

MOCIÓ DE LA CUP MATADEPERA PEL FOMENT DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE, LA CONNEXIÓ AMB L'ESTACIÓ DE FERROCARRILS I EL PROJECTE DE TAXIS-COL·LECTIUS

Des de fa molts anys, la mobilitat és un problema a Matadepera. És un problema pel propi model de poble que s'ha desenvolupat: un poble basat en grans urbanitzacions aïllades i allunyades del centre del poble, amb un entramat de carrers laberíntic i desproporcionat per la gent que hi viu, amb unes cases-torre que provoquen una densitat de població molt baixa i alhora aïlla també als ciutadans de Matadepera. Aquesta realitat ha fet que la xarxa de Transport Públic, basada en l'autobús, no hagi pogut consolidar-se i, si bé al centre del poble funciona amb certa normalitat, a les urbanitzacions, per la seva morfologia dispersa i enrevessada, es fa molt complexa la dotació de línies regulars d'autobús.

Per això, cal canviar la manera d'intervenir-hi, en comptes d'aplicar les polítiques de sempre, cal idear un sistema de transport públic integral, que connecti amb l'exterior del municipi, però que també permeti moure's per dins de Matadepera. I justament ara, que s'han inaugurat les noves estacions de Ferrocarrils a la població de Terrassa, és un molt bon moment per potenciar l'ús de l'autobús, el tren i el Transport Públic en general.

Paral·lelament, aquesta morfologia de ciutat dispersa i la realitat econòmica dels habitants de Matadepera, especialment els de les urbanitzacions, han provocat que la necessitat de transport se solucioni a partir de la mobilitat individualitzada, generant una forta dependència al vehicle privat. Aquesta "solució" que s'ha trobat –fruit de la manca de planificació i de donar via lliure al mercat– és la pitjor de les possibilitats: fomenta l'individualisme davant el transport compartit, provoca una dependència al vehicle privat i, per tant, afecta a les persones més dèbils econòmicament que no poden permetre-se'n i, per últim, és un model totalment insostenible i perjudicial pel medi ambient.

Alhora, aquesta dinàmica ha portat a la marginalitat de l'ús del transport públic i n'ha devaluat el servei, amb un augment constant de les tarifes i una reducció dels horaris que han revertit en un distanciament cada cop més gran entre el servei i els seus potencials usuaris. Creiem que és molt important que l'Ajuntament s'esforci per canviar

aquesta dinàmica i, alhora, ajudar als que més dificultats econòmiques tenen i que, per tant, s'han de desplaçar en transport públic.

Per altra banda, cal evidenciar que a Matadepera només s'està fent servir una llicència de Taxi i que podria disposar de moltes més. El foment d'aquest mitjà, podria ser una bona solució per complementar els busos i donar una alternativa al vehicle privat. En aquest sentit, es podria aprofitar aquesta oportunitat per a desenvolupar un servei de transport públic amb taxis-furgoneta col·lectius, com és normal a molts altres països. Aquest servei de taxis-col·lectius permetria recollir a diversos passatgers i enllaçar-los a parades de bus cèntriques, estacions de tren o altres punts d'interès, minimitzant les esperes, el temps de trajecte i el cost. Seria tant fàcil com reservar amb antelació per telèfon o per internet, o trucar en el mateix moment. De fet, amb una implantació i gestió públiques, es podrien minimitzar els costos del servei i esdevenir una autèntica alternativa per la mobilitat a les urbanitzacions.

També, a banda del transport públic, cal fomentar l'anar a peu i l'ús dels vehicles ecològics com la bicicleta, el patinet o el monopatí. I sobretot assegurar la seguretat de les persones que opten per utilitzar-los. Actualment, la carretera que connecta Matadepera amb Terrassa (BV-1221 i BV-1275), és utilitzada per moltes que fan servir aquest mitjans, però amb unes condicions que són realment perilloses. També es podria millorar l'accés vianalitzat per connectar amb el carril bici de Can Déu, a la carretera de Sabadell (BV-1248). Cal potenciar aquestes vies d'entrada i sortida del poble per a tothom, no només per als vehicles motors, i convertir-les en zones segures.

Per tot el que hem exposat, proposem i volem acordar el següent:

Primer: Crear una Comissió de Transport Públic i Mobilitat que englobi a l'equip de govern, als partits de la oposició i als usuaris i usuàries del transport públic, siguin o no siguin de Matadepera. Aquesta Comissió tindrà per funció fer un seguiment de l'estat del servei, així com revisar-ne els horaris, freqüència i preus per estudiar-ne possibles millores. També s'obrirà a escoltar propostes de totes les persones que vulguin assistir a la Comissió.

Segon: En un termini de quatre mesos, estudiar la possibilitat de disposar d'una línia ràpida que uneixi el poble de Matadepera amb la nova estació de Ferrocarrils de Terrassa-Nacions Unides, l'Estació del Nord de Renfe i l'Estació de Busos de Terrassa. Amb uns horaris intercalats amb l'altre línia que permetrien doblar la freqüència de connexions amb Terrassa a cada mitja hora. L'estudi de la possibilitat de crear aquest nou autobús-llançadora s'ha de fer tenint en compte la opinió dels membres que participen de la Comissió sobre Transport Públic i Mobilitat citada al Punt Primer.

Tercer: Que la gestió d'aquest autobús-llançadora, si s'opta per crear aquest nou servei, serà municipal i en cap cas externalitzada.

Cinquè: En un termini de quatre mesos, estudiar la proposta d'implantació d'un servei públic de Taxis-Col·lectius, per enllaçar passatgers entre les urbanitzacions amb altres punts de transport estratègics. La iniciativa es realitzaria formant una empresa pública que administrés les llicències de taxi de Matadepera, gestionés les reserves de manera informatitzada i per Internet, mantingués la flota de vehicles, i gestionés els recursos humans dels treballadors. Els preus no serien a "preu de taxi" sinó que estarien subvencionats.

Cinquè: Obrir un concurs públic amb consultores de mobilitat i transport que estudiïn i desenvolupin el projecte de Taxis-Col·lectius aplicat a la realitat territorial i social de Matadepera. Que aquest concurs tingui en compte la opinió dels membres que participen de la Comissió sobre Transport Públic i Mobilitat citada al Punt Primer, i que es regeixi per la qualitat del servei i la viabilitat i no tan sols pel cost econòmic.

Sisè: Iniciar els contactes necessaris per dur a terme una via de vianants i ciclistes a les carreteres BV-1221 i BV-1275, que uneixen les localitats de Terrassa i Matadepera. Aquesta via ha de garantir la seguretat dels seus usuaris. Cal informar de l'estat dels contactes a la Comissió sobre Transport Públic i Mobilitat (Punt Primer) i al Ple Municipal.

Setè: Estudiar la implantació de vies de vianants i ciclistes en el accés sud-est, amb les carreteres BV-1248 que connecta amb Sabadell, i la C-1415a que connecta amb Terrassa Can Petit. Aquestes vies han de garantir la seguretat dels seus usuaris. Cal

informar de l'estat dels contactes a la Comissió sobre Transport Públic (Punt Primer) i al Ple Municipal.

Vuitè: Trasladar aquests acords a la Diputació de Barcelona, Consell Comarcal i altres entitats competents, i fer-ne difusió a través dels mitjans de comunicació de titularitat pública de l'Ajuntament.