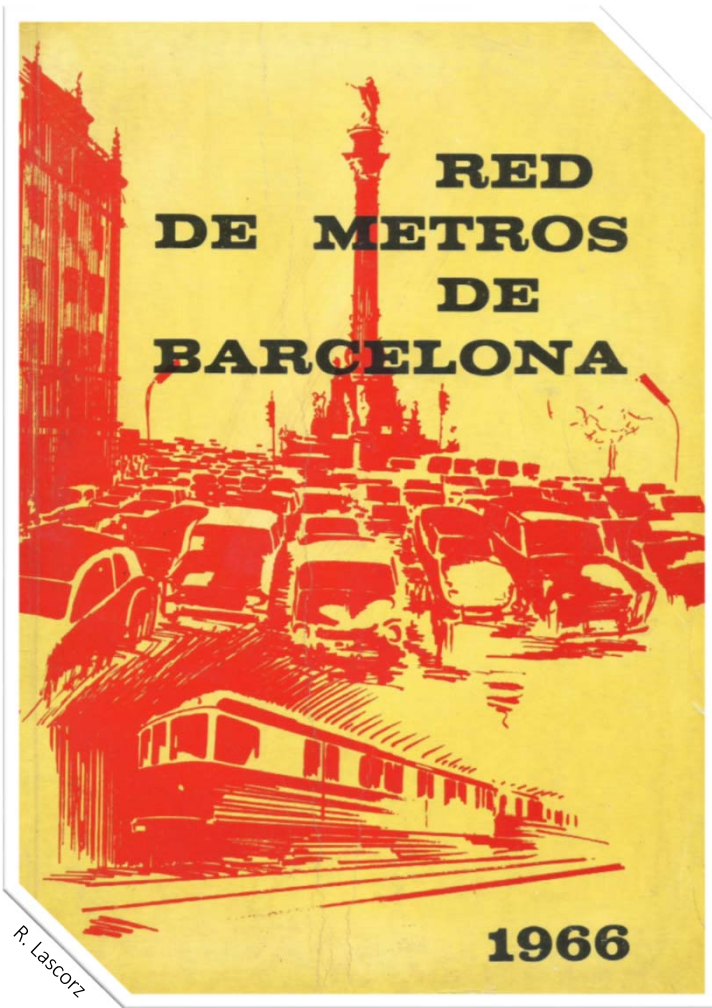
La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

1. El pla d'urgència de 1963



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

2. El pla de metros de 1966: amb la mirada cap al centre



- Ponència formada per:
 - Salvador Montagut, enginyer en cap de la Séptima Jefatura Regional de Transportes Terrestres del Ministeri d'Obres Públiques
 - Guillermo Bueno, delegat de Serveis d'Urbanisme i Obres Públiques de l'Ajuntament de Barcelona
 - José Piñol, subdirector de la societat Ferrocarril Metropolitano de Barcelona S. A.
- Inclòs en el II Plan de Desarrollo Económico y Social (1968-1971)
- Presentat el 1966 i aprovat mitjançant un decret del 22 de juliol de 1967
- El pressupost total del conjunt de les actuacions previstes s'elevava fins als 4.354.170.300 de pessetes.
- Es projectava la construcció de 48 quilòmetres nous de túnels per tal que l'any 1978 la xarxa assolís 85 quilòmetres de longitud i 121 estacions.

Podríamos decir que la red de metros ha de constituir las grandes arterias circulatorias de la ciudad y los transportes de superficie las venas de distribución o aportación de viajeros del o al metro

La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

2. El pla de metros de 1966: amb la mirada cap al centre

■ Línies directrius del nou pla:

1. Anular definitivamente el concepto de “líneas de metro” para pasar al de “**red de metros**”. [...] Se ha sustituido el antiguo concepto del metro como “negocio” por el actual como “**servicio**”.

2. Barcelona, especialmente en la zona central, se encuentra tan congestionada de tráfico que no es posible resolverlo con el transporte colectivo de superficie. [...] De momento, las zonas periféricas pueden ser atendidas perfectamente con transportes colectivos de superficie reforzados. En consecuencia, **la Red de Metros que se ha estudiado se limita a la zona urbana actual de Barcelona.**



7. Procurar que la **distancia entre estaciones sea de 700 metros**

4. Atender con la red de metros **a todas las zonas urbanas de Barcelona**, sin exclusivas para ninguna clase social.



5. Asegurar al viajero un máximo de comodidad en sus desplazamientos, procurando que con el mínimo de transbordos quede enlazada toda la superficie urbana.



9. Cuidar especialmente de que el servicio tenga la debida **calidad**, no solo en rapidez, regularidad y frecuencia, sino también en el grado de confort, **para que el propietario de un vehículo pueda renunciar a su transporte individual**



6. Evitar la confluencia de muchas líneas de Metro en un punto determinado de la ciudad, creando varios puntos secundarios

8. Resolver en lo posible el grave problema de las horas punta, creando **circuitos cerrados** que al ser utilizados en ambas direcciones, dupliquen la capacidad de la línea.

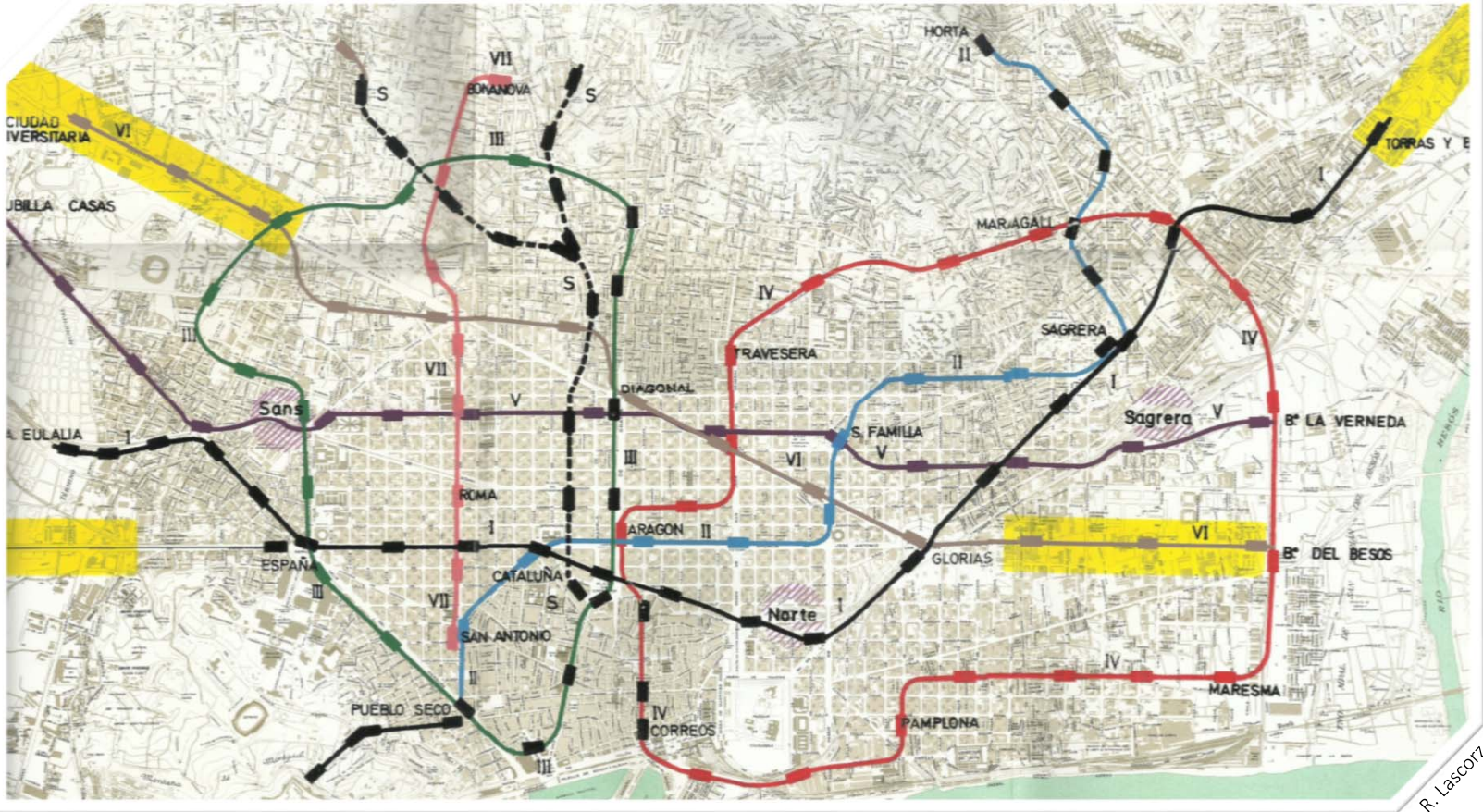
3. El problema de circulación de superficie es tan agobiante en el centro de Barcelona, que debe restringirse en lo posible el transporte individual; por ello, hay que situar las estaciones de metro en las entradas de los grandes accesos, a fin de incitar al viajero a que **deje su vehículo particular en los aparcamientos ubicados en aquellos puntos periféricos.**

Park & Ride!



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

2. El pla de metros de 1966: amb la mirada cap al centre



Línia	Longitud (Km.)	Nº Estacions
I	12,42	20
II	10,20	15
III	12,80	17
IV	16,58	21
V	11,19	14
VI	10,47	13
VII	4,96	8
S	7,10	13
TOTAL	85,72	121

Zonas de aparcamientos periféricos
 Estaciones ferrocarril R.E.N.F.E

sentidos de la línea la creación de importantes aparcamientos de coches particulares

7 líneas
85,71 km

121 estaciones

Esta circunvalación, al igual que la otra formada por la línea IV, constituirán en un futuro la espina dorsal del gran centro terciario del país de Barcelona.

94% de los coches de Barcelona se utilizarán en el metro.

766,4 millones de pasajeros (2,1 de diarios)

las cuales no se prevén futuras prolongaciones hacia la comarca. Son, como si dijéramos, las más auténticamente líneas de transporte subterráneo urbanas.

R. Lascoz

La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

3. El pla de metros de 1971: amb la mirada cap a la perifèria. Del municipi al continu urbà

■ Context:

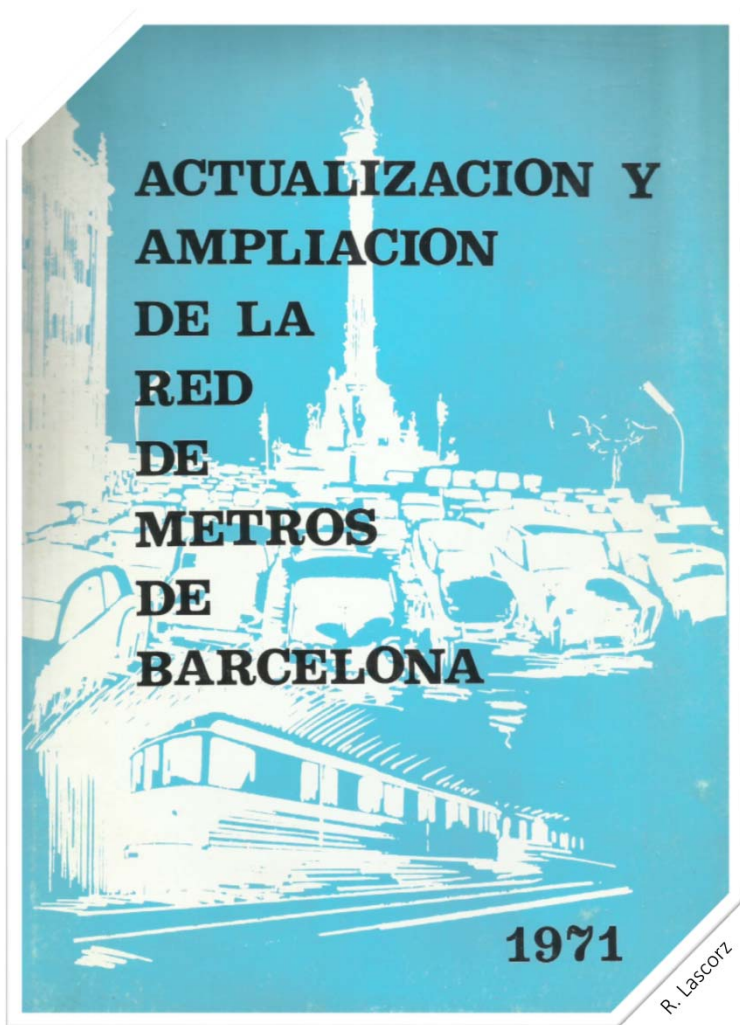
- La ciutat de Barcelona ha desbordat els seus límits administratius i molts municipis limítrofs (l'Hospitalet de Llobregat, Badalona, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet...) experimenten un gran creixement demogràfic.
- L'aprovació del Pla General Metropolità (1972) i la creació de la Corporació Metropolitana de Barcelona (1974) donen fe d'aquest salt d'escala de la capital catalana i la configuració del seu territori més proper com a regió metropolitana.

Període	Barcelona	L'Hospitalet de Llobregat	Badalona	Santa Coloma de Gramenet	Cornellà de Llobregat	Esplugues de Llobregat	Sant Adrià de Besòs
1940	1.081.175	51.249	48.284	17.318	8.214	3.548	8.342
1945	1.205.509	59.740	54.001	12.144	9.403	3.623	9.217
1950	1.280.179	71.580	61.654	15.281	11.473	4.318	10.227
1955	1.403.028	90.787	76.331	21.194	16.145	7.556	13.547
1960	1.557.863	122.813	92.257	32.590	24.714	12.393	15.801
1965	1.655.603	180.140	125.002	58.165	53.049	18.564	22.515
1970	1.745.142	241.978	162.888	106.711	77.314	29.474	24.452
1975	1.754.714	280.640	201.867	137.579	91.110	38.110	37.286
Variació abs.	673.539	229.391	153.583	120.261	82.896	34.562	28.944
Variació %	62,3 %	447,6 %	318,1 %	694,4 %	1.009,2 %	974,1 %	347,0 %



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

3. El pla de metros de 1971: amb la mirada cap a la perifèria. Del municipi al continu urbà



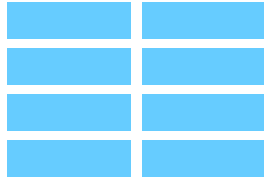
- Aquest context demogràfic determina la redacció d'un nou pla de metros:
- Comissió presidida, novament, per Salvador Montagut
- Pla aprovat el 21/05/1971
- Integrat en el III Plan de Desarrollo Económico y Social (1972-1975)
- Preveia doblar la xarxa de metros llavors existent.
- Pas d'una xarxa de 55,7 quilòmetres (dels quals només n'hi havia 30,3 en servei i la resta en construcció) i 81 estacions (48 en servei) a una altra de 111,5 quilòmetres de longitud i 141 estacions.
- Programa a desenvolupar en 8 anys
- Clausura de la xarxa de tramvies



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

3. El pla de metros de 1971: amb la mirada cap a la periferia. Del municipi al continu urbà

■ Línies directrius del nou pla:

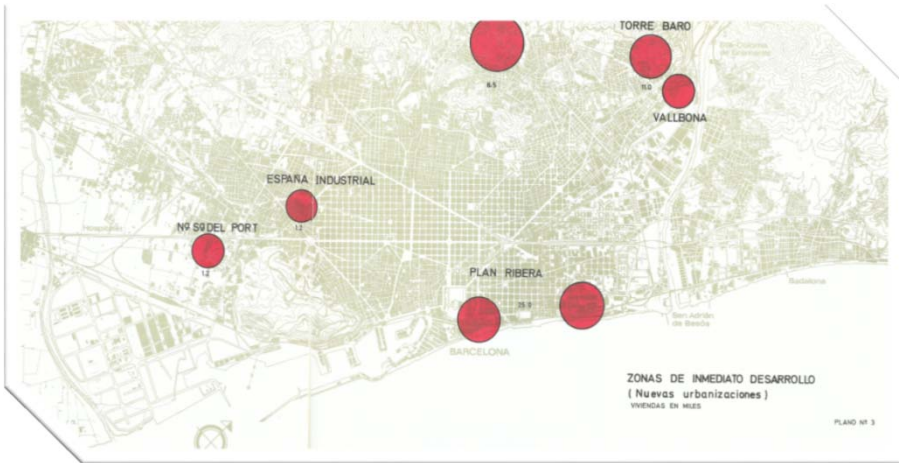


Es necesario reconocer plenamente y de una vez, la **importancia social de los transportes públicos**, no tan sólo para sus usuarios directos sino para todos aquellos que se benefician indirectamente, [...] bien sea por el valor que representa el sostenimiento de una vida urbana lo más cómoda y agradable posible y también para aquellos otros que pueden utilizar transportes privados precisamente por la existencia de una buena red de transportes públicos



Es fundamental la **coordinación de los diversos sistemas de transporte público** para obtener el mejor servicio sin competencia de ningún género

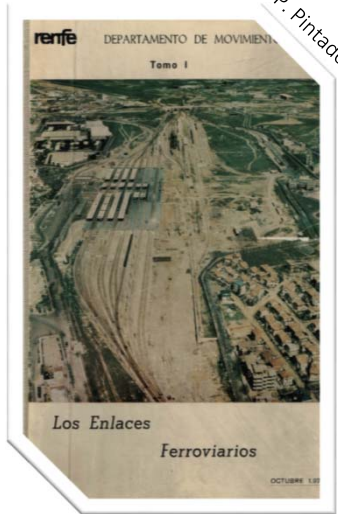
Así como la red de metros de 1966 tendía a resolver el problema del núcleo urbano de Barcelona, **se pretende resolver el problema del continuo barcelonés**



Nuestro estudio pretender **servir aquellas zonas extremas de Barcelona** que por su densidad de población y puestos de trabajo requieren servicio de metro y que no quedarán servidas al terminar en 1973 las obras del Plan de 1966.



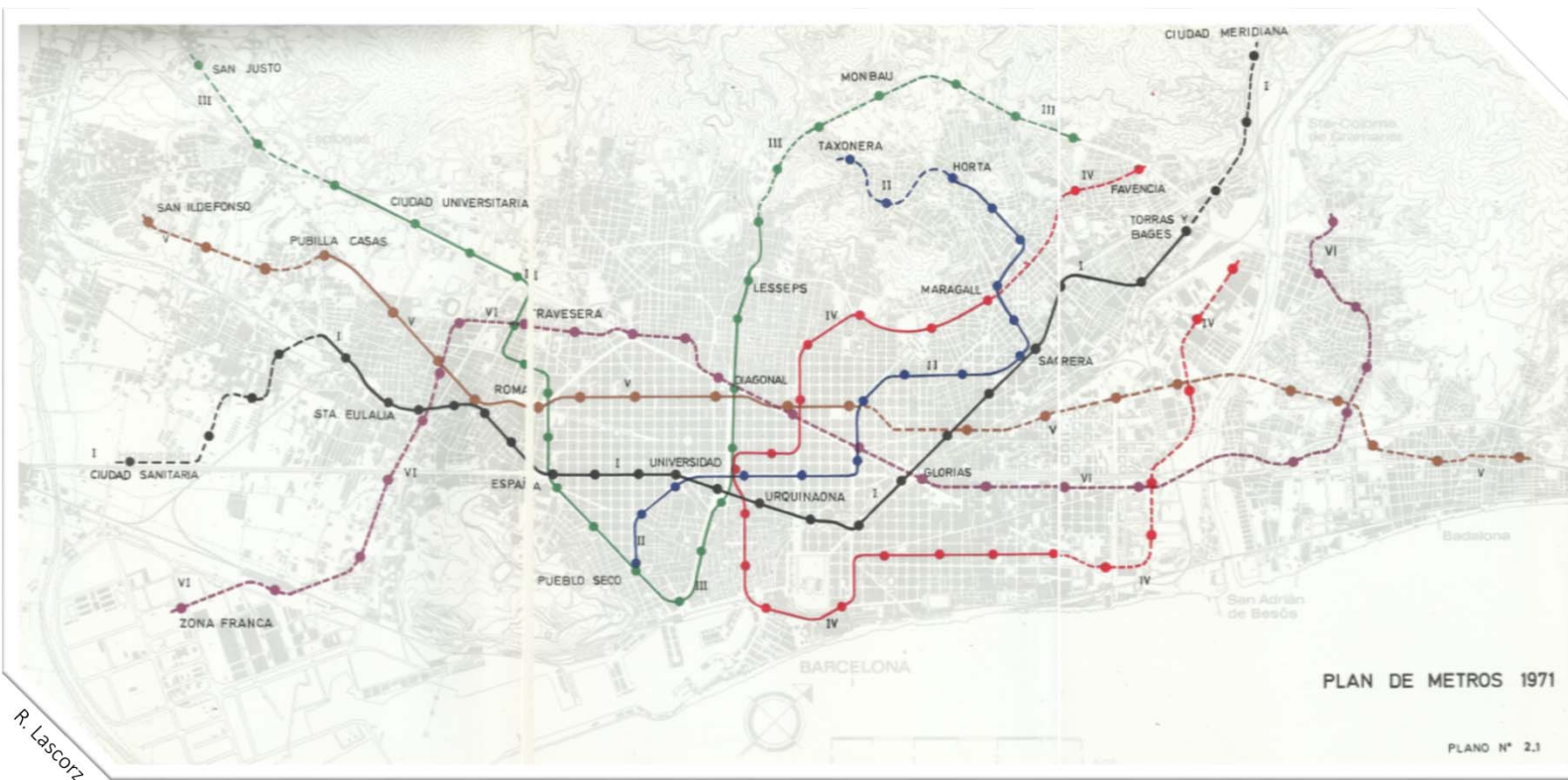
Para la fijación de los trazados hemos tenido en cuenta la realización total del **Plan de Enlaces Ferroviarios de Barcelona** y la misión a cumplir por el mismo en lo que a servicios de cercanías se refiere



En el Plan que ahora presentamos **hemos suprimido los dos rings** que en la red de 1966 formaban las líneas III y IV. Tal solución, adecuada cuando la red se limitaba a solucionar el transporte en el núcleo urbano de Barcelona, consideramos que al extendernos a la periferia debe modificarse, ya que al mantenerlos **no se podría acceder a las poblaciones contiguas, más que creando nuevas líneas que forzosamente motivarían transbordos innecesarios**

La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

3. El pla de metros de 1971: amb la mirada cap a la perifèria. Del municipi al continu urbà



Línia VI

Línia de nova creació, des de Mercabarna (Zona Franca), passant pel Camp Nou, Travessera de les Corts, plaça de Francesc Macià, Travessera de Gràcia, Balmes, Diagonal, plaça de les Glòries, Gran Via de les Corts Catalanes i, un cop creuat el riu Besòs, servir Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet

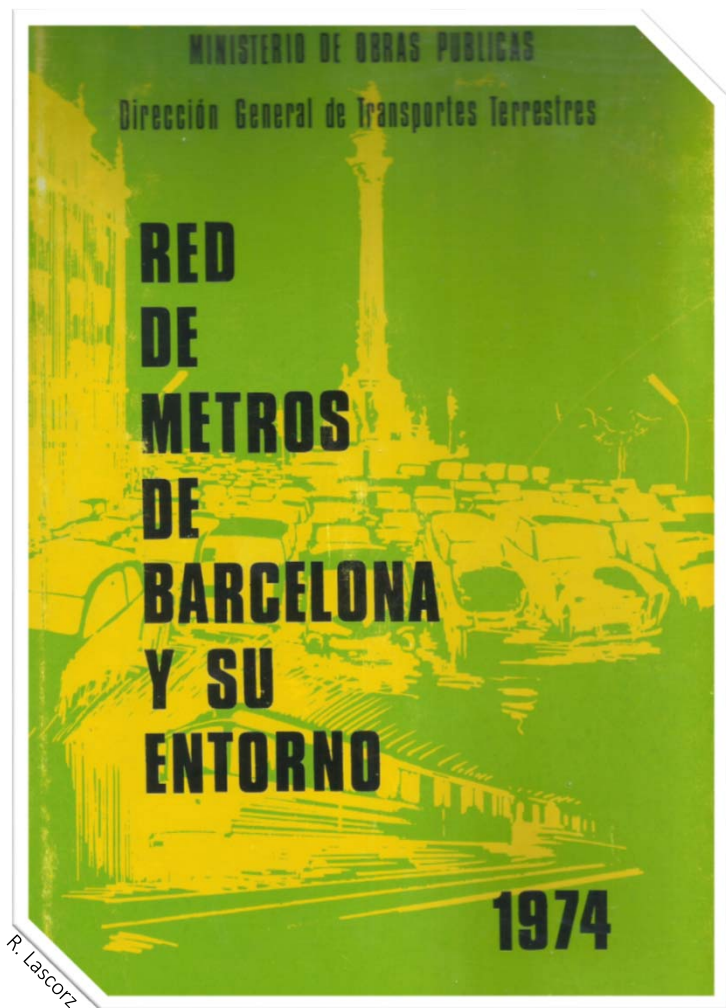
Part del traçat, construït de forma elevada, segons el sistema de Tren Vertebrat!

Arxiu autor



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

4. El pla de metros de 1974: amb la mirada cap a la perifèria, de nou



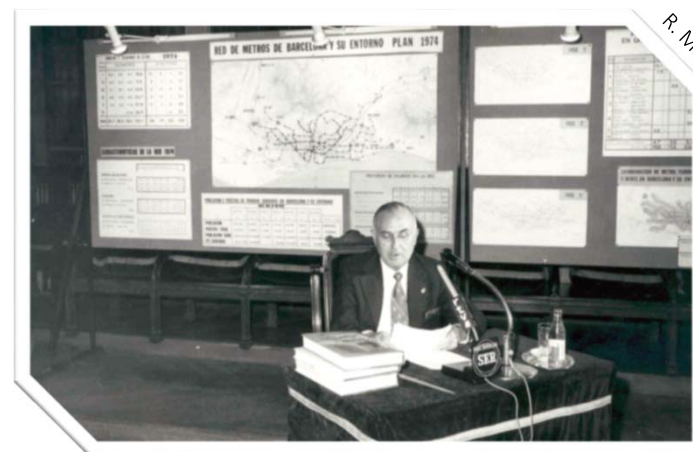
■ Justificació:

- Cert endarreriment en les obres previstes durant el primer i segon any del **pla de metros de 1971**
- La proposta del pla de metros de 1971 fou acceptada pel Ministeri d'Obres Públiques, però no arriba a ser aprovada pel Consell de Ministres
- El nou pla, doncs, ha de permetre legalitzar la situació
- Creació d'una nova comissió, novament presidida per Salvador Montagut
- Per primera vegada, es fa una clara referència al **medi ambient**, sens dubte per ser molt recents les conclusions de l'informe Meadows (1972), promogut pel Club de Roma, sobre els límits del creixement. Referències a:
 - Emissió de gasos contaminants
 - Consum energètic

La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

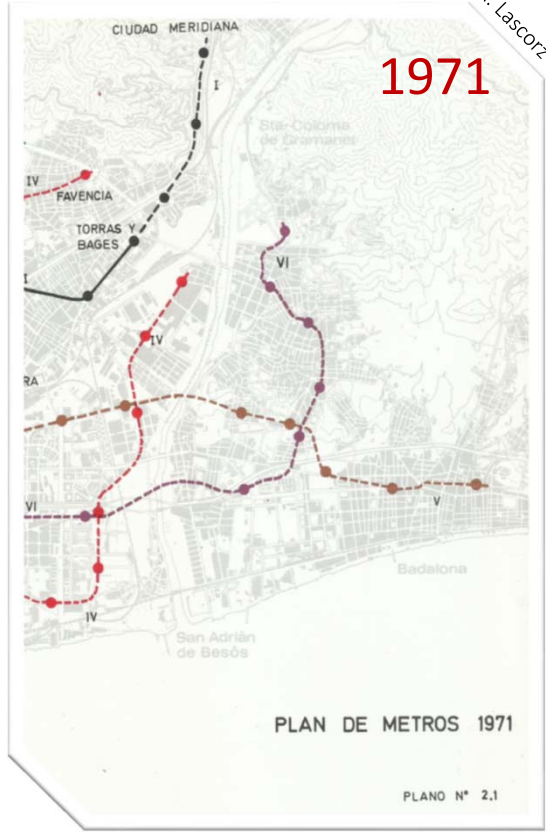
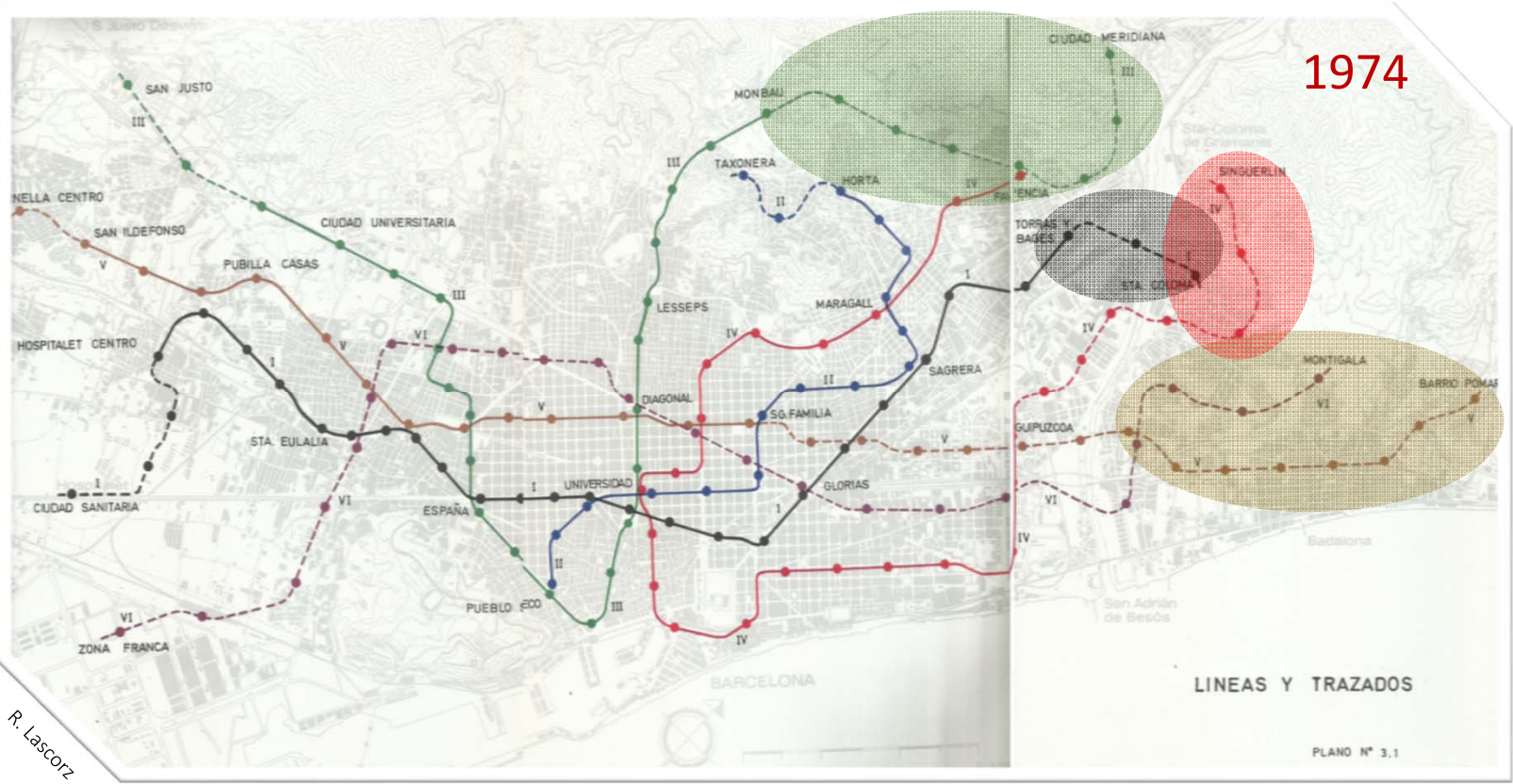
4. El pla de metros de 1974: amb la mirada cap a la perifèria, de nou

- Red de Metros de Barcelona y su Entorno 1974,
- Presentació oficial el 20 /01/1975 al Saló de Cent de l'Ajuntament de Barcelona, en el marc de les celebracions del cinquantenari del metro de la ciutat.
- Especial interès per la zona Nor-Est de la ciutat (Badalona, Santa Coloma de Gramenet i Sant Adrià de Besòs): “la evolución de aquella zona en los últimos tres años y los problemas sociales que la insatisfecha demanda de transportes plantea, constantemente reflejada en la prensa [...]”
- Desapareix la possibilitat de celebrar l'Exposició Universal de 1982, de manera que **es descarta prolongar la línia I fins a la Trinitat Nova, Torre Baró i Ciutat Meridiana**, zones que passaran a ser cobertes per la línia III des de Montbau.



La successió de plans de metro del «Desarrollismo»

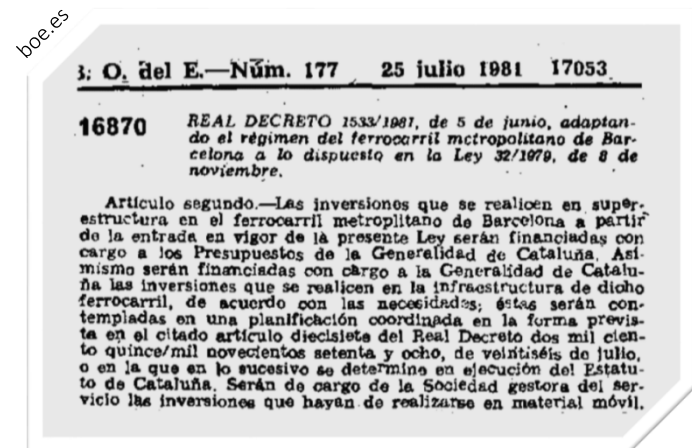
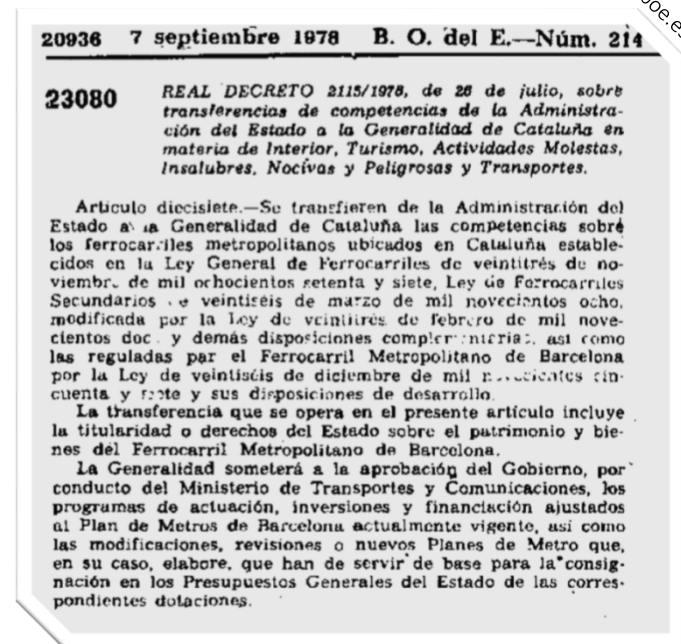
4. El pla de metros de 1974: amb la mirada cap a la perifèria, de nou



El primer pla de la democràcia

5. El pla de metros de 1984: no estirem més el braç que la màniga!

- **Context:** Traspàs de les competències en matèria de transports a les comunitats autònomes
 - R. D. de 26/07/1978: transferència de totes les competències estatals sobre el metro de Barcelona a la Generalitat de Catalunya
 - R. D. 05/06/1981, pel qual la Generalitat de Catalunya assumia el finançament de les inversions d'infraestructura i superestructura del Ferrocarril Metropolità de Barcelona
- A mitjans del 1983, el director general de Transports de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Tosas, va promoure l'**actualització dels Plans de Metros** que estaven en vigor. El desembre, la Ponència del Pla Organitzatiu dels Transports de Barcelona va acordar la redacció d'una memòria sintetitzadora del procés de revisió del Plan de Metros del 1974.
- L'estudi fou elaborat per la Direcció General de Transports, amb la col·laboració d'altres institucions
- Fou aprovat el 31/01/1984 pel Consell Executiu de la Generalitat de Catalunya i seguia els mateixos criteris que l'anterior: fixava com a obres prioritàries la **construcció de nous trams cap a la perifèria**: Badalona, Cornellà de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet.



El primer pla de la democràcia

5. El pla de metros de 1984: no estirem més el braç que la màniga!



Arxiu TMB



Arxiu TMB

Arxiu TMB

El primer pla de la democràcia

5. El pla de metros de 1984: no estirem més el braç que la màniga!

- Primer pla elaborat a partir de les dades d'una enquesta de mobilitat: l'Enquesta de Mobilitat Obligada associada al padró de 1981
- Preocupacions principals del pla:
 - La concepció de les xarxes de transport públic metropolità com un conjunt integrat
 - La qualitat, del servei en els recorreguts, en les estacions i en les correspondències
 - La retallada dels costos d'operació del servei
- Propostes concretes:
 - La integració de tarifes, la primera fase de la qual es va posar en marxa a partir de gener de l'any 1993.
 - Les inversions en sistemes avançats de conducció dels trens
 - Les inversions en l'adaptació de les estacions i correspondències a la confortabilitat dels recorreguts.
 - Una reducció de la xarxa proposada a 5 línies, 76,4 km i 109 estacions



P. Ballarda

Arxiu autor

PROLONGACIÓ DE LA LÍNIA I DEL METRO
 S'ha prolongat la Línia I del metro catalunya entre les estacions de Sants i Zona Universitària, amb un cost de 2.142 milions. El cost total d'aquesta prolongació ha estat de 2.275 milions.

PROLONGACIÓ NORD DE LA LÍNIA I
 S'ha prolongat la Línia I del metro, fins al Carrer del Príncipe de les Corts, amb un cost de 2.142 milions.

MILLORES EN LA INFRAESTRUCTURA DEL METRO
 S'han construït les noves catifes de Sant Gervasi, de la Línia III del metro, amb un import global de 2.000 milions.

UNA NOVA LÍNIA DE METRO: LA II
 La Línia II del metro ha d'unió el Plaça Nacional de Manlleu amb l'estació de la Pau en construcció amb l'actual Línia IV, a través de la Plaça de la Universitat, la Plaça de Tàrragona i la Plaça de les Glòries. El cost total d'aquesta línia és de 2.000 milions.

ESTACIÓ D'AUTOTURISME DE BARCELONA
 S'ha construït una nova estació amb un cost de 2.000 milions, situada a l'avinguda Diagonal del Nord, i connectada amb la línia del metro a través de l'estació d'Autoturisme de la Línia I. El cost total és de 2.000 milions.

GENERALITAT DE CATALUNYA
 CATALUNYA INI EUROPA

GENERALITAT DE CATALUNYA

HO FEM PER LA MILLORA DEL TRANSPORT A BARCELONA

Un dels principals problemes de la ciutat de Barcelona és el seu deficit en les comunicacions, tant de les interines com de les que la relacionen amb els entorns. Per resoldre aquest problema la Generalitat ha fet els darrers anys un gran esforç d'inversió, els aspectes fonamentals del qual s'expliquen a continuació.

Segon cinturó, 'Pota Sud' i principals accessos.

JUBIA NED:
 La línia està construïda i s'ha posat en funcionament el 1984, amb un cost de 2.142 milions. El cost total d'aquesta línia és de 2.275 milions.

SEGON CINTURÓ:
 S'ha construït el segon cinturó, entre el Nord de la Trinitat i la Diagonal. Aquest cinturó té una longitud d'11 km, amb un cost de 2.000 milions.

TUNEL DE VALLESPERA:
 La Generalitat ha invertit 2.000 milions en el túnel de Vallès, amb un cost total de 2.000 milions.

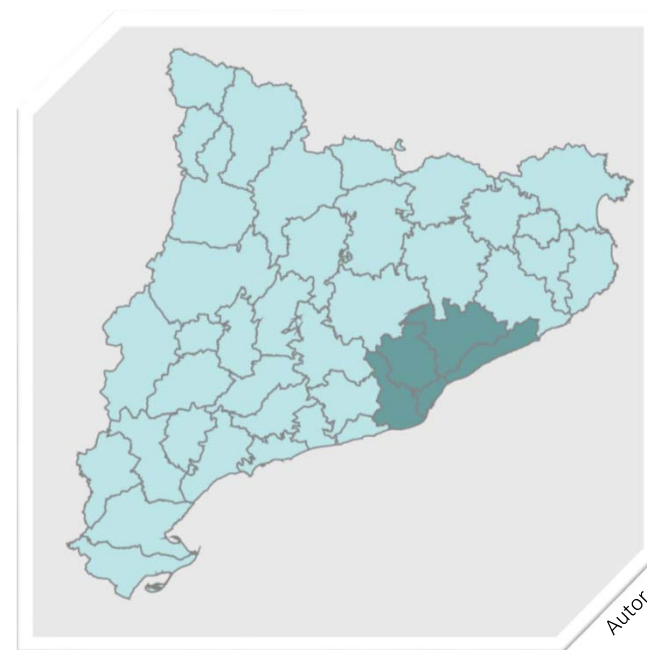
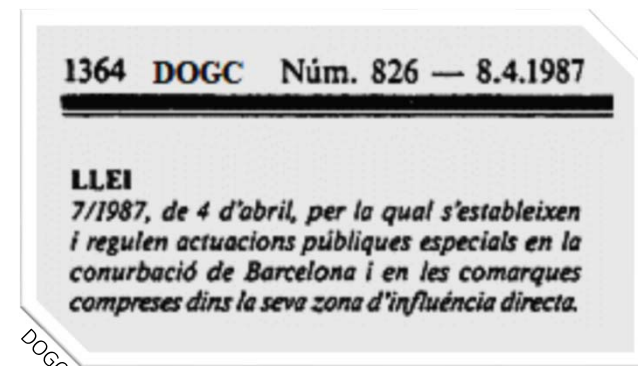
Arxiu autor

La creació d'un organisme per a la gestió de la mobilitat: l'Autoritat del Transport Metropolità

6. El Pla Intermodal de Transport de 1996. De l'àmbit urbà al fet metropolità. Un primer intent fallit

La Llei 7/87, del Parlament de Catalunya, estableix:

- Correspon a l'Administració de la Generalitat **planificar i ordenar el sistema general de transport públic de viatgers** i coordinar els serveis interurbans que es presten en l'àmbit metropolità per mitjà del Pla Intermodal de Transports.
- El Pla Intermodal de Transports té per objecte determinar **les bases per a la gestió coordinada dels diferents mitjans i modalitats de transport, d'acord amb les necessitats dels usuaris, les exigències de l'ordenació del sector i els condicionants econòmics i de gestió pertinents.**
- L'aprovació inicial i la provisional del Pla corresponen al Departament de Política Territorial i Obres Públiques i l'aprovació definitiva correspon al Govern de la Generalitat.
- Componen el sistema de transports:
 - Els transports prestats per **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya**, dins l'àmbit territorial del Pla.
 - Els transports gestionats per **Ferrocarril Metropolità de Barcelona, S. A.**, i per la Societat Privada Municipal de Transports de Barcelona, SA.
 - Els transports públics urbans de viatgers de superfície i els del mateix caràcter interurbans que relacionin dos o més nuclis de població
 - Els altres mitjans de transport de viatgers que són competència de la Generalitat
 - Els serveis de la RENFE poden ésser integrats dins el sistema
- Creació de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT)

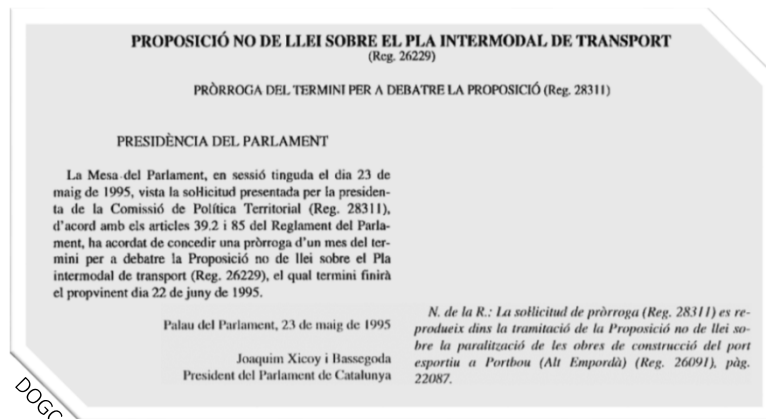


La creació d'un organisme per a la gestió de la mobilitat: l'Autoritat del Transport Metropolità

6. El Pla Intermodal de Transport de 1996. De l'àmbit urbà al fet metropolità. Un primer intent fallit

Cinc àmbits d'actuació:

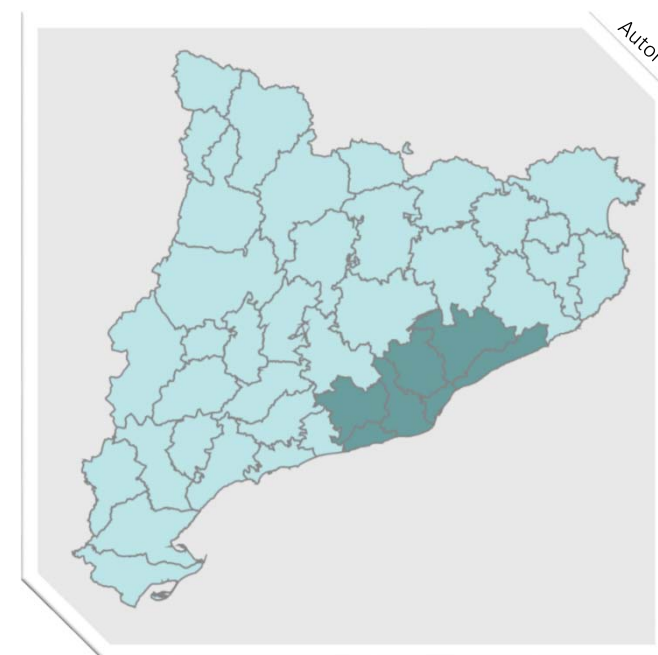
- Serveis de transport
- Sistema tarifari
- Informació
- Adaptació i millora de les xarxes existents: accessibilitat, conducció automàtica...
- Ampliació de les xarxes ferroviàries:
 - L'increment de capacitat de les xarxes als llocs on és insuficient per donar un servei de qualitat: desdoblaments de via
 - Increment de la connectivitat de les xarxes
 - L'arribada del ferrocarril en zones de baixa densitat. Pel que fa al metro:
 - Nou Barris
 - Bon Pastor
 - Badalona
 - Passeig de la Zona Franca
 - Sagrera-Estació TGV
 - Carmel
- Pla no aprovat



El planejament integrat de les infraestructures de transport

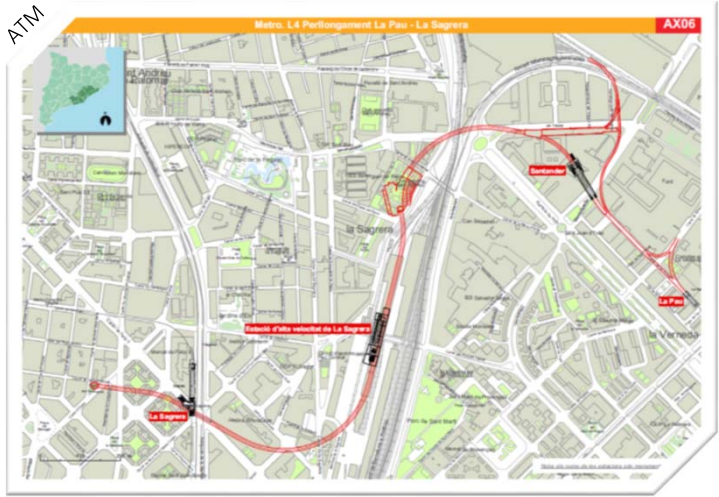
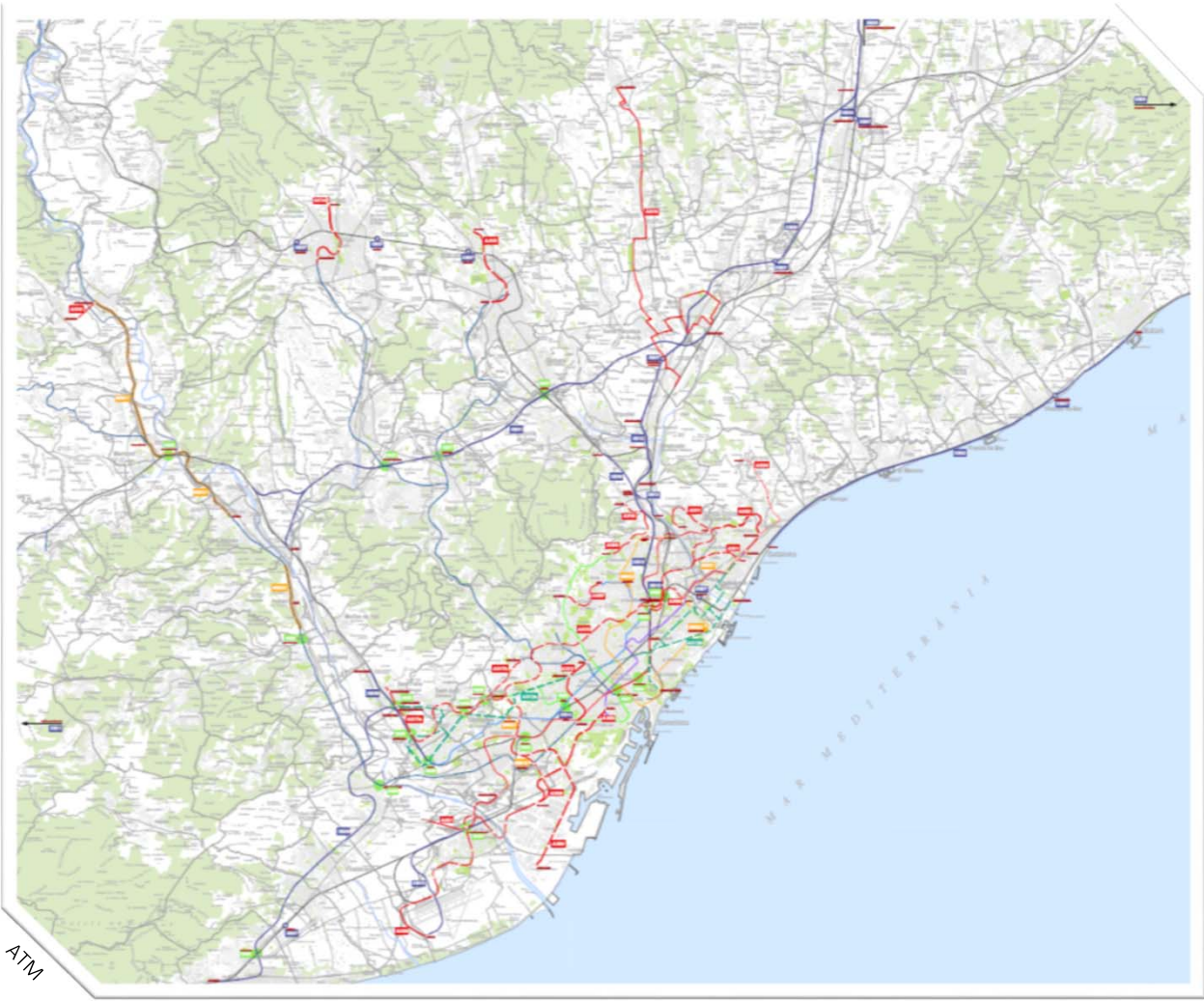
7. El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. La gestió integral de la mobilitat metropolitana

- 19/03/1997: Creació de l'Autoritat del Transport Metropolità. Integrat per:
 - Generalitat de Catalunya
 - Ajuntament de Barcelona
 - Entitat Metropolitana del Transport
 - Estat espanyol (observador)
- Entre les seves missions hi ha:
 - Planificació i programació de les infraestructures
 - Planificació i coordinació dels serveis
 - Definició i coordinació de les tarifes
 - Gestió de la mobilitat
- El Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2001-2010
 - 25/04/2002: Aprovació per Consell d'Administració de l'ATM
 - 25/06/2002: Aprovació per la Generalitat de Catalunya
 - Objectiu: recollir totes les infraestructures que la RMB necessita amb independència de l'administrador o operador que exploti el servei



El planejament integrat de les infraestructures de transport

7. El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. La gestió integral de la mobilitat metropolitana



El planejament integrat de les infraestructures de transport

7. El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. La gestió integral de la mobilitat metropolitana (1)

- El pla defineix 4 programes d'actuació:
 - AX: Ampliació de xarxa
 - MM: Modernització i millora de la xarxa existent
 - IN: Intercanviadors
 - XE: Propostes a la xarxa ferroviària estatal

Modernització i millora de xarxa (Metro i FGC)

MM01	Metro Conversió de L4 a L2. Tram La Pau - Pep Ventura
MM02	Metro Noves estacions Maresme-Fòrum, Virrei Amat i Ernest Lluch i remodelació d'altres existents
MM03	Metro Millora d'estacions (no grafiada)
MM04	Metro Adaptació a PMR (no grafiada)
MM05	Metro Renovació de via (no grafiada)
MM06	Metro Millores en explotació i manteniment (no grafiada)
MM07	Metro Seguretat a la xarxa (no grafiada)
MM08	Metro Conducció automàtica de trens (ATO) a L4 (no grafiada)
MM09	FGC Soterrament de via a Palerà
MM10	FGC Desdoblament El Palau - Martorell
MM11	FGC Desdoblament Martorell - Olesa de Montserrat
MM12	FGC Supressió passos a nivell (no grafiada)
MM13	FGC Adaptació a PMR (no grafiada)
MM14	FGC Allargament d'andanes i nou accés a Reina Elisenda (no grafiada)
MM15	FGC Senyalització i control de la circulació (no grafiada)
MM16	FGC Nova estació Europa/Fira






Intercanviadors

IN01	Intercanviador Central (Metro L1-L2-L3-L4, FGC, RENFE i Bus)
IN02	Intercanviador Torrasa (Metro L1-L9 i RENFE)
IN03	Intercanviador Sagrera (Metro L1-L4-L5-L9, RENFE i Bus)
IN04	Intercanviador Arc de Triomf (Metro L1, RENFE i Estació Bus)
IN05	Intercanviadors relacionats amb el TAV
IN06	Intercanviador Martorell Central (FGC, RENFE i Estació Bus)
IN07	Intercanviadors línia El Papiol - Mollet (RENFE i FGC)
IN08	Nous intercanviadors al delta del Llobregat
IN09	FGC Intercanviador Quatre Camins (FGC i Estació Bus)
IN10	FGC Aparcaments de dissuasió (no grafiada)
IN11	Noves estacions d'autobús i aparcaments a estacions de metro (no grafiada)

Ampliacions de xarxa ferroviària

Estat d'execució 31/12/2010

-  No executada
-  En procés d'execució
-  En servei

AX01	Metro L1 Hospital de Bellvitge - El Prat 
AX02	Metro L1 Fondo - Badalona Centre 
AX03	Metro L2 Sant Antoni - Parc Logístic 
AX04	Metro L2 Pep Ventura - Badalona Centre 
AX05	Metro L3 Canyelles - Trinitat Nova 
AX06	Metro L4 Perllongament La Pau - La Sagrera 
AX07	Metro L5 Perllongament Horta - Vall d'Hebron 
AX08	Metro L9 Tram Aeroport - Parc Logístic 
AX09	Metro L9 Tram Parc Logístic - Zona Universitària 
AX10	Metro L9 Zona Universitària - La Sagrera 
AX11	Metro L9 Tram La Sagrera - Can Zam/Gorg 
AX12a	Tramvia Diagonal (Pl. Francesc Macià) - Baix Llobregat
AX12b	Tramvia Diagonal - Besòs
AX13	FGC L8 Perllongament Pl. Espanya - Francesc Macià - Gràcia
AX14	FGC Perllongament Terrassa Rambla - Can Roca
AX15	FGC Perllongament Can Feu - Ca n'Oriac
AX16	FGC Aeri Olesa de Montserrat - Esparreguera
AX17a	Metro L3 Perllongament Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat 
AX17b	FGC L6 Perllongament Reina Elisenda - Finestrelles
AX18	Metro Lleuger Trinitat Nova - Can Cuiàs 
AX19	Plataforma reservada per a bus al corredor Caldes - Santa Perpètua de Mogoda

El planejament integrat de les infraestructures de transport

7. El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010. La gestió integral de la mobilitat metropolitana (1)

trenscat.cat



trenscat.cat



trenscat.cat



El planejament integrat de les infraestructures de transport

8. Avanç del Pla Director d'Infraestructures 2009-2018. L'avantsala dels plans següents

- **2008:** Actualització del PDI 2001-2010, incorporant-hi:
 - Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026
 - Pla Territorial Metropolità de Barcelona
 - Pla de Rodalies 2008-2015
- Inversió de 25.242 milions d'euros
- Construcció de 360 quilòmetres nous i 227 estacions noves (Metro, FGC, tramvia i Renfe)

- Específicament, a la xarxa de Metro:
 - L1: Hospital de Bellvitge - Intercanviador del Prat
 - L1: Fondo – Badalona/Pompeu Fabra
 - L2: Sant Antoni - Parc Logístic
 - L3: Trinitat Nova - Trinitat Vella
 - L3: Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat
 - L4: La Pau - La Sagrera
 - L9: acabament

ATM

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

■ Comunicat de premsa ■

L'ATM enllesteix l'avanç del Pla Director d'Infraestructures 2009 – 2018 de la regió metropolitana de Barcelona

El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, juntament amb el vicepresident primer de l'ATM, Ramon García-Bragado, i el vicepresident segon de l'ATM, Antoni Poveda, ha presentat avui el Pla Director d'Infraestructures de transport públic col·lectiu (PDI) 2009-2018 de la regió metropolitana de Barcelona, un cop enllestit l'avanç del document. El nou Pla:

- Recull i concreta les actuacions en matèria d'infraestructures per a la millora del transport públic col·lectiu de la regió metropolitana de Barcelona fins al 2018
- Preveu invertir 25.242 MEUR en l'ampliació, modernització i millora de la xarxa de Metro, FGC, Rodalies, Tramvia i transport públic de viatgers per carretera durant el seu període de vigència
- Inclou la creació de noves infraestructures i la renovació de la xarxa existent amb l'objectiu d'apropar el transport públic a noves àrees amb més demanda, i millorar la intermodalitat i la qualitat del servei
- Dóna continuïtat al PDI 2001-2010, incorporant noves actuacions en infraestructures d'acord amb el PITC 2026, el Pla territorial Metropolità de Barcelona, i el Pla de Rodalies 2008-2015
- Comprèn la construcció de 360 quilòmetres nous i 227 noves estacions a la xarxa de transport públic, a Metro, FGC, Tramvia, i Rodalies
- Preveu la introducció de 379 nous trens a la xarxa de Rodalies, FGC, Metro i Tramvia, per a millorar l'oferta de serveis, incrementant les freqüències de pas, la cobertura i la capacitat
- Estima que les millores permetin donar servei a 1,4 milions de viatgers més diàriament, que es beneficiaran de les actuacions en infraestructures introduïdes durant la propera dècada
- Del PDI 2001-2010, estan executades o en curs d'execució obres per un valor superior als 9.000 MEUR i s'han posat en funcionament 42,2 quilòmetres nous de xarxa i 75 estacions

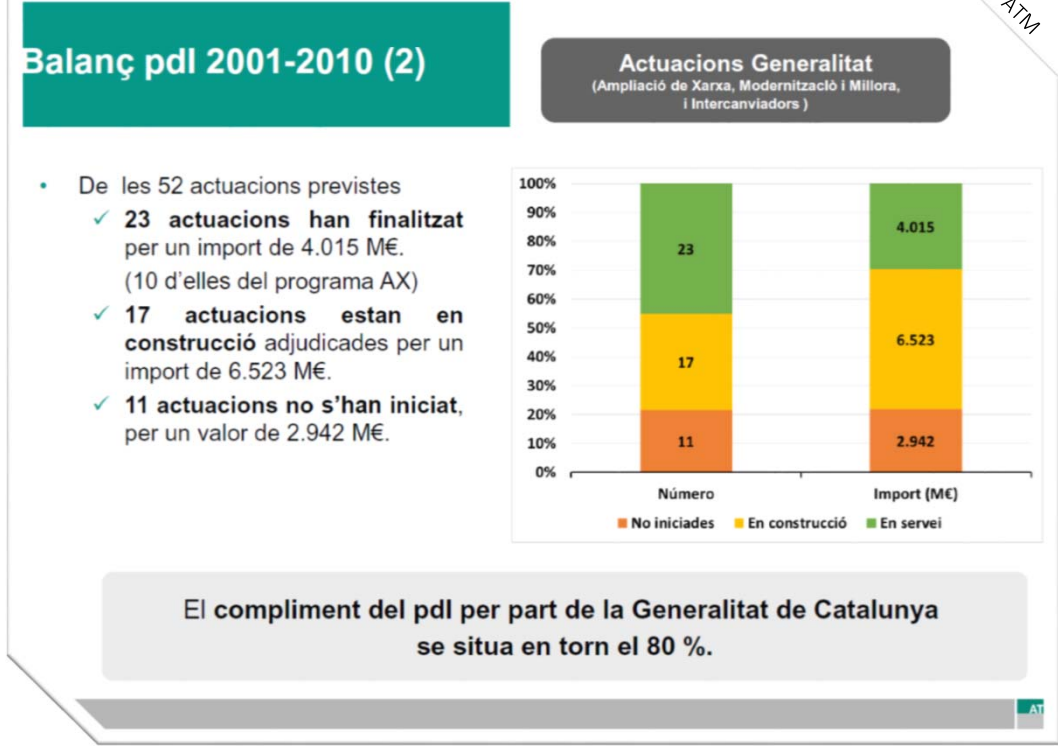
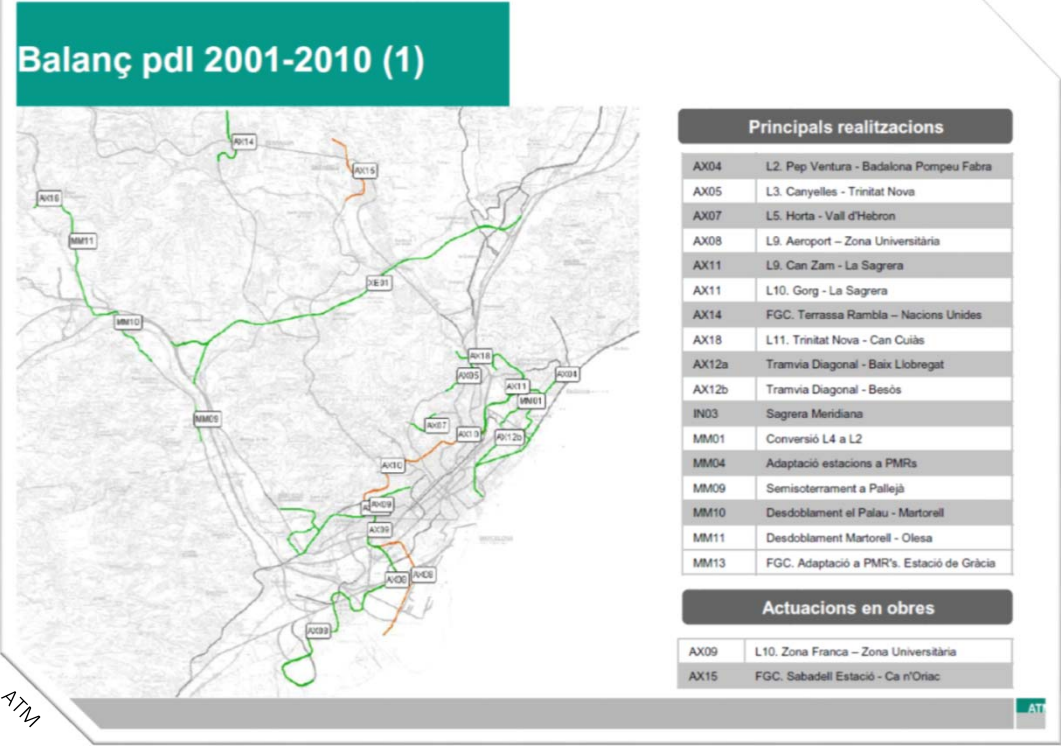
Servei d'Integració Tarifària i Comunicació
atm@atm.cat
www.atm.cat
T. 93 35 01 45

1

El planejament integrat de les infraestructures de transport

9. El Pla Director d'Infraestructures 2011-2020. La gestió integral de la mobilitat metropolitana (2)

- **Abril de 2011:** acord d'inici redacció d'un nou pdl 2011-2020 i de deixar sense efecte els acords de juliol de 2008 i abril de 2010 relatius a l'avanç del PDI 2009-2018.



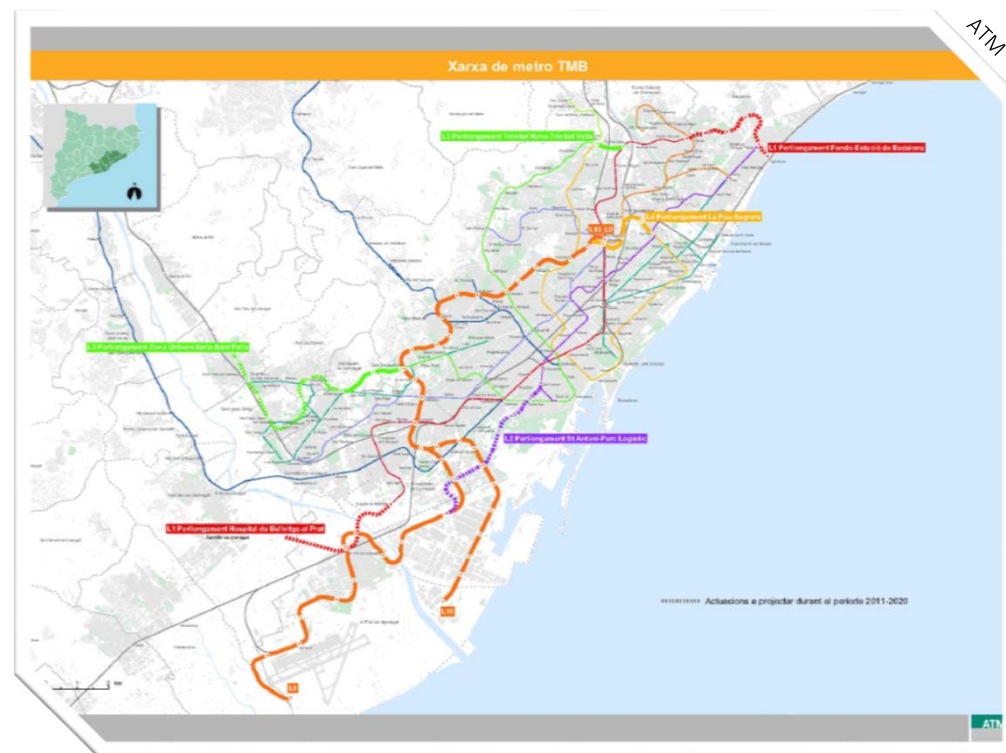
El planejament integrat de les infraestructures de transport

9. El Pla Director d'Infraestructures 2011-2020. La gestió integral de la mobilitat metropolitana (2)



- 06/2011: aprovació inicial
- 11/2013. aprovació definitiva
- Foren criteris centrals del pla la **captació de nova demanda** i el **mallat de la xarxa** (tancament d'anelles)

- Atesa la conjuntura econòmica, les actuacions es classificaren en:
 - Obres a finalitzar abans de 2020
 - Obres a iniciar abans de 2020
 - Projectes a redactar abans de 2020
 - Estudis de viabilitat a realitzar
- Un total de 59 actuacions agrupades en 4 programes de nova infraestructura i 1 de modernització i millora
- Una part molt important del programa AX la conforma l'acabament de les obres que actualment es troben en execució



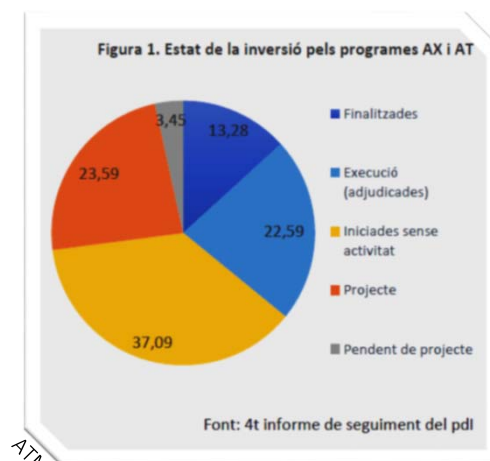
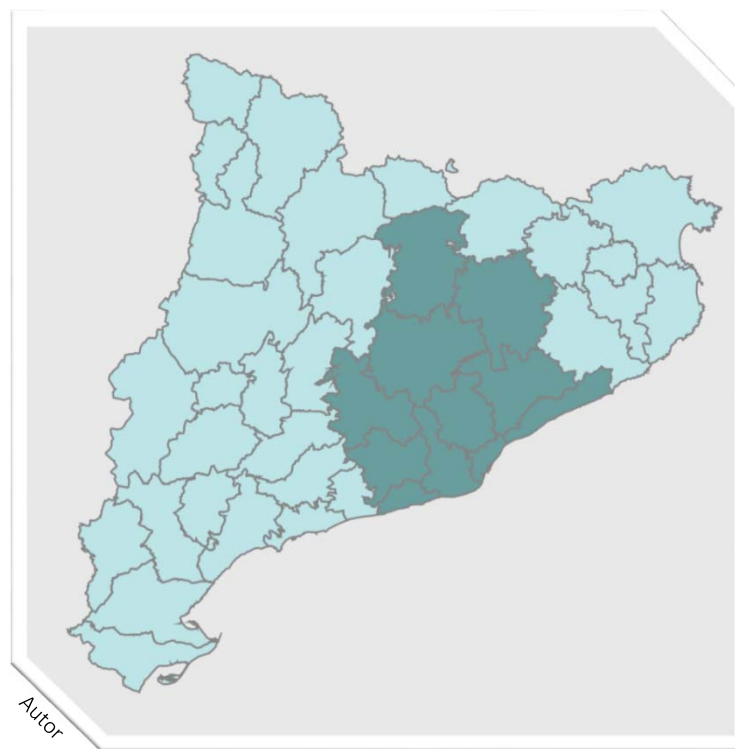
El planejament integrat de les infraestructures de transport

10. El Pla Director d'Infraestructures 2021-2030. La gestió integral de la mobilitat metropolitana (3)

- **2019:** Inici dels treballs d'elaboració de la tercera edició del PDI

- Objectius del pla:

- Incrementar la quota modal del transport públic col·lectiu
- Garantir una major eficiència econòmica i social en les inversions públiques
- Maximitzar la integració dels sistemes de transport públic col·lectiu
- Col·laborar amb la millora de la salut de les persones i reduir l'accidentalitat
- Aconseguir un sistema de transport inclusiu que incorpori les polítiques de gènere i d'equitat social
- Reduir les emissions de contaminants (NO_2 i PM_{10}), GEH i l'impacte acústic del sistema de transport públic col·lectiu
- Minimitzar el consum d'energia, la intensitat energètica i l'ús de combustibles derivats del petroli
- Minimitzar l'impacte sobre la matriu territorial i la funcionalitat ecològica
- Altres objectius ambientals



ATM

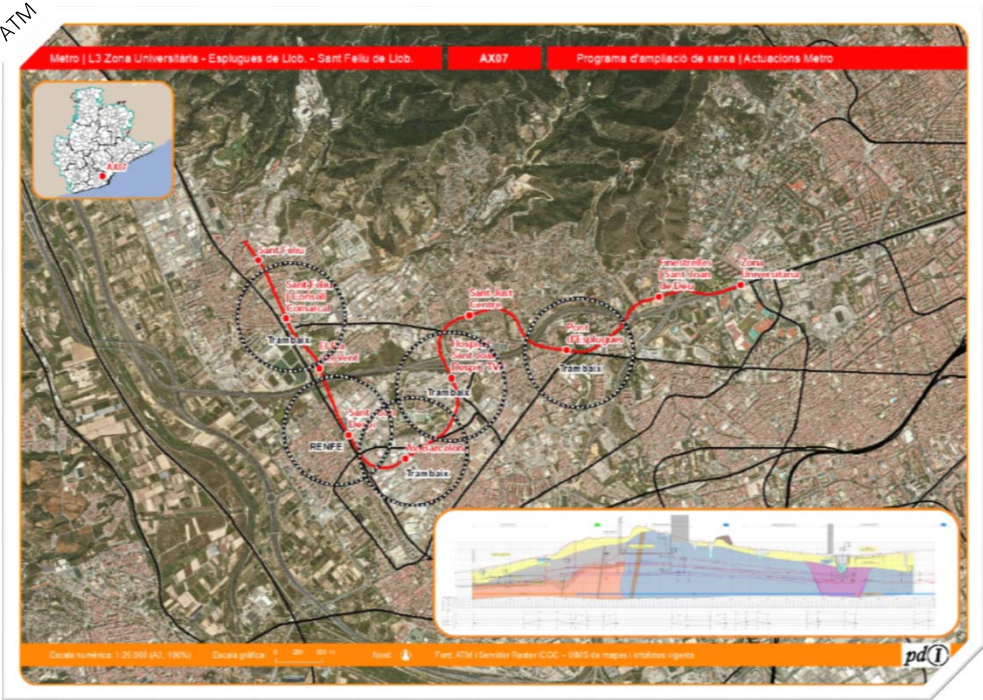


El planejament integrat de les infraestructures de transport

10. El Pla Director d'Infraestructures 2021-2030. La gestió integral de la mobilitat metropolitana (3)



Codi	Actuació	Inversió (M€, IVA exclòs)	Longitud (km)	Trans	Estacions	Demanda
PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE XARXA FERROVIÀRIA (Metro+FGC)		3.968,4				
AX01	Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona	547,2	4,5	5	5	44.085
AX02	Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV	108,2	2,8	3	3	43.690
AX03-AX04	Metro. L9/L10 Zona Franca-Zona Universitària-Sagrera	988,0	20,5	23	18	209.000
AX05	Metro. L1 Hospital de Belvitge - El Prat	241,1	3,8	2	1	16.590
AX06	Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logístic	820,0	6,3	7	6	57.000
AX07	Metro. L3 Zona Universitària - Espiguers-Sant Feliu (fase 1)	181,8	2,8	2	2	16.400
AX08	Metro L3. Trinitat Nova - Trinitat Vella	81,0	0,9	1	1	9.245
	Material mòbil TMB (ampliació)	387,8			43	
AX09	FGC. L8 Plaça Espanya - Gràcia	321,7	3,8	5	3	69.500
AX10	FGC. L12 Reina Elisenda - Finestrelles	-	2,7	2	3	13.340
AX11	FGC. Nou túnel del Vallès (fase 1)	187,8				-
AX12	Variant d'FGC a Sant Boi de Llobregat	-				-
	Material mòbil FGC (ampliació)	104,0			7	





**Moltes
gràcies
per la
vostra
atenció!**