

10 PROPOSTES PER MILLORAR LA MOBILITAT A LA REGIÓ DE GIRONA

Les entitats sotassignades, quan ja és més que evident que vivim una emergència climàtica i quan som a les portes d'una crisi energètica, constatem:

- que el transport és la principal font d'emissions de gasos d'efecte hivernacle a l'Estat espanyol i que aquestes, en lloc de disminuir, augmenten cada any;
- que en el conjunt de les emissions lligades al transport, el pes més important correspon a l'ús del cotxe privat;
- que, a més, els vehicles a motor emeten uns contaminants que comporten creixents problemes de salut i que afecten especialment la mainada i la gent gran;
- que el nombre de víctimes dels accidents de tràfic i dels atropellaments continua essent molt elevat;
- que és perd una enorme quantitat d'hores de treball i de lleure en els embussos;
- que un 43 % de la població no té carnet de conduir i que les famílies que tenen cotxe dediquen, de mitjana, un 30 % del seu pressupost a comprar i mantenir el vehicle;
- que l'ús del cotxe privat és molt elevat a les nostres comarques perquè hi manca una bona xarxa de transport públic; les dades més extremes corresponen al Baix Empordà, l'única comarca catalana amb més de 100.000 habitants que no té accés al ferrocarril i on l'índex de motorització supera els 900 vehicles/1.000 habitants;
- que el pes del turisme en la economia de la regió és, ens agradi o no, molt considerable i que aquest se sustenta en un transport per carretera de futur incert.

La resposta de l'Estat i de la Generalitat davant d'aquest panorama es queda molt per darrera del que caldria, quan no empitjora la situació. Convé recordar que l'any 2019, ADIF, administrador de les infraestructures ferroviàries, va declarar "no estratègiques" moltes de les estacions de la línia de Portbou, entre les quals, per exemple, hi ha estacions que podrien jugar un paper clau per a les poblacions del seu entorn, com les de Vilajuïga i Camallera.

Estem profundament decebuts amb els resultats dels estudis de viabilitat dels projectes de trens-trams a les nostres comarques que ha presentat el govern de la Generalitat. Fa la impressió que la direcció tècnica no té cap interès que els trens-trams gironins tirin endavant. Cap dels ferrocarrils que s'han construït en la història de Catalunya ha estat aprovat amb criteris tècnics. Tots ells ho han estat sota el criteri de política pública necessària. Volem el mateix per a les comarques gironines.

Mentrestant, ambdues administracions persisteixen en continuar construint grans infraestructures viàries que o bé queden ràpidament col·lapsades pels vehicles a motor o bé són perfectament innecessàries. Encara no han entès, o no volen entendre, que la solució als problemes de trànsit passa per gestionar i reconduir la demanda, cosa que es pot fer amb molts menys recursos dels que es destinen a aquestes caríssimes infraestructures.

Cal revertir totalment els plantejaments fracassats de les darreres dècades. Per fer-ho, proposem:

Primera.- Millorar la línia de Portbou en tots els aspectes (trens, estacions, andanes, vies, etc.). N'hi ha prou amb mirar un mapa per adonar-se que aquesta línia ha de ser l'eix vertebrador de qualsevol sistema integral de transport públic imaginable a la nostra regió. Cal garantir la qualitat i la regularitat dels serveis existents. El tren no contamina, no emet gasos d'efecte hivernacle i, malgrat el mal estat de les vies i del material, és molt més segur que els cotxes i ocupa molt menys espai al territori que aquests.

Segona.- Potenciar les estacions de referència. Tot garantint un bon servei d'autobusos d'aportació, cal potenciar un seguit d'estacions que poden ser la referència per a les poblacions dels seu entorn. A l'Alt Empordà, per exemple, seria el cas de Vilajuïga, com a estació de tots els pobles a tocar la Serra de Rodes, i de l'estació de Camallera, respecte de l'Escala i tot el sud de la comarca.

Tercera.- Que viatjar amb cotxe sigui més barat, és totalment irracional, però és així per a una família o un grup. Més enllà de les mesures establertes per fer front als efectes de la pandèmia, cal revisar tota la política tarifària del transport públic. Cal començar per estendre la **Integració Tarifària** del Gironès i la Garrotxa a tota la regió, de manera que un sol títol de transport permeti accedir a totes les modalitats de transport públic. Quan es parla de tarifes, convé recordar que les experiències a diversos països europeus demostren que rebaixar les tarifes no només no ha provocat un augment del dèficit, sinó que, en aquests casos, ha comportat una reducció molt significativa d'aquest, en augmentar fortament el nombre d'usuaris. Cal estar oberts a totes les opcions.

Quarta.- Acabar amb la frontera ferroviària. És imprescindible harmonitzar els horaris de la SNCF i de la RENFE per eliminar la vergonyosa barrera que suposen les deficientes connexions entre els serveis de les dues bandes dels Pirineus.

Cinquena.- Crear un tren transfronterer. Sabem que hi ha experiències ferroviàries transfrontereres molt positives en molts països europeus. Proposem la creació d'un servei de tren transfronterer entre Girona i Narbona: el Tren Transfronterer Catalunya-Occitània. Parlem de 25 poblacions del Gironès, l'Alt Empordà, el Rosselló i el Llenguadoc. **La proposta es pot tirar endavant amb ajuts de la UE, que té un programa per impulsar els serveis de tren transfronterers.** Es tracta de fomentar una mobilitat i un turisme més sostenibles; com s'ha fet a d'altres llocs d'Europa, que han sabut recuperar amb èxit línies de tren desaprofitades.

Sisena.- És un pecat mortal contra el transport públic el possible trasllat de l'estació del centre de Figueres a Vilafant; perquè l'estació s'allunyaria de la immensa majoria dels usuaris de Figueres i de la comarca, que haurien de recórrer a vehicles per arribar-hi. Allunyar una estació del centre no és bona cosa ni per a la mobilitat ni pel comerç ni pel turisme. L'única manera de descongestionar les carreteres i d'estalviar energia i emissions és que el tren sigui competitiu, en accessibilitat, en costos i en velocitat amb el cotxe. Com

s'ha demostrat en dotzenes de casos a tot l'estat, hi ha diverses maneres d'integrar un traçat ferroviari en una ciutat i les poques vegades que s'ha optat per traslladar una estació, els resultats han estat nefastos.

Setena.- Som totalment favorables a construir una xarxa de trens-tramvies a les comarques de Girona. Cal revertir el dèficit històric en infraestructures ferroviàries al territori i dotar-nos d'un sistema de transport públic fiable i de qualitat. És per aquest motiu que defensem i reivindicuem els projectes de tren- tram de la Costa Brava, d'Olot-Banyoles-Girona i de Lloret-Blanes, els quals esdevindran l'espina dorsal del sistema de transport públic a les respectives comarques.

Vuitena.- La bicicleta ha de tenir un paper clau en la nova mobilitat. És un mitjà de transport saludable, no contaminant, poc perillós pels vianants i que ocupa poc espai a les ciutats. Un paper clau com el que té en el dia a dia de molts països d'Europa amb una climatologia molt més adversa al seu ús. Cal una xarxa d'itineraris que permetin desplaçar-se amb seguretat entre les diferents poblacions de la regió. Una xarxa que no estigui centrada en el lleure o en el cicloturisme, sinó que serveixi per a la vida quotidiana. Cal que hi hagi aparcaments segurs per a bicicletes a totes les estacions de trens i d'autobusos.

Novena.- Trens, autobusos i estacions han de ser accessibles a TOTES les persones, sigui quina sigui la seva capacitat. En cas contrari, el "dret a la mobilitat" és una mentida. Com tampoc existeix si, en la pràctica, se'l nega a barris sencers o a les zones rurals.

Desena.- Cal un sistema de transport públic integrat, que eviti les duplicitats i les grotesques descoordinacions que es produeixen actualment. És totalment inacceptable que estem subvencionant amb diners públics uns serveis d'autobusos amb uns horaris irracionals i que no estan coordinats ni entre ells ni amb els del ferrocarril. L'any 2028 caduquen les actuals concessions a les companyies privades d'autobusos, cal una actuació decidida dels poders públics per modificar les normatives vigents de manera que s'acabin aquestes situacions aberrants.

Aquestes propostes de millora de la xarxa ferroviària i de creació de les noves xarxes de trens-tram, complementades amb una bona xarxa d'autobusos i amb una aposta ferma per potenciar l'ús de la bicicleta, suposarien una autèntica revolució per a la mobilitat d'una regió que té ara uns dels pitjors transports públics de Catalunya. Les forces polítiques, sabran estar a l'alçada de les circumstàncies? En qualsevol cas, animem a les entitats de la societat civil a debatre i a fer seves aquestes propostes.

Signen:

1. Amics de Portbou
2. Amics de Tossa de Mar
3. Associació dels Naturalistes de Girona
4. Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

5. Aturem la C-32
6. Amics de la Natura de Cadaqués
7. Comissions Obreres (CCOO)
8. Confederació General del Treball (CGT)
9. Coordinadora d'Ongs Solidàries de les Comarques de Girona
10. Defensem el Tren de l'Empordà
11. Fòrum l'Escala Empúries.
12. IAEDEN- Salvem l'Empordà
13. Intersindical Alternativa de Catalunya (IAC)
14. Intersindical CSC
15. Jovent Ecologista Empordanès
16. La Manduca – Cooperativa de Consum Ecològic
17. Mou-te amb Bici.
18. Plataforma de l'Emergència Climàtica del Pla de l'Estany
19. Salvem la Pineda d'en Gori
20. Salvem la Pinya de Rosa
21. Salvem Platja de Pals
22. Sos Costa Brava
23. Sos Empordanet
24. Sos Lloret
25. Sos Palafrugell
26. Sos Rosamar Canyet
27. Tren-Tram de la Costa Brava
28. Tren-Tram Olot-Banyoles-Girona
29. Tren-Tram Palafolls-Blanes-Lloret
30. Unió Sindical de Treballadors i Treballadores de l'Ensenyament de Catalunya –

Federació Sindical de l'Ensenyament de Catalunya (USTEC-STEs)

31. Xarxa d'Economia Solidària, Xarxa Local de L'Empordà (XES - Empordà)

32. XR-Girona

10 PROPOSTES PER MILLORAR LA MOBILITAT A LA REGIÓ DE GIRONA

