



Moció de l'Alternativa d'Unitat Popular per a la millora del transport públic interurbà

Exposició de motius

El servei de transport públic no solament és una comoditat, sinó un dret fonamental dels ciutadans. És l'espai on conflueixen les necessitats de mobilitat, l'accés a serveis essencials i la connectivitat entre les diferents àrees d'un territori. A més, és una eina essencial per a la preservació de la salut pública. **Reduir la dependència dels desplaçaments individuals en vehicles privats en favor de l'ús del transport públic no només contribueix a la disminució de les emissions de gasos d'efecte hivernacle associades al trànsit, sinó també a la millora de la qualitat de l'aire i, per tant, de la salut de les persones. La promoció d'un transport públic eficient i accessible és una estratègia clau en la lluita contra els efectes negatius del trànsit sobre la salut humana.**

Tot i la seva importància, les classes populars, sovint les més dependents d'aquest servei, són les que més patim quan aquest no funciona adequadament. El mal funcionament del transport públic no només provoca retards i nervis, sinó també ansietat i estrès, afectant directament la qualitat de vida dels ciutadans. El temps és un recurs valuós i, per a moltes persones, la manca d'un servei de transport públic fiable i eficient significa perdre hores precioses que podrien dedicar a altres activitats, com el treball, l'educació o l'oci. Això és especialment crític per a les classes més desfavorides, les quals sovint disposen de menys recursos i tenen menys marge de maniobra per fer front a aquestes eventualitats.

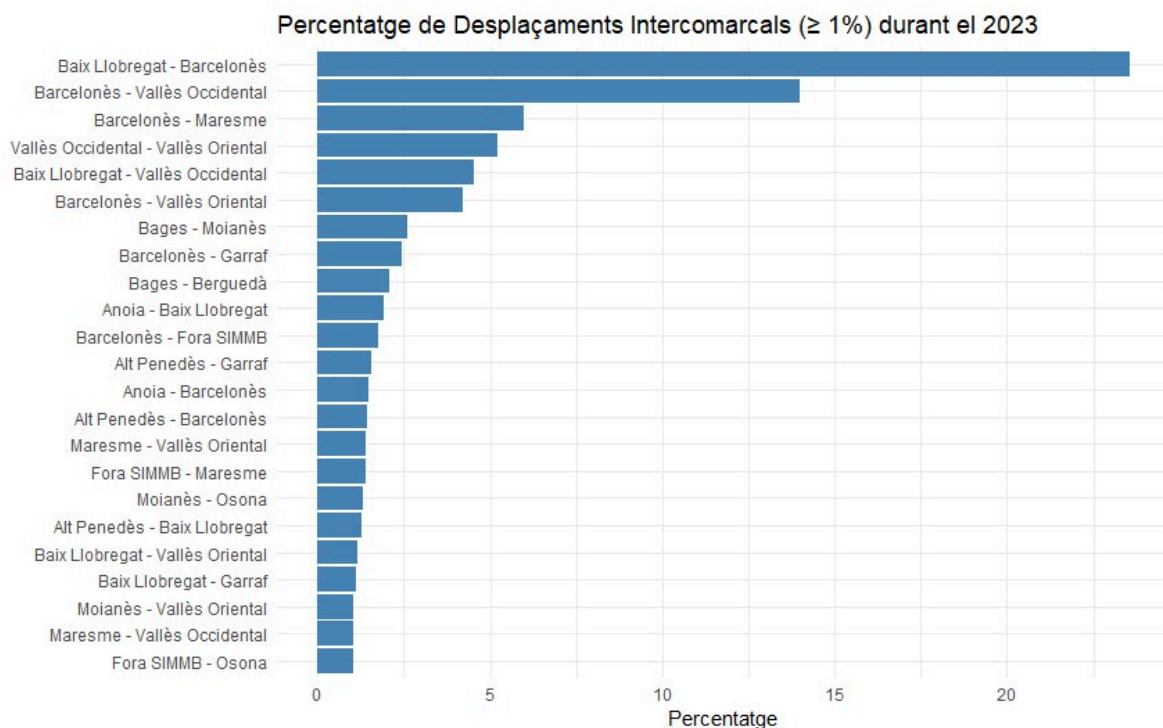
A més, **la falta d'un transport públic intercomarcal de qualitat agreuja encara més aquesta situació, convertint-se en una barrera addicional per a la mobilitat dels ciutadans i una oportunitat perduda per fomentar un transport més sostenible i eficient.** És alarmant com els governs municipal i comarcal mostren una clara preferència i dedicació exclusiva cap a la promoció de l'ús del cotxe privat, en detriment del suport al transport públic, com ara amb les inversions destinades al Quart Cinturó. Mentrestant, **continuem sense transport públic de qualitat per moure'ns al Baix Llobregat o el Vallès Oriental o, fins i tot, entre municipis molt propers a Rubí, com ara Ullastrell, Castellbisbal o Molins de rei, entre d'altres.**

Les dades de l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner del 2023 ens permeten també analitzar la mobilitat intercomarcal: sense cap sorpresa, els eixos Barcelona - Baix Llobregat, Barcelona - Maresme i Barcelona - Vallès Occidental, són que gaudeixen raonablement de bons serveis de transport públic de gran capacitat (Rodalies i FGC).

No obstant, hi ha dos eixos que mouen també bastants viatgers que no tenen un bon transport públic de masses: l'eix Vallès Occidental - Vallès Oriental i l'eix Vallès Occidental

- Baix Llobregat. Més enllà de la raquítica línia R8 (Granollers - Martorell) de Rodalies, i d'unes escasses línies d'autobusos interurbans, no hi ha un bon servei de transport públic.

Tot i això, les propostes que tenim sobre la taula continuen apostant pels cotxes (per exemple la B40), obviant el que seria raonable: **crear una xarxa ferroviària orbital que connecti, com a mínim, les comarques del Vallès Oriental, Vallès Occidental i el Baix Llobregat.**



A banda, la recent apagada massiva del 28 d'abril va posar de manifest, entre d'altres coses, que la nostra ciutat gaudeix d'un sistema de connexió interurbana deficient i dependent en excés del funcionament dels FGC. **Encara que l'estudi de factibilitat de la segona estació de Rubí fos positiu i es portés a terme, aquesta segona estació no facilitaria l'objectiu d'ampliar les diferents opcions de fer servir i interconnectar el transport públic. Aquesta situació de rigidesa en les comunicacions obre la porta a l'ús preferent del vehicle privat i totes les conseqüències negatives que se'n deriven.**

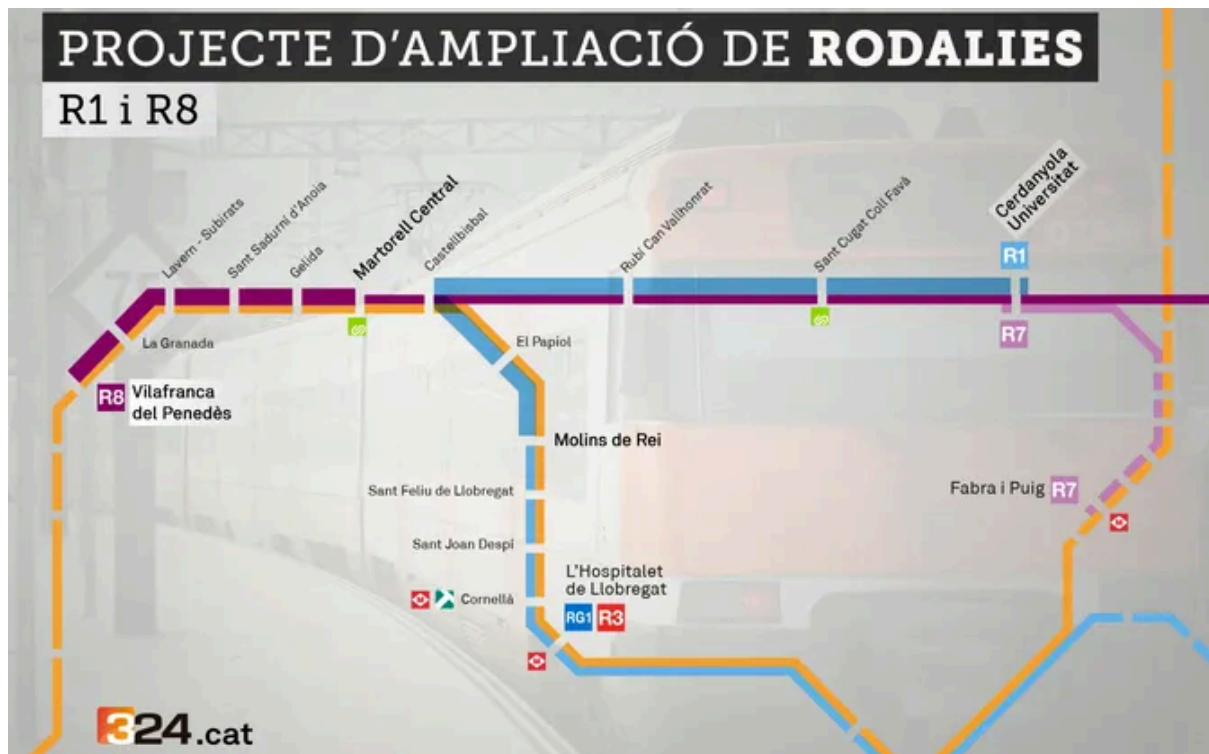
El propi pla de mobilitat urbana sostenible¹, aprovat al juny de 2020 ja alertava de la manca de transport públic interurbà de qualitat, malgrat el volum de trajectes interurbans i intercomarcals que les persones han de fer obligades per la feina i/o els estudis.

Ara mateix, a Rubí només funcionen quatre línies de bus interurbà diürn i dos línies d'autobús nocturn, amb una freqüència d'interval de pas molt baixa, cada 60 minuts de mitjana, fins i tot més baixa que municipis més petits, com ara Castellbisbal. En relació al

¹ PMUS:

https://www.rubi.cat/ca/temes/mobilitat/pla-de-mobilitat-urbana-sostenible-de-rubi?set_language=ca

transport ferroviari, a banda dels FGC, la línia de la Renfe només ofereix un tren cada hora, malgrat que el govern català ha anunciat, recentment, la seva intenció d'ampliar la freqüència a dos trens per hora².



D'altra banda, aquesta estació està molt allunyada, amb un trajecte poc il·luminat que no convida a fer servir l'estació.

Cal recordar, a més, que el 2028 caduquen la majoria de concessions de transport interurbà realitzades per la Generalitat de Catalunya i, per tant, és un bon moment per començar a posar sobre la taula propostes i millores a les necessitats històriques que té Rubí en relació al transport públic.

Per tot plegat, proposem al ple assumir els següents acords:

PRIMER. Planificar la creació d'una estació d'autobusos interurbans a Rubí, conjuntament amb les administracions implicades.

SEGON. Sol·licitar formalment a la Generalitat de Catalunya informació actualitzada sobre l'estat dels treballs del nou Pla de Transports de Viatgers de Catalunya (PTVC), que ha de substituir el vigent fins al 2020, així com demanar que les necessitats específiques del municipi de Rubí i el seu entorn siguin incorporades a l'estratègia de planificació general.

TERCER. Reclamar a la Generalitat de Catalunya i l'Autoritat del Transport Metropolità:

² Ampliació RENFE:

<https://www.3cat.cat/324/allargar-lr1-i-millorar-lr8-nous-serveis-de-rodalies-al-valles-baix-llobregat-i-penedes/noticia/3345032/>

- L'ampliació de la freqüència de l'autobús corresponent a la línia L59, que connecta Rubí amb el Papiol, Molins de Rei i Sant Joan Despí, incloent els caps de setmana.
- L'ampliació de la freqüència de l'autobús que connecta Rubí amb Castellbisbal, incloent els caps de setmana.
- L'ampliació de la freqüència de l'autobús que realitza el trajecte pel polígon de Can Sant Joan i que connecta Rubí amb línia S2 de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.
- L'ampliació de la freqüència de l'autobús que realitza el trajecte Rubí - Hospital de Terrassa, incloent el fet que es permeti baixar en les parades urbanes dins el mateix municipi.
- Que el recorregut de Rubí a l'Hospital de Terrassa faci el mateix trajecte a l'anada que a la tornada, per tal d'escurçar el temps del viatge.
- L'ampliació de la freqüència de bus nit que dona servei entre Barcelona i Rubí, estudiant que amb l'ampliació de freqüència es pugui donar servei, també, a l'Avinguda Estatut, alternant els serveis amb l'autobús que ja passa per la C1413.
- Que tant l'R8 com l'R1 parin sempre a totes les parades, tant entre setmana com en cap de setmana.

QUART. Participar, en el marc de l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità de Barcelona, en l'estudi i formulació d'un model coordinat de transport interurbà per carretera, basat en criteris de sostenibilitat, eficiència, connectivitat i adaptació a la realitat metropolitana ampliada, en col·laboració amb la Generalitat de Catalunya i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM). L'objectiu d'aquest estudi tècnic de mobilitat interurbana ha de passar per analitzar i diagnosticar les necessitats actuals i futures del transport públic per carretera, així com d'avaluar la viabilitat tècnica, operativa i econòmica de les millores que es proposin. Aquest estudi haurà de contemplar:

- La creació de dues línies express fins a Barcelona, una per la Meridiana i una altra per Zona Universitària aprofitant, si s'escau, la línia E2.2 que connecta Terrassa amb Barcelona i que passa pel barri del Pinar.
- La creació d'una línia express que connecti Rubí amb el Baix Llobregat, amb pas per l'Hospitalet de Llobregat, fins que no es pugui comptar amb l'ampliació de la RENFE.
- La creació d'una línia d'autobús que connecti Rubí i Ullastrell, oferint també una parada a l'Institut JV Foix, fet que podria ajudar a resoldre la manca de places que ofereix el transport públic urbà actualment.
- La creació d'una línia d'autobús que connecti la zona nord de les urbanitzacions de Rubí amb la línia de FGC de Terrassa i la línia RENFE de Castellbisbal, disminuint el volum de trànsit que es genera en hora punta per utilitzar els FGC de Rubí centre.
- La creació d'una línia d'autobús que permeti connectar la zona de Can Rosés, el Pinar i els Nius amb Sant Quirze del Vallès, que també disposa de línia de FGC, estudiant si és viable que pugui acabar el trajecte a l'Hospital de Terrassa.

CINQUÈ. Traslladar els resultats i propostes derivades de l'estudi esmentat al procés de participació pública que la Generalitat de Catalunya preveu engegar durant el 2025 per a la definició del nou Mapa Concessional de Transport de Viatgers per Carretera, amb

l'objectiu d'incidir proactivament en la configuració dels futurs serveis previstos a l'horitzó 2028.

SISÈ. Vetllar perquè totes les línies que es creïn noves i/o aquelles en que demanem que s'ampliï la freqüència, surtin, com a mínim, en una freqüència de 3 busos d'anada i 3 de tornada al matí, i altres 3 d'anada i 3 de tornada a la tarda, que coincideixi amb hores d'inici i final escolar/laborals, i que es faci una revisió de la utilització de cada línia per veure si cal ajustar horaris, fer un canvi de freqüència, o qualsevol altre acció que garantitzi la seva sostenibilitat a llarg termini.

SETÈ. Millorar la senyalització i l'accessibilitat a totes les parades de bus urbà i interurbà, tenint en compte la perspectiva de gènere a nivell d'il·luminació, visibilitat, etc.

VUITÈ. Iniciar, d'una vegada el servei del bus a demanda que permeti connectar les urbanitzacions amb la xarxa de transport públic³.

NOVÈ. Avaluar el resultat del PMUS i iniciar els treballs per elaborar i actualitzar el PMUS, incorporant aquestes propostes.

DESE. Reiterar la necessitat de donar impuls a infraestructures estratègiques ferroviàries contemplades en els plans actuals, com són:

- La creació d'un intercanviador entre FGC i Rodalies a Rubí, com a part del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030.
- L'allargament de la línia R1 fins al Vallès, amb parada a Rubí, per millorar les connexions orbitals del territori i reforçar la xarxa de transport públic de gran capacitat.

ONZÈ. Informar d'aquests acords als municipis implicats, a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), a l'Associació per la Promoció del Transport Públic, a l'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità de Barcelona i a la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori), amb l'objectiu de generar sinergies i sumar voluntats per a una mobilitat interurbana més eficient i coordinada.

³ [Clic.cat](https://transportpublic.org/mss65-clic/): <https://transportpublic.org/mss65-clic/>