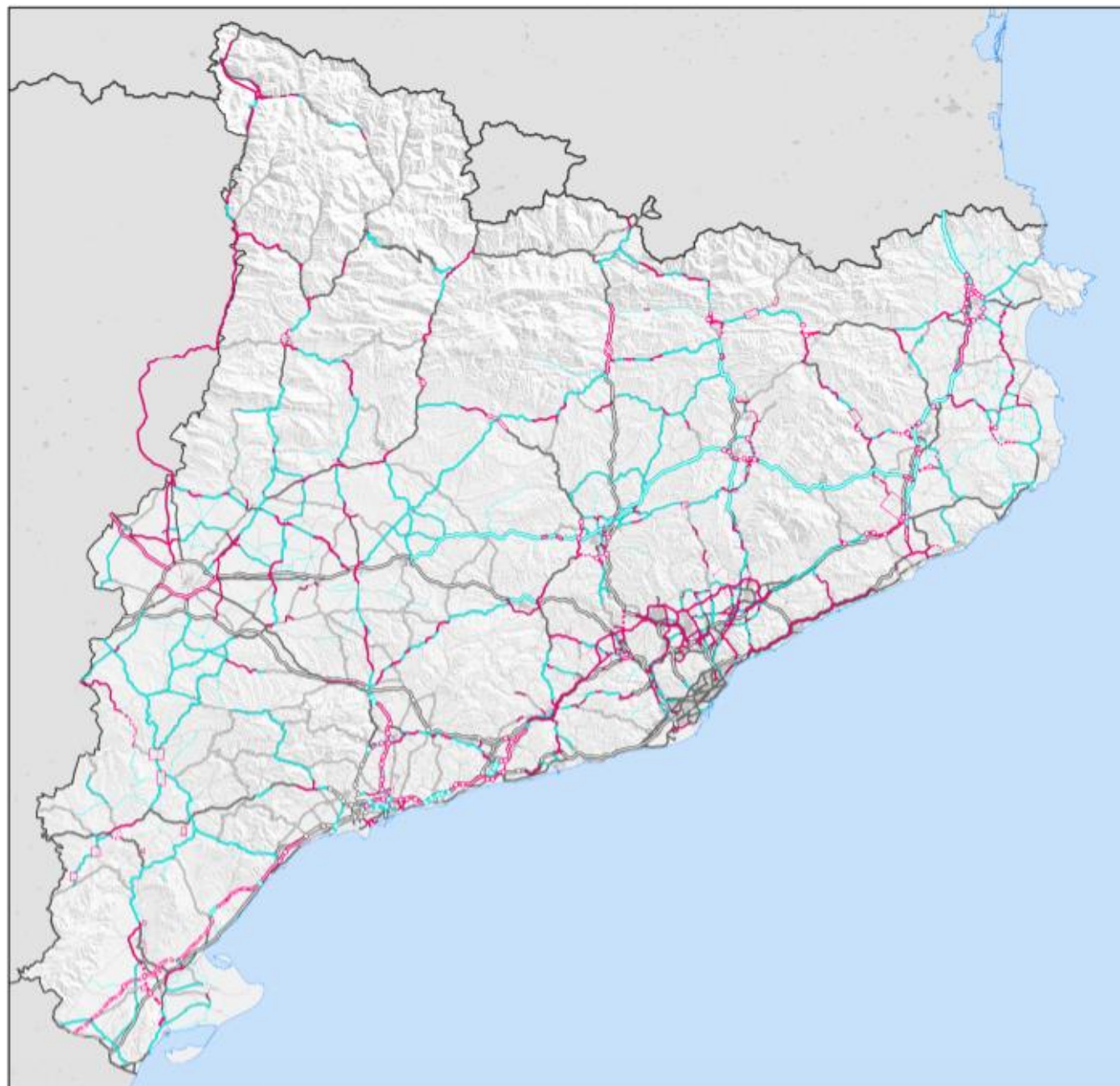


Quines infraestructures de mobilitat sostenible cal reforçar per tal d'aconseguir unes distàncies accessibles?

I una configuració policèntrica del territori?

En quins horitzons ens situem?

Andreu Ulied



SISTEMA D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT	
XARXA VIÀRIA PROPOSADA	
Nou traçat indicatiu	Nou nus
Condicionament	Condicionament nus
Traçat en estudi	Manteniment
Manteniment	Reordenació nus viari
Nou traçat indicatiu (previsió)	Variant en estudi
	Proposta desafectació
	Corredor en estudi

INFORMACIÓ CARTOGRÀFICA DE BASE	
Limit estatal	
Limit autonòmic	
Zona urbanitzada	

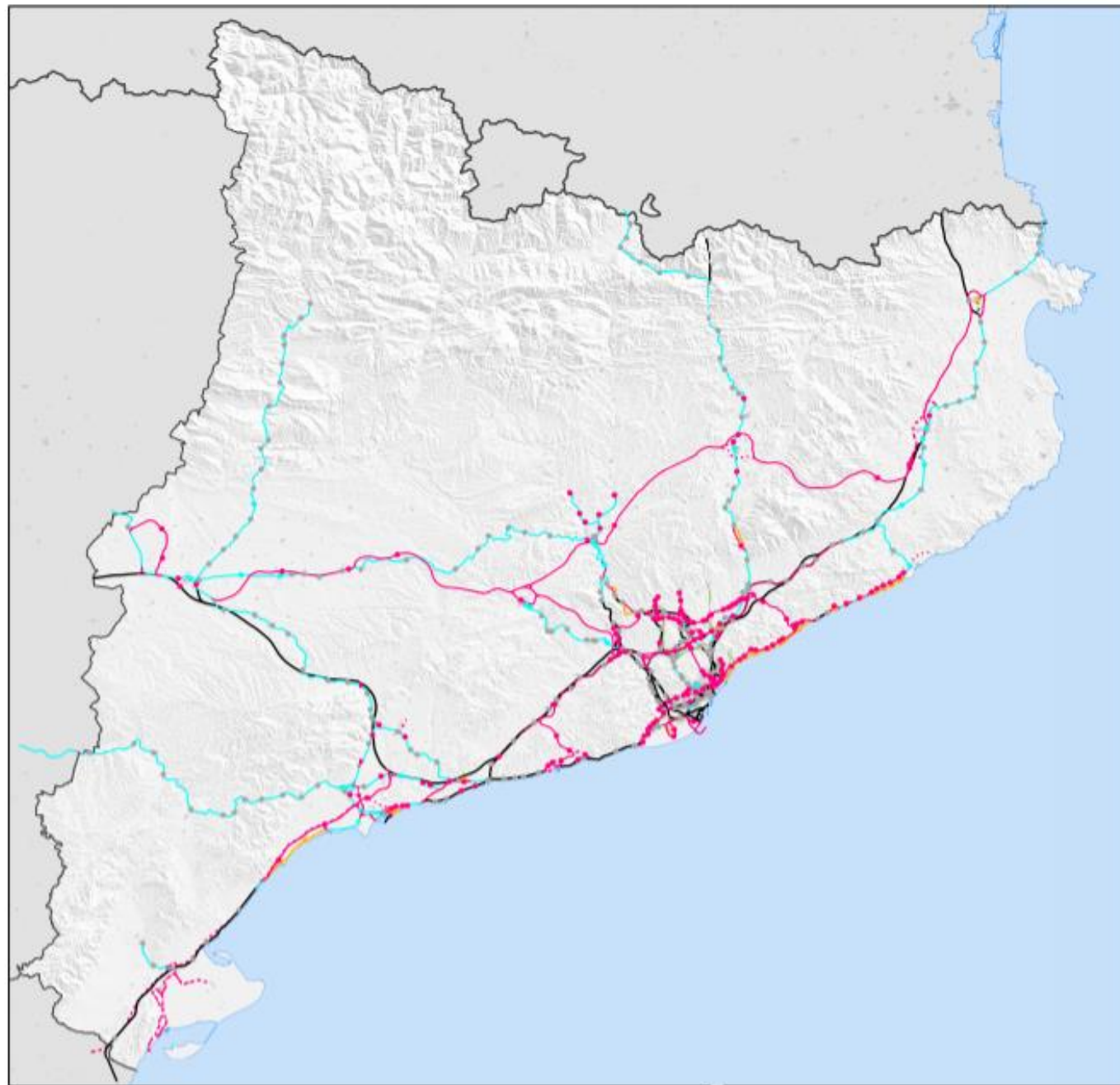


Síntesi dels plans territorials parcials

8. Xarxa viària. Proposta d'actuacions

Escala 1:1.000.000
0 10 20 km





SISTEMA D'INFRASTRUCTURES DE MOBILITAT

XARXA FERROVIÀRIA PROPOSADA

- Nou traçat
- Condicionament / Millora
- Manteniment
- Desafectació
- Traçat en estudi
- Comedor en estudi
- Preservació de corredor de transport col·lectiu
- Connexió de tramvia o bus en plataforma reservada
- Nova estació
- Condicionament
- Desafectació estació
- Manteniment

INFORMACIÓ CARTOGRÀFICA DE BASE

- Limit estatal
- Limit autonòmic
- Zona urbanitzada



Síntesi dels plans territorials parcials

10. Xarxa ferroviària. Proposta d'actuacions

Escala 1:1.000.000



XE04

Duplicació Montcada – Vic R3

Fase A i B

Àmbit d'actuació

- Comarques del Vallès Occidental, el Vallès Oriental i Osona.

Objectius pdl



Responsables

- Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana

Agents implicats

- TES
- ADIF
- Renfe
- ATM
- Ajuntaments

Descripció

Aquesta actuació consisteix en el desdoblament progressiu de la línia R3 entre Montcada Bifurcació i Vic, que actualment és de via única. Aquest fet comporta una limitació important en l'increment de serveis, i en unes majors afectacions en cas de produir-se qualsevol tipus d'incident a la via. Actualment el servei té tres expedicions en hora punta, si bé la major part del dia té dos serveis a l'hora i sentit.

Atesa la complexitat de l'actuació, el seu desenvolupament es preveu per fases, de forma que el servei es vagi incrementant de forma progressiva. Es prioritzarà el desdoblament del tram Parets del Vallès-La Garriga.

La majoria d'estacions ja tenen via doble (excepte Santa Perpètua de Mogoda i Balenyà-Hostalets), per la qual cosa no serà necessària la seva adequació.

Atesa la complexitat de l'execució de l'obra i el seu encaix urbanístic, en el tram entre Montcada i Reixac i Mollet es plantegen solucions alternatives; el tram Mollet del Vallès-Parets del Vallès es realitzaria en una segona fase, així com el tram Centelles – Vic, i la resta de trams.

L'actuació es complementa amb la XE05 Nus de Montcada i Reixac.

Termini i fites

Any 2024: posada en servei del tram Parets del Vallès – La Garriga

Any 2030: finalització del tram Centelles - Vic

Aquesta actuació estarà completament operativa més enllà del 2030

Característiques de l'actuació

- Longitud: 59 km
- Nombre d'estacions beneficiades: 13 estacions

Beneficis socials de la proposta

La construcció d'aquesta duplicació implica una major fiabilitat de servei en cas d'incident i la millora de la freqüència en deslliurar els serveis dels condicionants dels creuaments de via.

L'inici de l'execució es realitzarà en aquells trams crítics que més condicionen l'explotació ferroviària del servei. Actualment, l'R3 és l'única línia que no disposa de doble via en cap tram, a partir de Montcada Bifurcació.

Alhora, la creixent mobilitat entre el Barcelonès, el Vallès i l'Osona aconsella la construcció d'aquesta infraestructura.

Rendibilitat economicosocial i ambiental

Aquesta actuació obté una TIR del 3,1% i un VAN de 12,5 M€. L'estimació ambiental dona 54 punts segons l'anàlisi per cicle de vida.

Cost d'implantació estimat

Cost d'implantació estimat (IVA exclòs)	
Inversió en infraestructura Parets del Vallès – La Garriga	85,4 M€
Inversió en infraestructura Centelles - Vic	82,6 M€
Inversió total	168,0 M€

PLA DIRECTOR D'INFRASTRUCTURES (pdl)

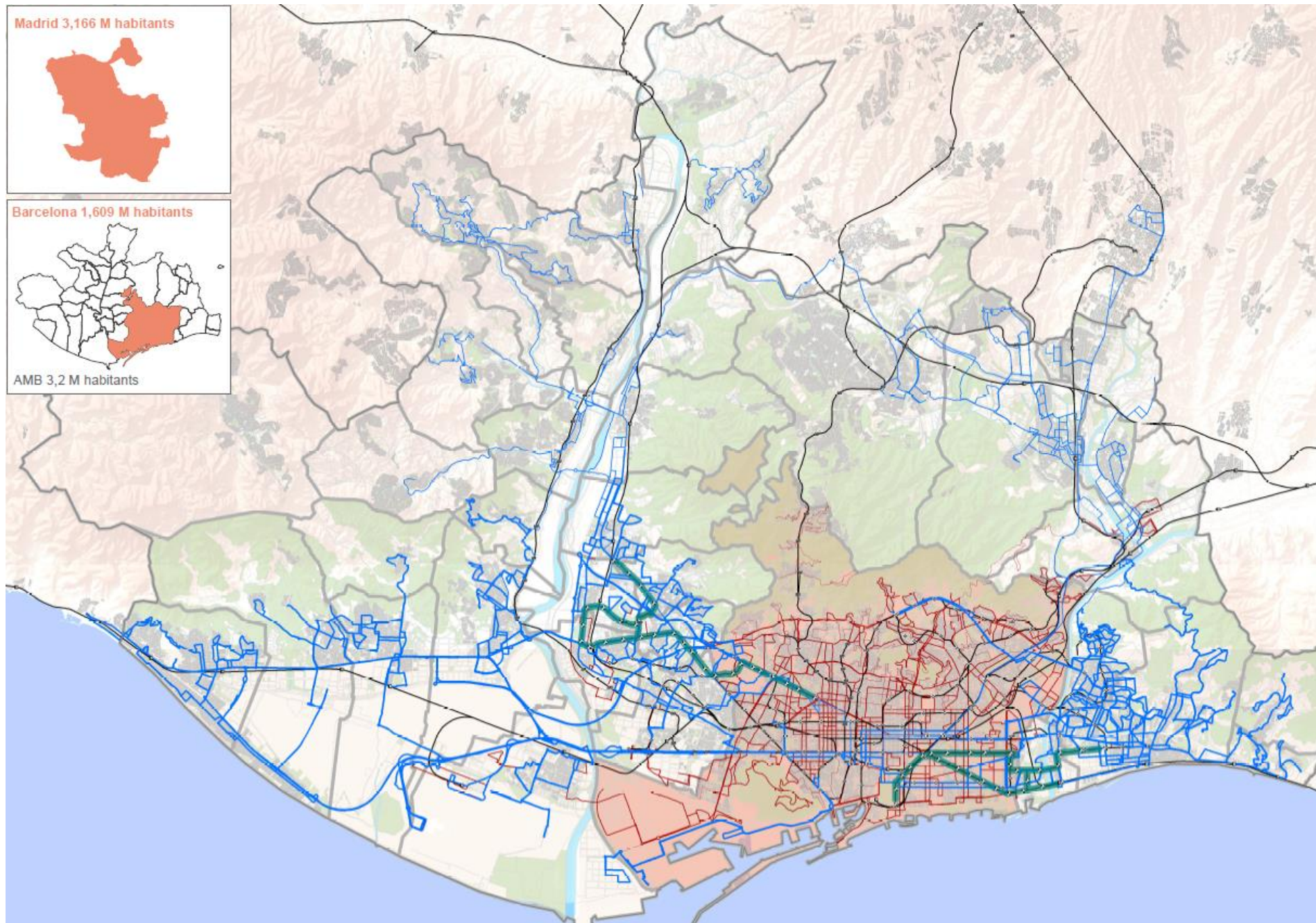
2021 – 2030

Proposta d'actuacions

Barcelona, juliol del 2020



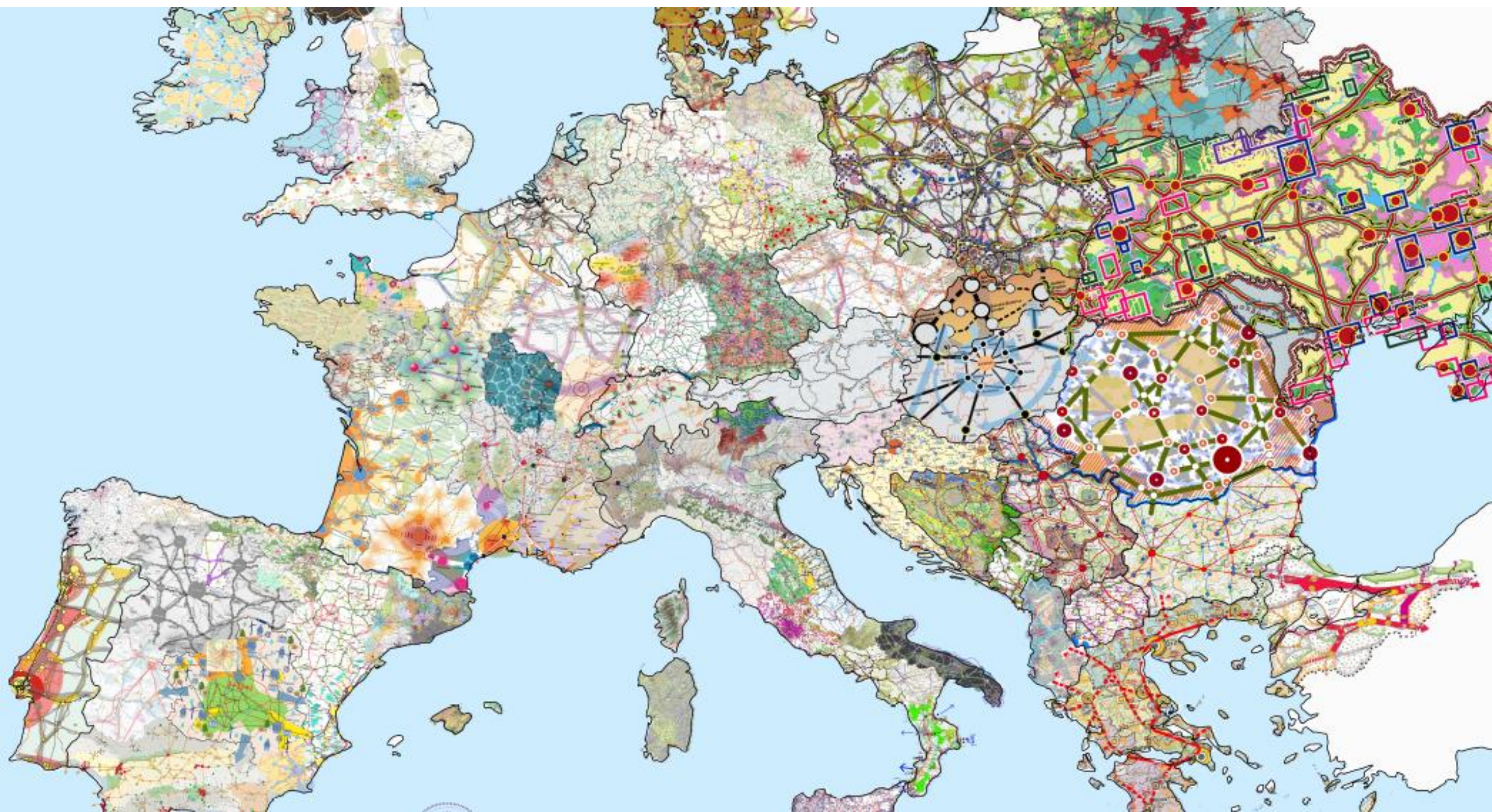
Quines infraestructures?



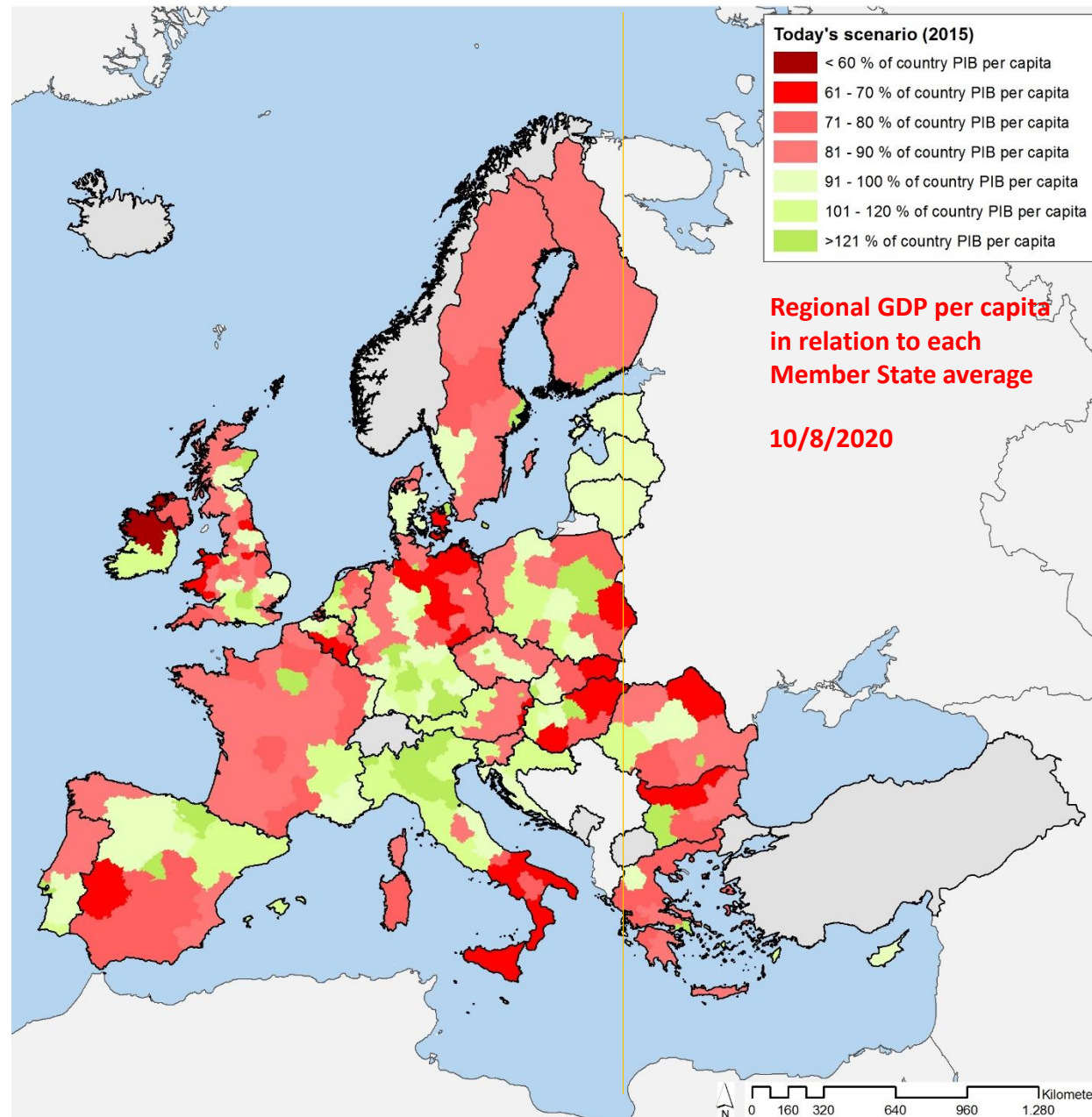
Quina configuració del territori?



Quina configuració del territori?.... Estratègies "policèntriques"



Quina configuració del territori?.... "Geografies del descontent"



Poland, 24 May 2015 / Brexit, 23 June 2016 / Germany, 24 September 2017 / Austria, 15 October 2017 / Italy, 4 March 2018 / ...

Enabling Cooperation



Post-territorialism

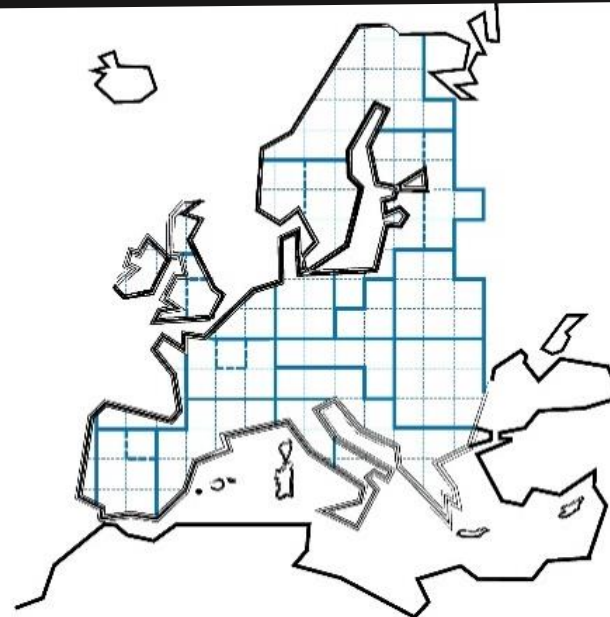


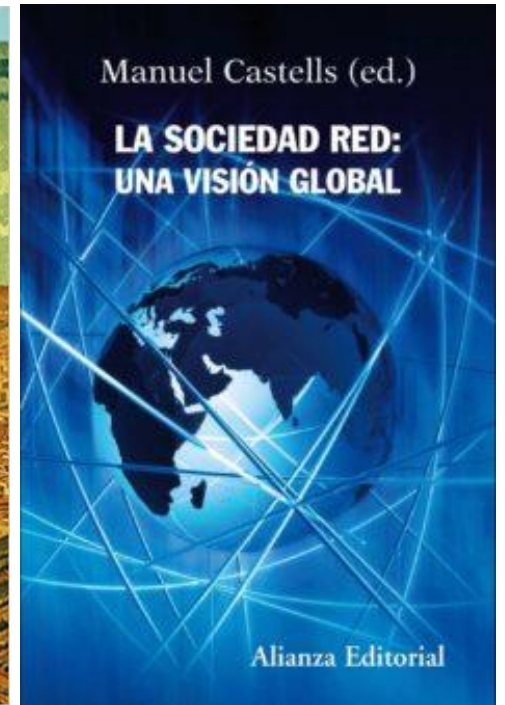
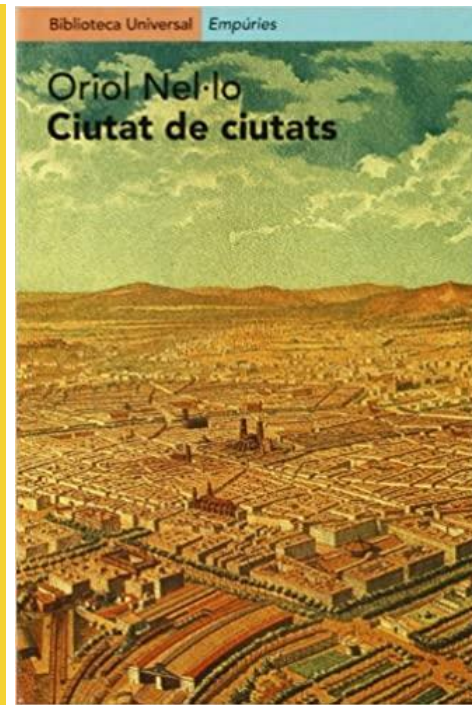
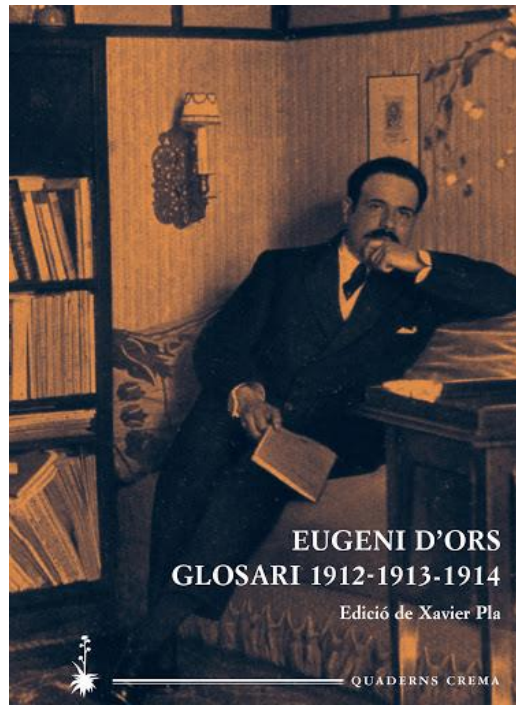
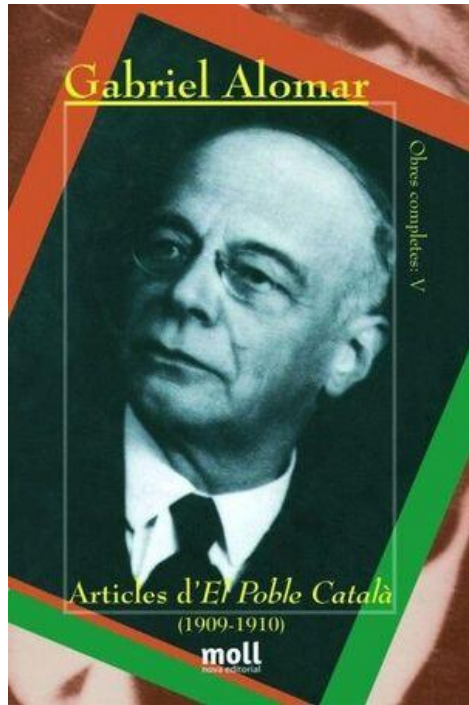
2050

Muddling Through

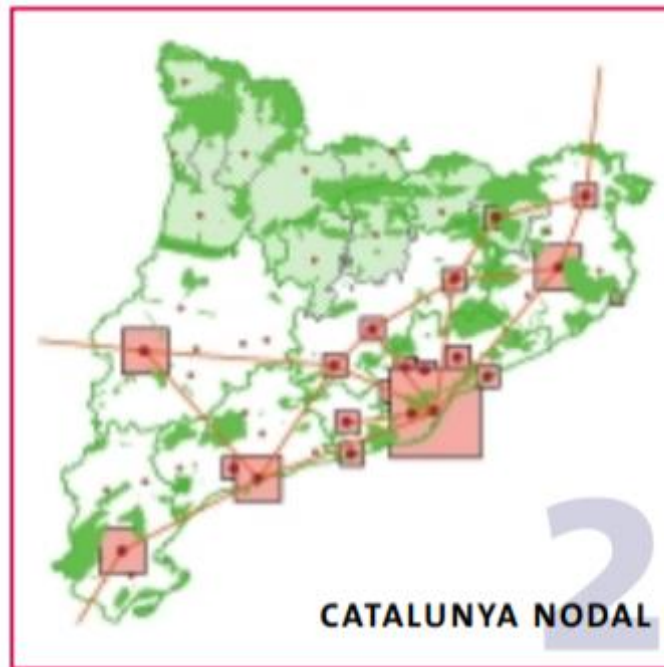
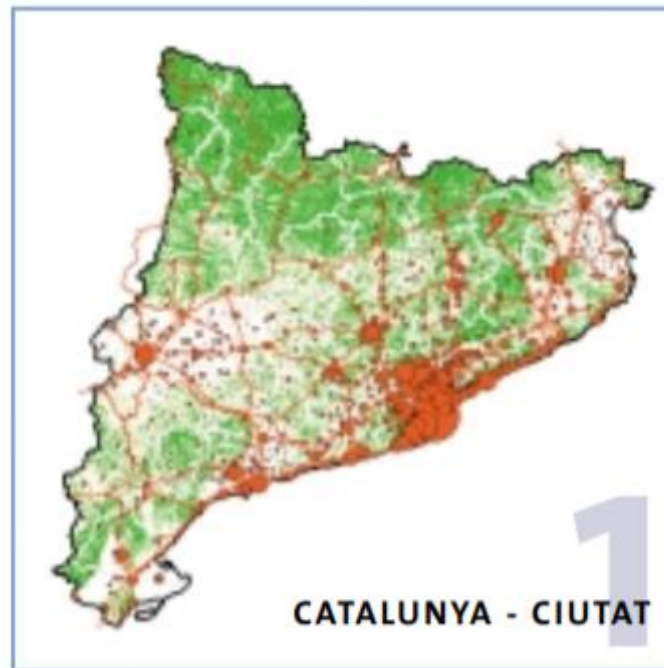


New Territorialities



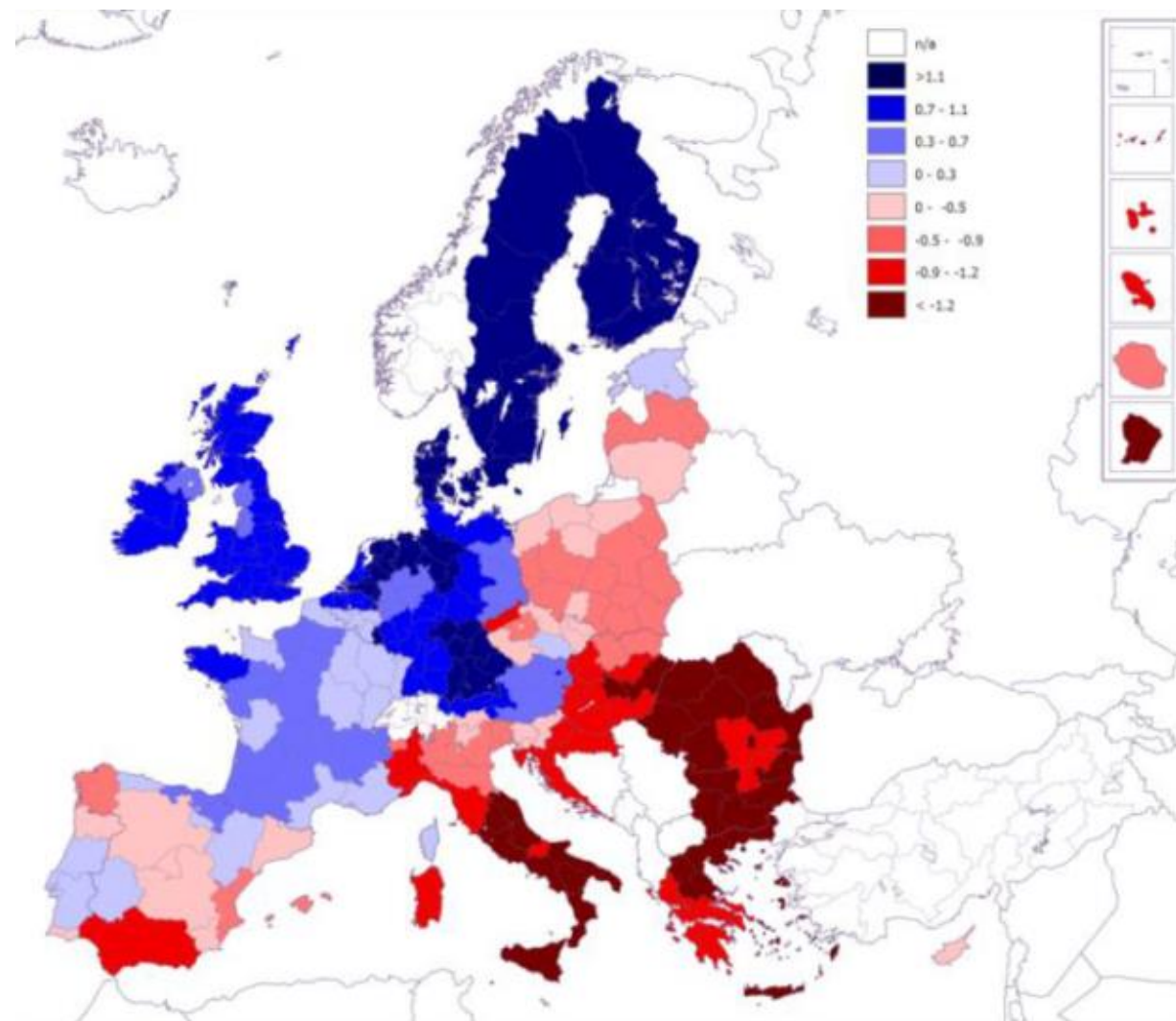
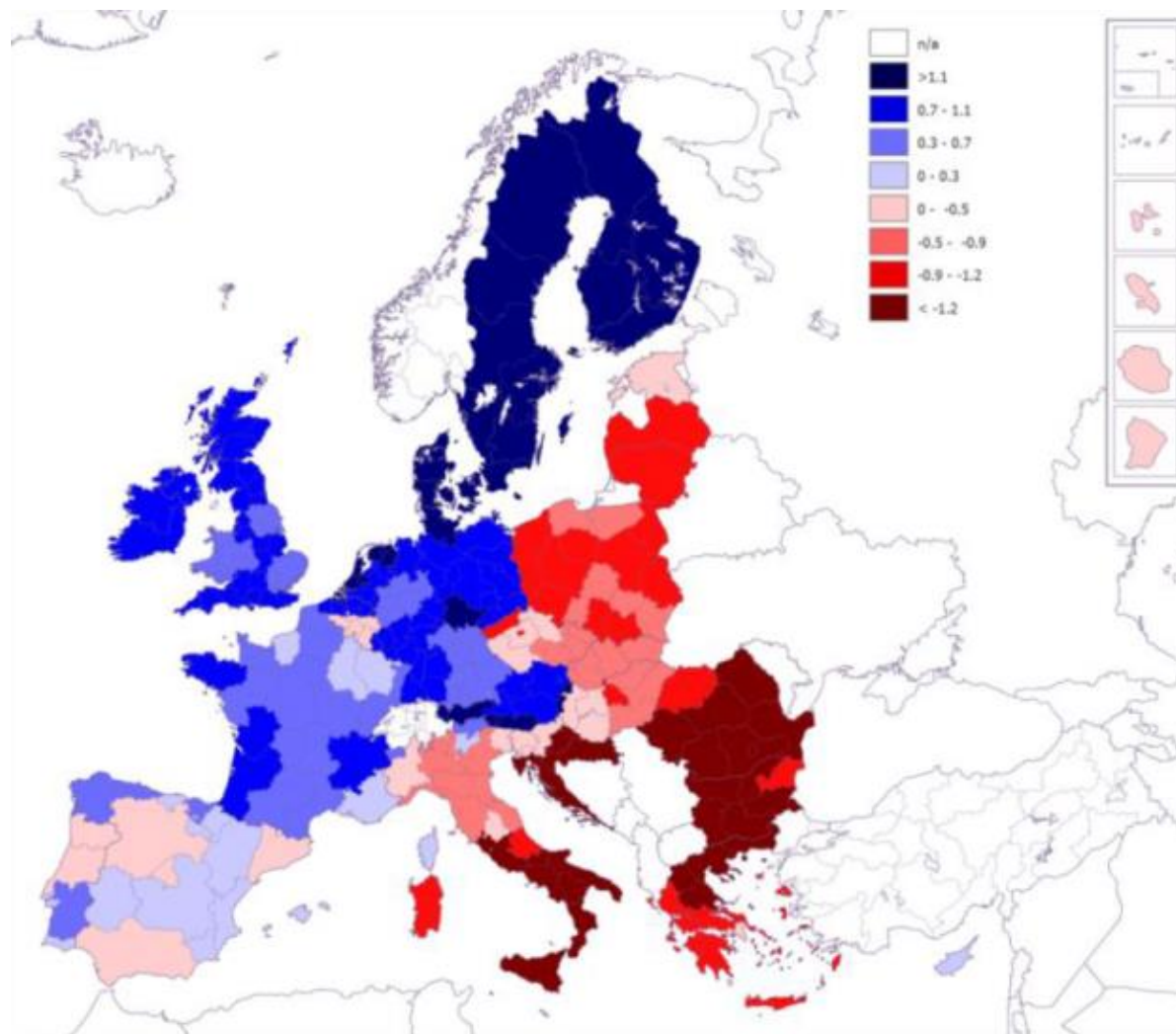


Quina configuració del territori?



EQI Pre-Crisis 2008 (Quality of Government)

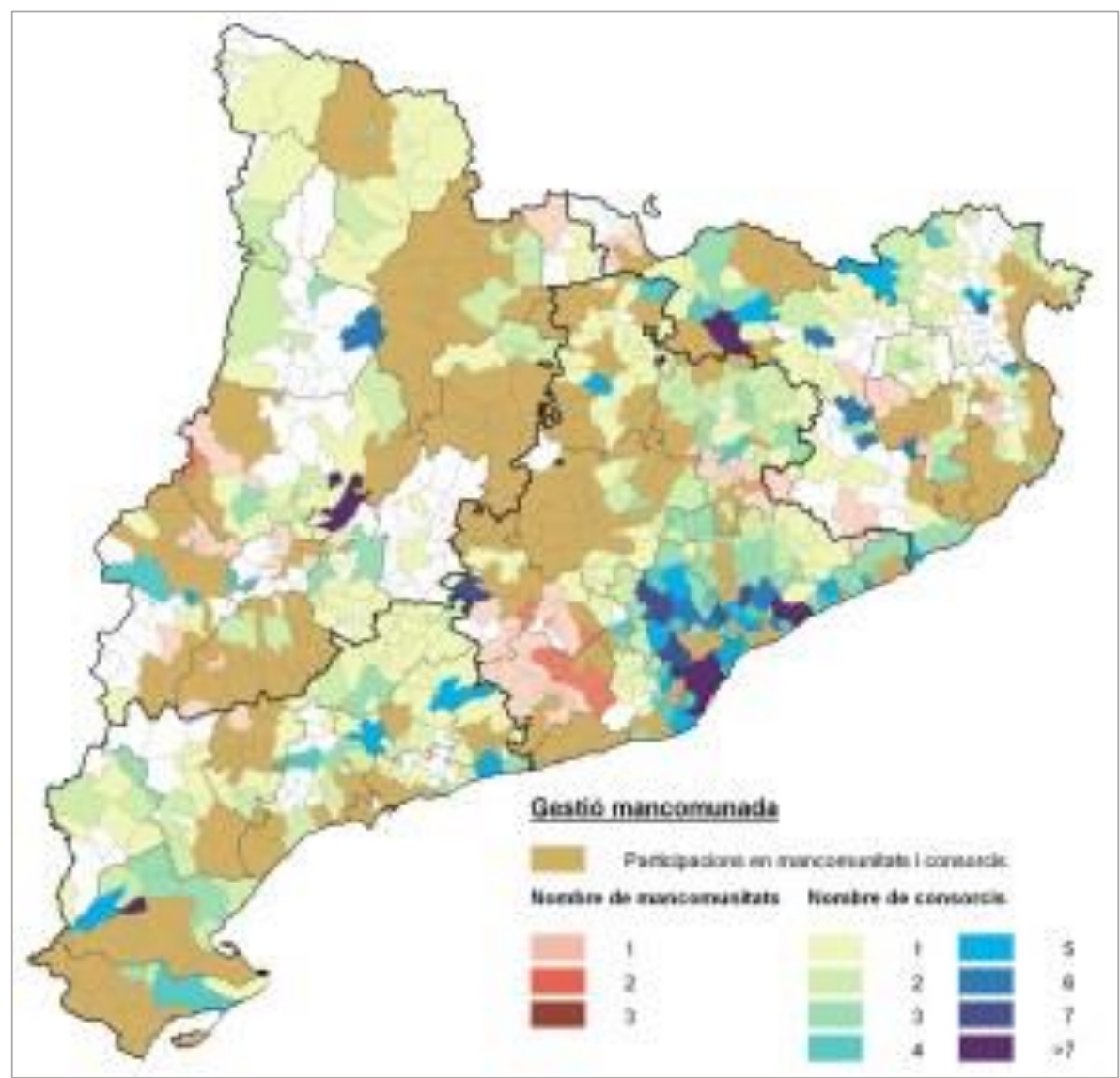
EQI Post-crisis 2018 (Quality of Government)



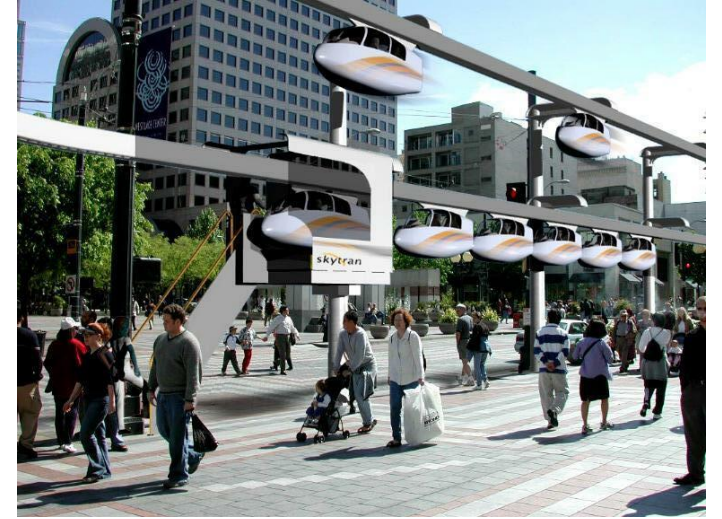
Source: "Quality of Government Institute, University of Gotheborg (2018)

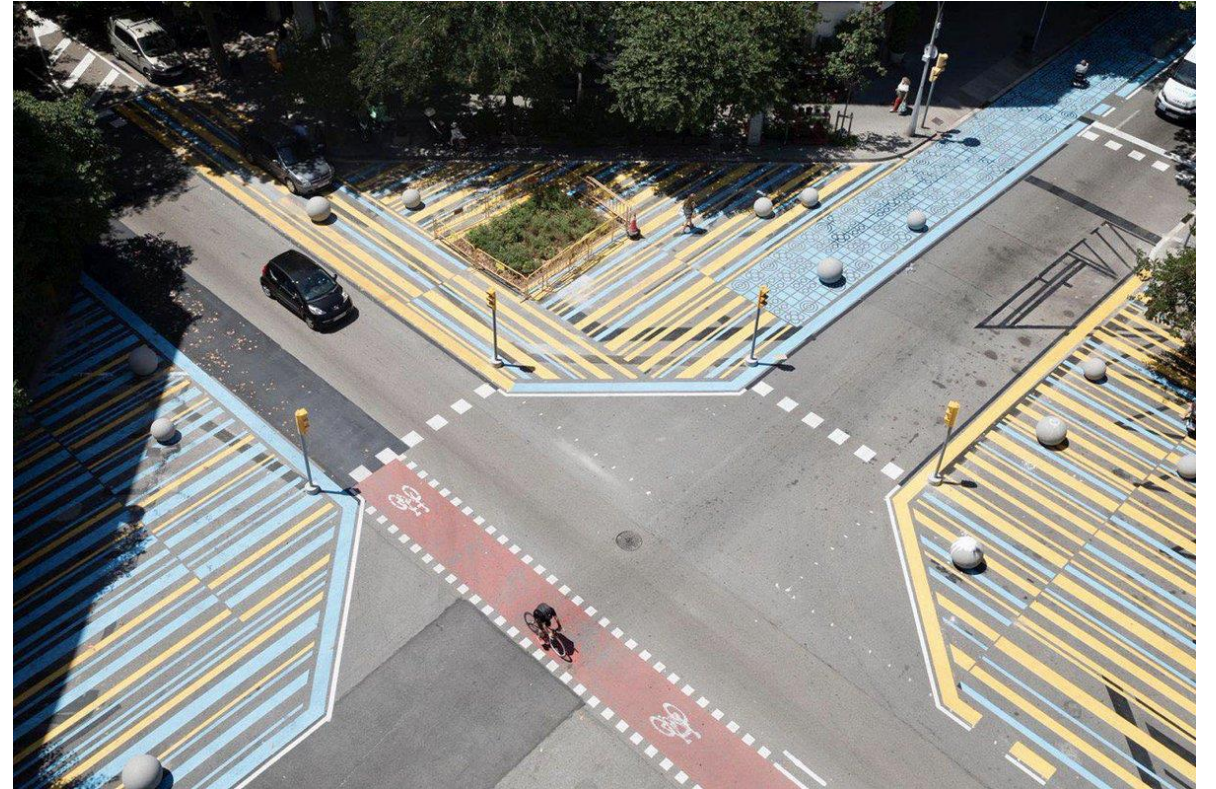
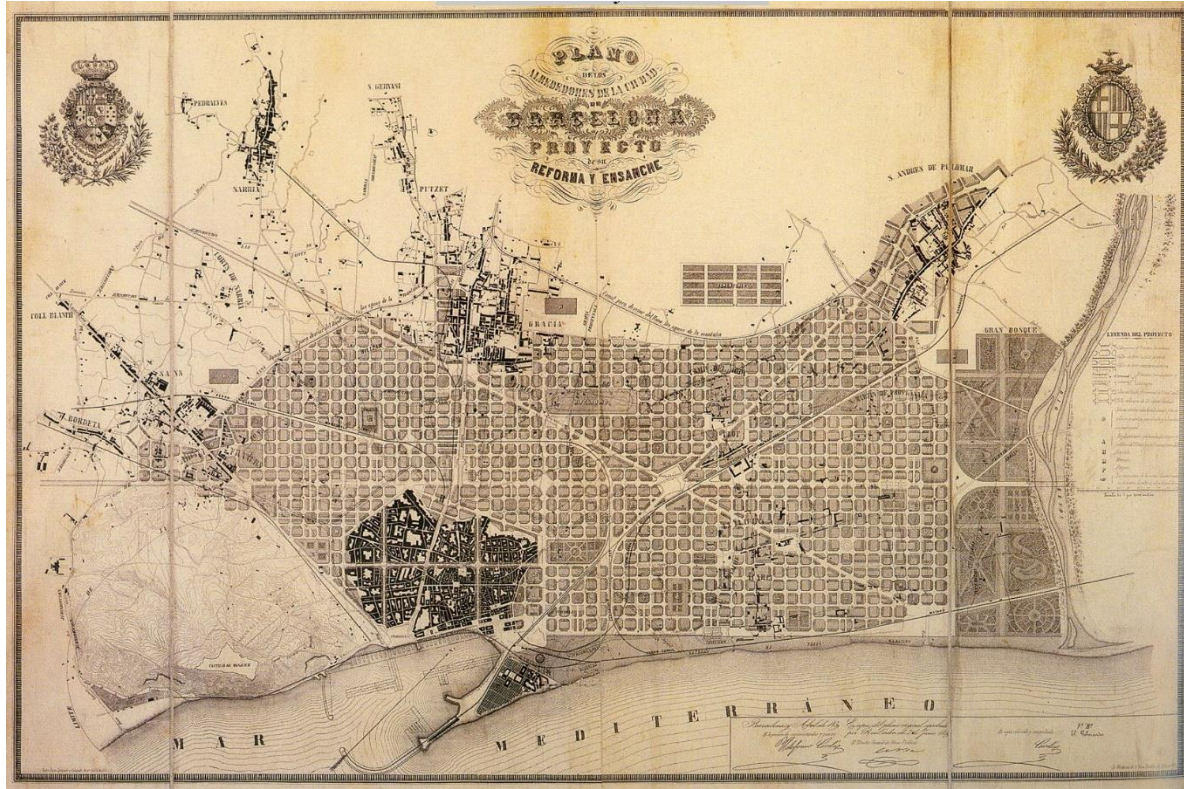


Llei Municipal i de Règim Local de Catalunya (Llei 8/1987, de 15 d'abril), desplegada pel Decret 244/2007, de 6 de novembre



Font: La gestió mancomunada de serveis públics en l'àmbit supramunicipal a Catalunya – Marc Vilalta Reixach i Ricard Gracia Retortillo





Cóm definir i implementar les infraestructures i els serveis “més necessaris”?

Cóm reorganitzar i millorar el govern del territori en la “Societat-xarxa”?

Cóm gestionar políticament l’acceleració tecnològica, els canvis en els valors socials?

“De la Barcelona dels 15' a la Catalunya dels 45': la metròpoli repensada”

Andreu Ulied