

Una AMB mejor conectada es una AMB más sostenible

El cambio climático es un hecho que nadie puede ya negar, y uno de los principales motivos es la contaminación que se produce por parte de los coches en las grandes urbes. Las nubes de contaminación cubren, casi los 365 días del año, las áreas metropolitanas más importantes del mundo. Las de Barcelona, París, Tokio, México DF, Madrid o Nueva York son un ejemplo.

El año 2016, último en que se conocen datos, se produjeron 9.073.090 desplazamientos dentro del área metropolitana de Barcelona, de los cuáles 3.373.335 fueron por motivos laborales y 5.699.751 lo hicieron por otros motivos. Ese mismo año se contabilizó un repunte en el parque móvil, que debido a la crisis económica hacía años que no se producía, hecho que provocó que ningún Ayuntamiento pudiese aplicar medidas anti coche.

Por otro lado, la red de transporte público de la zona sufre ciertos déficits y carencias:

- Las líneas de transporte público que atraviesan el AMB tienen carácter radial, incluidas cinco de las ocho líneas de metro, con lo que para ir de una punta a otra de ésta es obligatorio pasar por el centro de Barcelona.
- Debido a la crisis económica, muchas de las infraestructuras proyectadas y que permitirían conectar las ciudades con más población del área metropolitana se encuentran paralizadas y sin fecha de inauguración en el horizonte.
- La parte alta de Barcelona sólo está conectada por autobús y por el metro del Vallés (FGC). Éste último, esencial para conectar los municipios del norte de la capital y la UAB con Barcelona, se encuentra colapsado en hora punta.
- La Diagonal, una de las arterias principales de la capital, no tiene una red de transporte rápido y de gran capacidad que pase por ella y que conecte las poblaciones colindantes.
- La estación de Sants, así como los dos túneles de Rodalies que atraviesan la ciudad, se encuentran al límite de su capacidad, por lo que urge la construcción de nuevos intercambiadores de gran capacidad y la redistribución de ciertas líneas para captar parte del flujo de viajeros y servicios.

Desde la JSC apostamos por una red de transportes descentralizada, que llegue a todos los municipios metropolitanos por igual. **Es por todo lo anteriormente expuesto, y con el objetivo de incitar a la población a utilizar transporte público y reducir el número de desplazamientos en coche, que instamos a los Ayuntamientos afectados:**

1. A encontrar acuerdos con la Generalitat para que se acaben los tramos restantes de las líneas L9/L10, permitiendo conectar de esta manera el Besos y el Llobregat pasando por la parte alta, descentralizando así la red.
2. A encontrar acuerdos con la Generalitat para que se pongan en marcha de nuevo los proyectos del oeste del AMB como son las ampliaciones de las líneas L2 hasta el Aeropuerto, la L3 hasta Sant Feliu de Llobregat y la L1 hasta el Prat de Llobregat.
3. A trabajar conjuntamente con la Generalitat para que se impulsen los proyectos del este del AMB como son las ampliaciones de las líneas L1 de Fondo a Badalona, la L3 hasta Trinitat Vella, L4 hasta La Sagrera y la construcción de una línea de metro desde Badalona hasta el Hospital de Can Ruti, ya sea como una ampliación de la línea L2 o un metro ligero, tal y como estaba previsto en el PDI 2001-2010.
4. A potenciar la unión del tranvía por la Diagonal, es decir, Trambesòs y Trambaix, además de completar las ampliaciones entre Sant Adrià del Besòs y la estación de Rodalies de Badalona y desde Sant Feliu / Consell Comarcal hasta el centro de dicha población. De esta manera se unirán así los campus y el centro de la capital con los municipios del noroeste y sureste con un transporte rápido y de gran capacidad.
5. A que tanto TMB como el resto de empresas de transporte del AMB y las administraciones correspondientes se comprometan, teniendo en cuenta las características técnicas y orográficas, a adquirir autobuses 100% eléctricos siempre que sea posible, mejorando así la calidad del aire.
6. A que insten al AMB y la Generalitat para que se lleve a cabo la construcción del carril bus entre Cornellà de Llobregat y Castelldefels por la C-245, priorizando así el transporte público frente al privado.
7. A forzar un acuerdo entre la Generalitat y el Ministerio de Fomento para que se finalicen lo más pronto posible los intercambiadores de La Sagrera, el Prat de Llobregat y la Torrassa, así como la construcción de un tercer túnel que transcurra bajo Barcelona, para que las redes de Rodalies y Larga Distancia puedan absorber toda la capacidad para la que están diseñadas.
8. A presionar a la Generalitat para que lleve a cabo todas las ampliaciones previstas en FGC incluyendo la L12 entre Reina Elisenda y Finestrelles St. Joan de Déu y la cola de maniobras de Plaza Cataluña, así como la ampliación de los andenes en las estaciones de la línea del Vallés, y una mejora de los sistemas informáticos y de señalización de la misma, con el objetivo de mejorar las frecuencias y aumentar la capacidad de los trenes.