



REPTES DE FUTUR EN EL TRANSPORT INTERURBÀ PER CARRETERA



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

1. Quin serà el futur del bus dins el model de mobilitat?

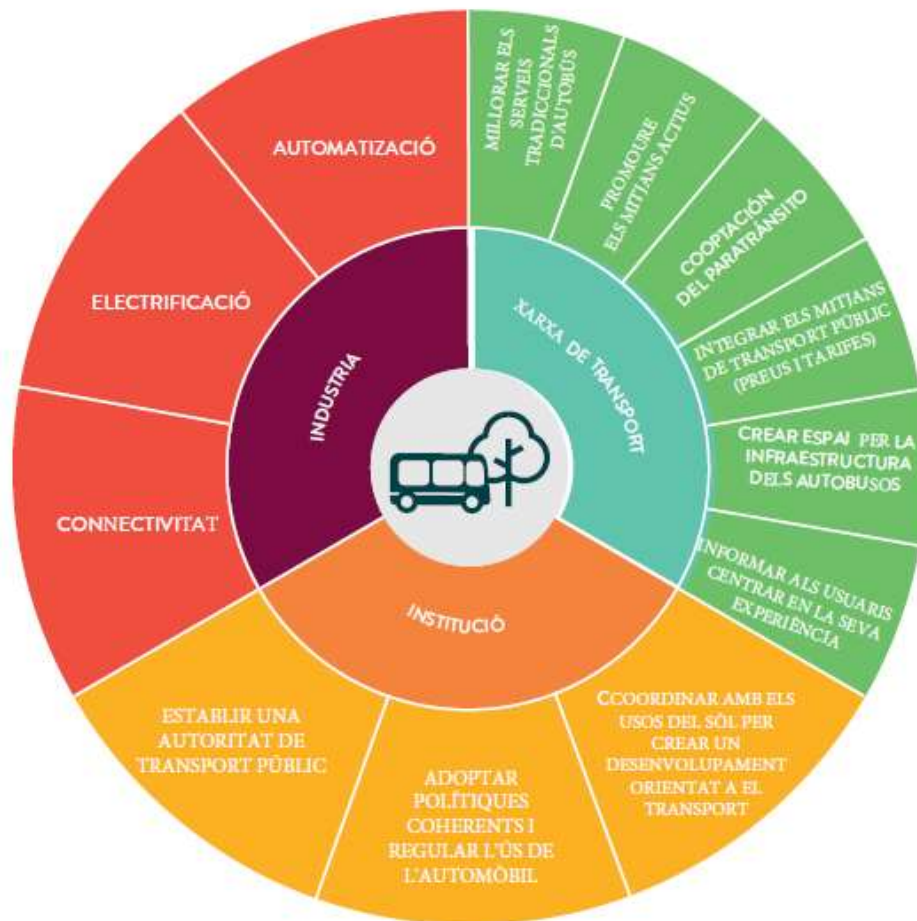
Com serà el bus del futur?

Quin serà el seu paper en el conjunt del sistema ?

Com evolucionarem des del sistema actual?



Marc multidimensional per a la integració de sistemes



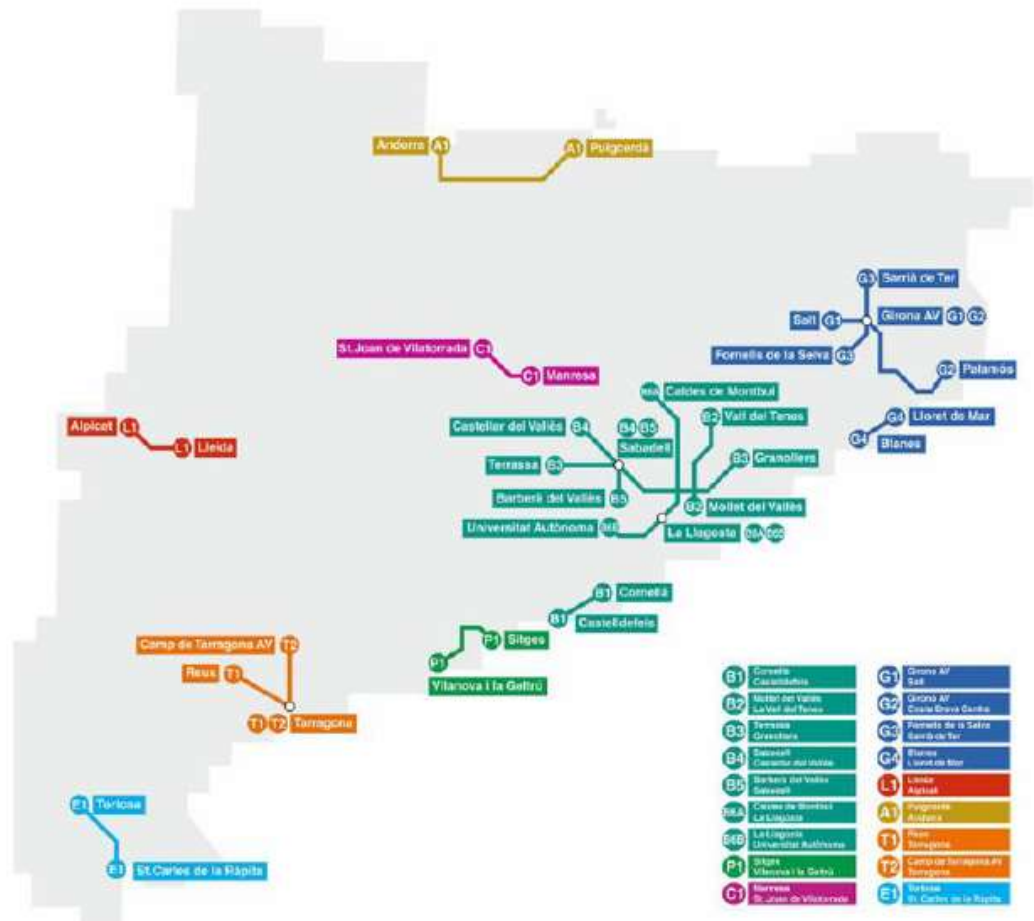
Font: UITP, informe de VREF, UITP y BRT+COE transformando ciudades mediante sistemas BRT

2. El bus interurbà part primordial del sistema de mobilitat

- El servei de bus interurbà seguirà essent el referent de mobilitat a gran part del territori de Catalunya.
- El MaaS ha de tenir com eix central el transport públic col·lectiu, per tal que es defineixi un model sostenible de mobilitat.
- Cal apostar pel servei de bus interurbà amb inversions específiques en infraestructures i noves fórmules de gestió
- Els serveis de bus interurbà han de disposar d'un espai prioritari a les ciutats per a afavorir la intermodalitat i un nivell de qualitat en la prestació dels serveis als ciutadans
- Cal incentivar la introducció progressiva de vehicles nets adequats a les característiques dels serveis a realitzar.

3. Infraestructures i bus interurbà i el projecte BRcat

- Es vol apostar per unes infraestructures específiques per als serveis de transport en autobús i una nova concepció en l'exploració. Es defineixen 18 corredors potencials d'actuació en el conjunt del territori.
- Els corredors BRcat han de combinar estacions, vehicles de baixes emissions, carrils exclusius, velocitat comercial alta, informació en temps real i tecnologia en la gestió.



4. Projecte BRcat en marxa

En aquests moments s'han iniciat els estudis previs dels corredors BRCAT següents:

- Tarragona-Reus
- Girona AV -Salt
- Blanes-Lloret
- Terrassa-Sabadell-Granollers
- Manresa-Sant Joan de Vilatorrada

Objecte dels estudis: concreció del traçat, definició dels elements infraestructurals necessaris, intercanviadors, parades de bus, proposta reordenació de serveis, propostes de formes de gestió, oferta dels serveis Brcat, material mòbil previst i característiques (viabilitat del vehicle elèctric), mesures accessibilitat i atenció al client i estudi de l'impacte previst sobre la demanda

Estudi de la viabilitat socioeconòmica de la proposta . Costos inversió inicial i manteniment, costos operació. Ingressos i beneficis socials de la implantació.

5.1 Un espai pel bus interurbà dins de les ciutats: de la parada a l'intercanviador de serveis

A banda de les actuacions imprescindibles de millora dels accessos en carril bus a les principals ciutats en els termes que es recullen en el PDI i PDM i també de les mesures de prioritjació, resulta imprescindible donar un pas més especialment pel que fa a la concepció i valoració de la integració dels serveis de transport interurbà per carretera dins de les ciutats com a un servei més del municipi.

En aquest sentit sense renunciar als intercanviadors i estacions de busos, cal reivindicar un espai propi dins l'àmbit urbà per als serveis interurbans de bus i els seus usuaris dins de la planificació urbanística dels municipis i potenciar els intercanviadors en superfície de baix cost en la línia que apunten tant el Pla de Transports de Viatgers 2020 com el PDM de l'ATM de Barcelona.



Font: POLIS 2018- Manchester, New bus terminals in enclached urban hubs

5.2 Un espai pel bus interurbà dins de les ciutats: de la parada a l'intercanviador de serveis

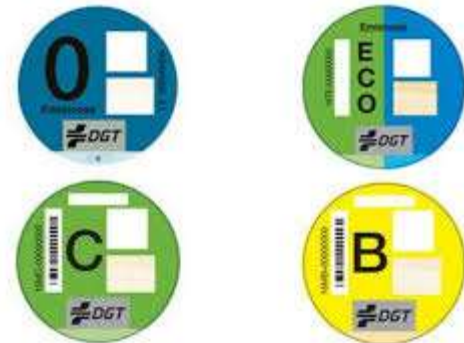
Les parades han s'han d'integrar dins de l'entorn urbà a les ciutats com a part dels equipaments que ofereixen serveis als ciutadans i compartir espai amb d'altres prestacions. La parada no ha de fer nosa ha d'oferir serveis.



Font: POLIS 2018- Manchester, New bus terminals in enchaced urban hubs



6. Situació d'ambientalització de la flota



- El sistema concessional ha permès mitjançant els plans d'innovació i millora de la qualitat (Decret 128/2003) la modernització progressiva i constant del material mòbil sense cost per a l'administració.
- Més del 90% dels vehicles que presten serveis a la futura zones de baixes emissions de Barcelona ja disposen hores d'ara d'etiqueta ambiental.
- El 75 % del conjunt de vehicles que presten serveis regulars a Catalunya disposen d'etiqueta ambiental.
- En els darrers 5 anys s'han incorporat més de 600 vehicles nous a la prestació dels serveis regulars el que suposa un renovació de més del 30 % de la flota en aquest període.

7. Com hem d'evolucionar?



- Cal fomentar la incorporació progressiva de vehicles nets en funció de les característiques de recorreguts i serveis.

Ja s'han incorporat vehicles híbrids a la prestació de serveis regulars i cal incorporar també els vehicles elèctrics i valorar altres alternatives

- Cal buscar fórmules de participació públic/ privada en les inversions per a l'ambientalització de la flota més enllà de les obligacions concessionals. La finalització dels terminis contractuals al 2028 no ha de suposar una limitació a aquestes actuacions.
- La obligació de donar compliment a la normativa ambiental i en especial la implantació de zones de baixes emissions es veu dificultada per la necessitat d'incrementar la flota de vehicles de la xarxa regular per l'increment de demanda que dificulta la baixa dels vehicles menys nets.