



De què parlarem?

El debat estarà estructurat en base a uns determinats **eixos temàtics** que facilitaran la comprensió sobre què es parlarà per tal d'obtenir uns resultats tangibles i útils per a la presa de decisions.

1. **Transport públic adaptat, competitiu i de qualitat**
2. **Mobilitat sostenible, connectada i segura**
3. **Ús del vehicle particular en el nou model de mobilitat**

Analitzem, a continuació, la situació actual i els reptes de futur, vinculats als objectius estratègics que es marca el govern per aconseguir una sostenibilitat més sostenible, de cadascun d'aquests eixos.

1. Transport públic adaptat, competitiu i de qualitat

1.1 Situació actual del transport públic

Quines són les **principals fortaleSES** del transport públic?

FORTALESES

Les accions de gratuïtat han generat un increment del 82% dels usuaris del servei respecte les dades anterior a la gratuïtat, cosa que representa un creixement aproximat de 7.900 persones viatgeres diàries i 6.360.000 viatgers anuals en total.

Donat els encavalcaments de línies que existeixen en l'actualitat, es disposa d'una molt bona interconnexió a escala física amb més de 20 parades on conflueixen serveis nacionals i comunals.



I quines són les **principals debilitats**?

DEBILITATS

El transport públic està estigmatitzat.

L'únic transport públic col·lectiu en funcionament a Andorra són les línies d'autobús nacional i comunals i, per tant, no existeix intermodalitat, és a dir, diversitat de transports públics que podrien fer més eficient la mobilitat. Així doncs, aquesta única modalitat de transport públic té molta dependència del trànsit per al seu bon funcionament.

La plataforma del transport públic MOU_T_B, no integra tota la informació del transport públic del país.

La gestió descentralitzada del servei de transport públic nacional i parroquial sovint implica una manca de coordinació. Mentre que l'administració general (Transports) gestiona el transport públic nacional i algunes parades (aquelles ubicades a la carretera general), el transport públic parroquial i la resta de parades són gestionades pels comuns.

1.2 Reptes de futur en relació al transport públic

1.2.1 Objectius

Ens hem marcat els següents objectius de futur, per a l'any 2030, per aconseguir un transport públic més adaptat, competitiu i de qualitat:

1. L'increment de 60.000 persona/dia al transport públic (objectiu estratègic 3).
2. La implantació d'un nou model de transport públic col·lectiu segregat (objectiu estratègic 4).
3. El foment de la transició de vehicles de transport públic cap a un model menys emissor. A partir del 2030 qualsevol increment en desplaçaments amb TP no pot generar més emissions de GEH (emissions al 2019 era de 2,2 Gg CO2 eq./any) (objectiu estratègic 14).
4. L'increment del % de desplaçaments de turistes que accedeixen al país amb transport públic (el 2019 era del 14%) (objectiu estratègic 15).



1.2.2 Línies estratègiques

Per aconseguir-ho, cal desenvolupar diferents línies estratègiques d'actuació, que inclouen determinades actuacions, algunes que ja s'han dut a terme i d'altres de previstes:

LE1: Millorar la mobilitat interna i l'accessibilitat al país

- La implantació de la rebaixa tarifària i gratuïtat en el transport públic.
- L'elaboració d'un pla director del transport públic que planifiqui de manera integrada el transport públic nacional i comunal.
- La creació de nous abonaments de transport públic vinculats a l'esquí i al turisme.

LE2: Promoure vehicles més eficients, més segurs i més nets, tant per vehicles particulars com per transport de mercaderies i passatgers

- La realització d'un estudi de viabilitat per a la renovació de la flota de les línies d'autobús nacionals d'Andorra amb vehicles amb energies alternatives.
- La redacció d'un reglament que limiti les renovacions targetes de transports per vehicles pesats segons normativa Euro.

LE4: Creació de nous sistemes de transport públic segregat

- L'elaboració d'un pla sectorial de transport segregat (cable o altres).
- La segregació parcial o total de totes les línies de transport públic

LE5: Reestructuració i millora de la xarxa transport públic

- La realització d'un estudi del transport públic per la implantació de parades, informació digital a les parades, etc.
- L'increment de la franja horària del transport públic, incloent franja nocturna.
- L'increment de les freqüències del transport públic.
- La implementació de noves línies, modificació de trajectes i noves connexions a la xarxa de transport públic. Aquestes línies han de tenir en compte la interconnexió entre valls sense passar per la vall central.
- L'estudi per implementar una xarxa de transport públic a demanda per a zones allunyades del centre.
- La creació de nous abonaments de transport públic vinculats a l'esquí i al turisme.



LE6: Millora de la gestió i servei del taxi

- Implementar accions en relació al taxi i les centrals de reserves que garanteixin la qualitat del servei públic.

2. Mobilitat sostenible, connectada i segura

2.1. Situació actual de la mobilitat sostenible

Quines són les **principals fortaleSES** de la mobilitat sostenible?

FORTALESES

Els compromisos internacionals de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle (GEH) ambiciosos que inclouen objectius específics de reducció d'emissions relatius a la mobilitat o transport intern.

Els instruments nacionals de planificació aprovats pel govern en matèria de mobilitat sostenible.

La existència d'un fons verd (taxa sobre el carboni) que permet fomentar l'acció climàtica nacional, com ara destinar els ingressos a reduir les tarifes del transport públic per fer-lo més competitiu. Fins l'actualitat, aquest fons s'ha dotat de 8 milions d'euros anuals.

La meitat de la població es concentra a la Vall Central, zona que també concentra els llocs de treball i la gestió administrativa. El 85% dels desplaçaments que es fan dins parròquia de la vall central es podrien dur a terme en menys de 15 minuts caminant.

El 97% dels visitants o turistes es desplacen per dins de la vall central caminant.

La pacificació d'alguns carrers ha incrementat l'afluència de vianants i els ha convertit en alguns dels principals pols d'atracció turística, cosa que demostra el potencial de donar preferència al vianant en zones estratègiques.

El 42,9% de les llars tenen una bicicleta.

Andorra disposa d'un sistema de servei públic de bicicleta elèctrica, que a partir del 2022 és gratuït els primers 15 minuts d'ús.



FORTALESES

El context dels països veïns afavoreix el canvi: la política europea preveu un sistema basat en transport multimodal, tant de passatgers com de mercaderies, reforçat amb una xarxa de trens interconnectats d'alta velocitat assequibles, una ampliació de la xarxa d'infraestructura de càrrega de vehicles sense emissions i una oferta de combustibles hipocarbònics. Així mateix, la digitalització passarà a ser un motor indispensable per a la modernització de tot el sistema.

I quines són les **principals debilitats**?

DEBILITATS

La mobilitat genera un 56% del total de les emissions de gasos d'efecte d'hivernacle (GEH). Tot i que més del 79% de les emissions produïdes per la mobilitat o el transport es generen fora d'Andorra, el combustible es carrega al país.

A Andorra hi ha nivells excel·lents i bons de qualitat de l'aire gairebé un 80% del temps. Tot i així, es produeixen deterioraments puntuals entre setmana, en hores punta i prop del trànsit, detectant-se com a problemàtica puntual el nivell d'NO₂ relacionat amb la contaminació produïda pel trànsit rodat, concretament a les zones de control ubicades al centre de la Massana, al centre d'Escaldes - Engordany i a la baixada del Molí d'Andorra la Vella.

La manca d'una planificació calendaritzada i amb un pressupost per la implementació dels diferents instruments (plans) relatius a la mobilitat.

La dependència energètica, de pràcticament el 100%, de països veïns per la mobilitat i transport (del 100% en el cas de combustibles fòssils i del 80% en el cas dels vehicles de mobilitat elèctrica).

Hi ha una forta tendència dels residents per desplaçar-se en vehicle privat. Únicament el 25% dels residents es desplacen a peu. Per contra el 97% dels turistes es desplaça a peu.

El 50% de les voreres són inferiors a 1,8 metres d'amplada, fet que no afavoreix els desplaçaments a peu.

Es disposen de zones potencials per a l'atracció de desplaçaments a peu de turistes i residents, però la complexitat i/o les característiques d'algunes xarxes i zones dissuadeixen del seu ús.



DEBILITATS

La Vall central presenta una xarxa per a vianants complexa, amb un predomini de carrers urbanitzats amb voreres desagregades (que no estan interconnectades) i un predomini d'espais destinats al vehicle privat.

En períodes d'accés o sortida de les pistes d'esquí, les retencions es produeixen en els itineraris entre les pistes i la vall central. S'han detectat retencions importants en els trams de la travessies de Soldeu, Canillo, el Tarter i Encamp, pel sentit descendent i en especial a Encamp pel sentit ascendent, pel que fa a la vall d'orient. Pel que fa a la vall del nord, el punt especialment conflictiu és la travessia de la Massana, tant en sentit ascendent (Serra de l'Honor, a la Massana) com descendent, tant a la CG3 (procedència d'Ordino) com per la CG4 (procedent d'Arinsal i Pal).

El 5'6% dels desplaçaments diaris de vehicles (dia laborable) es realitzen en situacions de saturació.

La bicicleta és utilitzada principalment per fer esport o oci però no per mobilitat quotidiana, nit tan sols a la Vall central. La xarxa pedalable a Andorra està molt condicionada per l'orografia del país i pels elements, bé físics o artificials, que influeixen en els traçats de tots els itineraris per a bicicletes.

Tot i que la bicicleta elèctrica així com els modes de mobilitat personal podrien donar resposta a algunes de les connexions interparroquials, hi ha una mancança en la connectivitat entre aquestes xarxes locals i la general de l'Estat.

El 86% dels visitants accedeixen al país amb vehicle particular. Només el 10% dels turistes accedeixen a Andorra amb autobús.

Hi ha problemàtiques generades per l'accessibilitat dels vehicles de distribució de mercaderies al centre ciutat.

El progrés tecnològic no és suficient per limitar les emissions de GEH fins a la neutralitat de carboni, de manera que la transició cap a la descarbonització de la mobilitat no pot ser únicament tecnològica, i per això cal una transició social, tant a escala individual com de col·lectiu o professional.



2.2. Reptes de futur en relació a la mobilitat sostenible

2.2.1. Objectius

Ens hem marcat els següents objectius de futur, alguns pel 2030 i d'altres dividits en fites a assolir el 2030 i el 2050, per aconseguir una mobilitat més sostenible, connectada i segura:

1. La reducció d'un 50% de les emissions en mobilitat interna al 2030 i descarbonització al 2050 (és a dir 40 gigagrams (Gg) al 2030 i 0 Gg al 2050) (objectiu estratègic 1).
2. La reducció de desplaçaments quotidians en vehicles privats: del 30% el 2030 i del 50% el 2050 (objectiu estratègic 2).
3. La reducció de 59.000 desplaçaments de vehicles/dia (objectiu estratègic 5).
4. El traspàs de 73.500 desplaçaments de persones del mode privat a altres modes (objectiu estratègic 6).
5. La racionalització dels desplaçaments diaris a 94.500 al 2030 i 67.500 al 2050 (objectiu estratègic 7).
6. Que els desplaçaments inferiors a 2 Km es facin a peu (objectiu estratègic 8).
7. Que els desplaçaments a peu d'1 km en trama urbana es puguin fer en menys de 15 minuts (objectiu estratègic 9).
8. La reducció d'un 84% desplaçaments en vehicle privat a la Vall Central a favor dels desplaçaments a peu (objectiu estratègic 10).
9. Aconseguir el desenclavament , és a dir, la reducció de l'aïllament territorial del país, promovent interconnexions amb les vies de comunicació i mitjans de transport de la resta del territori (objectiu estratègic 11).
10. Aconseguir les 0 víctimes mortals (objectiu estratègic 16).



2.2.2. Línies estratègiques

Per aconseguir-ho, cal desenvolupar diferents línies estratègiques d'actuació, que inclouen determinades actuacions, algunes que ja s'han dut a terme i d'altres de previstes:

LE1: Millorar la mobilitat interna i l'accessibilitat al país

- La realització d'un estudi de desenclavament de la mobilitat.
- L'elaboració de l'estratègia nacional de mobilitat.
- L'elaboració del pla director de la mobilitat 2030.
- L'elaboració del pla de connexions internacionals.
- L'elaboració del pla nacional de la seguretat viària.
- L'elaboració de plans de mobilitat parroquials.
- La creació d'una entitat que gestioni tot el transport i mobilitat del país.
- La digitalització de processos i tràmits administratius.
- Actualitzar el Pla sectorial de noves infraestructures viàries (PSNIV) .

LE2: Promoure vehicles més eficients, més segurs i més nets, tant per vehicles particulars com per transport de mercaderies i passatgers

- L'elaboració del pla director ciclable de la vall central.
- El desenvolupament de la xarxa ciclable o de vehicles de mobilitat personal (VMP).

LE5: Reestructuració i millora de la xarxa transport públic

- El desenvolupament de la xarxa de carril bus prevista a les eines de planificació.

LE7: Optimització de la distribució de mercaderies urbana (DUM)

- L'adopció d'una normativa que reguli el centre logístic de mercaderies, els horaris de distribució, els aparcaments i zones càrrega i descàrrega, etc.



3. Ús del vehicle particular en el nou model de mobilitat

3.1. Situació actual de l'ús del vehicle particular

Quines són les principals fortalezes de l'ús del vehicle particular?

FORTALESES

Existeixen eines de finançament per l'adquisició de vehicles de baixes emissions (VBE) (Pla Engega).

La implementació del canvi tarifari dels aparcaments per no fomentar els desplaçaments curts en detriment dels desplaçaments a peu.

Es disposa de reglamentació d'etiquetes energètiques i d'emissions dels vehicles que permeten conèixer millor les característiques del parc mòbil que circula pel país i que han de permetre posar en pràctica polítiques públiques en línia amb estratègies nacionals vigents.

I quines són les **principals debilitats**?

DEBILITATS

La penetració dels VBE en el parc automobilístic nacional és baixa.

Només el 16% de les llars no disposa de vehicle.

Algunes parròquies disposen d'aparcaments públics amb tarifes reduïdes per curta estància que afavoreixen la circulació de vehicles particulars.

Les parròquies han de millorar les polítiques que permetin fomentar una mobilitat més sostenible, com ara fomentant la connexió dels nuclis de població i els barris allunyats del centre urbà amb la xarxa de transport públic nacional.



3.2. Reptes de futur en relació a l'ús del vehicle particular

3.2.1. Objectius

Ens hem marcat els següents objectius de futur, dividits en fites a assolir el 2030 i el 2050, per aconseguir un ús del vehicle particular en el nou model de mobilitat:

1. L'increment del parc de vehicles elèctrics nacional: 20% al 2030 i 50% al 2050 (objectiu estratègic 12).
2. L'increment de la flota de vehicles elèctrics en el marc del rol exemplar de l'administració: 30% de la flota al 2030 i 50% al 2050 (objectiu estratègic 13).

3.2.2. Línies estratègiques

Per aconseguir-ho, cal desenvolupar diferents línies estratègiques d'actuació, que inclouen determinades actuacions, algunes que ja s'han dut a terme i d'altres de previstes:

LE2: Promoure vehicles més eficients, més segurs i més nets, tant per vehicles particulars com per transport de mercaderies i passatgers

- L'increment o el manteniment del pressupost Engega respecte l'any 2019.
- La implementació d'una taxa de vehicles en funció de la seva eficiència.
- La redacció del pla de foment del vehicle elèctric.

LE3: Racionalització de l'ús del vehicle privat

- L'elaboració del pla director de la mobilitat a peu a la vall central.
- El foment de la mobilitat compartida.
- L'elaboració de plans de mobilitat sostenible per al personal (empreses de més de 100 treballadors/res).
- La pacificació de la xarxa viària interna (intraparroquial).
- La inclusió de la racionalització dels desplaçaments per reunions als plans de mobilitat del personal.



Govern d'Andorra

- La implementació del sistema d'aparcament intel·ligent a MOU_T_B.