

LES TRES XEMENEIES

No s'ha de densificar més el territori

Santiago Montero
29 d'Octubre de 2018

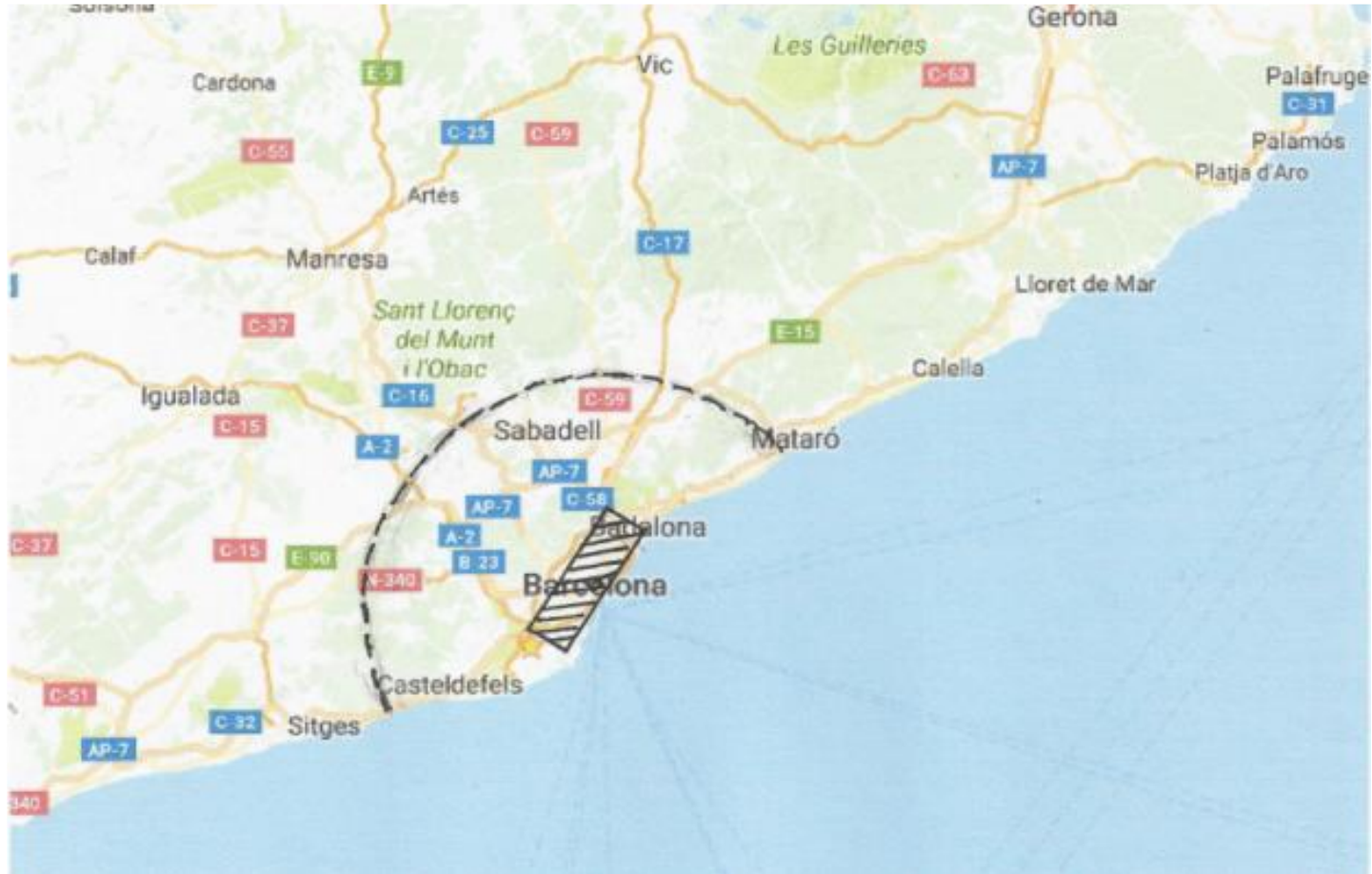
Qué passa?

- Quan vàrem néixer.....érem la mitat dels que som ara.
- Però a més vivíem al camp.....ara som a ciutats de mar.
- El territori es el mateix.....creix el preu del terreny.
- Per això compren els rics (A. Ortega, Fons de Inversió...)
- No malbaratem el valor del Ajuntament. No vendre.

Qué passa?

- El màxim valor es al costat del mar.
- Però també el millor lloc d'ús públic.
- Als països llestos (Boston, Sidney) preserven el bé comú.
- També comença Barcelona (P: Fabra, Zoo, PRBM...)
- Unim-nos a PRBM-Pompeu Fabra.....Això no densifica.

Distinció entre ciutat i corona. Ciutat real densa i Corona Metropolitana.



Xarxa, orografia i demografia.

L'orografia fa el camí i aquest...la demografia



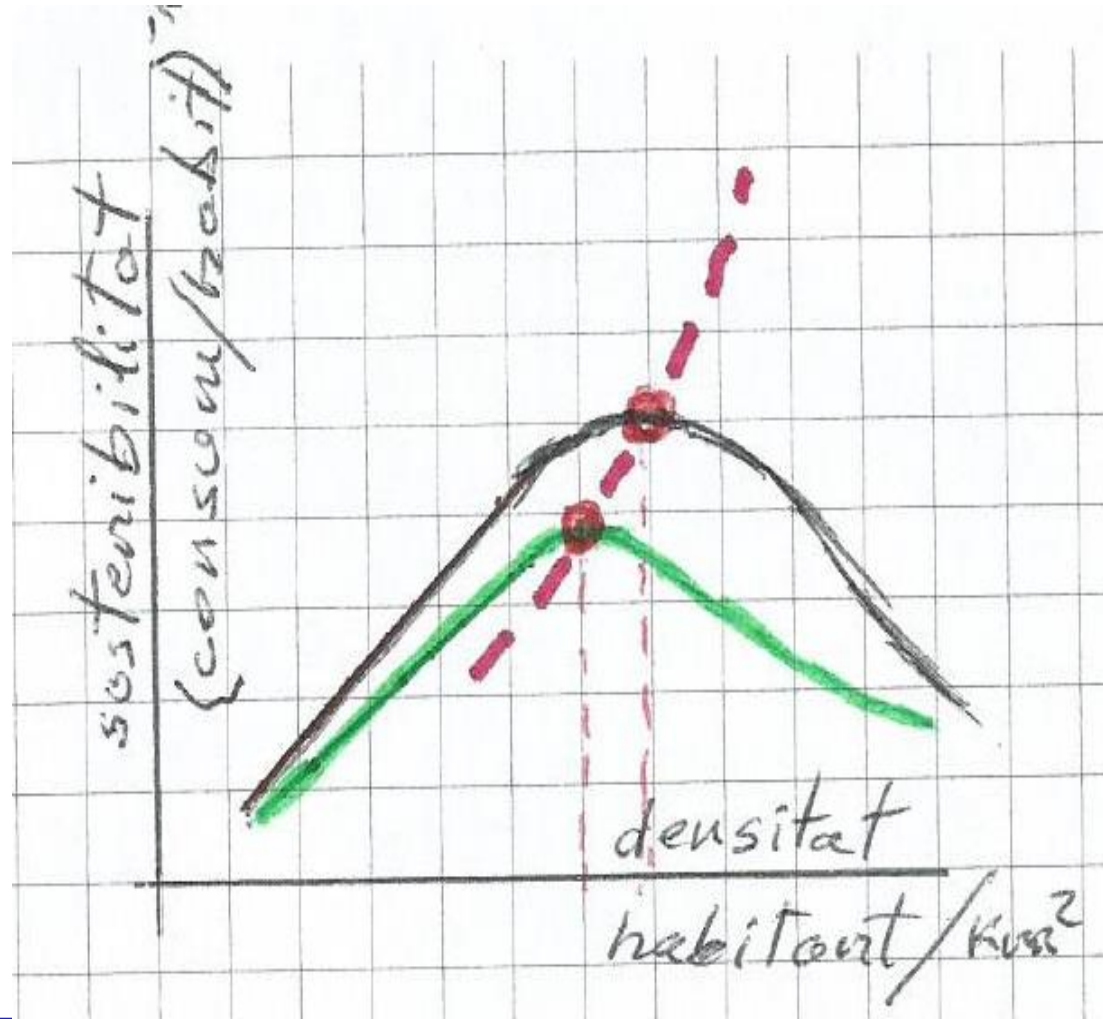
Incomunicació del Àrea Metropolitana Real



Densitat actual BCN 18.000.

- Madrid municipi.....5210
- Madrid àrea 30 municipis i 1256 km².....6405
- Berlín ciutat. Un sol municipi de 892 km².....3923
- Nova York ciutat de 8,12 M y 780 km²..... **10420**
- Nova York, barri de Manhattan, 1,61 M i 58,7 km².....**27444**
- Londres ciutat de 8,67 M i 1572 km².....5520
- Seul ciutat de 10,01 M i 605 km².....**16400**
- Buenos Aires ciutat. 2,9 M i 202 km².....14000
- Paris ciutat. 2,23 M i 105 km².....**21230**
- Paris zona urbana. 10,6 M i 2845 km².....**3726**
- Viena ciutat, 1,8 M i 414,6 km².....4350
- Munich ciutat. 1,41 M i 310,7 km².....4440
- Milán ciutat. 1.36 M i 181,7 km².....7480

Densitat, sistemes de transport i des economies.



El padró central no pot créixer

- No donar llicències de nou habitatge a “centre ciutat”.
- Urgència d'un nou pla urbanístic (que no es fa).
- Mentre no es faci, com a l' època Masó (cap llicència).
- Com a mínim, no donar benefici al qui “emigra”.
- El mar es públic (Boston, Sidney, etc)

Quins objectius volem per l' AMB?

- Lligar el hinterland de Barcelona amb el mon.
 - Ports i Aeroports han de estar a un temps curt de cada punt del territori
- Lligar internament el territori.
 - Impedir “fronteres” internes. Barcelona es un “tap” entre Nord i Sud.
- Cohesionar la societat i l' economia del territori.
 - Tots els ciutadans i professionals amb drets similars.
- Acostar-se a la isocronia entre tots els recorreguts.
 - Reduir els temps de trajecte entre distàncies allunyades.
- Abastar el servei ferroviari a tots els ciutadans.
 - No deixar zones mortes sense cobertura ferroviària.

Com s'ha de fer?

- Inter operar els nostres ferrocarrils amb els europeus.
- Estandarditzar la nostra xarxa amb la europea.
- Refer la xarxa d'acord amb nostra orografia i topografia.
- Dissenyar la xarxa seguint els principis ferroviaris.
- Dissenyar la xarxa en funció dels serveis a realitzar.
- Dimensionar xarxa i serveis, segons demanda a satisfer.
- Tot això es una obvietat !!!
- Convé afegir algunes idees noves

Com s'ha de fer? Noves idees.

- Fer servir al màxim possible la tarifació plana.
- Crear el Regulador de la Zona Nord-Est.
- El Regulador, independent, tindrà el màxim status Polític.
- S' integraran totes les xarxes catalanes en una sola.
- El Regulador, a més, coordinarà la reforma de la xarxa.

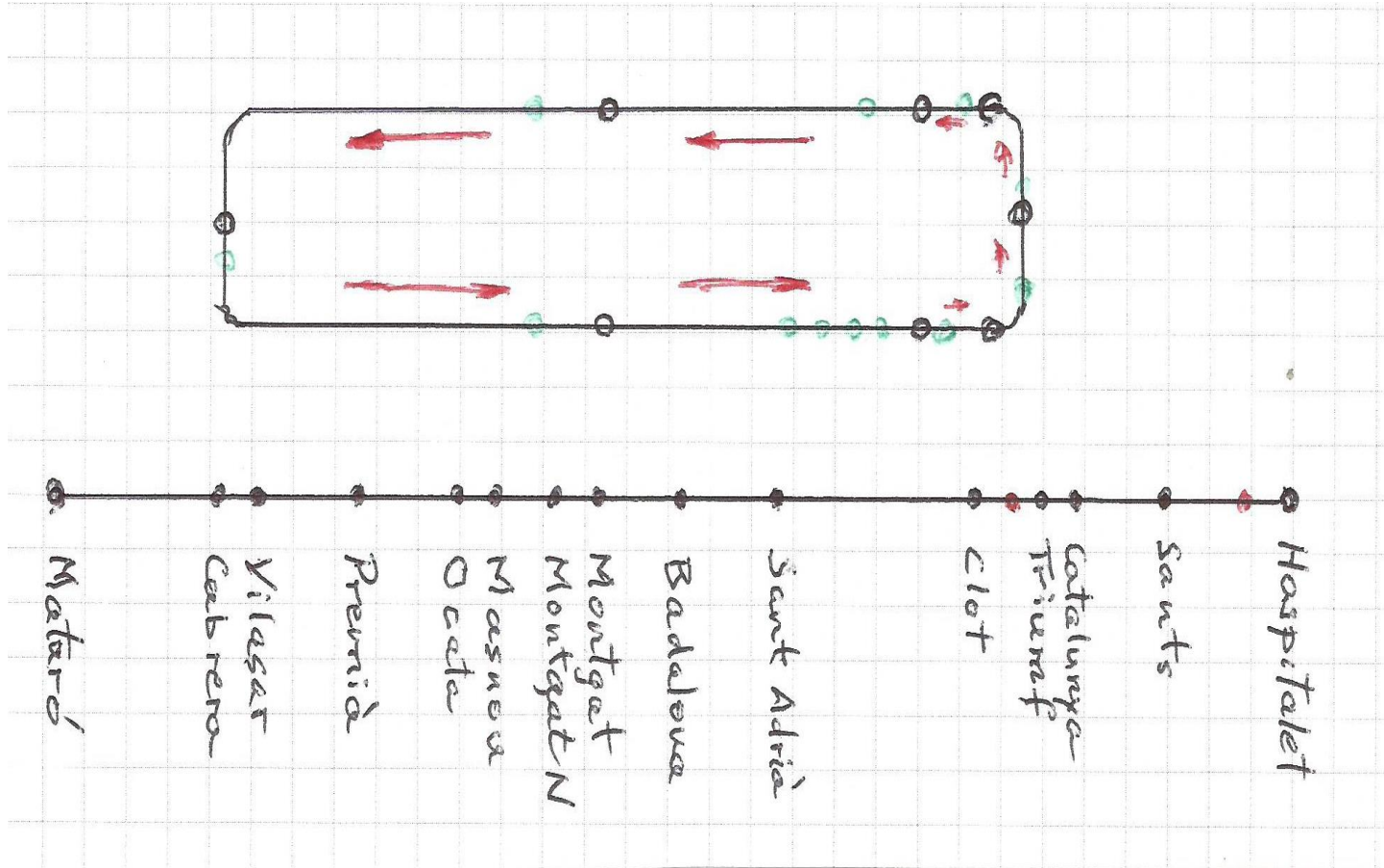
Interoperar i estandarditzar.

- Inter operar. Els avions i camions de companyies diferents, utilitzen els mateixos corredors. Els combois de diferents serveis i d'altres companyies també ho han de fer. Això optimitzarà els serveis i la productivitat.
- Estandarditzar. Es la condició prèvia a normalitzar, certificar, liberalitzar i fins i tot privatitzar. Les línies han de ser internacionals del mateix ample, tensió de tracció i sistema de control amb requisits i tècniques medibles.
- Es un altre obvietat !!!

Densitat i sistemes de transport.

- Densitat fins 500 H/Km² vehicle privat.
- Densitat de 500 a 2500 H/Km² autobús.
- Densitat de 2500 a 5000 H/Km² tranvía.
- Densitat de 5000 a 12.000 H/Km² metro.
- Densitat de 12.000 a 18.000 H/² mescla de medis.
- Densitat major 18.000 H/Km² peatonal + nodes.

Efecte acordeó al carrusel.



Disseny.

Principis-ofici , serveis i demanda.

- Dissenyar la xarxa ferroviària segons els seus principis. Intermodalitat-Interoperativitat, capacitat, serveis, densitat-tamany-mode, efectes carrousel, Barrón, pont-túnel-sol-ombra, corredor, demografia, densitat
- Dissenyar la xarxa segons els serveis a realitzar: Capil·laritat, Rodalies, Regional, Inter-Regio, Inter-City.
- Dimensionar xarxa i serveis, segons demanda a satisfer, que es treu a partir de la demanda total.

Disseny.

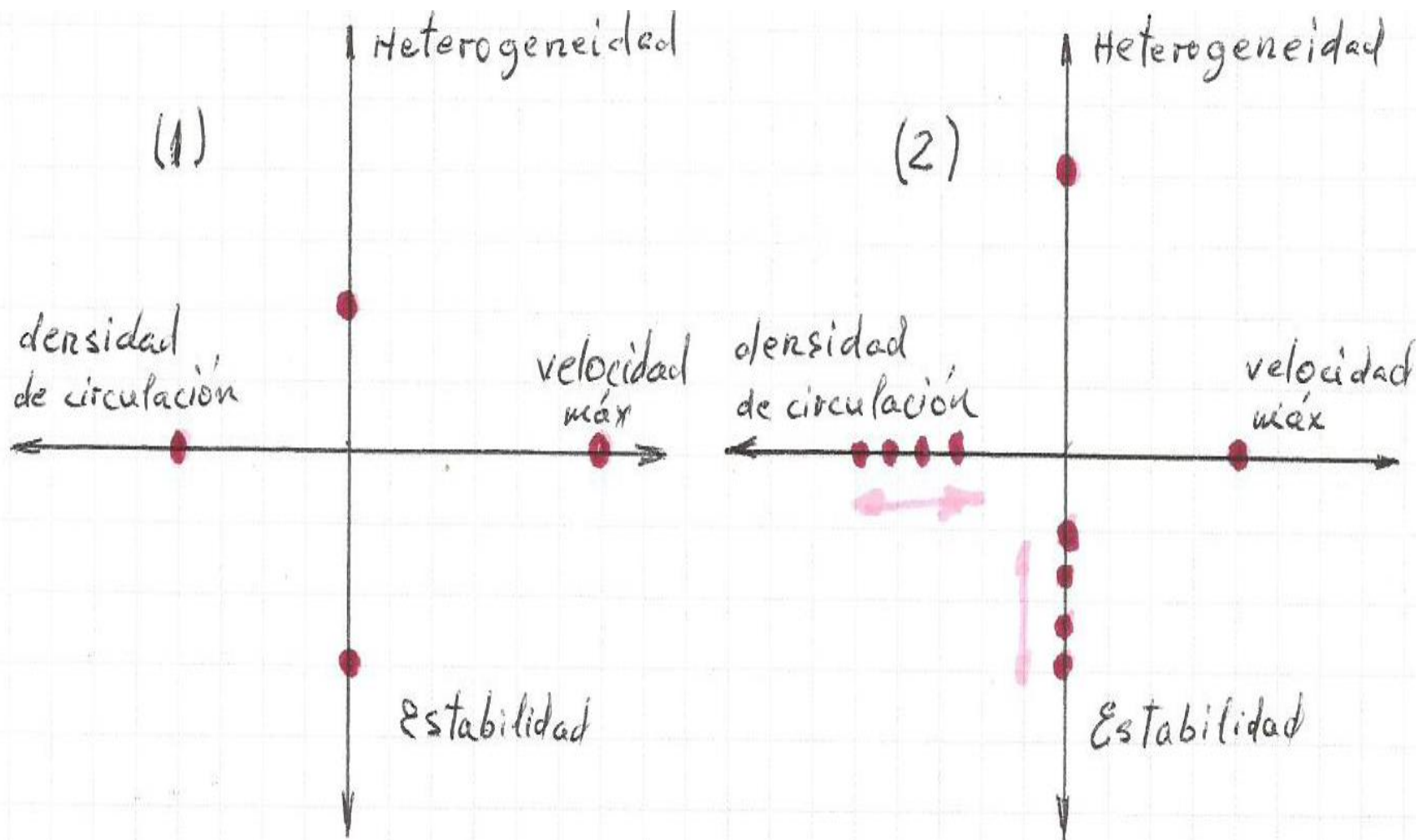
Principis-ofici , serveis i demanda.

Datos del 2016	Barcelona (80 municipios)	Madrid (25 municipios)	Berlín (1 municipio)
Habitantes	4.815.000	5.115.000	3.500.000
Superfície (Km²)	1.266	1.256	892
Densidad (H/Km²)	3.803	4.072	3.923
M v-km total/año	39.605	49.553	42.407
M viajes / año	3.800	4.100	2.800
M v-km ffcc /año	4.485	8.303	13.360
M v-km bus /año	4.720	6.910	4.185
M v-km otros/a	30.400	34.340	24.862
% ffcc / total	11,32	16,75	31,50
% bus / total	11,92	13,95	9,88
% individual / total	76,76	69,30	58,62
Calidad global	Muy baja	Media - Baja	Alta
Densidad urbana	Muy alta	Media - Baja	Muy baja
% transporte público	Muy bajo	Media	Muy alta

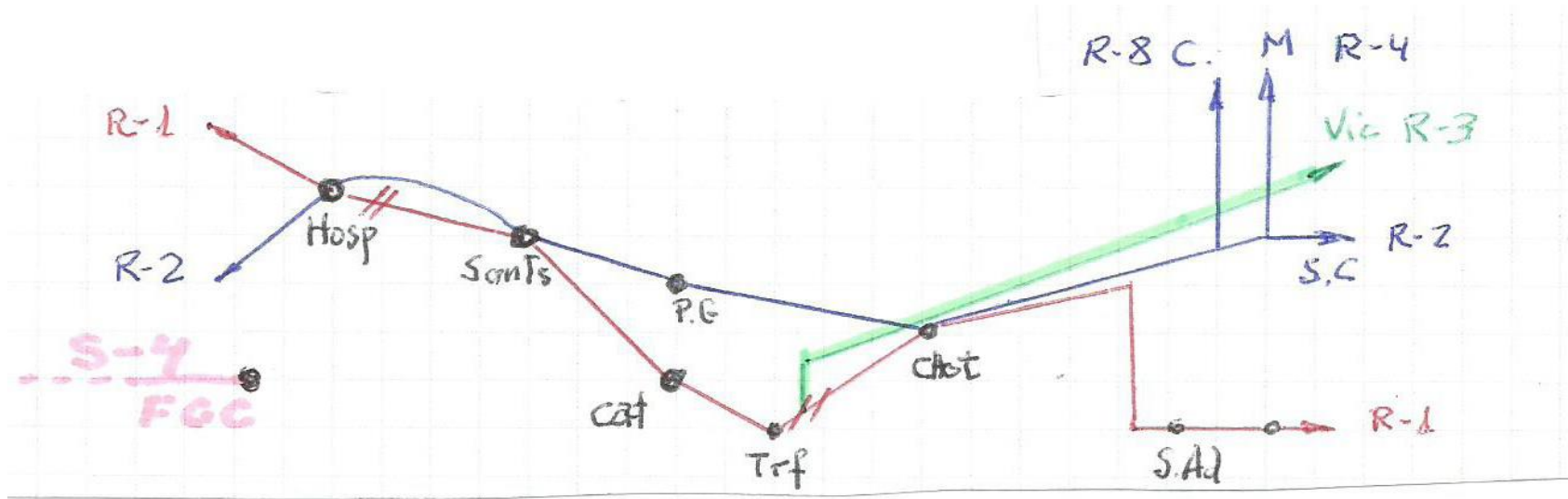
Disseny del Nus de Barcelona. 1ª Fase

- Unificar estàndards (ample via, tensió, control).
- Tap als túnels de Barcelona.
 - Acabar amb els cisallaments.
 - Posar dos vies més al by-pass del Vallés.
 - Posar el túnel Aragó al 100 %. (treure els Regionals).
 - Ampliar el servei del túnel de la LAV per Regionals.
 - Fer el tram Glories-França-Morrot-Can Tunis-Prat.
- Rectificar (el que es pugui) i acabar l' Estació Sagrera.
- Resoldre el nus del Sud de Barcelona

Cuatrilema de Barrón.



Topologia Adif de Barcelona ciutat “El Tap”. 2 a 5.



Nord: Mataró, Granollers, Vic, Manresa, Vallés.

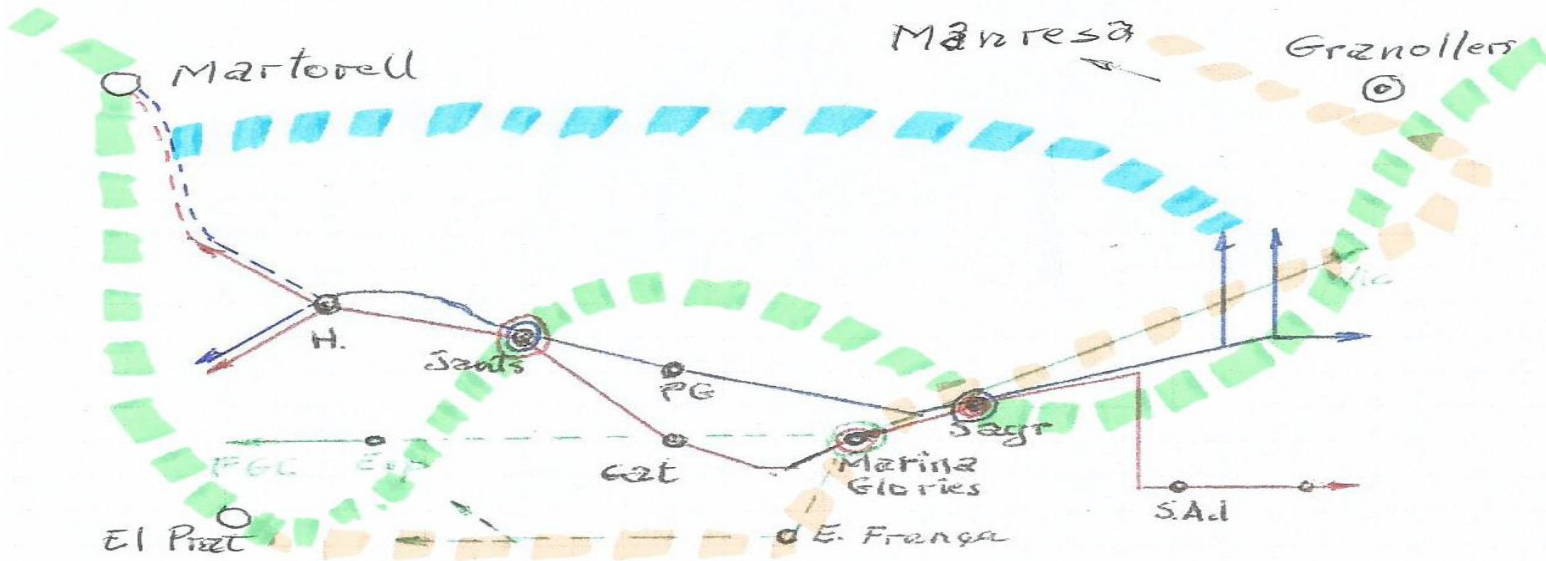
Sud: Vilanova, Martorell.

Cisallaments a Glories i Hospitalet. Trams curts. Túnel esgotats.
Regionals estacionats a Estació França i distribuïts per c/ Aragó.

Nova Topologia de Barcelona 8 a 8.

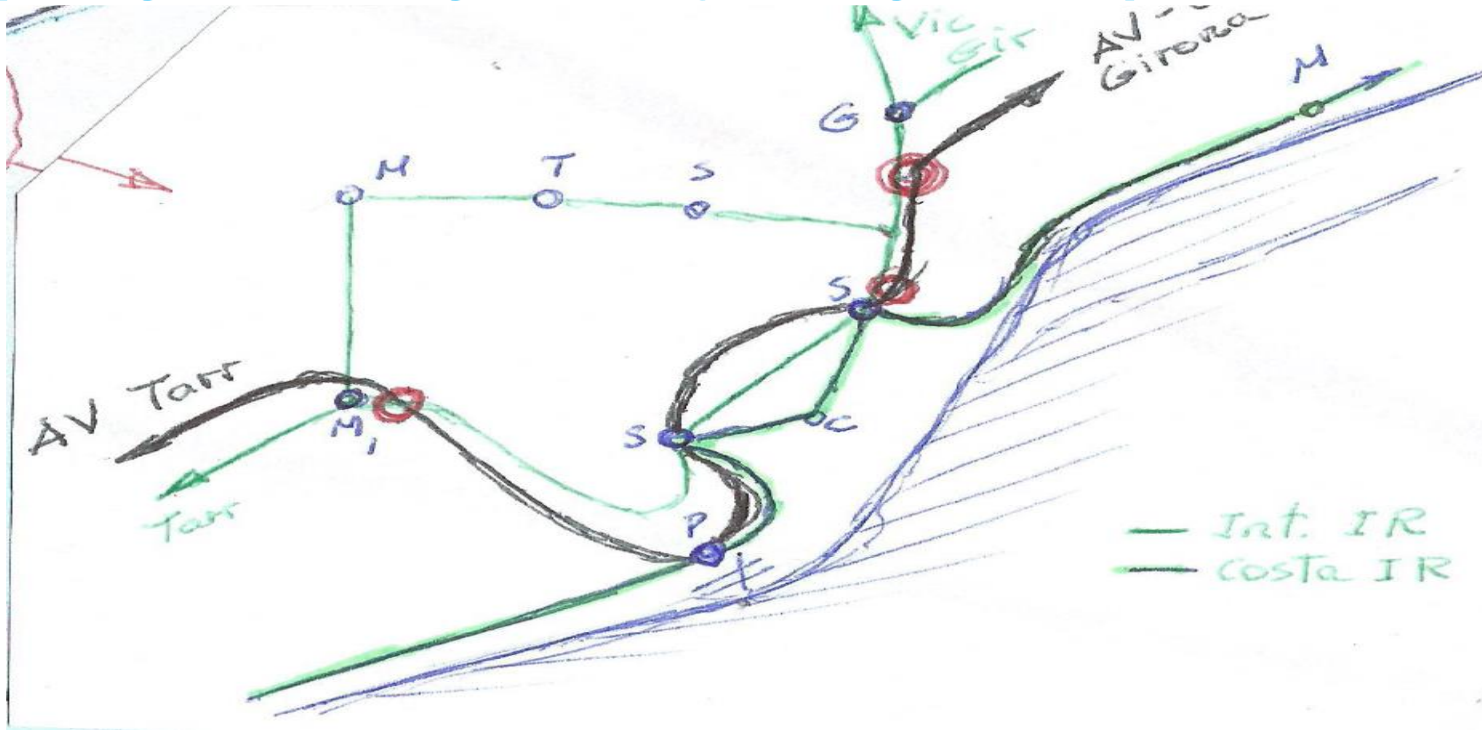


Topologia. Adif+Fgc+França-Prat. Tap = 4 a 5.



Línia Glories-França-Morrot-El Prat. Nou tram per Colom.
Exigeix portar estacionaments dels Regionals a noves capsaleres
Activa: Tortosa-Vilaseca, Lleida, Figueres i Puigcerdà-Ripoll.
Desembussa túnel de c/ Aragó, Centralitza El Prat i Hospitalet.
Millora la resiliència de la xarxa.

Topologia Adif+Fgc+França+Regionals per LAV = 5 a 6

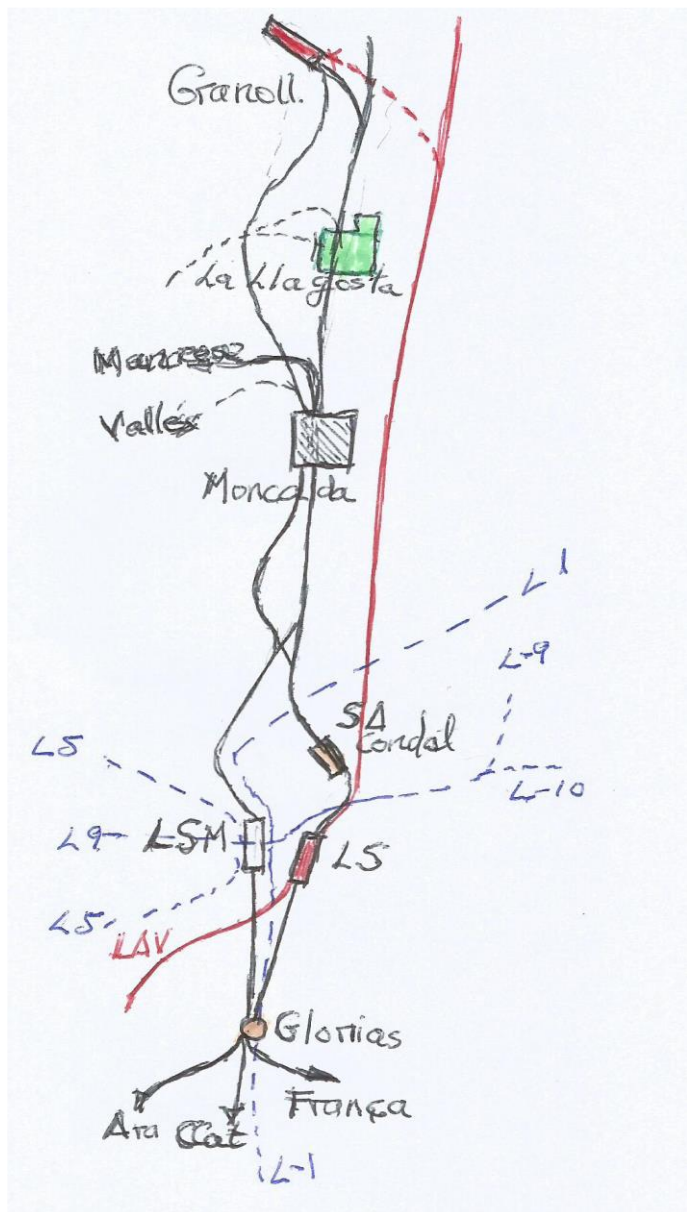


Regionals passen per la LAV. Trigan 26 minuts entre GRAN-MRT
Obra de unió entre Convencional-Lav (Montmeló-Castellbisbal)
Es treuen slots a túnel c/ Aragó a favor dels Rodalies.
Isocronia+Resiliència+Capacitat+Desembussament+ Intermodalitat

A hand-drawn map of the Montseny area, showing the proposed railway line. The map includes the following locations and features:

- Locations:** Martorell, Manresa, Granollers, Sagr, Marina Glories, El Prat, and E. Franga.
- Proposed Line:** Indicated by a dashed blue line, starting from Martorell and passing through Sagr and Marina Glories.
- Existing Line:** Indicated by a dashed green line, passing through Sagr and Marina Glories.
- Other Features:** A dashed orange line, a dashed red line, and a dashed yellow line. Arrows indicate the direction of travel.

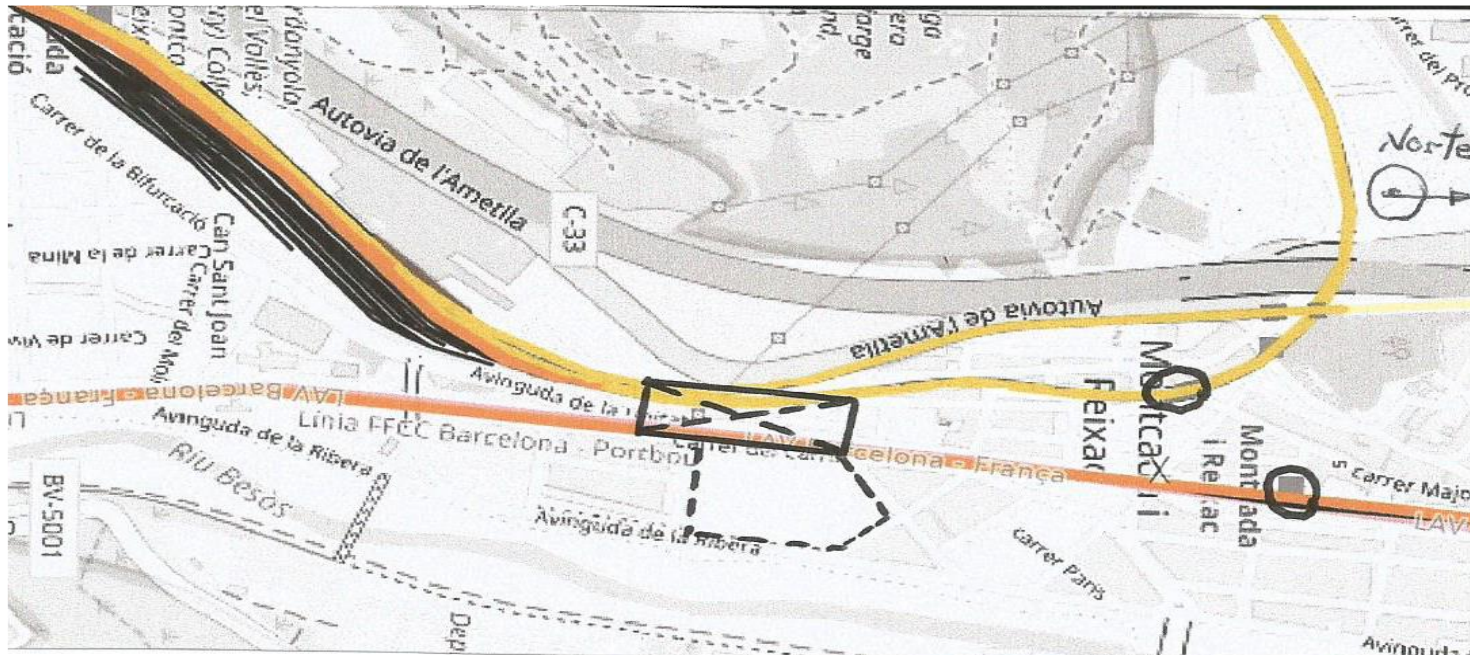
El sistema a la ciutat de Barcelona es :



Topologia entrada Nord

- La Sagrera + LSM + SAC +MCD + LLL + GRL. Son cinc nusos.
- LAV = Sagrera i Granollers, que incorpora els Regionals a la LAV.
- Mercaderies = La Llagosta.
- Moncada. El “nus clau” per encaminar i fer els salts de moltó cap al Nord i cap a les dos Sagreras.
- Sagrera Meridiana. Nus de “Metros”.
- Sant Andreu Comptal. Aparcament.
- Les Glories. Nus encaminador dels túnels: Aragó, Catalunya, França.
- Metro. Reconfigurar L1, L4, L5.
- Està fet !!! ... Només s’ha de lligar !!!

Entrada Nord, Moncada.



Alternativa 1. Estació central de les tres línies. Interoperan totes. Tres hectàrees de possible Parking amb comercial. Hub amb possible Tram des de Sta Coloma a Ripollet. Si als salts de moltó. Alternatives varies. Estació central, Bifurcació, soterrar R-4.....

Entrada Sud: El Prat, Can Tunis, Hospitalet.

Alternativa 1.

Política infraestructural. (1)

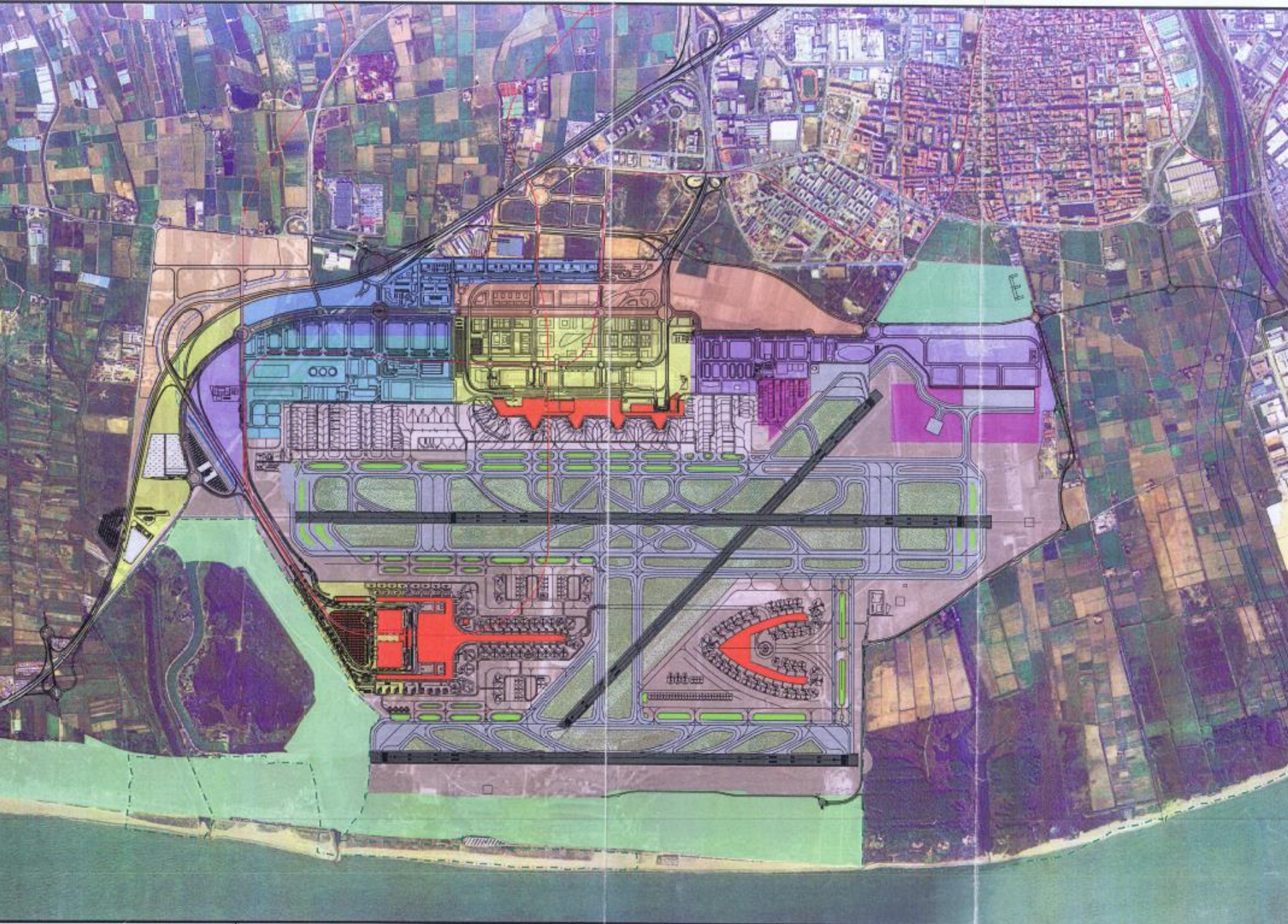
Prioritats.

- **Aeroport Intercontinental.** Requisites.
- Umbral crític de viatgers
- Funcional (terminal “hub” entre pistes)
- Funcional (terminal “low cost” lineal)
- Global (equilibri Low Cost – Connexions)
- **Fiable-operatiu (24 hores x 365 dias any)**
- **Connexió terra (100 % rodalies i Ave)**

Política infraestructural (2)

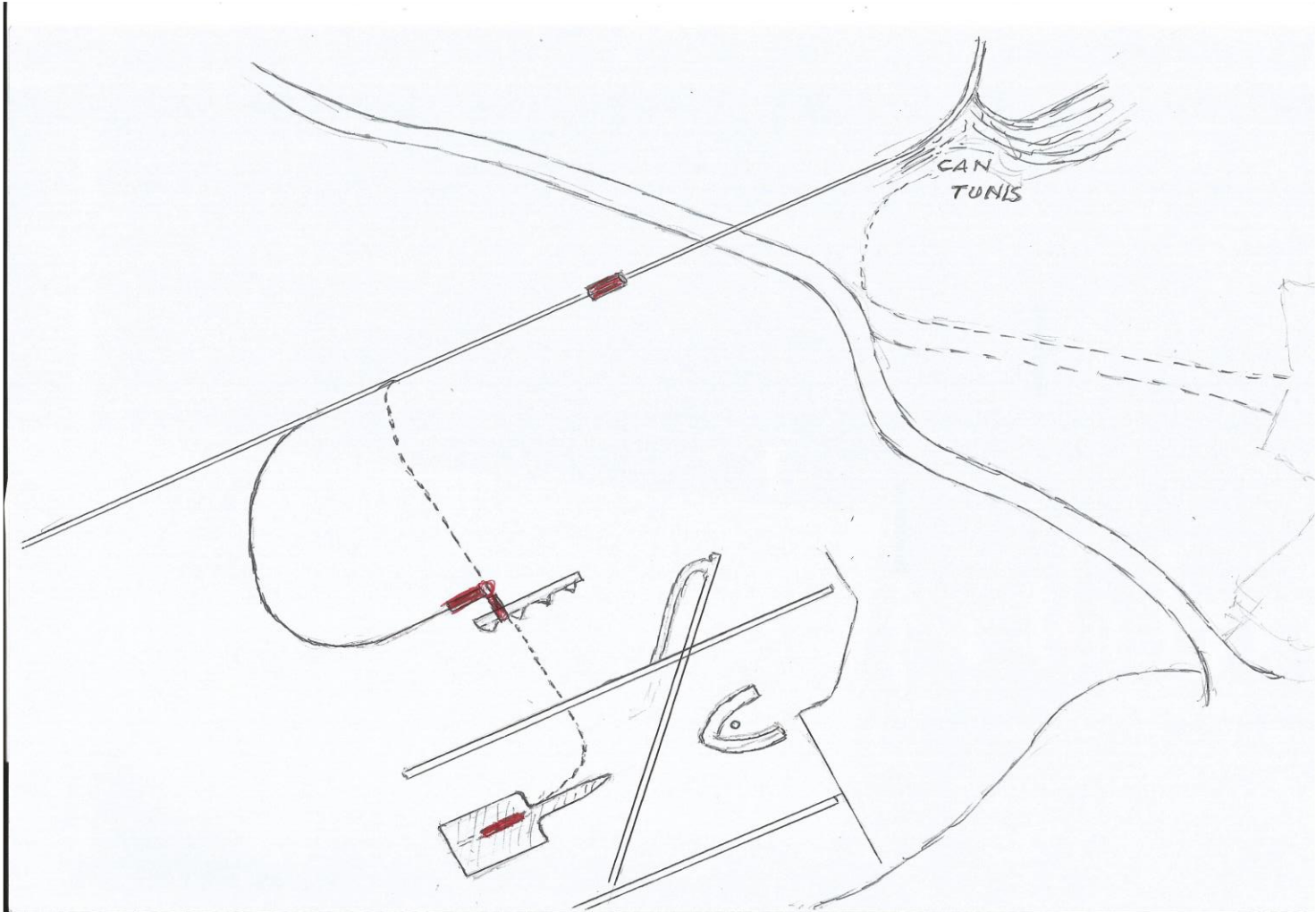
Prioritats

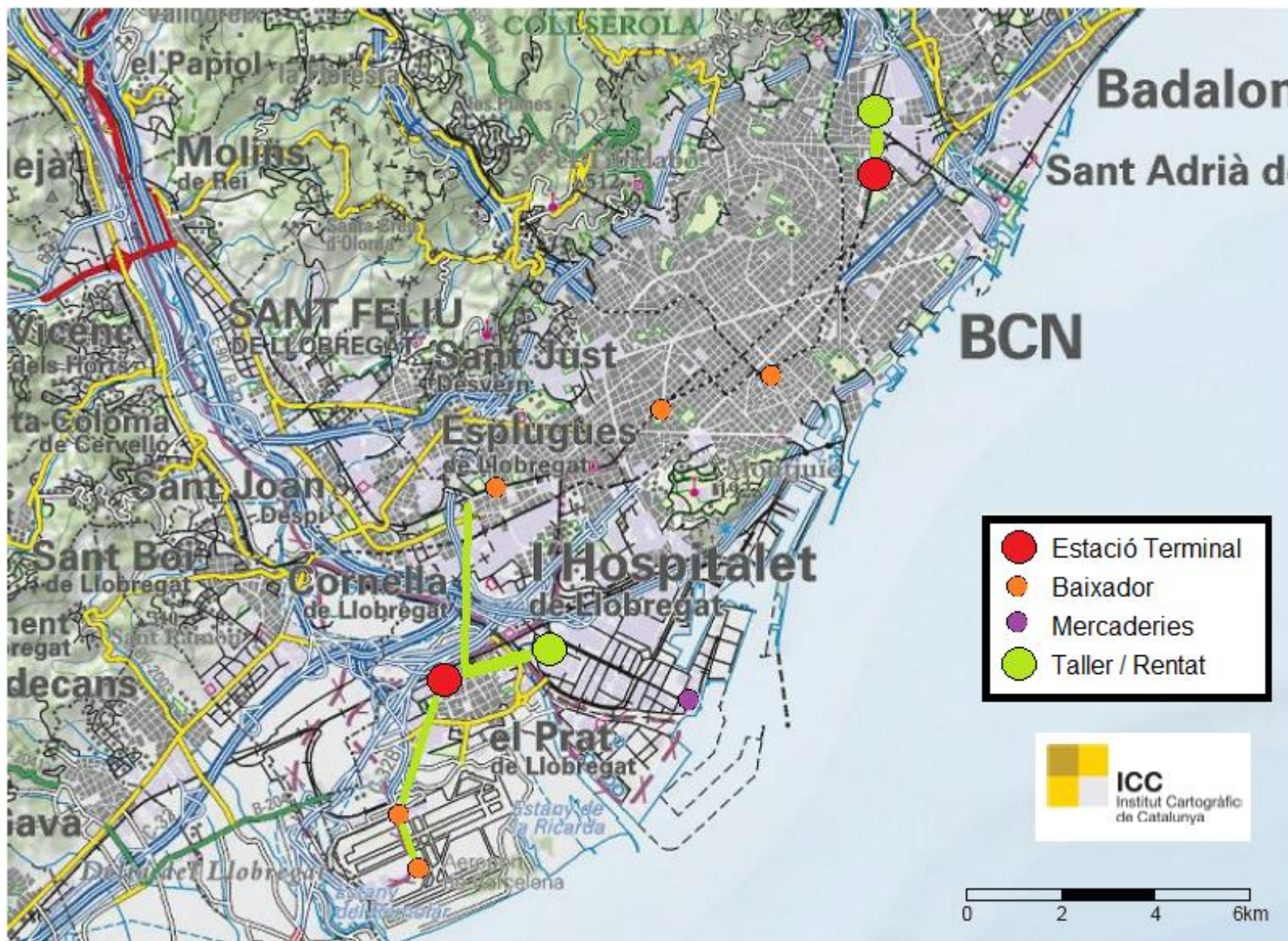




Política infraestructural (2)

Prioritats





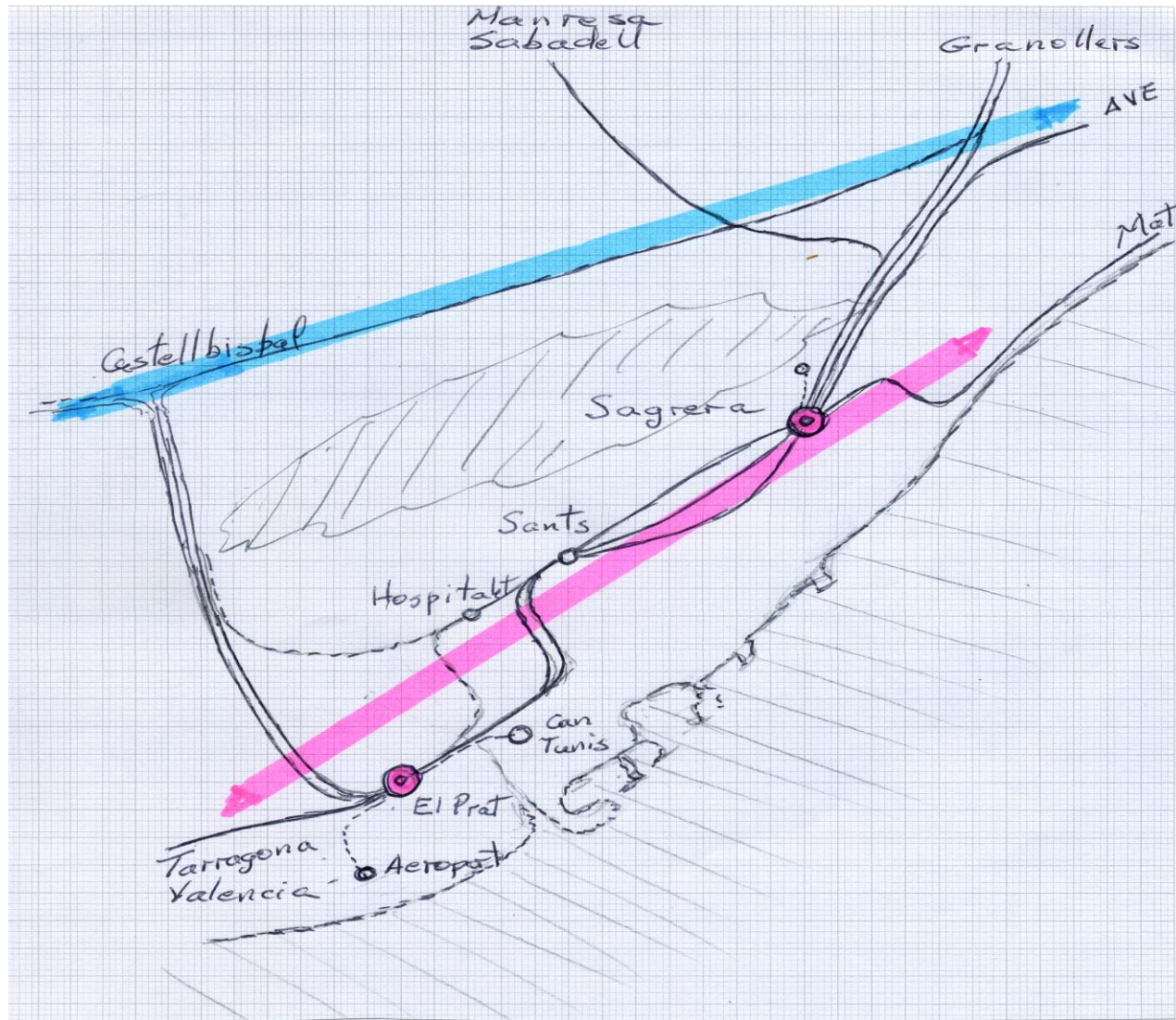
Política ferroviaria. Gencat

- **Infraestructures per viatjers.**
- Copiar el model holandés.
- Ample iberic a canviar (3er rail, resoldre JA).
- Disenyar els nodes de la xarxa s/ Giugiaro. (Sagrera-Prat i Aldea-Figueras-Lleida).
- Regular rodalies integrant xarxa FGC.
- Llarg recorregut: eixos Valencia-Zgz-Avinyó.
- Singularitat a la linea Barcelona-Toulouse.
- Connexió xarxa amb Aeroport Prat. Nod sud

Política ferroviaria catalana Infr (7)

- **Infraestructures per mercaderies.**
- Adoptar el model holandés i ample UIC
- Quantes estacions inter modals ? On ?
Respectar els umbrals mínims.
- Port Bcn-Tarragona. Tenén d'unificar, també, les seves terminals ferroviaries ?
- Situar els nodes s/Giugiaro i després les linees per l'interior (Martorell-Sant Cugat-Mollet)

Política ferroviaria catalana Infr (8)



GRÀCIES !!!