

Mobilitat: 12 demandes per al nou govern



La constitució d'un nou govern a Catalunya ha de ser l'inici d'una **acció decidida a favor de la mobilitat sostenible i el transport públic** d'acord amb el context d'emergència climàtica i social en el que ens trobem. Seria incompreensible que, en plena lluita contra el canvi climàtic, el govern del país no actuï decididament sobre un sector que és responsable del 27% de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

En aquest sentit, considerem un encert la **creació d'una conselleria d'acció climàtica on s'articulin diversos projectes estratègics de transició socioecològica i on la mobilitat sostenible esdevingui un eix clau**. Confiam que les seves funcions en matèria de mobilitat no siguin testimonials com fins ara, i que les actuacions sobre les infraestructures, que pel que sabem correspondran a un altre departament, s'ajustin a directrius que permetin avançar decididament cap al **canvi modal que la mobilitat sostenible i saludable requereix**.

Des de la PTP presentem **12 línies d'actuació prioritàries** per a fer efectiva l'aposta per aquesta nova mobilitat, que recordem que era un dels compromisos electorals de les formacions que configuren el nou govern.

- 1) **Carril Bus a totes les vies d'accés d'alta capacitat**. A les entrades a les grans ciutats, el carril esquerra de les autovies i autopistes ha d'estar reservat al transport públic i, en els eu cas, als vehicles d'alta ocupació. **L'execució del carril bus de la B23**, reivindicat des de fa més de 20 anys, **ha de figurar entre les accions a emprendre dins dels primers 100 dies de govern**, deixant si cal per més tard les disputes sobre els costos de transferència de la infraestructura.

- 2) **Pla d'inversions ferroviàries:** Cal prioritzar les inversions que poden captar més passatgers i generar més connectivitat, al marge de qui sigui l'operador:
- Apostar decididament pel **tramvia** com element vertebrador del transport públic en zones urbanes. A més de la ja decidida unió dels tramvies per la Diagonal, en l'horitzó del present mandat s'han de fer efectives la recuperació en format tramviari del traçat Cambrils-Salou, el pas directe del Trambaix Esplugues-Sant Just Desvern i la penetració al centre de Sant Feliu i la primera fase del TramVallès: Ripollet – Montcada – Cerdanyola – UAB – Badia – Barberà.
 - Estudiar l'extensió **del ferrocarril** en diferents formats a aquelles zones del territori que no disposen de servei i que són susceptibles de generar una demanda suficient: extensió de la línia del Maresme fins a Lloret, servei de tren-tram al Bages i a la Costa Brava, accés a Andorra, etc.
 - Considerar els **soterraments** com a inversions urbanístiques i no com a millora ferroviària. Els soterraments, molt costosos econòmicament, no aporten necessàriament millores en el servei ni els temps de recorregut.
 - Treballar conjuntament amb les administracions competents i titulars de les infraestructures i les administracions locals en les actuacions **de millora integral de la xarxa de Rodalies**: augment de la capacitat dels túnels passants de Barcelona, duplicacions pendents a les R3 i R1, millora dels temps a la R4 nord (túnel del Turó de Montcada), prolongació d'andanes per incrementar capacitat, etc. Exigir el compliment dels compromisos inversors per part de l'administració general de l'Estat.
- 3) Exercir les competències en matèria **d'ordenació dels serveis de rodalies i regionals**, establint un sistema d'horaris cadenciats amb freqüència suficient a totes les línies. Renúncia al servei segregat proposat per a l'aeroport, que consumeix els solcs necessaris per als reforços de servei a altres línies, i integració del ramal en alguna de les línies ja existents.
- 4) **Intermodalitat efectiva:** Reclamem la creació dels intercanviadors pendents a l'àrea del Vallès, del Baix Llobregat i del Camp de Tarragona, la creació de línies d'autobús d'aportació amb horaris coordinats amb els serveis ferroviaris. Els intercanviadors han de ser còmodes, ràpids segurs i amb la informació adequada per als usuaris. La política d'intercanviadors és fonamental per treure el màxim profit de les infraestructures i serveis existents, sense necessitat de crear serveis de transport punt a punt.
- 5) **Transport públic suficient a tot el país.** A les zones sense servei ferroviari, **el sistema d'autobusos entre capitals de comarca hauria de tenir una freqüència mínima horària en laborable**, establint les adequades connexions amb les resta de poblacions mitjançant els serveis més adequats en cada cas: bus d'àmbit local, transport a la demanda, taxi compartit, etc. Durant massa temps, la política de mobilitat a Catalunya ha estat "metro per a Barcelona i autovies per a la resta del

territori”. Per superar aquesta visió, necessitem un sistema de transport públic amb unes característiques de freqüència i fiabilitat suficients per a captar els usuaris del vehicle privat.

- 6) Promoure un **pla d'actuació específic per les estacions d'autobús interurbà a la ciutat de Barcelona**, que busqui temps de viatge competitius, bona intermodalitat amb el transport públic urbà de Barcelona i fàcil regulació (encotxament-desencotxament) dels vehicles als terminals de línia.
- 7) **Concessions d'autobusos interurbans: preparar bé el 2028**. L'any 2028 s'acaba la pròrroga de 25 anys de les concessions d'autobusos interurbans. Cal dissenyar un nou sistema de prestació del servei, que posi en primer lloc els criteris de qualitat i fiabilitat, que asseguri la capacitat de seguiment i si cal sancionadora de l'administració, que dificulti l'especulació amb les concessions que acaben pagant els usuaris amb un mal servei i que acabi d'una vegada per totes amb l'absurda dicotomia urbà/interurbà que ha impedit el desenvolupament del transport públic en algunes àrees metropolitanes.
- 8) **Posada en marxa de la T-mobilitat** com a sistema de pagament que abasti **tot el territori** català i **tots els modes de transport**, i que permeti la selecció automàtica de la tarifa o combinació de tarifes més favorables per a l'usuari. Creació de nous títols de transport amb abast per a tot Catalunya per afavorir l'ús del transport públic: tarifa plana, tarifa amb límit superior de despesa, tarifa especial de grups, etc.
- 9) L'establiment d'un **sistema de tarifes socials del transport públic que s'apliqui** de forma unificada i igualitària per a tota Catalunya. L'actual sistema de tarifes per a infants, jubilats, aturats de llarga durada, etc. s'aplica de forma diferenciada en cada una de les diferents ATMs de Catalunya, i en alguns dels casos permeten viatjar només a la zona de residència. Cal un sistema generalitzat, fàcil de comprendre i fàcil d'accedir, i finançat a partir dels departaments corresponents (Joventut, Afers Socials, Treball, etc.)
- 10) **Impulsar el pagament en la xarxa viària d'alta capacitat i la taxa de congestió**. Reclamem que en les vies de titularitat autonòmica l'actual sistema de peatges privat i merament recaptatori sigui substituït per un sistema públic, que afavoreixi la gestió activa de la mobilitat i la generació de recursos a aplicar al transport públic. Així mateix, reivindicuem que la Generalitat, en col·laboració amb els ens locals i metropolitans afectats, sigui un agent actiu en la creació de les figures de taxa de congestió metropolitanes. En el marc de la crisi climàtica, no té sentit que els usuaris de la xarxa viària no hagin de fer front al cost de manteniment d'aquestes vies i a les externalitats ambientals derivades del seu ús.
- 11) **Mobilitat sostenible en l'accés als centre de treball o d'estudi**: A més de garantir el compliment dels requeriments legals en matèria d'accés als centres generadors de mobilitat, la Generalitat ha de ser un agent actiu en la recerca de solucions que permetin alternatives al vehicle privat als centres de treball.

- 12) **Discriminar en les ajudes a l'electrificació de vehicles.** L'electrificació progressiva dels vehicles és una estratègia adequada per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle, però no resol altres problemes com al congestió o l'ocupació excessiva de l'espai urbà. Per tal d'optimitzar l'efectivitat dels recursos públics destinats a afavorir aquesta electrificació, proposem **centrar les ajudes preferentment en la renovació de flotes d'ús molt freqüent** (taxis, vehicles de repartiment de mercaderies, vehicles de transport públic....) abans que en vehicles privats que passen la major part de la seva vida útil sense circular.

Un país, una xarxa de transport públic. Els modes de transport no competeixen, es complementen i es potencien mútuament. La ciutadania ha de disposar d'un sistema integrat i coordinat de transport públic, independentment del mode, la titularitat i de l'operador que realitza el servei. Cal prioritzar les actuacions que poden captar més passatgers per part dels modes més sostenibles i generar més connectivitat entre ciutats, pobles i comarques, oferir un servei públic que permeti a qualsevol ciutadà moure's amb la mateixa comoditat independentment de les seves condicions socioeconòmiques i lluitar contra les nefastes conseqüències ambientals i de salut que comporta una mobilitat no sostenible. L'arribada dels fons Next Generation EU és una gran oportunitat per obrir pas a l'execució de moltes d'aquestes propostes i fer una aposta ferma pel transport públic a Catalunya, sent al mateix temps, un estímul davant la crisi econòmica.

Barcelona, maig de 2021