

Acord polític per la mobilitat de Barcelona

Hola demòcrata !

Aquests dies, a l'Ajuntament de Barcelona, ens trobem davant del debat i votació del projecte de connexió tramviària per la Diagonal que planteja el govern municipal del que, finalment, ens presenten un protocol que contempla el seu desenvolupament des de Glòries fins a passeig de Sant Joan (Verdaguer), deixant per mes endavant el tram Verdaguer – Francesc Macià.

Les principals ciutats europees ha definit estratègies i ja estan aplicant polítiques per afrontar els reptes vinculats a la qualitat de vida dels seus residents. La mobilitat i la lluita contra la contaminació esdevenen prioritats polítiques, i generen consensos estratègics. Respecte la qualitat de l'aire, restringint les mobilitats privades de vehicles contaminants i reforçant la mobilitat amb un transport públic més eficient, sostenible i útil per la ciutadania, conjuntament en l'increment de l'espai verd i d'ús ciutadà, tot cercant ciutats més humanes.

L'Ajuntament de Barcelona ja fa uns anys que te aprovada l'estratègia de mobilitat urbana (PMU) per un ampli consens polític i manté instruments com el pacte per la mobilitat o la taula de millora de la qualitat de l'aire instruments per la governança de l'estratègia de ciutat.

Però la realitat és que normalment, i per tactisme polític, s'utilitzen en aquestes temàtiques posicionaments partidistes i de desgast, enlloc de cercar estratègies conjuntes.

Concretament, i respecte al projecte de connexió de les línies de tramvia, es va crear una comissió d'estudi, presidida pel nostre regidor Gerard Ardanuy, que ha analitzat durant mesos les diverses alternatives de connexió en transport públic per l'Avinguda Diagonal i, malgrat això, pensem que el debat públic ha esdevingut una baralla política, i s'ha utilitzat tàctica i electoralment pel govern i els partits, generant un debat simplista i poc útil per la ciutadania.

Es per tot això que us trasludem a votació electrònica de tots els voluntaris de la ciutat de Barcelona un acord polític de mobilitat i qualitat ambiental, entenent que el projecte de connexió tramviària per la Diagonal només pot esdevenir possible si es una de les accions que emanen d'una estratègia de ciutat, com així fan les grans urbs metropolitanes d'arreu

Acord polític per a la mobilitat de Barcelona

- 1- Barcelona, fruit de la planificació de ciutat dels anys 70, està travessada per "autopistes urbanes" (Diagonal, Gran Via, Meridiana, Aragó,...) que a dia d'avui han perdut gran part del seu sentit original, en les que es generen alts nivells de contaminació tant atmosfèrica com acústica, que atempta contra la qualitat de vida dels residents. **Cal una acció clara de transformació d'aquestes autopistes urbanes en carrers més humans.** Això vol dir reordenació de l'ús del vehicle privat, reordenació i segregació de la bicicleta, increment d'espai per a ús i gaudi de vianants i implementar sistemes de transport públic eficients.
- 2- Una intervenció urbanística com la de la Diagonal és una oportunitat per desenvolupar també un pla de millora urbana, per això és imprescindible oferir programes municipals de suport a la **rehabilitació d'edificis de la zona intervinguda, neteja de façanes, millores estructurals, i suport per fer aquests edificis més eficients i sostenibles.**
- 3- Uns entorns de ciutat que volem més humans, han de conjugar la implementació de la mobilitat eficient i sostenible amb espais de més convivència, considerem que el paper del comerç de proximitat és imprescindible. **Cal desenvolupar plans de dinamització comercial que ajudin a revitalitzar l'entorn i enfortir comunitat.**
- 4- Barcelona amb un alt nivell de densificació, té un greu problema de contaminació, sobretot a l'Eixample, que suporta la majoria de l'impacte de la contaminació produïda per la mobilitat. Qualsevol acció que l'ajuntament desenvolupi, també la connexió tramviària

per la Diagonal, ha de prioritzar la **creació d'una corona de protecció de l'Eixample**, i que per mitjà de la tecnologia existent es gestioni una reducció de la mobilitat contaminant en la aquesta zona.

- 5- Cal **que l'ajuntament estudiï la possibilitat d'implantació de peatges als accessos de la ciutat** per a vehicles contaminats, més enllà dels episodis de contaminació, alhora que es desenvolupin més alternatives de transport públic per als que accedeixen a la ciutat. Una estratègia que reforci la resposta del transport públic a la ciutat i a l'àrea metropolitana és imprescindible, cal reivindicar i lluitar per que les rodalies deixin de ser el forat negre del nostre sistema de transport públic, cal incrementar serveis de bus urbans i interurbans i desenvolupar més interconnexions amb el metro i el tramvia, reforcem la resposta combinada de tots els sistemes de transport públic.
- 6- Demanem al govern municipal el **reforç de les zones verdes d'estada i de pas** al llarg del projecte de reforma de la Diagonal i per a futures intervencions en d'altres vies d'aquestes característiques.
- 7- En cap ciutat important que afronti aquests reptes de futur, es planteja des de frontismes partidistes, sinó que cerca un acord majoritari que pren decisions pel bé comú, la **unitat d'acció política** es clau per fer avançar la ciutat, es una qüestió de responsabilitat política. Creiem que cal prendre mesures en aquesta direcció, i donem suport a les accions del govern que plantegi a favor de la millora de la qualitat de vida dels residents.

Finalment, et demanem que responguis a la següent pregunta:

Estàs d'acord que el regidor de demòcrates de Catalunya a l'Ajuntament de Barcelona només contempli el seu vot afirmatiu a la connexió tramviària per la Diagonal si forma part d'una estratègia de mobilitat i qualitat ambiental de ciutat, com tantes altres capitals del món afronten d'ençà anys ?