

A. General

1. Com pensen fomentar la intermodalitat? Línies mestres i mesures concretes (ex.: coordinar horaris, transbords més curts, etc.; però que ho diguin ells, no els ho donem tot mastegat).

Hem de afavorir la intermodalitat entre diferents sistemes de transport. El principal problema per fer servir el transport públic sovint és com arribar fins l'estació. Les xarxes d'aparcament en les estacions son insuficients o no hi ha connexions de bus entre les estacions de tren amb municipis propers.

També ens preocupa l'accés als centres de treball. Sovint el transport públic no arriba, especialment als polígons industrials. S'han de coordinar horaris entre modes de transport. L'accés en bicicleta al transport públic, ara força limitat.

2. Quins projectes de construcció d'autovies i túnels viaris pensen tirar endavant, i quins projectes aprovats pensen descatalogar?

El Govern del PP va deixar el 2004 en projecte o en execució tota una xarxa de desdoblaments i d'autovies gratuïtes a Catalunya que el Govern del PSOE ha aturat, en part condicionat per ERC i ICV o per lentitud injustificada en les tramitacions. La nostra prioritat és acabar aquestes vies que han de contribuir a corregir un greuge en autovies lliures de peatges que patia Catalunya i que sembla que el PSOE no vol resoldre.

Respecte als túnels mantenim les nostres demandes dels túnels de Tosses, Comiols, Horta i Bonaigua.

3. Pensa renunciar al cotxe oficial i anar en transport públic a tot arreu per demostrar que funciona correctament?

Com no tinc carnet de conduir o vaig en transport públic o ara per qüestió de seguretat i de tenir una agenda molt atapeïda, en cotxe del meu partit.

4. Quines seran les primeres mesures que prendran després del traspàs dels trens regionals a la Generalitat?

El cost d'un traspàs assumit de qualsevol manera és que el cost de tota millora en el servei l'haurà d'assumir la Generalitat i si les pèrdues s'incrementen i superen els 14,8 M€ que assumeix l'Estat, també pagarà la Generalitat que podrà establir una política tarifària pròpia, és a dir, pujar les tarifes per sobre de l'IPC com ens té acostumats. Nosaltres volem establir nous serveis amb millor freqüència i serveis directes i semidirectes que apropin les localitats més importants.



5. Per quan una estació de ferrocarril a menys de 30 minuts en transport públic per a tots els nuclis amb més de 500 habitants?

Hi ha llocs on l'única alternativa viable és l'autobús. El ferrocarril no arriba a tot arreu. Seria desitjable però no és viable en un territori tan complex com Catalunya.

6. Quan tindrà el mode ferroviari un pes important (més del 10%) en el transport de mercaderies?

Quan tinguem els Ports connectats a la xarxa d'ample internacional i amb Europa, quan tinguem unes terminals ferroviàries de major dimensió amb platges de vies més grans que permetin articular combois més grans amb un cost de transport menor. Quan puguem tenir intermodalitat camió-tren i quan les mercaderies circulin de forma segregada dels passatgers de manera que aquests no desplacin les mercaderies a horaris i velocitats no competitives. Son les nostres prioritats.

7. Quan tindrem tots els municipis de Catalunya accessibles amb transport públic?

És un repte difícil d'assolir però com a mínim hem de garantir que el major nombre de ciutadans tinguin el transport públic al seu abast. Hi ha dèficits en molts municipis, especialment els més aïllats, però també en urbanitzacions molt poblades que no tenen una parada d'autobús.

8. Pensa fer quelcom respecte la pujada dels bitllets de transport per sobre de l'IPC?

El PPC sempre s'ha oposat a aquestes pujades del transport públic per sobre de l'IPC, tant quan ho feia CiU com el tripartit. I els nostres representants en els òrgans de govern de l'ATM

9. Creuen necessari reclamar el traspàs de les infraestructures ferroviàries, ara dependents d'ADIF?

No. La llei del sector ferroviari preveu que la infraestructura sigui d'ADIF i que puguin haver múltiples operadors, no només la Generalitat per rodalies. Ja hi ha operadors privats de mercaderies que utilitzen la mateixa xarxa.

10. Pensen canviar d'alguna manera el pagament a les autopistes de peatge?

El que o farem és incrementar els peatges per sobre de l'IPC com ha fet el Govern en els darrers 7 anys. Volem establir descomptes per recurrència a partir dels 10 viatges i no els 18 que preveu el Govern.

11. Donada la creixent preocupació per les agressions i robatoris als transports públics, tenen algun pla per augmentar-hi la seguretat?

Sempre hem denunciat la manca de policia en el transport públic. El Departament d'Interior sempre s'ha excusat dient que és un recinte d'una empresa i que ha d'estar la seguretat de l'empresa la que actui. En aquest sentit ens trobem desemparats.

12. Tenen algun pla per atraure més vols a l'aeroport de El Prat?

Nosaltres creiem que la gestió privada és la més adequada per l'aeroport del Prat. Estem preocupats per la pèrdua de connexions i freqüències amb els principals aeroports d'Europa i Espanya. No podem perdre connexions amb aeroports importants d'Europa. No és el mateix volar a Londres Heathrow que a London Luton. Hem de potenciar les rutes que ens apropen als centres econòmics d'Europa i mantenir les que ens uneixen amb la resta d'Espanya sinó volem deixar de ser un centre de referència pels negocis a Espanya. Aquestes connexions són les que ens aportaran passatgers suficients per tal que els vols intercontinentals que volem tenir siguin rentables per les companyies que els operin. Del contrari, no seran sostenibles a mig llarg termini i no aconseguirem que Barcelona sigui un hub internacional.

13. Quins plans de futur tenen pels ports catalans?

Les ampliacions dels Ports de Barcelona i Tarragona han servir de plataforma per exportar les mercaderies de les nostres fàbriques alhora que ha de permetre convertir-nos en la porta d'entrada a Europa de les mercaderies que provenen de l'Orient. Aquest objectiu estratègic passa per acabar totes les obres d'ampliació dels Ports i els seus accessos viaris i ferroviaris. Aquest fet és summament important ja que del contrari es col·lapsarà la xarxa viària d'accés a Barcelona i Tarragona. En el cas de Barcelona, la Ronda Litoral haurà d'assumir tot el transit de contenidors del Port pel retard en els accessos viaris i la terminal ferroviària.

14. Hi ha algun pla per crear vies interurbanes exclusives o adaptades per a ciclistes?

Tenim previst continuar amb els projectes previstos i carrils bici segregats del transit rodat. També potenciar les vies verdes com itineraris turístics.

15. Quan tindrem finalment el llargament anunciat museu de la mobilitat?

La mobilitat ha de ser una realitat viva que no es guardi en cap museu. L'estudi de les alternatives de mobilitat ens sembla més necessari en un moment en que les disponibilitats pressupostàries són limitades.

B. Àrea metropolitana de Barcelona

1. Quina és la postura respecte al concessionament de la L9, i què farà en cas de no estar d'acord amb l'actual finançament.

És curiós que els que finalment l'han establert (tripartit) es van oposar de manera ferotge quan ho va proposar el Govern anterior. La concessió un recurs inevitable en l'actual context d'escassetat de recursos.

2. Una vegada acabada la L9/L10, considera que cal fer alguna prolongació més de la xarxa de metro?

Prologar la línia 3, construir la L12 al Baix Llobregat prologar el metro cap el Maresme. També hem de tenir present que la prolongació de les línies aporta nous viatgers a les línies que en els trams centrals de les mateixes no poden assumir tant passatge. Cal ampliar la capacitat de les línies abans de prologar-les més.

3. Com pensen desenvolupar els sistemes de transport d'alta capacitat per a la mobilitat interna al Vallès?

Nosaltres apostem per construir una anella ferroviària que connecti internament els municipis del Vallès, així com fer l'orbital ferroviària. El sistema actual és molt radial de Barcelona.

4. Segons el seu punt de vista, quines són les causes principals de la mala puntualitat i l'escassa fiabilitat de la xarxa de rodalies ADIF de Barcelona?

La falta d'inversions i manteniment dels darrers anys. Des de que el PP va deixar el Govern la plantilla de manteniment no ha parat de reduir-se i les noves unitats CIVIA que va encarregar el Govern del PP abans de marxar, van arribar tard a Barcelona perquè el Govern les va enviar primer a altres comunitats.

També que la capacitat dels túnels que travessen Barcelona està al límit i qualsevol petita incidència causa un gran perjudici.

5. En el cas de FGC, consideren adequada la rapidesa de les seves línies? En cas negatiu, què caldria fer per millorar-la?

S'han fet millores però creiem que es poden establir nous trens directes i semidirectes que redueixin el temps de recorregut entre les principals localitats.

6. Tenen previst reclamar la quadruplicació de vies a les entrades de Barcelona?

Si és imprescindible per millorar les freqüències en els accessos a la ciutat de Barcelona. Però també és imprescindible ampliar la capacitat dels túnels de rodalies que travessen Barcelona que estan al límit. Sense això és difícil introduir més trens a Barcelona.

7. Quins plans del futur tenen pel litoral del Maresme? És a dir, quins plans tenen per la línia de rodalies i l'antiga N-II?

L'N2 fa temps que tenia que haver-se convertit en una via urbana, però els Governos de l'Estat (sent ministre Josep Borrell) i Catalunya van pactar a la prolongació de la concessió de la C32 fins a Mataró i l'establiment de peatge de Mataró a la Tordera, quan tot aquest tram havia de ser lliure de peatge i ser la variant de l'N2.

Ara tenim la controvèrsia de les calçades laterals que ajudaran a alliberar l'N2 al costat del mar.

8. ¿Cuál es su posicionamiento sobre la ampliación de la L3 entre Zona Universitaria y Sant Feliu y qué acciones tomaría al respecto?

Estamos a favor de su prolongación. El tranvía no ha resuelto el problema de movilidad del Baix Llobregat tal y como ya anunciamos en su día.

9. ¿Cuál es su posicionamiento sobre el proyecto de Fomento de túnel de cercanías bajo la Diagonal y qué acciones tomaría al respecto?

Ens sembla imprescindible. La capacitat dels túnels de rodalies que travessen Barcelona està al límit de la seva capacitat i per tant cal un nou túnel per poder ampliar la capacitat d'entrada de trens a Barcelona. Precisament per això sembla inútil el tramvia a superfície del tram central de Diagonal, ja que seria tenir un transport de gran capacitat soterrat i un transport de mitjana capacitat en superfície.

10. ¿Cuál es su posicionamiento sobre la ausencia de acceso ferroviario al aeropuerto de Barcelona y qué acciones va a tomar al respecto?

El Gobierno de Zapatero se ha dormido con las cercanías al Aeropuerto. Ha pasado más de un año y medio de la inauguración de la nueva terminal y hasta el pasado 19 de marzo el Gobierno no adjudicó el proyecto.

11. ¿Cuál es su posicionamiento sobre la ausencia de carriles BUS-VAO en accesos a Barcelona y qué acciones va a tomar al respecto?

Fuimos el primer grupo en pedir carriles VAO en los accesos a Barcelona en el Parlament hace dos legislaturas cuando aún gobernaba CiU. Creemos que los que se están construyendo deben dar acceso a los vehículos con 2 ó más pasajeros y no 3 como pretende el Gobierno.

12. Quina posició prenen vostès respecte el Quart Cinturó?

Somos favorables a su construcción en su totalidad con capacidad y prestaciones suficientes. Creemos que es imprescindible para acabar con el colapso permanente de la red viaria de la Región Metropolitana de Barcelona.

13. Quina és la seva posició davant la velocitat variable i la limitació a 80 km/h?

Suprimirem aquesta limitació. El que hem de fer és complir els diferents objectius sobre contaminació de l'aire que estableix la normativa europea, però per assolir aquests objectius, Europa no ens diu com ho hem de fer, Europa no ens obliga a limitar la velocitat a 80km/h. Ens estableix els objectius, però no les mesures que poden ser moltes.

El tripartit ha optat per limitar la velocitat a 80km/h de forma irracional. Ara, una mínima millora es vol atribuir per complert a la limitació de la velocitat quan en els darrers dos anys hi ha hagut una caiguda important de la mobilitat a la RMB, una caiguda general del transport de mercaderies per carretera, una caiguda molt important de l'activitat industrial de les fàbriques, del trànsit portuari, dels vols de l'aeroport, de l'activitat constructora i d'obra pública.

Per reduir la contaminació de l'aire a la RMB el que s'ha de fer és millorar la xarxa de transport públic. Hi ha importants obres aturades, acabar amb el col·lapse de la xarxa viària, amb noves vies que millorin la fluïdesa del transit, potenciar el transport de mercaderies per ferrocarril, tenir els accessos viaris i ferroviaris al Port i potenciar l'ús de vehicles menys contaminants.

14. Consideren suficient la presència de controls dels Mossos d'Esquadra a les carreteres, ja sigui amb radars mòbils o bé en controls d'alcoholèmia?

Els radars han estat col·locats sovint allà on son menys necessaris i poden recaptar més. La seguretat ens preocupa molt, i sabem que on més hem de invertir és en la xarxa secundària de carreteres que és on hi ha més accidents i també en l'alcoholèmia i la falta de descans dels conductors que porten a distraccions sovint mortals.

C. Resta de Catalunya

1. Tenen prevista l'extensió de la línia de la Pobla de Segur? En cas afirmatiu, cap a on i quan?

Prèviament cal avaluar les possibilitats tècniques i econòmiques d'aquesta prolongació. No la descartem, però creiem prioritari millorar la xarxa viària per accedir a la zona amb nous túnels (Comiols i Bonaigua) i noves autovies.

2. Hi alguna manera de fer arribar el ferrocarril a la Seu d'Urgell i a la frontera amb Andorra?

Tenim en el nostre pla la previsió de poder connectar la línia de Puigcerdà primer amb la Seu d'Urgell i posteriorment amb Andorra. És complicat per l'orografia però creiem que aportaria molt al Pirineu.

3. Pensen estendre els trens semidirectes com el que recentment s'ha inaugurat fins a Puigcerdà a d'altres llocs de Catalunya? N'augmentaran la freqüència i els dies en que circula?

És una de les nostres propostes. Per exemple la línia de Manresa seria una candidata a aquest tipus de trens per reduir el temps per unir Manresa amb Barcelona que és superior a fa un segle.

4. Tenen coneixement de la proposta d'allargar el "tren groc" francès fins a Puigcerdà per potenciar el turisme a la zona?

Es una proposta interessant que cal estudiar la seva viabilitat i trobar l'acord amb les autoritats franceses.

5. Una vegada s'inauguri l'Alta Velocitat Figueres-Perpinyà, quin futur tindrà l'actual línia ferroviària entre Figueres i Portbou?

S'ha de mantenir aquesta línia. No podem perdre connexions amb França i presta un servei molt important a les localitats d'aquest tram que tenen males connexions per carretera.

6. Com pensen desenvolupar els sistemes de transport d'alta capacitat per a la mobilitat interna al Camp de Tarragona i l'àrea de Girona i l'àrea de Lleida?

Tenim previst l'establiment de sistemes de rodalies en les tres àrees, estudiant la possibilitat de la introducció del tramvia i la millora considerable dels serveis d'autobús existent

7. Quan tindrem trens de viatgers als ramals industrials de Sallent i Súria de FGC?

És una proposta que venim defensant des de fa quasi una dècada però encara cap Govern, ni CiU ni el tripartit, ha fet res per una línia en la que tenim pràcticament tota la infraestructura feta. Aquestes localitats hauran d'esperar a que governi el PP a la Generalitat.

8. Quina posició té el seu partit respecte l'Eix Transversal Ferroviari?

És un projecte a molt llarg termini que travessa espais molt complicats des del punt de vista orogràfic com ambiental. I el més complicat pot ser el seu finançament. Nosaltres el valorem positivament, però creiem necessari algunes variacions de traçat com per exemple no deixar la Garrotxa i la seva capital, Olot sense connexió al traçat

9. Creu que és necessari l'aeroport d'Alguaire?

La pregunta hauria de ser si era necessari o prioritari. Ara ja el tenim construït i el que cal és gestionar-lo adequadament. El PP pensa que pot tenir rendibilitat comercial i que s'hauria de desenvolupar el sector de la càrrega aèria.

10. Quin futur tenen pensat pels aeroports de Reus i Girona tant pel que fa als vols disponibles com a les seves instal·lacions i accessos?

Els vols els estableixen les companyies aèries en funció de la seva ocupació i rendibilitat. Les administracions poden incentivar que hi hagi vols però el que no han de fer és mantenir línies artificialment a costa del pressupost públic.

Creiem que és prioritari que aquests aeroports tinguin connexions amb el ferrocarril. El Pla director de Reus ja ho preveu però el de Girona encara no, tot i que la línia de ferrocarril passa molt propera a l'aeroport. Amb una connexió ràpida en tren, aquests aeroports podrien funcionar complementàriament amb el Prat ja que especialment Girona està molt a prop de la Regió Metropolitana de Barcelona. Una bona connexió ferroviària donaria a aquests aeroports la massa crítica de passatgers per tenir gran nombre de connexions.