

Comunicat 22/11/2016

## La PTP celebra les concrecions dels plans contra la contaminació: ja tenim dates i zona per a la reducció del trànsit

- S'avancen concrecions en un marc del necessari acord institucional Ajuntament de Barcelona – Àrea Metropolitana de Barcelona – Generalitat de Catalunya.
- De la diagnosi es passa als fets: l'any 2017 es restringirà l'accés de vehicles sense etiqueta enviada per la DGT a la zona intra-rondes durant els episodis de contaminació; i per a l'any 2020 es faran restriccions permanents segons estudis de caracterització de la flota.

Primer l'[Àrea Metropolitana de Barcelona](#), i molt seguit l'[Ajuntament de Barcelona](#) han anunciat de manera oficial les primeres concrecions de cara a la lluita contra la contaminació. Barcelona preveu 58 mesures que inclouen per primera vegada la restricció d'una part del trànsit. Aquest aspecte, que per la seva incisió és el més polèmic i esperat, compta amb les següents característiques:

- **l'excés de trànsit serà objecte de regulació** en ser la [principal causa de contaminació de l'aire que respira l'àrea metropolitana](#). A banda de la regulació de l'aparcament, ja iniciada fa dècades amb l'àrea verda i blava, s'actuarà via prohibició de circulació de determinats models de vehicles.
- l'àrea de trànsit restringit o zona de baixes emissions (ZBE) serà **delimitada per les rondes de Barcelona** (B10 i B20), que encerclen total o parcialment les ciutats de Barcelona, l'Hospitalet, Cornellà de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Esplugues de Llobregat, a partir de càmeres lectores de matrícules i connectades a les bases de dades de la DGT (Direcció General de Tràfic). En aquestes àrees es donen les principals concentracions contaminants.
- Inicialment, **el sistema de control funcionarà a partir de 2017 en episodis de contaminació**, que tot i ser anecdòtics (0-2 dies per any), permetran validar el sistema i caracteritzar la flota circulant. La part de parc mòbil circulant afectada serà la que no té [distintiu ambiental enviat per la DGT la tardor de 2016](#), que es correspon als vehicles dièsel anteriors a 2006 i gasolina anteriors a 2000.
- El control serà **definitiu a partir de 2020**. Aleshores el cribatge per limitar l'accés serà el resultat dels actuals estudis de caracterització del parc mòbil circulant (diferent del matriculat) i dels resultats de les restriccions dels puntuals episodis de contaminació. A diferència d'àrees metropolitanes com Madrid, on els episodis de contaminació són nombrosos, Barcelona té una contaminació més estructural i no de pics.

El pla de lluita contra la contaminació és paral·lel a una sèrie de plans, municipals, metropolitans, autonòmics i estatals ja iniciats, que haurien de tenir enllestides diverses alternatives a la mobilitat en cotxe particular per al període 2017-2020:

- Ajuntament i Generalitat: desplegament de trams xarxa ferroviària endarrerits: connexió del Trambaix-Trambesòs per la Diagonal, línia 10 sud de metro a la Zona Franca (PDI ATM).
- Ajuntament: desenvolupament de nova xarxa bus i de carrils bici urbans d'acord amb els objectius del Pla de Mobilitat Urbana (PMU).

- Generalitat: desplegament de la xarxa Expres.cat i diversos carrils bus interurbans, inauguració del perllongament d'FGC a Sabadell i ampliació de la capacitat del Metro del Vallès.
- Àrea metropolitana: desenvolupament de carrils bici metropolitans i PMU metropolitana.
- Ministeri de Foment: instal·lació del sistema de senyalització ERTMS als túnels urbans de Barcelona, duplicació de la via a l'aeroport i extensió a la terminal T1, culminació de la duplicació de via entre Vandellòs i Vila-seca, remodelació de vies a Gavà i Castelldefels i eliminació de limitacions temporals de velocitat.

La PTP treballa per a què els acords en matèria de noves accions per desenvolupar el transport públic siguin una realitat al període 2017-2020 i per poder incloure noves propostes que siguin viables a curt termini. Destaquem el gran potencial de millora a curt termini a Rodalies i a la xarxa de bus urbà (amb tramvia) i interurbà:

- En zona intra-rondes s'ha treballat en un document per millorar la implantació de la NXB al [barri del Poblenou](#) i [les Corts part alta de Sants](#), demanant canvis de sentits de circulació i actuacions urbanes per afavorir el pas dels autobusos i l'accessibilitat del servei.
- En zona intra-rondes s'ha treballat en un document per vincular [la interconnexió dels tramvies amb una millora de freqüències a la NXB a tota la ciutat](#), quantificant els autobusos alliberats de circular per la Diagonal (a 8 km/h o menys) per poder alimentar altres línies de la ciutat: entre 42 i 75 vehicles, segons model.
- La PTP va proposar el primer autobús interurbà dotat de park & ride, règim de circulació semidirecte en carretera convencional i prioritat semaforica, base de l'actual èxit Expres.cat, que implanta la Generalitat de Catalunya.
- La PTP també va impulsar l'any 2001 el primer carril bus interurbà d'autopista encara pendent a la B23 i que dècades més tard ha anat guanyant adeptes (Generalitat, RACC...).
- S'analitzaran quines mesures del PDI poden portar més passatgers a curt termini, com abaratir-les i com relacionar-les amb l'àrea de control de les Rondes a partir d'intercanviadors, Park & Ride, etcètera.
- S'analitzaran quins carrils bus i bus-VAO haurien d'estar llestos per fer front l'any 2020.
- Pel que fa serveis, la PTP reclama la potenciació del servei interurbà d'autobús i la millora del servei ferroviari de Rodalies en capacitat i en velocitat, no només amb trens locals, també amb trens semidirectes.

**La PTP mostra la seva confiança en la capacitat de la xarxa metropolitana de transport públic per fer front al repte del PMU: reduir el trànsit intern i de connexió de Barcelona entre un 21% i un 30%** (segons les característiques de la flota circulant). Existeix una bateria d'actuacions viables a curt termini (no macro-túnels o ampliacions viàries) que permetrien absorbir increments importants de demanda procedents del vehicle privat amb l'optimització de places buides actuals i amb millores de la qualitat i quantitat d'oferta viables amb inversions moderades als propers tres anys. Prosseguir en el canvi de mobilitat iniciat fa dècades no només depèn d'una actuació estrella sinó de la combinació de moltes accions.

D'altra banda, la PTP exigirà que l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Generalitat es coordinin en **una política fiscal que integri les regulacions de totes les taxes al vehicle privat de manera escalable amb la contaminació dels mateixos (incloent-hi motos) i que es destini a finançar el transport públic. També es demanarà no descartar un peatge intra-rodnes escalable en comptes de prohibir l'accés a una part dels vehicles l'any 2020.** Fins aleshores caldrà prioritzar més que mai les inversions en transport públic (econòmiques i distribuïdes) i restringir els plans *renove* exclusivament al sector del taxi i de la distribució urbana de mercaderies, no a satisfer la indústria del cotxe particular.

**Celebrem el pla anunciat avui i felicitem l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i la Generalitat de Catalunya a continuar treballant plegats per garantir el dret a la salut i donar alternatives de mobilitat.**

Barcelona, 22 de novembre de 2016