



@transportpublic



@transportpublic



PromocioTransportPublic



www.transportpublic.org



info@transportpublic.org



93 244 49 70

La PTP proposa sis mesures d'excepció per a potenciar el transport públic en període de post-pandèmia

L'Associació per a Promoció del Transport Públic ha presentat sis propostes per aplicar amb caràcter provisional durant el període post-pandèmia, per tal de millorar la prestació del servei de transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona i facilitar la distribució dels usuaris entre diferents modes de transport.

Es tracta de mesures que tenen un marcat caràcter d'excepcionalitat, és a dir, s'aplicarien només mentre duri la situació d'excepcionalitat provocada pel COVID-19, i restarien sense efecte quan es reprenguin les condicions de normalitat en la mobilitat. Addicionalment, contribuirien a donar resposta a les tensions que es crearan aquest estiu sobre el transport públic com a conseqüència de les obres previstes que afectaran la línia de rodalies R1 i la línia 1 del metro.

Aquestes propostes són complementàries amb les mesures estratègiques que la PTP va presentar el passat 22 de maig <https://transportpublic.org/actuacionstactiques-covid19/>, que consisteixen en la creació de nous carrils bus a les vies d'entrada a Barcelona i a determinades vies urbanes clau de les àrees del Baix Llobregat, el Besós i la ciutat de Barcelona.

Les mesures proposades són:

1. **Crear noves línies urbanes d'autobús exprés**, amb un menor número de parades que les línies convencionals, en els trajectes amb major demanda. El recorregut enllaçaria les estacions ferroviàries i reforçaria el tram més saturat de les línies 1 i 5 del metro. Considerem especialment necessaris l'itinerari Fabra i Puig – Meridiana – Aragó (amb carril desdoblant el carril bus en direcció sud i fent-ne un altre a contrasentit en direcció nord) - avinguda de Roma - estació de Sants – Tarragona – Plaça Espanya, així com l'eix de la Gran Via.

Aquestes línies serien servides per vehicles de les flotes d'**autobús discrecional**, ara disponibles (prèvia autorització administrativa temporal), així com pels vehicles que usualment presten el servei de **bus turístic**.

2. Destinar els vehicles que usualment presten el servei d'**Aerobús**, els que faciliten **l'enllaç entre les terminals de l'Aeroport de Barcelona**, la **flota d'autobusos gestionada per AENA** i si cal, **vehicles de transport discrecional de viatgers** a reforçar en hora punta les **línies interurbanes d'accés a Barcelona** amb major demanda. Atendre el reduït trànsit que es genera entre terminals amb els vehicles que remolcats que s'utilitzen normalment per enllaçar terminal i avions.

3. Dins de l'àmbit geogràfic del sistema *tarifari integrat*, permetre l'ús dels **trens de mitjana distància (regionals)** amb títols de transport integrats, per tal de facilitar una distribució homogènia del passatge tant en trajectes urbans dins de Barcelona com en trajectes de rodalies.
4. **Metro**: A les línies amb major demanda, considerar que algunes circulacions no cobreixin la totalitat del trajecte sinó només el tronc central de la línia, donant d'aquesta manera una major és freqüència als trams amb major càrrega de passatgers.
5. Establir serveis de **transport col·lectiu a la demanda per polígons industrials**, vinculats a les estacions ferroviàries properes i als nous carrils bus.
6. Crear aparcaments **park & ride temporals** a les estacions que disposen d'espais lliures en solars o espais propers (la temporalitat, en aquest cas, resulta imprescindible per a salvar les eventuais contradiccions amb la qualificació urbanística de l'espai a utilitzar). Sense ànim d'exhaustivitat, s'han detectat espais susceptibles de ser considerats per aquest ús a les estacions de Viladecans (R2 sud), Molí Nou i Quatre Camins (L8/S3), el Papiol i Castellbisbal (R4sud), Vullpalleres i Bellaterra (S2), Barberà del Vallès (R4nord), Montcada-Ripollet (R3), La Llagosta i Mollet-Santa Rosa (R2nord), Sant Adrià del Besòs (R1 i tramvia), etc. Així mateix, proposem la creació d'aparcaments de dissuasió en espais lliures disponibles a diverses entrades de les autopistes, que són susceptibles de ser servits per les línies actuals de la xarxa de bus-express amb només petits retocs en el seu recorregut actual. Finalment, proposem incorporar com a park & ride metropolità temporal l'aparcament existent a la Universitat Autònoma de Barcelona (FGC, Renfe i bus), l'aparcament de l'aeroport del Prat (metro, tren) i l'aparcament del circuit de Catalunya (bus exprés)

La PTP crida a les administracions a considerar i implementar aquestes propostes. Davant d'una situació greu i imprevisible com la que ha provocat la pandèmia, els gestors públics han de respondre amb mesures ràpides i exemplars, que posin de manifest la determinació en mantenir el transport públic com a element prioritari de la mobilitat motoritzada.

Barcelona, 5 de juny de 2020