



Fitxa de mobilitat número 12: La línia orbital ferroviària com una infraestructura clau per a la mobilitat laboral

Segons estimacions elaborades a partir de dades de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF), la nova línia podria donar servei a prop de 600.000 persones que actualment es desplacen entre municipis de l'eix orbital per motius laborals. Així mateix, podria contribuir a reduir fins a 70.000 desplaçaments diaris en vehicle privat, especialment al tram central de l'AP-7. Exigim l'acceleració en la seva implantació.

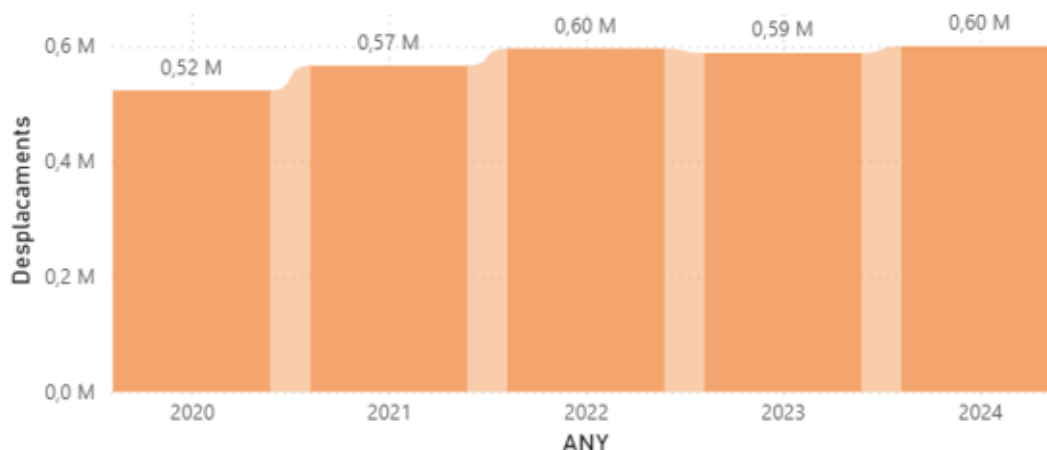
La UGT de Catalunya considera que la futura línia orbital ferroviària és una infraestructura estratègica per millorar la mobilitat de les persones treballadores i reduir la dependència del vehicle privat en un dels corredors més congestionats del país.

El projecte acordat pel Govern de la Generalitat amb els grups parlamentaris que desbloquejaran els pressupostos planteja una connexió ferroviària transversal que unirà Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú sense passar per Barcelona. Aquesta infraestructura afectarà especialment la mobilitat de 600.000 persones treballadores que actualment es desplacen per anar a la feina per aquest corredor, concentrant 1,2 milions de desplaçaments diaris vinculats a la feina.

Més de 600.000 persones es desplacen fora del seu municipi per anar a treballar

La mobilitat intermunicipal a les comarques de l'eix orbital ja és avui molt elevada i continua creixent any rere any. Actualment, prop de 600.000 persones es desplacen diàriament fora del seu municipi de residència per motius laborals, una realitat que posa de manifest la necessitat de reforçar les connexions ferroviàries transversals.

Nombre de persones que es desplacen fora del seu municipi a diari en l'eix orbital per motius laborals





El transport públic es poc competitiu amb temps de desplaçaments superior als 100 minuts diaris a l'eix orbital

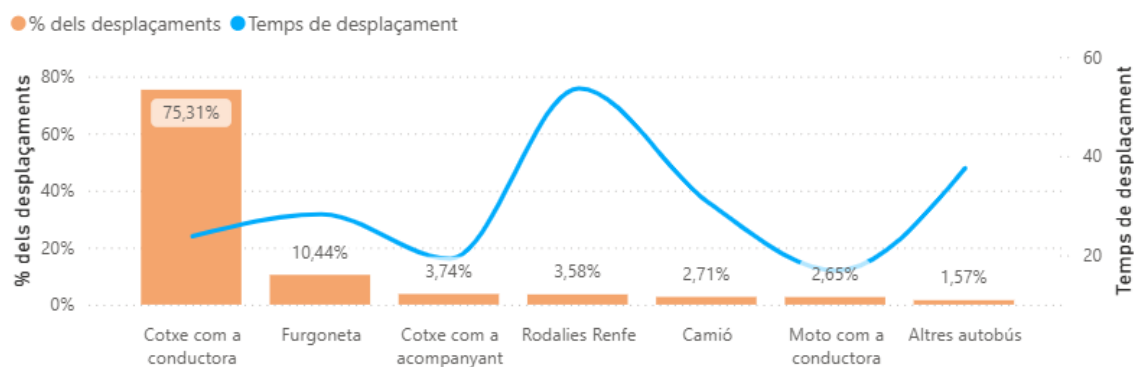
Les persones que es desplacen entre aquestes comarques destinen actualment més de 69 minuts diaris a anar i tornar de la feina. En el cas del transport públic, el temps de trajecte s'enfila fins als 102 minuts diaris, pràcticament el doble que en vehicle privat.

Aquesta situació respon a la manca d'oferta de transport públic transversal, amb absència de connexions ferroviàries directes i fins i tot de serveis d'autobús d'alta capacitat en bona part de l'eix orbital. La manca de freqüències i la baixa velocitat comercial fan que el transport públic sigui avui una opció poc competitiva.

Només un 5% de persones treballadores utilitzen el transport públic (3,58% Rodalies) en l'eix orbital.

La insuficient cobertura del transport públic es tradueix en una forta dependència del vehicle privat. Actualment, només un 5% dels desplaçaments laborals entre aquestes comarques es realitzen en transport públic, i només un 3,58% en Rodalies.

L'anàlisi també mostra que el servei actual de Rodalies és fins a un 50% més lent que els autobusos en alguns trajectes de l'eix orbital.



La nova línia podria multiplicar per sis els desplaçaments en tren en l'eix orbital

La UGT considera que una millora substancial de les connexions ferroviàries podria situar l'ús del transport públic en valors similars als d'altres àrees metropolitanes ben connectades, com els desplaçaments entre el Vallès Occidental i el Barcelonès, on Rodalies i FGC superen el 15% de quota modal.

Projectant aquest escenari sobre les comarques de l'eix orbital, els desplaçaments laborals en Rodalies podrien passar dels actuals 14.000 diaris fins als 84.000. Això permetria reduir de manera significativa la pressió sobre la xarxa viària i retirar fins a 70.000 vehicles diaris de les carreteres, especialment en els trams més congestionats de l'AP-7.

Els trams centrals serien els que tindrien un impacte més immediat

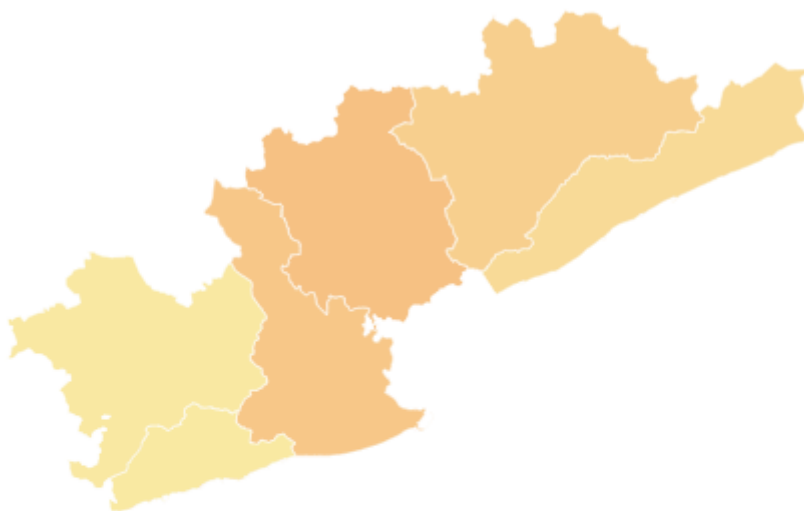


Les comarques amb més volum de mobilitat laboral són el Vallès Occidental, el Baix Llobregat i el Vallès Oriental. Per aquest motiu, la UGT considera prioritari impulsar els trams centrals de la línia orbital, especialment les connexions entre el Vallès Oriental i el Vallès Occidental, i entre Terrassa i Martorell.

Aquests trams permetrien connectar les zones amb més mobilitat laboral i enllaçar el Penedès amb el corredor ferroviari existent de la R4 sud, generant un impacte immediat sobre la mobilitat quotidiana.

Comarca de destinació dels desplaçaments

Distribució percentual del total de desplaçaments



Comarca de destinació dels desplaçaments

Distribució percentual del total de desplaçaments

Vallès Occidental	30,59%
Baix Llobregat	26,63%
Vallès Oriental	21,39%
Maresme	13,59%
Alt Penedès	4,10%
Garraf	3,69%

Considerem urgent que s'acceleri la inversió en aquesta infraestructura.

Més enllà de les millores del servei i de les inversions compromeses en el nou Pla de Rodalies 2026-2030 —centrat principalment en la seguretat i en garantir la fiabilitat del servei—, cal impulsar projectes ferroviaris de país que ampliïn la cobertura i la capacitat del sistema de Rodalies de Catalunya. En aquest sentit, la línia orbital ferroviària, plantejada ja a la primera dècada d'aquest segle, acumula més de vint anys de retard. Per això reclamem que, sense més dilacions, s'iniciï definitivament la seva implantació.