

15 propostes per a una mobilitat més sostenible a l'Alt Penedès a les eleccions municipals 2019

Vilafranca del Penedès, 10 de maig de 2019. L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) fa arribar a les forces polítiques de la comarca de l'Alt Penedès diverses propostes per millorar la qualitat de vida, el medi ambient i les oportunitats de la ciutadania de la comarca. **La PTP és una organització no governamental fundada a Barcelona l'any 1993 i treballa per impulsar l'oferta i ús del transport públic i la mobilitat sostenible a tot el país. El 2017 es constitueix la secció territorial a l'Alt Penedès.**

També a l'Alt Penedès? Sovint, creiem que les accions encaminades a una mobilitat més sostenible s'han de centrar a les grans ciutats i a les àrees metropolitanes. Tanmateix, des dels pobles i ciutats mitjanes també hi ha accions a fer, i que tenen un impacte directe a la qualitat de vida de les persones que hi vivim.

Si bé a curt termini és poc probable un canvi massiu cap a l'ús del transport públic en un entorn com l'Alt Penedès, sí que es pot plantejar l'objectiu de millorar-lo per facilitar la vida dels seus usuaris i reduir així la diferència d'oportunitats entre la gent que disposa de vehicle propi i la que no.

És habitual dir "aquí no es pot viure sense cotxe", però a l'Alt Penedès hi ha un 26,5% de la població major de 15 anys que no té permís de conduir (ni de cotxe ni de moto) i entre les dones aquest percentatge puja al 37%.

Tenir accés al cotxe (o moto) vol dir tenir carnet, tenir vehicle i poder-lo utilitzar. No tenir-ne suposa, a dia d'avui, tenir més dificultats per anar a la feina o trobar-ne una de nova, anar al metge, a l'escola o a comprar.

Habitualment el perfil de gent que no disposa de vehicle propi o de carnet de conduir sol tenir un percentatge més alt entre la gent gran, les persones migrades, els joves i les dones.

Com més fàcil fem els desplaçaments que no necessiten cotxe als nostres municipis, facilitant la mobilitat a peu, en bicicleta o en transport públic, més reduïrem la diferència d'oportunitats entre aquella gent que té vehicle propi i la que no en té. **No s'ha d'oblidar tampoc el greu problema medi ambiental i de salut pública que suposa l'ús del vehicle privat motoritzat. El transport públic és una eina decisiva per lluitar contra el canvi climàtic, perquè genera menys emissions de gasos efecte hivernacle, consumeix menys energia per passatger i està més electrificat que altres mitjans.**

Per aquest motiu, des de la PTP us proposem 15 accions per si les voleu incloure als programes electorals, a la futura acció de govern i/o a l'estratègia d'oposició per a la legislatura que començarà el proper mes de maig.

Mobilitat activa: a peu, patinet o en bicicleta



1. Eliminar barreres arquitectòniques

La disposició dels bancs, arbrat, fanals, mobiliari urbà, etc. forma sovint un obstacle per a la circulació a peu. Això és especialment rellevant per a persones amb cadires de rodes, famílies amb cotxets o gent amb dificultat per caminar. Augmentar l'amplada de les voreres, substituir esglaons per rampes o col·locar arbrat i fanals a l'espai dels aparcaments (en format "queixal") i no sobre voreres estretes faria més segur i agradable la circulació a peu per a tothom i especialment per als col·lectius amb més necessitats. Preferim caminar amb 2 o 3 persones en paral·lel podent mantenir una conversa, que anar en fila índia per un espai estret.



Figura 1: Exemple de com arbrat, bancs o fanals poden dificultar la circulació a peu. Font: PTP.

2. Facilitar la convivència entre vianants, bicicletes, gins de mobilitat personal i vehicles a motor

La promoció de la bicicleta i l'increment d'ús de gins de mobilitat personal ha de respectar la integritat i seguretat de les persones que van a peu, així com ser respectades pels vehicles a motor. Cada municipi ha de reflexionar sobre quina és la millor estratègia, prenent en consideració quines són les condicions per compartir espais amb els vianants (voreres) i quines per compartir espais amb els vehicles rodats (calçades). També cal estudiar com els carrils bici poden desenvolupar-se i fer lloc a vehicles elèctrics lleugers de similar velocitat, com el patinet o el monocicle.

3. Passos de vianants més segurs i visibles

Eleva els passos de vianants al mateix nivell que les voreres perquè sigui el cotxe el que redueixi la velocitat al passar-hi, o a la vorera a l'entorn dels mateixos per a donar més seguretat i visibilitat al vianant i als conductors. La llargada del pas de vianants ha de ser la mínima possible, just l'espai per creuar els carrils de circulació, sense aparcament.



Figura 2: Exemple de pas de vianants segur. Font: PTP.

4. Rutes escolars segures

Establir itineraris a peu des dels principals orígens fins a les escoles. Senyalitzar-los i analitzar si tenen punts amb risc d'accident o incomoditat. Promoure, des de les escoles, l'ús d'aquestes rutes. D'altra banda, intentar evitar les aglomeracions de vehicles just davant dels centres escolars, movent-los uns metres més lluny si és possible (el tall de trànsit a l'entorn de les escoles Estalella i Graells i Sant Elies de Vilafranca és un exemple a seguir). La mala qualitat de l'aire és un fenomen que afecta directament a la capacitat d'aprenentatge dels menors.

5. Aparcaments de bicicleta segurs

Habilitar places d'aparcament de bicicleta tancades i segures contra robatoris, com les instal·lades per l'Ajuntament de Vilafranca a l'estació de tren, a l'estació d'autobusos i a l'espai jove la Nau. Fer-ho al centre dels municipis i prop de les estacions tren i parades d'autobús. Seria molt interessant que totes les estacions de tren de les comarca comptessin amb aquest equipament.



Figura 3: aparcament segur per a bicicletes a l'estació de tren de Vilafranca. Font: PTP.

6. Camins interurbans per vianants i bicicletes

Ampliar la xarxa interurbana de carrils bici i vianants que s'ha començat a desplegar a l'Alt Penedès (Vilafranca – Moja, Vilafranca – muntanya St. Jaume) . L'objectiu és evitar la circulació a peu pel voral de la carretera, una pràctica existent actualment i perillosa. Coordinar-ho també amb l'accés a les estacions de tren des dels municipis propers.



Figura 4: carril per a vianants i ciclistes a la carretera Vilafranca – les Cabanyes. Font: PTP.

En transport públic



7. Millora de la informació

Actualment hi ha moltes parades de bus que no disposen dels horaris o ni tant sols de les línies que hi tenen parada. Fins i tot **ens trobem parades sense pal de parada ni marquesina** (com per exemple a l'hospital comarcal de Vilafranca c. Espirall o a la Granada a la línia Vilafranca – Sant Sadurní d'autocars Vendrell). Des dels ajuntaments s'ha de treballar perquè es compleixin aquest mínims per part dels operadors o directament instal·lar marquesines o pals de parada. Afegir, si no hi és, la informació del bus a Google Transit (Google Maps) i plataformes tipus Moovit o CityMapper. Actualment a l'Alt Penedès només Hillsa i Moventis (servei de bus urbà de Sant Sadurní) tenen la informació de parades i línies a Google Maps. En el bus urbà de Sant Sadurní també pots consultar l'horari de pas en temps real a través d'una *app* mòbil.

Creació d'un mapa comarcal on constin totes les línies de bus, a l'estil del creat a la comarca d'Osona (<https://www.naciodigital.cat/osona/noticia/37574/planol/integra/totes/linies/bus/comarca>)

Incloure informació dels horaris de transport públic a les web de tots els ajuntaments, així com dels propis operadors de transport. **Actualment als webs dels ajuntaments de Font-rubí, Sant Martí Sarroca i Vilobí del Penedès no es pot trobar informació de com arribar als seus municipis en transport públic.** Igualment hi ha operadors de transport amb els horaris no actualitzats al seu propi web, com és el cas d'autocars Vendrell.



Figura 5: parada de bus davant l'Hospital Comarcal sense marquesina ni pal. Font: PTP.

8. Coordinació comarcal en la planificació del transport públic interurbà

Establir reunions periòdiques amb la resta de municipis de la comarca per a planificar el transport interurbà d'autobusos i trens de la línia R4 de Rodalies de Catalunya de forma coordinada.

9. Reclamar millores al bus interurbà

Des de tots els municipis de l'Alt Penedès, i de forma coordinada, reclamar de forma activa al Departament de Territori de la Generalitat millorar el servei de bus interurbà a la comarca:

- **Garantir un mínim de 6 freqüències per sentit els dies laborables entre els municipis de la comarca i Vilafranca.**
- **Garantir l'accés en transport públic als polígons industrials més importants** (Sant Pere Molanta i els polígons del sud de Vilafranca). És inacceptable que en polígons industrials amb més de 2.000 treballadors l'única forma d'accés sigui el vehicle privat. Això resta oportunitat de trobar feina al 27% de la població de la comarca que no té carnet de conduir, augmentant l'exclusió social, a més a més de contribuir a la contaminació ambiental i la congestió (són habituals les cues a les hores punta al Polígon de Sant Pere Molanta). **En el cas dels polígons del sud de Vilafranca l'Ajuntament juga un paper important en la solució, ja que està dins la seva competència ampliar el servei de bus urbà per donar cobertura a aquests polígons.**
- **Creació de la línia de bus exprés Vilanova – Vilafranca – Igualada – Manresa seguint l'Eix Diagonal.** Si realment ens creiem la vegueria Penedès no ens podem permetre que entre les seves capitals hi hagi un transport públic deficient (Vilanova – Vilafranca) o directament inexistent (Vilafranca – Igualada).

10. Executar i reclamar millores al voltant del servei ferroviari de Rodalies

En aquells municipis amb tren, executar millores a l'entorn de les estacions, vetllant per la seva accessibilitat (a peu, en bicicleta i amb vehicles a motor) i el seu manteniment (per exemple, ubicant-hi serveis).

Des de tots els municipis de l'Alt Penedès, i de forma coordinada, reclamar de forma activa a administracions superiors (Departament de Territori i Ministerio de Fomento) la millora integral del servei de Rodalies:

- **Perllongar la línia R8** (actualment Granollers – UAB – Martorell) **fins a Vilafranca** per aconseguir connexió directa entre l'Alt Penedès i el Vallès, amb la Universitat Autònoma de Barcelona inclosa.

- **Perllongar la línia RT2** (actualment L'Hospitalet de l'Infant – Tarragona – l'Arboç) **fins a Vilafranca** per aconseguir connexió directa entre l'Alt Penedès i Tarragona.
- **Millora de la infraestructura per eliminar limitacions temporals de velocitat** a causa el mal estat de la mateixa, i així disminuir els temps de viatge amb Barcelona (si la infraestructura estigués en condicions es podria reduir en 10 minuts el temps de viatge actual entre els Monjos i Barcelona).
- Ampliar la cobertura horària dels vespres dels caps de setmana en el tren direcció Barcelona. **Permetre venir a Vilafranca en tren des de Barcelona i quedar-se a sopar a la Vila.** Actualment l'últim tren és a les 21:39.
- **Reforma integral de les estacions de Vilafranca i Sant Sadurní.**



Figura 6: cada vegada que plou els accessos a les andanes de l'estació de Vilafranca queden amb bassals. Font: PTP.

11. Transport nocturn per festa major

Posada en servei d'autobusos nocturns interurbans especials per a les principals festes majors de la comarca. Un exemple a seguir és el servei de bus nocturn especial que es fa al Berguedà en motiu de la Patum de Berga.

Per al vehicle privat (cotxe i motocicleta)

12.Zones d'aparcament de rotació

Crear o ampliar zones de rotació d'aparcament on el temps d'aparcament sigui limitat a 2h. **L'espai del centre dels municipis és escàs i per crear espais còmodes per caminar cal reduir places d'aparcament.** Amb les zones de rotació, s'aconsegueix que les places d'aparcament de les zones comercials s'aprofitin més, perquè tenen una rotació més alta de vehicles. Aquestes zones de rotació poden ser gratuïtes o de pagament, segons les necessitats i característiques de cada municipi.



Figura 7: disc de control horari. Font: PTP.

13.Indicadors de velocitat i zones 30

La velocitat a la que va el vehicle és el principal factor per a la gravetat d'un accident. Proposem establir una jerarquia de carrers, diferenciant on tenen prioritat els vehicles a motor i on no: una xarxa primària amb les vies principals del municipi limitada a 50km/h, i una xarxa secundària amb la resta de vies limitada a 30 km/h, les quals es pugui compartir amb altres modes de transport, com la bicicleta. Per a controlar la velocitat, establir panells informatius amb LEDs que informin de la velocitat dels conductors.

14.Cotxe compartit i vehicle elèctric

Cada vegada és més fàcil fer un ús més racional del cotxe com a servei de mobilitat sense ésser necessàriament propietari; es tracta de demanar viatges personals (taxi o bus a demanda), compartir trajectes (carpooling) o que els usuaris comparteixin flotes de vehicles en moments diferents (carsharing). **Actualment s'ofereix el servei de carsharing amb vehicles elèctrics a Vilafranca i Sant Sadurní. Des de l'ajuntament donar suport al servei de carsharing elèctric per consolidar-lo i ampliar el nombre d'aparcaments, tans dins de Vilafranca com a d'altres municipis de la comarca.** Aquest suport es pot materialitzar esdevenint client del servei, cedint aparcaments o instal·lant punts de recàrrega de vehicles elèctrics.



Figura 8: punt de recàrrega de vehicles elèctrics a Vilafranca. Font: PTP.

15. Creació Pla de Mobilitat Urbana

És urgent que Vilafranca disposi d'un Pla de Mobilitat Urbana (PMU) tal com hi està obligada per llei des de fa molts anys (Llei 9/2003 de Mobilitat i Decret 152/2007 de Protecció de l'Ambient Atmosfèric). Aquest PMU hauria de contemplar:

- **Fer competitiva la xarxa de bus urbà:** redisseny de les línies que el facin més ràpid i millorar freqüències.
- Establir una jerarquia de carrers, diferenciant on tenen prioritats els vehicles a motor i on no.
- **Millora de l'accessibilitat i dels itineraris per a vianants.**
- **Ampliació i millora dels carrils bici.**
- Continuar ampliant els aparcaments segurs per a bicicletes.
- **Fer una diagnosi de les necessitats reals d'aparcament** (realment és necessari convertir la llosa de la via en un aparcament gratuït gegant?), incentivant l'accés a peu al centre vila.
- Millorar l'accés als polígons industrials de la vila.