

La Societat Catalana d'Ordenació del Territori s'integra al Grup d'Impuls de la Jornada "Ciutat i Estacions"

La Societat Catalana d'Ordenació del Territori s'integra al Grup d'Impuls de la Jornada "Ciutat i Estacions" que està promovent Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. L'objectiu d'aquesta iniciativa és realitzar una reflexió sobre les característiques i funcionalitats que han de tenir les noves estacions de ferrocarril i metro previstes a Catalunya, i com caldria actualitzar les actuals perquè interactuïn millor amb la ciutat. Des de l'SCOT ens plau molt participar en aquesta iniciativa perquè reconeixem la contribució que les estacions de transport públic tenen en favor de l'ordenació de les ciutats, i perquè creiem en el paper central del transport públic col·lectiu en la creació de ciutats justes, eficients, i amables amb els seus ciutadans i el medi ambient.

Creiem que l'interès territorial de les grans estacions urbanes haurà de continuar creixent en el futur immediat, en la mesura que el trànsit de cotxes a les ciutats anirà disminuint, a Barcelona per exemple per possibilitar el desenvolupament objectius del Pla de Mobilitat Urbana 2013-2018. Només un sistema de transport públic col·lectiu atractiu i eficient pot donar cabuda els increments previstos de demanda per causa del transvasament modal des del cotxe, accelerat per iniciatives com el desplegament de super-illes iniciat per l'Ajuntament, l'extensió d'àrees 30 i d'espais per vianants als barris de la ciutat, l'ampliació de voreres i la reducció de carrils de circulació, la reducció i regulació de l'estacionament en superfície.

Per què el transport públic absorbeixi volums de demanda progressivament majors, serà fonamental la qualitat del servei, l'estat de conservació i paisatge de les estacions, la seva accessibilitat i interconnectivitat modal, i els serveis que s'ofereixin pels usuaris. A Àsia les estacions ferroviàries i de metro són autèntiques "estacions-ciutat" des de fa dècades, superant de molt el prototip de node de transport urbà al que estem acostumats. En aquestes estacions s'hi desenvolupen activitats

comercials i de restauració de tot tipus, s'hi presten serveis i s'hi reserven espais terciaris per a activitats. Recentment, l'ús de telèfons intel·ligents està facilitant nous serveis als viatgers que permeten rendibilitzar el temps perdut en esperes i durant el viatge (per exemple realitzar la compra del supermercat mentre es viatja). Aquests nous tipus de serveis creen també noves oportunitats de finançament pels operadors del transport públic.



A Seul les estacions de metro s'han convertit en supermercats virtuals o ens viatgers poden fer la compra mentre esperen el metro tornant de la feina cap a casa. Els queviures s'entreguen al comprador a la sortida del metro o en arribar a casa.

Simultàniament, les generacions de joves urbans adquireixen cotxes en menor mesura i opten per fer ús de sistemes compartits de mobilitat de tot tipus –bicicletes, motos, cotxes. Aquests sistemes no requereixen inversió i tenen disponibilitat permanent, són flexibles i faciliten una alta capacitat d'autoorganització des de les aplicacions mòbils. Permeten compartir despeses de viatge amb altres usuaris, o utilitzar formes de transport públic a preus més baixos, organitzades al marge dels operadors tradicionals.

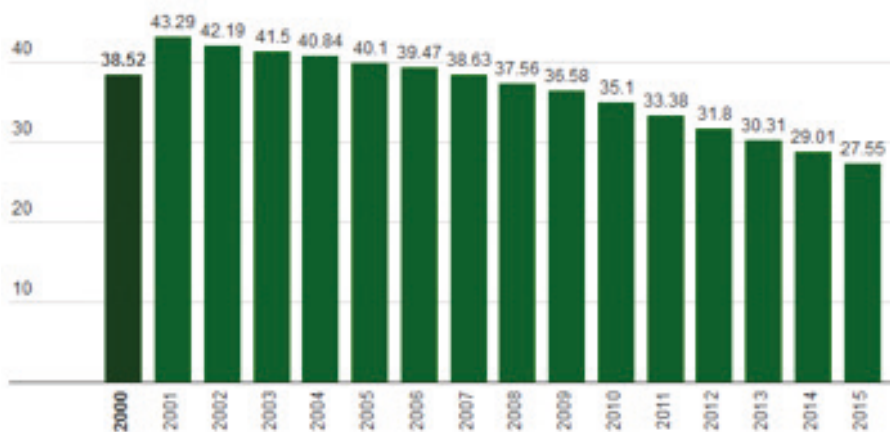
SCOT
SOCIETAT CATALANA
D'ORDENACIÓ DEL TERRITORI



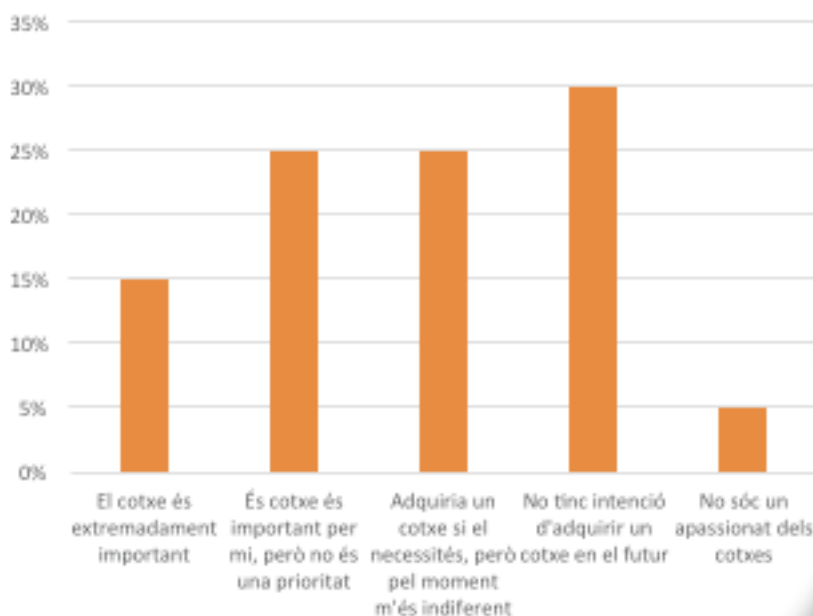
La creixent UBERització de la nostra societat sembla difícil d'aturar, i cal per tant repensar el transport públic per fer-lo més atractiu, més competitiu davant d'aquestes noves formes de mobilitat compartida i individual. Des d'una òptica urbana, el transport compartit redueix la quantitat total de vehicles del parc però no té perquè disminuir la quantitat de vehicles circulant per la ciutat, ja que pot donar-se que un menor nombre de vehicles circuli en realitat més quilòmetres i més hores cada dia. Això vol dir que si bé el transport compartit resulta molt atractiu per l'usuari, a nivell de ciutat no dona resposta als reptes que ja tenim avui, com la congestió o l'ocupació massiva d'espai que podria dedicar-se a altres usos, resultant en externalitats socials i ambientals similars a les del vehicle tradicional.

El canvi de mentalitat de les generacions més joves, menys procliu al cotxe, és una oportunitat doncs per

consolidar el ferrocarril metropolità i la resta de sistemes col·lectius. Però perquè això sigui possible, s'han de donar avantatges comparatius respecte la nova oferta emergent, el transport col·lectiu i les seves estacions han de més ser atractius i han d'oferir més i millors serveis. Per això creiem que cal una reflexió ambiciosa sobre els usos i serveis que les estacions hauran de prestar en el futur proper complementàriament a les qüestions d'operativa i d'explotació ferroviària, d'accessibilitat i intermodalitat, que ja coneixem bé però on és cert encara ens cal continuar treballar per a ser excel·lents. Només pensant en clau de les generacions més joves creiem que garantirem la sostenibilitat del sistema durant les properes dècades, ajustats a les necessitats dels nous usuaris. També per a facilitar el desenvolupament de ciutats més amables amb els seus ciutadans i residents, i amb el medi ambient.



Evolució de % de població 16-34 anys que té un cotxe en propietat a Espanya



Interès relatiu de la generació mil·lennial per adquirir un cotxe

