

Barcelona, 26 d'octubre de 2023

## El futur de la mobilitat sostenible està en crisi



*La mobilitat sostenible fa passes enrere: es planteja l'ús de motos al carril bus, s'amenaça de fer desaparèixer carrils bici, es mantenen les motos a les voreres, es prohibeixen de forma indefinida els Vehicles de Mobilitat Personal al transport públic, s'imposen dates de caducitat irrisòries a títols mensuals i trimestrals i l'aeroport segueix "necessitant" ampliar-se a costa de l'ecosistema.*

*La coincidència de diversos anuncis i declaracions en pocs dies de diferència conforma una onada de males notícies per a la mobilitat sostenible*

*Les diferents administracions i grups d'interès semblen no treballar pels objectius de sostenibilitat i justícia social que teòricament diuen defensar*

En els últims dies, malauradament hem conegut diverses males notícies per la mobilitat sostenible. Les diferents mesures anunciades per administracions com l'Ajuntament de Barcelona, l'ATM o el Servei Català de Trànsit, així com les declaracions de grups d'influència com Foment, malgrat tenir diferents graus de gravetat i impacte, coincideixen en una onada del que són, a parer nostre, passes enrere.

Els índexs de qualitat de l'aire de Barcelona no són, ni de bon tros, els desitjables i recomanats per la OMS, el canvi climàtic segueix lluny de frenar-se i les desigualtats per raó d'accessibilitat a serveis bàsics encara no redueixen. Per això, les mesures que perjudiquen els modes més sostenibles (transport públic i mobilitat activa), no fan sinó promoure i propiciar el traspàs modal cap al vehicle privat (cotxe i avió) i són una opció pèssima per al nostre present i futur.

## **El Servei Català de Trànsit planteja que les motos puguin utilitzar el carril bus**

El 20 d'octubre passat el Servei Català de Trànsit va declarar que veia amb bons ulls que les motos puguin utilitzar els carrils Bus i Bus-VAO, tant a l'entrada de Barcelona com també dins de la ciutat.

Des de la PTP fa temps que demanem precisament que cal protegir els carrils bus per evitar invasions de vehicles no autoritzats, que alenteixen la velocitat del bus (que, a la ciutat de Barcelona, fa anys que no augmenta) i fan el transport públic menys atractiu.

Una mesura així, doncs, només tindrà com a efecte l'empitjorament del servei de transport públic per carretera, i per tant la veiem contrària als objectius suposadament compartits en pro de la mobilitat sostenible.

## **Imposar data de caducitat als títols mensuals i trimestrals complica la vida a les persones usuàries**

L'ATM de Barcelona va anunciar la caducitat dels títols de transport de 2023 pel 15 de gener de 2024, independentment d'una eventual modificació de tarifes la pujada de tarifes i de la pròpia durada dels títols. Amb aquesta imposició, els títols trimestrals i mensuals no podran ser usats completament si la data de validació és a finals de desembre, en el cas dels mensuals, o a partir de finals d'octubre, en el cas dels trimestrals.

Anteriorment, **els títols eren vàlids fins al febrer de l'any següent**, amb l'excepció dels títols trimestrals que tenien validesa fins al mes de març, fet que **permetia que el títol fos usat completament**.

Des de la PTP no li trobem cap sentit a què la T-usual i la T-jove tinguin una data de caducitat que no sigui la del mateix bitllet, sempre que hagi estat validat durant l'any 2023. Aquesta mesura només serveix per dificultar la informació que reben les persones usuàries, a més de significar un clar greuge perquè implica fer pagar als usuaris que comprin aquests títols a finals d'any per una durada que no serà la pròpia dels títols.

## **La prohibició indefinida de l'accés dels vehicles de mobilitat personal al transport públic continuarà enviant usuaris al vehicle privat**

L'ATM de Barcelona va anunciar la prohibició indefinida de l'accés de VMP al transport públic. Aquesta prohibició, que recordem **havia de ser de 6 mesos i temporal** mentre es trobaven les vies per a garantir seguretat i convivència al transport públic, compromet el futur de la intermodalitat del transport públic.

No hem d'oblidar que des del desconfinament, moltes de les persones usuàries del transport públic utilitzen els VMP per fer desplaçaments d'última milla, estalviant-se alguns minuts al trajecte. **La intermodalitat entre els VMPs i el transport públic ha contribuït al canvi modal del vehicle privat** a una combinació de mobilitat atractiva i assequible.

A més a més, gran part de la mobilitat generada per aquesta intermodalitat és laboral o per estudis, com a alternativa a l'oferta insuficient de transport públic en algunes zones, o bé com a alternativa al vehicle privat, el qual té un cost molt més elevat que no pot ser assumit per persones amb rendes més baixes.

Des de la PTP, compartim la inquietud pels incidents que han ocorregut i veiem amb bons ulls algun tipus de regulació per assegurar la seguretat i la gestió d'espai al transport públic, però ens costa imaginar que no hi poguessin haver solucions basades en l'homologació dels patinets, prohibicions només en hores punta, vagons específics on poder portar els VMPs i vagons on no, etc.

L'Associació d'Usuaris per a la Mobilitat Personal (AUMP) ha convocat una concentració a la plaça dels Països Catalans de Barcelona pel pròxim 28 d'octubre, a la qual ens sumem.

### **El debat sobre l'ampliació de l'Aeroport del Prat segueix actiu**

La patronal no desisteix en la seva voluntat d'incrementar el trànsit aeri de la ciutat de Barcelona i proposa una ampliació de 840 metres per damunt de la llacuna de la Ricarda, amb una pista elevada amb pilones.

Recordem que **aquest debat està obert des de l'estiu del 2021**, amb la "necessitat" d'ampliar l'aeroport ja que "no hi ha alternatives". Des de la PTP vam elaborar un [informe](#) on, precisament, anunciàvem diferents alternatives de reducció de vols de radi curt així com la introducció de viatges nocturns per a trajectes llargs, reduint considerablement el nombre de vols actuals.

Des d'Ecologistes en Acció s'ha presentat també un [estudi](#) de les mateixes característiques amb propostes similars a les presentades per la PTP ara fa dos anys. Amb aquestes propostes sobre la taula, que són una realitat plausible, **és incoherent que no s'estigui estudiant una alternativa verda real a l'ampliació de l'aeroport** de la ciutat.

### **El carril bici de la Via Augusta es jutja abans de poder ser usat**

El 19 de juliol, es va inaugurar el carril bici de la Via Augusta, amb el suport de nombrosos col·lectius i entitats en defensa i promoció de la bici. Dies més tard, des de l'Ajuntament de Barcelona, es parla de reavaluar el carril sota la premissa que és un carril "polèmic" i que causa col·lapses importants al trànsit.

Aquest "polèmic" carril bici **ha estat finançat amb els fons Next Generation i amb pressupostos participatius**, és incompreensible que ara es qüestioni la seva necessitat i es plantegi un traçat alternatiu.

Dissabte 21 d'octubre, entitats i veïnat van sortir al carrer per reclamar que **aquesta infraestructura, reclamada des de fa 15 anys, no pot veure's modificada pel gust d'uns pocs**. És incompreensible com amb menys de 3 mesos d'anàlisi de funcionament es pot analitzar el seu ús i implementació.

### **L'Ordenança Municipal de Circulació Vehicles continua deixant fora la regulació de les motos a la vorera**

Des de les entitats en pro de la mobilitat sostenible i segura hem anat fent seguiment de l'ordenança, reclamant la necessitat de **fer complir la llei pel que fa a les motos en vorera**. Actualment, l'ordenança contempla l'aparcament en bateria a les voreres de més de 6 metres, en paral·lel entre escocells a les d'entre 3 i 6 metres, etc. tot i que la llei estatal de trànsit prohibeix l'aparcament dels vehicles de motor sobre les voreres.

L'espai públic ha de ser dedicat a les persones i la mobilitat sostenible, no pot ser que cada dia hi hagi a Barcelona prop de 90.000 motos mal aparcades. Es calcula que aquest espai equival a uns 26.000 metres quadrats d'espai públic, contribuint a crear situacions de risc.

La modificació d'aquesta ordenança (que ja estava pendent d'aprovar-se des d'abans de les eleccions municipals) **no contempla en cap cas regular aquest aparcament**. Des de les entitats exigim que s'hi inclogui i s'acabi amb l'incompliment sistemàtic de la normativa.

Totes aquestes propostes i mesures han estat anunciades en poc més d'una setmana. Com sempre, anem a la contra d'Europa, **mentre uns parlen de viatjar menys els altres volen recuperar l'espai per al vehicle privat motoritzat**.