



Les prioritats del transport a Catalunya en 10 punts

1. Millora ràpida de l'oferta de bus
2. Extensió dels beneficis del TP de l'ATM a la totalitat del país
3. Accés universal a la xarxa de TP
4. Millora del servei a l'aeroport
5. Accés sostenible als centres de treball
6. Com fer les infraestructures a la RMB
7. Com fer les infraestructures fora de la RMB
8. Canvis en el model de gestió de les infraestructures existents
9. Desenvolupament legislatiu
10. Pacte per a la Seguretat Viària

- Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)



1 Millora ràpida de l'oferta de bus



Els plans ferroviaris tenen un període llarg de maduració. **L'aposta clara pel transport públic s'ha de notar des del primer any** i això només s'aconsegueix amb un substancial increment en el servei d'autobusos. D'altra banda, és fonamental superar l'enorme diferencial de servei entre Barcelona i la resta del país, la qual cosa suposa un greuge avui poc justificable. **Dotació d'una partida anual de 100 milions d'euros.**

Propostes de creixement de la xarxa d'autobusos

- 1.000 autobusos més a l'àrea metropolitana, amb la qual cosa es dobla l'oferta actual.
- Totes les capitals comarcals connectades en transport públic amb una freqüència d'una hora.
- Establir els mínims de servei pels municipis petits.
- Creació en els entorns metropolitans de línies de bus express, amb alta freqüència i velocitat garantida.



Però també cal millorar les actuals prestacions dels sistemes ferroviaris

- Creació dels serveis ferroviaris de rodalia a Tarragona, Lleida i Girona: xarxes d'alta freqüència i tarificació zonal.
- Des del govern, assegurar que TMB i FGC poden comprar els trens que calen per millorar les freqüències d'acord amb les seves previsions.





2 Extensió dels beneficis del TP de l'ATM a la totalitat del país

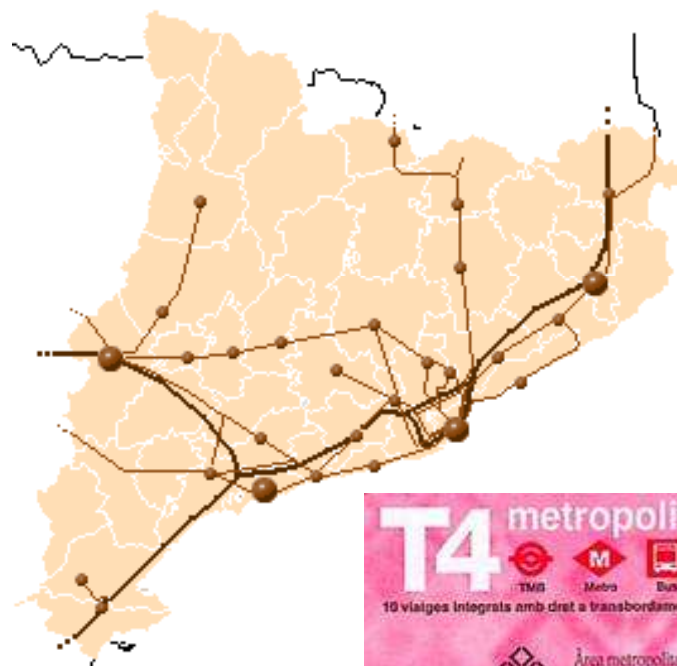


Creació de les autoritats de transport metropolità a Tarragona, Lleida i Girona

Extensió de la integració tarifària (convencional i social) a tot Catalunya



- **Control de l'exploració** i sistema tarifari integrat
- **Foment de la intermodalitat** (entre tots els mitjans de transport i diferents línies d'aquests)
- **Plans de mobilitat regionals**
- **Planificació de noves infraestructures**, d'escala metropolitana (carril bus, metro, tramvia, trens de rodalies i regionals)



Generalització de la targeta rosa a tot Catalunya

L'experiència de l'ATM ha estat molt positiva perquè ha permès estendre els beneficis del TP a l'àrea metropolitana de Barcelona. Ara cal ampliar aquests avantatges a tot el territori català.



3 Accés universal a la xarxa de TP



Xarxa integrada: informació integrada

Arranjament urgent de les correspondències de metro, FGC i Renfe; i millora de la informació disponible a les parades de BUS

Xarxa integrada vol dir afavorir les correspondències, 21 en total, 16 de metro i 5 de FGC i Renfe que avui tenen un disseny que resulta obsolet. Cal recordar que la meitat dels usuaris del metro fa correspondència.



Accés a la informació des de la parada, amb pantalla informativa o trucada telefònica des de mòbil a preu reduït

Xarxa adaptada = Transport universal



Disseny també per persones amb dificultats sensorials. Segons la Llei d'Accessibilitat, el transport públic s'ha d'adaptar a PMR abans de l'any 2006



4 Millora immediata del servei a l'aeroport



El tren de l'aeroport, l'únic integrat, no es potència adequadament i hauria d'oferir servei tipus metro (cada 5-10 minuts)

És el centre d'atracció més important de Catalunya i el que, proporcionalment, té pitjor servei de transport públic.

L'aeroport té **25 milions d'usuaris** l'any, la majoria dels quals van en vehicle privat. A més, **hi treballen 12.000 persones**. Des de fa trenta anys **es disposa d'un ferrocarril** (Renfe) que mai no ha funcionat com un **metro** i ho podria fer; malgrat que des que hi ha integració tarifària el tren de l'aeroport té el millor índex d'ocupació dels trens de rodalia de Barcelona.

No existeix **cap línia d'autobús amb tarifa integrada** des de Barcelona. I per acabar-ho d'adobar, hi ha un pàrking de 8.000 places, un dels més grans d'Europa, que serveix a AENA per finançar les seves operacions.

Des del punt de vista de la mobilitat sostenible, **la situació de l'aeroport, pitjor, impossible.**

Publicat al diari AVUI, el 3.11.2003

CCOO denuncia que l'aeroport del Prat és "el pitjor d'Europa" en transport públic

El 61% dels treballadors aeroportuaris van a la feina en cotxe



5 Accés sostenible als centres de treball



Aprovació d'un pla d'accés sostenible als principals polígons industrials.

Creació de la figura del gestor de mobilitat



Plans d'accés sostenible a les universitats, empreses més importants del país i equipament singulars més rellevants.



Pla d'accés sostenible per als treballadors de la Generalitat.



Suport insititucional al carsharing i el carpooling.



6 Com fer les infraestructures a la RMB



Execució del Pla Director d'Infraestructures ferroviàries

1. **Deixar de considerar Barcelona aïlladament com la prioritat en la inversió ferroviària.** La prioritat no ha de ser construir més metro a la capital catalana, sinó millorar els accessos des de la segona corona, que és on el transport privat és majoritari. En aquest sentit s'ha d'**aprovar un PDI-2** per millorar aquestes comunicacions.
2. Algunes propostes: **Nou metro del Vallès, és a dir, les alternatives de la PTP al túnel d'Horta); metro del Maresme; tramvia del Vallès, Tren-Tramvia pel Camp de Tarragona, etc**
3. Revisió de la planificació viària del PGM.

- **Nous accessos a Barcelona per a trens semidirectes**
- **Nous ramals de Rodalies a zones d'alta demanda (per exemple Lloret i Tossa de Mar)**
- **Més doble via via i park & ride**



Protegir de debò l'autobús

Inclusió de la prioritat de protecció del transport de superfície dins el PDI.

Carrils bus a les quatre entrades de Barcelona i a les de les principals ciutats de l'àrea metropolitana.



Desenvolupament prioritari de la xarxa de tramvies

El tramvia és el transport urbà que millor resol el problema de la congestió, és barat, ràpid i súmament accessible a tothom.

N'ha de proliferar la construcció als principals eixos viaris de Barcelona



Renúncia al Túnel d'Horta, al Quart Cinturó i en general a les vies d'alta capacitat, la qual cosa no vol dir renunciar a millorar la mobilitat del país



7 Com fer les infraestructures fora de la RMB



Propostes

1. **No incrementar la xarxa viària d'alta capacitat** perquè la dotació és suficient en aquest capítol; de fet, **Catalunya és la tercera regió europea més ben dotada.**
2. **Millora de la situació de la xarxa secundària de carreteres, principal dèficit de Catalunya en xarxa viària.**
3. **Aprovació d'un pla ferroviari que estableixi les previsions a 25 anys**, els instruments financers i els objectius de mobilitat, perquè Catalunya deixi de ser la tercera regió europea per la cua amb dotació de ferrocarril.
4. El trànsit de mercaderies per carretera es dobla cada sis anys. Avui aquest trànsit és un dels principals problemes. **Cal planificar a mig termini una xarxa ferroviària específica per mercaderies perquè la convencional està saturada.**



Només el ferrocarril pot solucionar el problema del col·lapse viari. Solucions com l'ampliació de carreteres indefinidament, ha demostrat ésser obsoleta. Més transport públic i afavorir el trasbàs del camió al tren, haurien de prioritzar les inversions en matèria d'infraestructures.



8 Canvis en el model de gestió de les infraestructures existents



Propostes

1. Resoldre el problema dels peatges per la via de la **conversió de l'actual peatge financer en una taxa de regulació de la mobilitat**.
2. El trànsit de camions suposa anualment unes externalitats de més de 4.000 milions d'euros. **La UE és apunt d'aprovar una directiva que estableix un sistema d'impostos als camions**. Caldrà instrumentar les mesures adequades perquè es pugui aplicar ràpidament
3. **Transferència a Catalunya de la xarxa de rodalies i regionals de Renfe**, és el camí més ràpid per superar els creixents inconvenients que suposa l'actual sistema de gestió centralitzat, tal com ha posat de relleu el recent estudi de PTP. A més, és la tendència dominant als altes països d'Europa.



Fiscalitzar el transport que més energia i espai consumeix, i que més contaminació genera, permet finançar el desenvolupament de la xarxa ferroviària per a mercaderies. És el model que tan exitosament s'ha aplicat a Suïssa, donant lloc a unes carreteres poc col·lapsades i un transport de mercaderies tan potent, que lluny d'ofegar l'economia l'afavoreix.



9

Desenvolupament legislatiu



Propostes

1. **Ràpid desenvolupament de les previsions de la Llei de Mobilitat** aprovada per consens el juny de 2003. S'han de dur a terme ràpidament els Plans de Desenvolupament Urbà (PDU) en les ciutats de més de 50.000 habitants.
2. **Llei de finançament del transport públic**, tot introduint la fiscalitat ecològica en el transport i el principi de la internalització de costos, que superi l'actual sistema de finançament, insuficient i inestable i, per tant, insostenible.
3. **Aprovació d'una legislació per al compliment del Protocol de Kioto**. El transport és el principal generador de gasos d'efecte hivernacle.
4. Modificació de la normativa urbanística que **impedeixi la construcció de macroaparcaments** en els equipaments singulars.
5. Suport a la **modificació legislativa de la normativa de circulació** per reduir la sinistralitat a la meitat.

Cal promulgar noves lleis avançades, en línia amb la recentment aprovada llei de mobilitat



10 Pacte per a la Seguretat Viària



Propostes

1. Concreció a Catalunya de l'objectiu de la UE de **reduir a la meitat el nombre de morts i ferits greus en accidents de trànsit**. Amb aquesta fi, el Govern impulsarà el **Pacte per a la Seguretat Viària**.
2. Increment dels **controls d'alcoholèmia i de velocitat**.
3. Solució dels **punts negres** a les carreteres.
4. Estudiar la implantació de **reguladors automàtics de velocitat** i limitar la velocitat màxima dels vehicles de nova fabricació.



Els investigadors han constatat que els cotxes circulen a una mitjana de 134 quilòmetres per hora a les autopistes

Publicat a La Vanguardia, el 23.10.2003

La UE demana mà dura a la carretera

Brussel·les proposa l'exemple francès per reduir les morts en accidents de trànsit

Amb la intenció de reduir a la meitat les 40.000 morts anuals en las vías europeas, Bruselas endurecerá la pena al conductor que no se abroche el cinturón, conduzca ebrio o corra demasiado

La carretera deixa un balanç anual a Catalunya de 800 morts, 220 lesionats medulars o cerebrals i més de 30.000 ferits. Els accidents de trànsit són l'epidèmia més mortífera al país.