

MOCIÓ DE SUPORT A LA CONNEXIÓ DEL TRAMBAIX AMB EL TRAMBESÒS PER L'AV. DIAGONAL

La Plataforma Diagonal per a Tothom, la Plataforma per la Qualitat de l'Aire, entitats xxxxx

Preàmbul

Atès que per a (ajuntament corresponent) i el conjunt de municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona resulta del tot necessari evolucionar cap a un model mobilitat molt més sostenible, superador de l'actual dependència del vehicle privat i d'una ocupació insostenible de la xarxa viària que ja ocupa gran part del territori i que pateix constants col·lapses.

Atès que els contaminants NO₂ i PM₁₀ superen els valors límit d'immissió legisats a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona¹ tot i tractar-se d'una contaminació d'abast local amb afectació reduïda en extensió a Catalunya (725 km², el 2,3% de la superfície total), la població afectada supera els 4,3 milions d'habitants (el 60% de la població total) i aquets incompliment ha motivat l'obertura de dos expedients sancionadors per part de l'Unió Europea².

Atès que resulta imprescindible apostar clarament pel transport públic i la mobilitat no motoritzada com a alternatives als desplaçaments diaris en vehicle privat en el nostre entorn, i com a mesura realment eficient per a reduir la contaminació atmosfèrica que pateixen les nostres ciutats (els estudis del CREAL -Centre de Recerca en Epidemiologia Ambiental- xifren en 3.500 el nombre de morts prematures anuals a causa de la contaminació atmosfèrica a Barcelona), assolir els objectius europeus de reducció de CO₂ i reduir les importacions de carburant.

Atès que a la gran majoria de municipis de l'Àrea Metropolitana s'han iniciat i executat programes per a la transformació i millora de la mobilitat, que venen a donar suport als instruments de planificació de la mobilitat a escala metropolitana: el Pla Director d'Infraestructures de l'ATM i el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona de l'ATM, en són un exemple.

Atès que el tramvia és l'ampliació de xarxa del Pla Director d'Infraestructures de l'ATM que més viatgers ha aportat a la xarxa, i que ho ha fet sense pol·lució en zones urbanes i amb un baix consum energètic, donant cobertura fins a nou municipis metropolitans: Badalona, Barcelona, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Sant Feliu de Llobregat, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern.

1. El Decret 226/2006, de 23 de maig, va declarar zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric diversos municipis de les comarques del Barcelonès, el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat per als contaminants diòxid de nitrogen (NO₂) —zona amb setze municipis— i per a les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10µm PM₁₀ —zona amb quaranta municipis—. Posteriorment, mitjançant l'Acord de govern 82/2012, de 31 de juliol de 2012, es van declarar vint-i-quatre d'aquests quaranta.

2. El Reial decret 102/2011, de 28 de gener, que transposa la Directiva europea 2008/50/CE, de 21 de maig de 2008, estableix els valors límit següents per al diòxid de nitrogen, els òxids de nitrogen i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres (PM₁₀).

Atès que el tramvia, amb 200 places per vehicle (o 400 places en doble composició), dobra o quadruplica la capacitat d'un autobús articulat i equival a tres o sis carrils de circulació per sentit, sense estar afectat per la congestió i incrementant més d'un 50% la velocitat comercial dels autobusos en superar les cruïlles i parades sense efecte acordió.

Atès que la integració tarifària entre la xarxa de metro, la xarxa d'autobusos, els FGC, RENFE i tramvies, comporta el funcionament de tots els serveis de transport públic com una única xarxa i ha comportat un increment notable de l'ús del transport públic a la Regió Metropolitana.

Atès que el tramvia, que ha tingut un creixement constant i molt important del nombre d'usuaris/es i és el mitjà de transport públic millor valorat pels ciutadans i ciutadanes a l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner i combina una fàcil accessibilitat amb una bona velocitat comercial en superfície.

Atès que la mobilitat interurbana és la que provoca més congestió a Barcelona ciutat i àrea metropolitana i què el tramvia té vocació de fer-se càrrec de part dels desplaçaments procedents del Baix Llobregat i Barcelonès Nord, però actualment té el seu potencial limitat per la manca de continuïtat i manca d'enllaços amb la resta de la xarxa ferroviària i d'autobús entre les places de Francesc Macià i Glòries.

Atès que el tramvia prové d'un projecte únic per tota la Diagonal, Barcelonès Nord i Baix Llobregat realitzat a final dels anys vuitanta i principis dels noranta, aprovat l'any 2001 per l'Autoritat del Transport Metropolità; però que s'ha convertit en el primer "tramvia interruptus" d'Europa.

Atès que la situació de tramvia partit en dos obliga a posar autobusos en paral·lel de forma solapada, generant un sobrecost de 2 milions d'Euros anuals d'explotació segons un [estudi tècnic](#) de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, i que aquests recursos es tradueixen en 47 autobusos que es podrien reubicar de forma més eficient en la nova xarxa de bus.

Atès que el Pla Director d'Infraestructures (PDI) realitzat per l'Autoritat del Transport Metropolità pel període 2011-2020 té previst de connectar ambdues línies (Trambaix i Trambesòs) tal i com queda reflectit al subprograma XT01 del esmentat pla Director, definint aquesta inversió com la l'actuació més rendible des del punt de vista socioeconòmic.

Atès que, com es dedueix de les anàlisis socioeconòmiques efectuades en el marc del PDI, el projecte d'unió dels dos tramvies per la Diagonal té la taxa interna de rendibilitat (TIR) més alta entre tots els projectes de transport inclosos en aquest PDI, fins a assolir una TIR del 43%, una xifra que multiplica per cinc la del següent projecte de transport en el rànquing.

Atès que són nombroses les entitats ecologistes, mediambientalistes, sindicals, veïnals, de mobilitat i de salut que han expressat el seu suport a la connexió d'ambdues línies per raons de millora de la mobilitat i eficiència energètica i en l'explotació, de salut pública i de qualitat de l'aire.

Atès que els beneficis d'aquesta connexió tramviària aniran molt més enllà dels ciutadans i ciutadanes de Barcelona, i en sortiria beneficiada la ciutadania dels municipis de la regió metropolitana.

Per les raons exposades es demana que el seu Grup Municipal proposi l'adopció dels següents acords:

Primer: Manifestar la clara voluntat d'aquest consistori en ple, de recolzar la connexió de les dues xarxes de tramvia (Trambaix i Trambesòs) pel corredor de l'av. Diagonal, donat que beneficia la ciutadania de Barcelona i al conjunt d'habitants de l'Àrea Metropolitana.

Segon: Demanar a l'Autoritat del Transport Metropolità, al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a l'Ajuntament de Barcelona, als ajuntaments del Baix Llobregat i Barcelonès afectats i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que hi donin recolzament a la ràpida connexió en superfície per l'Av. Diagonal de les línies del Trambaix i Trambesòs.

Tercer: Donar trasllat d'aquests acords a l'Autoritat del Transport Metropolità, al Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a l'Ajuntament de Barcelona, a l'Àrea Metropolitana de Barcelona i als ajuntaments del Baix Llobregat i el Barcelonès pels que transcorre aquest mitjà de transport i a la Plataforma Diagonal per a tothom.

A....., el.....de.....201

QUI SOM?

Diagonal per a Tothom: Bicicleta Club de Catalunya (BACC); Associació per la Defensa dels Drets dels Vianants Catalunya Camina; Comissions Obreres de Catalunya (CCOO); Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya (CONFAVC); Ecologistes en Acció de Catalunya (EAC); Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB); Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Prevenció d'Accidents de Trànsit (P(A)T), Unió General de Treballadors (UGT).

Plataforma per a la Qualitat de l'Aire: Associació de Prevenció d'Accidents de Trànsit – P(A)T; Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP); Catalunya Camina; Centre d'Anàlisi i Programes Sanitaris; Centre de Sostenibilitat Territorial; Confederació d'Associacions Veïnals de Catalunya (CONFAVC); Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona (FAVB) ; Ecologistes en Acció de Catalunya; Espai Ambiental; Martorell Viu; Associació Catalana de Comunicació Científica; Associació Catalana contra la Contaminació Acústica; Associació de defensa del patrimoni natural La Banqueta; Associació Salut i Agroecologia; Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta ; Greenpeace; Xanxano; Escola de Natura de l'Estany de Banyoles; Assemblea 15M de Sarrià – Sant Gervasi; Club Ciclista Sant Joan Despí; La Saboga; Associació Catalana de les Ciències Ambientals; Defensa del Medi

Ambient de Sant Andreu de la Barca (DEMASAB);Torretera-Associació per la conservació del medi ambient de Santa Perpètua; BiciTerrassa Club (BiTer); ADDA -Associació Defensa Drets Animal; Plataforma per a la Defensa de Gallecs; Assemblea 15M Sants-Les Corts; SomBici cooperativa; Fundació Tam-Tam; Grup Ecologista Les Agulles; El Rebost del Delta; Observatori Territori i Medi Ambient Montcada i Reixac; Delta Viu; DEPANA Lliga per la Defensa del Patrimoni Natural; AMPA Escola El Vapor (Terrassa); Fundació Ciència en Societat; Associació Professional d'Agents 4 / 5Rurals de Catalunya; Agrupament Escolta i Guia Xaloc; ADENC; 350BCN; Bici Baix Llobregat; Limnos, Associació de Defensa del Patrimoni Natural del Pla de l'Estany; Eixverd; Userda 9. Cooperativa de consum ecològic i responsable; Mou-te en bici; Amics de la bici; Moviment Contra la Incineració a Uniland; Plataforma Cívica per la Defensa de la Salut i el Medi Ambient de Sta. Margarida i Els Monjos; Club Ciclista pedalsport; Col.lectiu BadaBici ; AMPA Bisbat d'Ègara; Vertilíquens; Gent per Valldoreix, Associació i Plataforma Ciutadana i Veinal. GxVdx; Associació de Veïns i Veïnes Torrent d'en Pere Parres (Terrassa).