

A. General

1. Com pensen fomentar la intermodalitat? Línies mestres i mesures concretes

Creant nous intercanviadors de la Diagonal i en la nova estació de la Sagrera (metro, tramvia, bus) i millorant els emplaçaments de les parades de Bus apropant-les tot el possible a les estacions ferroviàries, fent més accessibles els recorreguts en els intercanviadors, modificant els transbordaments per fer-los més accessibles i de trajectes més curts.

Coordinar els horaris dels autobusos amb els dels trens amb menor freqüència.

Millorar la informació de la intermodalitat en parades i estacions i en la xarxa.

Afavorir la fidelització al transport públic mitjançant nous títols de durada anual més econòmics, que faci més atractiu el fer transbordaments

A Barcelona potenciar la nova xarxa de RET BUS

A la Regió Metropolitana de BCN i altres àrees metropolitanes, prioritzar el transport públic, fent carrils BUS en vies d'alta capacitat i en les ciutats i sistemes de prioritat semafòrica, afavorint la màxima conversió de línies en Serveis de Bus Exprés

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

Evidentment estem completament en contra del Quart cinturó tal com el projecta el Ministeri de Foment i defensen altres forces polítiques, proposem un vial de comunicació comarcal (Ronda del Vallès) que millori la connectivitat interna, però en cap cas una nova autovia.

Estem per la desprogramació immediata del vial de Cornisa, doncs creiem que es una agressió al medi natural de Collserola i completament innecessari.

Estem en contra de la realització de laterals de la C-32

Proposem posposar qualsevol actuació de tunelació a Collserola (Túnel d'Horta) i noves línies de metro o ferrocarrils, fins que s'exploti al màxim les possibilitats de la xarxa de rodalies al Vallès i fer una nova línia ferroviària si fos realment necessària.

Proposem fer amb urgència el Túnel de Montcada i Reixac per millorar el pas de rodalies al Vallès i millorar el temps de recorregut.

Proposem planificar i executar el més ràpid possible un nou túnel de rodalies que travessi Barcelona i que permeti optimitzar i fer possible una important ampliació dels serveis de Rodalies i Regionals, ara impossible pels colls d'ampolla passants per BCN (cal definir el traçat més òptim)

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

La majoria dels nostres diputats es desplacen en transport públic o bici i molts alts càrrecs es desplacen quotidianament en transport públic.

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

Millorar la freqüència i la qualitat del servei incorporant nous trens, optimitzant el temps de recorregut i en combinació amb la potenciació de les rodalies a Tarragona, Lleida i Girona potenciar els semidirectes per fer el tren competitiu amb els desplaçaments amb cotxe. Realitzar un pla d'urgència per la millora de la qualitat i l'accessibilitat de les estacions regionals.

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?

Fer arribar el tren a tot arreu es complicat i excessivament car i fins i tot poc efectiu, proposem ampliar les línies de rodalies en l'àmbit de Lleida, Girona i Tarragona, millorar Rodalies de BCN, amb la nova Línia Castelldefels- Cornellà i la creació d'una línia circular que uneixi El Baix Llobregat, Vallès i Barcelonès. Amb serveis de regionals ràpids i eficaços, ben coordinats amb sistemes freqüents i ràpids d'autobusos que arribin a la majoria dels municipis de Catalunya.

Tanmateix cal executar el més ràpid possible el tren-tram a Tarragona, Girona (incloent el traçat de les Gavarres) i el total del projecte de tren-tram al Vallès.

L'objectiu ha de ser el 2020

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

Hem de treballar molt començant per la posada immediata en funcionament de la xarxa ferroviària de mercaderies al voltant del Port de Barcelona, per fer-ho realitat, cal crear estacions d'intercanvi de mercaderies (ports secs) i sistemes de tren llançadora a diferents punts del territori per afavorir l'intercanvi modal de mercaderies i evitar al màxim el desplaçament per carreteres.

Cal fer que el Transport per carretera internalitzi els costos reals d'aquest tipus de transport, aplicant les directives europees i fent que paguin l'Eurovinyeta.

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

Cal dissenyar un sistema d'autobusos eficaç, que permeti una bona connectivitat de tots els municipis amb la seva capital comarcal i la xarxa ferroviària d'alta capacitat (rodalies i trens-tram.), hem de marcar-nos l'objectiu del 2015

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

Estem en contra de la pujada dels bitllets per sobre de l'IPC, cal resoldre el tema del finançament del transport públic i no podem carregar sobre els usuaris els augments de despeses del transport, cal fer aplicar impostos ecològics que financin el transport públic gravant als que mes contaminen.

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

Sí, entenem que totes les infraestructures per les quals transitin en exclusivitat els trens amb origen i destí a Catalunya, incloent les estacions, haurien de ser competència exclusiva de la Generalitat, en aquest sentit treballarem per fer possible el traspàs que recull l'Estatut d'Autonomia de forma completa.

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

Si, defensem un sistema diferent de peatges, que no siguin per finançar el seu pagament. Creiem que els peatges han d'existir però com a element de gestió del trànsit i de la seva regulació, per evitar contaminació i accidentalitat, per això defensem l'existència de peatges ecològics, que afavoreixin l'ús del transport públic, els vehicles d'alta ocupació VAO i vehicles elèctrics i poc contaminants.

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

Cal millorar els sistemes de vigilància col·locant càmeres de vigilància en autobusos i trens, increment de vigilants de seguretat en hores conflictives i millorant la intervenció dels cossos de seguretat en el transport públic, assolint una resposta més ràpida.

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

En la mesura del possible cal fomentar els vols intercontinentals, i creiem que això no passa en cap cas pels vols de baix cost.

Cal tenir present les limitacions de l'aeroport i els problemes mediambientals que genera. Cal regular i fer pagar impostos al combustible dels avions, cal que internalitzin les despeses que ocasionen la contaminació que provoquen.

13. Quins plans de futur tenen pels ports catalans?

Cal fer una direcció conjunta dels ports catalans i evitar que competeixin entre si per atraure mercaderies, cal millorar els seus accessos ferroviaris de mercaderies.

Cal fer un pla de descontaminació dels ports, creant sistemes d'endollatge a la xarxa elèctrica dels vaixells per evitar les grans emissions contaminants que generen en les estades al port.

Cal apostar perquè Europa impulsi un pla renove de vaixells per fer-los mes ecològics i preparats per funcionar amb connexió en la xarxa en els ports.

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

El Pla Director de la Bicicleta que va fer la Generalitat, s'ha impulsat molt poc, i preveu una xarxa de bicicleta més lúdica. Cal revisar-lo en el sentit de que sigui una eina per fomentar

l'ús quotidià de la bicicleta i potenciar la interconnexió amb carrils bici entre municipis i l'arribada als polígons industrials. Cal aconseguir el màxim d'itineraris segurs de bicicleta tant en la ciutat com en les vies interurbanes.

Proposem un pla d'actuació per la millora de la circulació de bicicletes i persones a peu, en tota la xarxa de vies de la Generalitat i les Diputacions.

També proposem la realització d'un pla d'actuació en ponts que permetin la incorporació segura de la bicicleta i el anar a peu en les vies sota la responsabilitat de l'Estat.

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

Es un tema que cal resoldre i urgentment, evitar la desaparició i deteriorament de peces de gran valor, mitjançant la realització d'un catàleg de peces existents. Proposem la realització d'un pla museístic, que faci possible a curt termini la seva creació i una línia de subvenció per a la restauració del material a conservar.

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.

El finançament a l'Alemanya, diferint els costos de l'obra i pagant un peatge a l'ombra i repercutint-lo en el cost d'exploració dels serveis, creiem que és un error.

Creiem que la infraestructura de transport públic ha de ser finançada íntegrament per l'administració pública. Defensarem un pla de rescat d'aquestes concessions a mitjà termini. Utilitzant per aquest fi els fons que ara s'estan destinant a pagar peatges d'autopistes a l'ombra o a rescatar les pèrdues de les empreses concessionàries d'autopistes.

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

Entenem que a curt termini amb la L9/L10, serem la capital europea amb més km de metro per habitant, entenem que els propers 10 anys cal apostar decididament i dedicar el 100 % d'inversions per millorar la xarxa de rodalies i regionals i en determinades xarxes comarcals (Tramvia per la Diagonal en BCN, Tren-Tram del Vallès, en l'àrea Metropolitana). Cal fer un nou túnel que travessi BCN dedicat exclusivament a Rodalies i regionals, aquesta és la inversió prioritària en l'àrea Metropolitana.

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

Millorant l'actual xarxa de Rodalies, creant el Tren-Tram del Vallès, en Montcada, Ripollet, Cerdanyola, Sant Cugat, Rubí, UAB, Badia del Vallès, Barberà, Sabadell i Terrassa.

Potenciant una bona xarxa de d'autobusos exprés complementària i de connexió en altres ciutats

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?

Problemes de gestió de personal, problemes de envelliment de la xarxa de les vies i catenàries, fallides en el sistema de control electrònic.

Cal seguir renovant tot el material i mantenir-lo adequadament, cal garantir la mínima conflictivitat possible en les relacions laborals.

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

Es molt difícil millorar-les , la realització del cap de cua en Pl. Catalunya pot millorar freqüències en la línia del Vallès, però la rigidesa de l'estructura de vies actual, amb una impossibilitat real de quadruplicació de vies, amb molts trams soterrats amb tant sols 2 vies, fa molt poc viable un sistema eficaç i ràpid de semidirectes.

Caldria fer un estudi a fons de les obres i infraestructures necessàries per fer-ho possible i sobretot preveure aquesta realitat abans de la realització de cap nou soterrament de vies.

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

Sí, creiem que és molt necessari per millorar el sistema de rodalies i regionals

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?

Defensem l'optimització màxima de la xarxa actual i a més llarg termini la realització d'una nova línia per l'interior, que permetria replantejar la línia que ara circula per la N-II convertint-la en un sistema més integrat a les ciutats mitjançant el tren-tram.

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

Estem en desacord amb el traçat projectat inicialment pel DPTOP, doncs la considerem absurd per duplicar xarxes amb el tramvia i rodalies, demanarem el replanteig del projecte en el sentit de que la connexió sigui directa Esplugues -Sant Just – Sant Feliu intercanviant amb l'estació de Renfe de Sant Feliu i arribat fins el Polígon Industrial el Pla.

Tanmateix proposem la Proposada L-6 sigui complerta en dos vies i que des de l'Hospital Sant Joan De Deu uneixi Esplugues, Sant Joan i Sant Boi.

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

Entenem que cal fer un estudi a fons de quin seria el millor traçat per aconseguir la millora de la xarxa de rodalies i regional, el túnel de la Diagonal podria no resoldre correctament el problema, és del tot necessari un nou túnel que compleixi aquest objectiu, el seu traçat ha de ser el més òptim.

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

Creiem que el primer que cal fer és millorar al menys duplicar el sistema de trens de rodalies que arriben ara a l'Aeroport

Cal tirar endavant urgentment el projecte de túnel sota la pista que faci possible enllaçar amb la nova terminal, i fer possible l'arribada de la L-9 a l'Aeroport

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

Entenem que es molt important fer-ho urgentment per potenciar i donar prioritat als autobusos interurbans i facilitar la seva conversió en Busos exprès, impulsarem la seva ràpida execució, donat que la implantació dels 80 Km/h. permet reduir l'amplada dels actuals carrils i crear un carril exclusiu per Bus Vao amb molt poques obres i a baix cost..

12. Quina posició prenen vostès respecte el Quart Cinturó?

Estem completament en contra del Quart cinturó tal com el projecta el Ministeri de Foment i defensen altres forces polítiques, proposem un vial de comunicació comarcal (Ronda del Vallès) que millori la connectivitat interna, però en cap cas una nova autovia.

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

Hem estat els impulsors des del Govern, creiem que és una eina imprescindible, per a garantir uns baixos índexs de sinistralitat i víctimes i per millorar la qualitat de l'aire, a més de que permet reconvertir els carrils, permeten la implantació de carrils Bus Vao a baix cost.

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?

Sempre calen més recursos però les actuacions realitzades han estat molt eficaces en la baixada de la sinistralitat a tot Catalunya.

B. Resta de Catalunya

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

Creiem que cal perllongar-la fins a França. Lleida només té un pas a l'Occitània francesa, que és per Les. les transaccions econòmiques amb el sud francès són importants perquè signifiquen riquesa a banda i banda del Pirineu. En les actuals circumstàncies econòmiques de restricció pressupostària no és possible executar una obra tan gran. Però aquesta Legislatura hauria de ser la dels estudis del projecte: traçat, viabilitat, consensos territorials i interterritorials, pressupost d'inversió... tant per aquesta línia com per el conjunt de les "rodalies ferroviàries lleidatanes". I, per tant, la línia "Lleida-La Pobla" s'ha de convertir en una veritable via d'apropament de poblacions, conjuntament amb la de "Lleida-Manresa-Barcelona" i "Lleida-Montblanc-Tarragona".

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

És plantejable, sí, a mig-llarg termini; com un ramal de la línia "Lleida – La Pobla". Però caldrà enllaçar-lo amb la línia fèrria "Barcelona – Puigcerdà" per fer-lo plenament útil i viable.

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?

Per poder fer-ho és imprescindible millorar el pas de trens per Barcelona. Evidentment la voluntat és crear-ne més i millorar tota la xarxa de regionals, lligat a l'extensió en Lleida, Tarragona i Girona de la Xarxa de Regionals

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

Sí. Es una proposta interessant que permetria potenciar el turisme transfronterer lligat al paisatge i l'ecoturisme del Pirineu Oriental.

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

És imprescindible mantenir-la. Permet comunicar els municipis de Llançà, Colera i Portbou amb la meitat de temps que per carretera. La connexió no té perquè estar vinculada a la línia Barcelona-Figueres. Pot funcionar independentment com un sistema de tren lleuger entre aquests pobles i Figueres. Per fer-la possible un cop es traslladi l'estació de Figueres s'ha previst la ronda ferroviària pel nord de Figueres. És una obra molt cara i impactant que posa en risc la viabilitat del manteniment d'aquesta connexió. La nostra opció és aprofitar la ronda est de mercaderies, fa més volta però no té cost ni impacte. El manteniment

d'aquesta línia amb freqüències adequades permetria prescindir del desdoblament de la carretera N-260 Llançà-Figuères amb un model molt més ràpid, barat i sostenible.

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?

Creiem que cal impulsar noves línies de rodalies i trens-tram

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

La inversió per convertir els ramals industrials de Sallent i Súria en transport de mercaderies ja està prevista pel govern de la Generalitat dins del Pla de Tren-Tram del Bages. Aquest pla hauria d'estar enllestit pel 2015. Donat que inclou diferents noves infraestructures, segurament el pas del ramal industrial de Sallent i Súria podria ser de les primeres obres executades, ja que únicament cal electrificar les vies i condicionar els baixadors o estacions per a viatgers, és una de les fases del Pla tren tram del Bages amb un cost més reduït.

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

És una infraestructura molt important per a Catalunya. Fins que no es construeixi no haurem acabat amb la radialitat de les infraestructures ferroviàries. Estem satisfets pel fet que s'inclogui a la segona fase Pacte Nacional d'Infraestructures. D'aquest eix, el tram Lleida-Manresa ja està fet, només cal acabar l'arrenjament. El tram Manresa-Vic ha de ser el següent en construir-se. Tot i que nosaltres no renunciem a res, creiem que el tram més complex és el Vic-Girona. Per això creiem que s'ha de fer per trams, i assegurar l'enllaç Vic-Manresa-Lleida.

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

Bé, és una infraestructura que oferirà algunes oportunitats, però també riscos. És una oportunitat econòmica per a les Terres de Lleida i la Seu d'Urgell. Però no pot orientar-se només a passatgers i al turisme. Cal, igualment, fer-ne un centre logístic de transport de mercaderies, bàsicament alimentàries, perquè Lleida i el Pirineu puguin col·locar les seves produccions als mercats internacionals amb un temps d'immediatesa. Per això plantejem fa temps la necessitat de constituir una "Taula de Concertació" entre les administracions de la Generalitat i locals, el teixit empresarial lleidatà i el propi Consorci, per avaluar l'abast de les possibilitats de l'aeroport i els compromisos d'ús d'aquest en matèria de mercaderies i turisme per part de l'empresariat del territori i del territori aragonès pròxim.

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?

El manteniment de l'aeroport de Girona i Reus és important per mantenir l'accessibilitat com a destinacions turístiques. Cal però una gestió més propera al territori, cal descentralitzar l'actual dependència d'AENA. En el futur serà imprescindible una diversificació dels operadors.