

La PTP veu adequats els objectius del nou Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona, però cal concretar com es reduirà el trànsit



Compartim l'objectiu de reduir en un 25 % el viatges motoritzats, però el pla no inclou les mesures de restricció que ho farien possible

El PMU hauria de fer referència a la figura del peatge urbà de contaminació o toxicitat

Respecte el transport públic manca un pla de mesures potent per captar més viatgers, que estigui a l'alçada dels objectius del pla

L'Ajuntament de Barcelona ha d'aprovar avui el nou Pla de Mobilitat Urbana (PMU), el document marc que ha de regir la mobilitat a Barcelona durant els propers quatre anys. Des de la PTP considerem que les mesures que conté són positives i avancen en la bona direcció, però que resulten insuficients per respondre a als reptes que la ciutat necessita en l'actualitat i per assolir la reducció del trànsit que indica el propi pla. Un 25% menys dels viatges motoritzats actuals és un repte ambiciós que compartim plenament, i que implicaria complir per fi amb la legislació europea en matèria de contaminació atmosfèrica com a primer pas per assolir el nivell recomanat per l'OMS. No obstant, considerem que aquesta reducció del 25% no es pot aconseguir sense que hi hagi mesures de restricció física o econòmica de la mobilitat privada.

Precisament per l'ambició d'aquest objectiu, trobem a faltar en el PMU referències concretes a les mesures que l'han de fer possible. La calendarització que s'ha donat dels Eixos Verds (de moment només quatre carrers de l'eixample) comportarà un impacte anecdòtic sobre la reducció global dels viatges en vehicle privat per aquest mandat, tampoc no es plantegen les superilles com a estratègia de reorganització de la mobilitat pel total de la ciutat, i en conjunt les pacificacions o altres mesures similars presentades no impliquen una restricció del vehicle privat motoritzat que permeti assolir aquest objectiu. Tampoc no es concreta l'impacte de mesures com la interconnexió dels tramvies per la Diagonal, les millores de la Nova Xarxa Bus o la pacificació d'eixos estratègics.

El PMU no conté cap menció a un peatge urbà de contaminació o toxicitat. Si bé, aquest instrument pot prendre diferents formulacions i necessita d'un acord institucional més enllà de l'administració local, resulta estrany que el PMU ni tan sols plantegi el seu debat i anàlisi, quan és un instrument que pot tenir un gran impacte sobre la reducció de la mobilitat en vehicle privat i a més a més, fa temps que és objecte de debat a la premsa, en els moviments socials i en l'àmbit acadèmic. De fet, el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana 2019-2024 de l'AMB, en un escenari d'acabament de les concessions de les vies d'alta capacitat, considera que un peatge metropolità en l'àmbit ZBE Rondes esdevé com un mecanisme per avançar cap a la sostenibilitat. Per la seva banda, el PDM 2020-2025 de l'ATM, document de referència dels plans de mobilitat urbana, estableix la necessitat d'avançar en la tarifació viària i establir en cas necessari, la definició de peatges en l'àmbit urbà/metropolità.

Per altra banda, considerem que les mesures sobre transport públic incloses al PMU són excessivament genèriques i no es corresponen amb l'objectiu de fer un salt en la captació de nous usuaris. Cal quantificar quina captació faran els diversos modes de transport públic sobre el trànsit privat. La racionalització dels recursos existents és sempre necessària, però no garanteix per si sola increment de viatgers. La innovació tecnològica del transport a la demanda pot permetre redissenar l'actual xarxa de bus de barri que mostra actualment diverses ineficiències. En un context d'emergència climàtica, trobem a faltar estudis per ampliar la xarxa tramviària a més eixos de la ciutat. Així mateix, proposem la incorporació al PMU de dues estratègies infraestructurals per al transport públic:

- model urbà de carril bus ample i segregat, amb un esquema llegible i segur tant per als carrers unidireccionals com bidireccionals, fomentant l'ús de carrils centrals i no laterals quan es pugui seguint el model del tramvia.
- model de terminals i punts d'intermodalitat dels autobusos interurbans que accedeixen a Barcelona.

El PMU aborda mesures que tenen com a finalitat l'ampliació de la regulació de l'aparcament dels vehicles de quatre rodes a la calçada, i es preveu arribar fins al 90%. Creiem que és una mesura necessària i celebrem la seva incorporació. No obstant això, es tracta d'una mesura que possiblement comportarà un traspàs modal relativament reduït. Cal tenir en compte que, pel que fa als desplaçaments per motiu feina amb destinació Barcelona, les dades de l'EMEF constaten que en el 49% dels desplaçaments s'aparca en un aparcament reservat en destinació i en un 12% en pàrquing en propietat, lloguer o concessió.

Per contra, el PMU no aborda el fet de baixar les motos de la vorera. És a dir, no ja per fer complir la normativa existent (que malgrat els esforços des de fa uns anys per canviar la

situació, es continua desobeint massivament a la ciutat), sinó per plantejar-se un horitzó de voreres completament lliures de motos, més coherent amb els temps actuals que una normativa que data de quan la ciutat tenia menys motos de les actuals i que a més ocupaven menys espai, ja que els ciclomotors eren molt més habituals (actualment Barcelona compta amb prop de 266.000 motocicletes i ciclomotors censades). Cal recordar que alliberar les voreres de les motos fou un compromís electoral de totes les forces polítiques al debat electoral organitzat per la PTP, el BACC, Catalunya Camina i la Plataforma per a la Qualitat de l'Aire.

Una de les mesures incloses al PMU amb més potencial de transformació és l'establiment de la velocitat màxima de la ciutat en 30 km/h de forma genèrica, més coherent amb l'amplada de carrils existents i la necessitat de reduir els efectes dels accidents dels principals vehicles implicats: motos i cotxes. Al mateix temps cal evitar que aquesta mesura perjudiqui la velocitat comercial del transport públic amb ones verdes adequades i possibles excepcions de velocitat màxima sobre bus i tramvia quan les condicions viàries ho permetin. Valorem molt positivament aquesta previsió de limitació de velocitat, que no ha de ser desvirtuada per les excepcions que s'imposin, però advertim que l'incompliment generalitzat dels límits de velocitat a la ciutat, tant a les vies on ja opera aquesta norma (desconeguda per bona part dels conductors) com en altres vies amb límits superiors, fa témer per l'efectivitat d'aquesta mesura. Serà necessària molta feina per part de la Guàrdia Urbana per tal de portar a terme aquest objectiu.

En conjunt, des de la PTP coincidim en els objectius establerts en el PMU, però considerem que no presenta instruments efectius suficients per al seu compliment, el que indica alhora una manca d'ambició i de rigor tècnic. El PMU és el document marc de totes les polítiques de mobilitat a la ciutat, una qüestió de gran importància pel benestar de Barcelona i que mereix que se li atorgui la màxima prioritat. De les mesures que contingui depèn la garantia de diversos drets, qüestions crucials per a la salut pública, l'accessibilitat i el propi dret a la mobilitat de tothom. En el context actual de pandèmia, tenir un PMU ambiciós és més important que mai. Per primera vegada, després d'anys successius d'augment d'usuaris de tots els mitjans de transport públic, estem veient un repunt de la mobilitat privada que cal revertir immediatament. Si el PMU no proposa mesures contundents per fer-ho, en molt poc temps ens podem trobar invertint la tendència descendent de la contaminació atmosfèrica dels darrers anys, un escenari catastròfic tenint en compte que la ciutat no havia assolit encara el compliment de la normativa europea.

Dins del període d'informació pública que ara s'obre, la PTP presentarà al·legacions sobre els aspectes del PMU que hem assenyalat com a insatisfactoris. Al mateix temps, reclamem al govern de la ciutat i als partits que han d'aprovar definitivament aquest Pla que facin el possible perquè que el PMU estigui a l'alçada dels reptes que afronta Barcelona.

Per a més informació, contactar amb Daniel Pi (678675651) o Núria Pérez (686084984)