



Per un nou model de mobilitat

Proposta de mobilitat i infraestructures de les Candidatures Alternatives del Vallès

Alternatives pel Vallès



Per un nou model de mobilitat

El Pla d'Infraestructures de Transports de Catalunya presentat per la Generalitat i el Pla Director d'Infraestructures de l'Àrea Metropolitana pretenen establir el que cal fer en matèria d'infraestructures al nostre país durant els propers anys. Des de les Candidatures Alternatives del Vallès considerem que les propostes que contenen aquests plans no plantegen en cap cas el canvi de model de mobilitat que fa un temps demanen diverses veus qualificades i que defensem de de les CAV.

En concret pel que fa al Vallès, un territori gairebé colmatat de continu urbà i d'infraestructures, considerem que es prioritzen els interessos rerepresentats per les cambres de comerç i les necessitats de comunicació de Barcelona.

Les CAV considerem que la nostra comarca té entitat pròpia i que per tant cal planificar quines infraestructures cal fer i com en funció de les nostres necessitats d'accessibilitat i mobilitat i en funció de la defensa del territori.

Aquestes consideracions ens han portat a un ampli estudi de la situació actual de la nostra comarca i de les seves necessitats futures que va concloure amb una jornada de debat el mes de març de 2008 amb la participació de membres de les CAV, entitats socials i experts en mobilitat. D'aquest treball neix la declaració de les CAV sobre mobilitat per al Vallès que tens a les mans.

En primer lloc volem aclarir que una proposta de mobilitat no pot ser només un llistat de les noves infraestructures que cal construir. Les administracions parlen de garantir el dret a la mobilitat, quan el que haurien de garantir és el dret a l'accessibilitat als equipaments i serveis: per accedir-hi no sempre cal moure's, també es pot aconseguir apropant la ubicació d'aquests a les residències dels ciutadans. Aquest plantejament s'ha de tenir en compte a l'hora de trobar solucions a l'actual crisi de mobilitat que patim, per donar prioritat a aquelles propostes que no requereixin de noves construccions i no apostin per més mobilitat.

Efectivament, el sistema de mobilitat a la regió metropolitana està en crisi, com a conseqüència d'una planificació que des de fa dècades s'ha basat en unes infraestructures de transport obsoletes. S'ha evidenciat el fracàs d'un model que ha potenciat la construcció d'una xarxa viària d'alta capacitat i trens d'alta velocitat i pel contrari ha abandonat la xarxa de carreteres existents i de ferrocarril. Un model que ha fet de les infraestructures un negoci enlloc d'un servei i ha oblidat una gestió racional de les mateixes. Un model de planificació que ha continuat centrant-se excesi-

vament en el creixement de *La gran Barcelona*. Aquest model forma part del sistema econòmic imperant que necessita créixer i produir continuament més guanys i que, per tant, obliga a dedicar més territori i recursos naturals a aquest creixement. El plantejament oficial parteix de reconèixer la insostenibilitat actual, però només aporta com a solucions salts endavant: si els cotxes contaminen molt, substituir els carburants per d'altres més "ecològics", si consumim molta aigua, invertir diners i energia en desalar, si tenim les carreteres colapsades, construir-ne més. Nosaltres per contra plantejgem que cal ser valents, reconèixer que l'actual creixement és totalment insostenible i plantejar-se frenar-lo i racionalitzar-lo.

Al Vallès en concret ens trobem amb una situació força preocupant que es concreta entre d'altres aspectes en:

- Poca Cobertura de Transport Públic fora de la Regió Metropolitana.
- Xarxa ferroviària radial i no en malla
- Disfuncionalitats en la xarxa viària causada pels peatges com la derivació de milers de vehicles en direcció Girona cap a la C58 per evitar el petge de Mollet.
- Sobredotació en xarxa viària i infra-

dotació en ferroviària.

- Costos socials elevats del transport pel perjudici continuat al medi ambient i a la qualitat de vida dels ciutadans en soroll i contaminació.
- Elevada mobilitat intracomarcal

Ara correm el risc de voler resoldre l'actual dèficit de mobilitat seguint el mateix model i sense tenir en compte la realitat i els valors del territori. Un territori, el Vallès, que ha sofert un procés d'urbanització irracional. Si aquest procés continua, el Vallès pot esdevenir un continu urbà, comportant també la desaparició i destrucció dels darrers espais lliures de gran valor natural, ambiental, social i econòmic i una irreversible pèrdua de qualitat de vida. A la vegada, un augment desmesurat de les grans vies de comunicació pot comportar que aquest trenquin la cohesió urbana, actuant com a barreres, com ja està passant ara en alguns casos (C-58 a Ripollet).

La demanda de noves infraestructures de mobilitat no pot prescindir d'aquesta realitat, sinó que ha de partir del coneixement dels valors del territori i aplicar una planificació responsable i acurada. Tenim l'oportunitat i la responsabilitat d'evitar les conseqüències de l'ocupació in-

discriminada del territori i dels seus espais lliures amb infraestructures innecessàries de gran impacte sobre el medi.

Tampoc es pot oblidar que la mobilitat és un factor més de la planificació global del territori: si es continua apostant per la construcció desmesurada de més habitatges en sòl lliure, de més polígons industrials i de grans superfícies comercials lluny dels nuclis habitats, per força hauréem de seguir planificant noves vies de comunicació per superar la congestió que l'augment de mobilitat reclama; si per contra potenciem la rehabilitació dels habitatges buits, el comerç de proximitat, la creació de llocs de treball en els propis municipis, estarem treballant per una mobilitat sostenible i respectuosa amb el medi ambient i els espais naturals.

Aquestes actuacions tampoc no es poden plantejar abans de redactar el Pla director de Mobilitat (PDM), document que ha de partir d'una diagnosi tècnica que faciliti l'establiment d'objectius i de problemes a resoldre, i que ha de fer possible buscar les millors solucions des del planejament.

Des de les CAV apostem per una mobilitat sostenible a la ciutat i en les comunicacions amb els altres municipis. Apostem per unes infraestructures de mobilitat que tinguin per objectiu resoldre les necessitats de la població de la manera més eficient possible i amb el menor impacte territorial i ambiental, tot aprofitant les infraestructures existents i impulsant la dotació i la gestió de serveis de transport col·lectiu. Si volem garantir una mobilitat no congestionada i sense posar en qüestió la nostra qualitat de vida i la de les generacions futures, hem d'apostar per polítiques basades en la racionalització i restricció de l'ús del vehicle privat, la potenciació del transport col·lectiu, la bicicleta i l'anar a peu, i una planificació terri-

torial adequada.

Les CAV defensem que la mobilitat es planifiqui amb la participació dels diversos sectors socials i tenint en compte alguns compromisos legals que les administracions no estan complint, tot i ser de mínims, com per exemple:

- Reducció de les emissions efecte hivernacle. Acompliment del Protocol de Kioto per part de l'Estat espanyol, vigent des del 16 de febrer de 2005.
- Dret a la salut. Reconegut a la Declaració dels Drets Humans, a la Constitució Espanyola i en el nou Estatut de Catalunya. Així com el Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient i el recentment aprovat Decret 152/2007, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire.
- Mobilitat universal. El preceptes que determinen el Llibre Blanc dels Transports de la UE, l'Estatut de Catalunya, la Llei 9/2003 de la Mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat.

A favor d'una nova cultura de la mobilitat

Des de les CAV defensem que la millora de la mobilitat ha de realitzar-se a partir de considerar les necessitats reals de comunicació i sobretot de valorar el territori i els efectes que generaran, en base a les següents consideracions:

- Reduir costos ambientals i socials del transport.
- Garantir la preservació, la integritat i la millora dels espais naturals, com a salvaguarda de futur i de qualitat de vida per a tothom.
- Assegurar el dret a una accessibilitat universal i sostenible.
- Contenir l'oferta viària al conjunt vallesà, de manera que els increments de demanda futurs siguin absorbits pels transports col·lectius.

• Optimitzar i millorar la xarxa viària existent, a partir del respecte al medi i la seva adaptació al territori, incorporant com a objectiu la millora de la seguretat viària. Fer èmfasi en el lligam entre la xarxa d'autopistes i la xarxa bàsica d'accés als municipis.

• Resoldre amb transport públic la mobilitat obligada, potenciant la xarxa ferroviària vallesana i complementant-la a través d'una xarxa de tramvies.

• Construcció d'una malla de Transport Ferroviari que afavoreixi l'intercanvi d'operadors.

• Plantejar una planificació integral de la mobilitat, tenint en compte que el diferents mitjans de mobilitat i els altres usos de l'espai públic s'han de gestionar i planificar de forma conjunta i integrada.

• Rebutjar aquelles infraestructures que no siguin compatibles amb la preservació dels espais lliures i que perpetuïn el model de mobilitat actual, com ara el Quart cinturó (cínica-ment rebatejat com a Ronda Vallès), el Vial del Riu Ripoll, la Interpolar Sud, els Vials de Cornisa o el Túnel d'Horta.

• Prioritzar les comunicacions entre els diferents nuclis del Vallès, abans que amb la metròpoli barcelonina.

• Millorar la gestió de les infraestructures existents i recuperar la gestió pública dels transports col·lectius, convençuts que és la millor forma de gestió, que garanteix el servei públic que han de donar.

• Traspasar transport de mercaderies al Transport ferroviari.

• Implantar energies autènticament renovables pel funcionament dels transports públics.

Tenint en compte aquestes consideracions generals i contrastant-les amb les propostes de l'administració actual, les propostes concretes de les CAV per al Vallès Occidental són:

Defensem

- Obertura total per a passatgers de la línia Papiol-Mollet. Estacions a tots els municipis, amb desviacions si cal per atansar-la als nuclis habitats.
- TramVallès: Montcada-Terrassa passant per Ripollet, Cerdanyola, UAB, Badia, Barberà, Sabadell i Sant Cugat.
- Estacions d'interconnexió de les línies dels ferrocarrils (RENFE i FGC) i tramvies a diferents punts de la comarca.
- Soterrament FGC Sabadell-Sant Quirze
- Perllongament soterrat dels FGC de Sabadell al centre urbà de Castellar, sense malmetre el parc del Nord, ni el bosc de Can Deu.
- Línia FGC Sabadell Centre – Polinyà – Granollers.
- Línia FGC oest Sabadell-Can Cambús-Terrassa.
- Orbital ferroviari de RENFE: Martorell –Terrassa-Sabadell-Granollers.
- Pla d'aparcaments a les estacions de ferrocarrils.
- Canvi d'ubicació de l'estació de RENFE de Barberà per fer-la més accessible i més propera a Badia.
- Les línies ferroviàries alternatives al Túnel d'Horta que es plantegin i que no malmetin el futur Parc natural de Collserola.
- Eliminació barreres arquitectòniques a les estacions.
- Soterrament de la C58 al seu pas per Badia i per Ripollet.
- Desdoblament de la ctra. B140 (Sabadell – Santa Perpètua, des de Can Roqueta).
- Reforma C155 Sabadell – Polinyà: afegir un carril per a vehicles lents.
- Variant en el nus de la C58 amb la C143 a Sant Quirze.
- Rondes oest i nord de Sabadell amb connexió amb Castellar.
- Ampliar amb carril Bus la B141 (Ctra. De Santiga).
- Supressió del peatge Mollet – La Llagosta, com a prioritari, així com els de Rubí i Túnel de Vallvidrera.
- Connexió ronda oest Sabadell amb rondes de Terrassa (seguint vies de RENFE).
- Ampliació de la B124 Sabadell-Castellar amb un carril bus i un carril bici fins a la Plaça Espanya de Sabadell.
- Millora de la carretera C1415a de Castellar a Terrassa-Sentmenat.
- Desdoblament de l'eix transversal per tal d'evitar el col·lapse de l'AP-7 pel trànsit de camions direcció França.
- Millores importants del transport públic als polígons industrials.
- Gestió pública del transport d'autobús, tant urbà com interurbà.
- Augment de les línies d'autobús. Més freqüència i més directes.
- Redissenyar la xarxa d'autobusos locals, contemplant la interconnexió amb ferrocarrils i tramvies.
- Establiment de carril bus a les vies interlocals.
- Millora del BUS nit
- Bitllet integrat en tots els transports públics de la comarca.
- Creació d'itineraris segurs per les carreteres de connexió entre els nostres municipis per a vianants i bicicletes. Tenir en compte aquest concepte en futures ampliacions o creacions de carreteres.
- Camins verds del Ripoll i del Riu Sec comunicant Montcada, Ripollet, Barberà, Sabadell i Castellar per una banda i Sant Quirze, Sabadell, Badia i Cerdanyola per una altra.
- Xarxa de carrils bici municipals i intermunicipal.
- Creació d'ocupació en la pròpia ciutat.
- Promoció real del comerç local i de proximitat. No més grans superfícies allunyades de les zones residencials.
- Aparcaments disuasoris de camions.
- Compliment de l'acord sobre limitació d'usos i no ampliació de l'Aeroport de Sabadell.

Ens oposem a

- La finalització del quart cinturó, o Ronda del Vallès.
- El Vial interpolar Sud. (proposem vehicular el transport de mercaderies per l'AP7 i les vies ferroviàries).
- El Vial de Cornisa
- El Túnel d'Horta i altres nous túnels per Collserola, ni viaris ni ferroviaris.
- El Vial del Ripoll

Documents i altres fonts utilitzades

Pla d'Infraestructures de Transports de Catalunya. Generalitat de Catalunya. Juliol 2006
Pla Director d'Infraestructures del transport públic col·lectiu 2001-2010 a la regió metropolitana de Barcelona. ATM, 2001.
Bases per al Pacte Nacional d'Infraestructures. Govern de la Generalitat de Catalunya, 2008
Pla Tren2014. Associació per a la Promoció del Transport Públic, 2007

TramVallès, proposta de la secció Badia, Barberà, Sabadell i carril bus. Associació per a la Promoció del Transport Públic, 2008
Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012. Generalitat de Catalunya, 2007
Dictamen del Consell de Treball, Econòmic i Social de Catalunya sobre el PITC, 2006
Per una gestió integral de la mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona. ADENC, 2006

El Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) a debat. ADENC, 2006
Al·legacions al projecte de Directrius Nacionals de Mobilitat, ADENC, 2006
Al·legacions PITC de l'ADENC, 2006
Infraestructures de transport col·lectiu i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona. Una aplicació al Vallès. Manel Larrosa Padró i Màrius Navazo Lafuente, 2006



COMPROMESOS
AMB EL VALLÈS