

Corredor Mediterrani. De la frustració a la desmesura



6-7

*Dels 80 als 110
passant pels 120*

10-11

L'Aeroport d'Alguaire

18-19

*Vehicle elèctric sí,
cotxe elèctric no*

28-29

Proposta de nomenclatura

33

*El Pla Tren 2014,
candidat als "Òscars"
del transport públic*



MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic). C/ Indústria 220, entresol. 08026 Barcelona.
Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62
Fax 93 531 05 67
Web: www.transportpublic.org
Mail: info@transportpublic.org

Coordinador:

Ricard Riol Jurado

Consell de Redacció:

Blai Aparici, Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Sílvia Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferri, Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí, Núria Pérez, Jordi Porta, Ricard Riol, José Luis Rodrigo, Joan Anton Tineo i Francesc Xandri.

Projecte gràfic i impressió:

Barcino Solucions Gràfiques, SL

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

4.000 exemplars

Foto portada: Corredor Mediterrani al seu pas per San Cugat del Vallès, en un tram equipat amb doble ample de via.

Foto: Xavier Lujan

"El consell de redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits"

Agraïments:

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a: Entitat Metropolitana del Transport, Ajuntament de Barcelona, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tusgsal, Renfe, Tramvia Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Baixbus, Grup Sarbus, Grup Sagalés, Soler i Sauret, Transports de Llicà d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell, Grup Transports Generals d'Olesa i Transports Ciutat Comtal.

Índex

EDITORIAL

Gadaffi necessita el Quart Cinturó, nosaltres el Corredor del Mediterrani 3

ACTUALITAT

EPF IX Conference. Barcelona 2011 4-5
Dels 80 als 110 passant pels 120 6-7
Retbus 8-9
L'Aeroport d'Alguaire 10-11

MOBILITAT PRIVADA

Gestió eficient de les vies d'alta capacitat 12-14
Semàfors: per a qui, per a què? 15-17
Vehicle elèctric sí, cotxe elèctric no 18-19

BUS

Congrés AMTU. Evolució bus Vall de Tenes 20-21

FERROCARRIL

Corredor Mediterrani. De la frustració a la desmesura 22-23
Rodalies de Catalunya 24

BICICLETA

Bicibox de l'EMT 25

VIATGES SOSTENIBLES

Carcassone 26-27

LA PROPOSTA

Proposta de nomenclatura 28-29

SOCIETAT

Patrimoni històric a TMB 30-31
Agenda 21. Diagonal per a tothom 32
El Pla Tren 2014, candidat als "Òscars" del TP 33
Viatge a Figueres i Perpinyà 34

PARADETA

Dr. Traffic 35

ENTREVISTA

Trevor Garrod 36

Socis i sòcies de la PTP

La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Els socis de la PTP es beneficien de preferència i descomptes a les activitats de l'associació (cursos, sortides, xerrades...), així com de l'enviament de la revista *Mobilitat Sostenible i Segura* i el butlletí electrònic InfoPTP. Per només 32 € l'any pots donar suport a l'entitat que des de 1993 treballa incansable per la millora del transport públic. Si vols donar suport a aquest projecte pots fer-te soci o sòcia a l'adreça www.transportpublic.org, enviar un correu electrònic, trucar al nostre telèfon o enviar per fax o carta aquesta informació:

Dades personals:

Nom Cognoms
Professió Adreça
Municipi País Codi postal
Telèfon de contacte Correu electrònic

Dades bancàries per a la domiciliació bancària (titular):

Nom Cognoms DNI
Banc / Caixa
Número de CCC (20 dígits):

Gaddafi necessita el Quart Cinturó, nosaltres el Corredor Mediterrani.

EDITORIAL

Les revoltes socials del món àrab han fet més evident que mai la dependència energètica de l'Estat respecte de l'exterior. Pocs s'imaginaven fa uns mesos que les protestes pels drets humans i la llibertat dels ciutadans de Tunísia, i després d'Egipte, Líbia, Algèria, Bahrain, Jordània i Iemen acabarien afectant la balança de pagaments espanyola fins el punt de provocar una rebaixa al preu dels nostres transports públics i la nostra velocitat màxima, dels 120 km/h als nous 110 km/h (pàg. 6-7). I és que Espanya necessita reduir les importacions de cru i la racionalització de la nostra mobilitat és fonamental per aconseguir-ho.

Resulta indiscutible que els automòbils incrementen el seu consum quadràticament amb la velocitat a partir dels 70 km/h, o que l'ús dels transports públics ajuda a reduir la intensitat energètica del transport... però són aquestes mesures suficients per assegurar-nos un futur sense dependre d'un petroli brut i escàs? Segurament tots conclourem que no. Calen canvis molt més profunds per assolir un esquema de mobilitat que sigui energèticament viable i pròsper per a Catalunya.

El primer que caldrà és superar alguns tòpics que han intoxicat el debat energètic, com que la solució a la mobilitat passi exclusivament per un canvi tecnològic als vehicles privats (pàg. 18-19) i la potenciació de les nuclears, la infal·libilitat de les quals queda en entredit en episodis de menys de deu anys, fora de Catalunya (1979, Three Mile Island, USA; 1986, Txernòbil; 1999, Tokaimura; 2011 Fukushima) i també a dins, amb un conat de tragèdia nuclear a Vandellòs el 1989. Afortunadament hi ha espai per a l'optimisme en aquest camp: la producció energètica renovable espanyola supera amb escreix la nuclear (no a Catalunya), i la península ibèrica és, potencialment, la principal font d'energia solar i eòlica d'Europa.

Finalment haurem d'abordar diversos reptes per assolir un model més segur i eficient, no només amb canvis tecnològics sinó també amb canvis d'hàbits. La millora tecnològica del vehicle privat s'haurà d'associar a un pla energètic que potencii les càrregues nocturnes, mentre caldrà continuar treballant en el canvi modal en l'àmbit de les

per **afavorir una política de transports públics i integració tarifària per a tots els catalans i catalanes**, que vagi més enllà d'una reducció de tarifes del 5 % durant tres mesos. Necessitem abonaments il·limitats que afavoreixin la fidelització dels usuaris al mateix temps que es potencia un sistema de transport públic català més intel·ligible



Obres de desdoblament de vies a Vandellòs, paralitzades durant dècades.
Foto: Bernat Borràs - www.trenscat.cat

mercaderies i els passatgers amb propostes innovadores i eficients. **Caldrà capgirar la nostra política d'infraestructures de dalt a baix**, ara que ja som una de les primeres potències viàries d'Europa (pàg. 12-14). Caldria replantejar-se el Quart Cinturó mentre mantenim uns estrangulaments ferroviaris imperdonables al Corredor Mediterrani (pàg. 22-23) que omplen l'AP7 i la B30 de camions. També ens haurem de replantejar subvencionar el sistema de transport més depredador d'energia que existeix, l'avió, en rutes on ni tan sols s'arriba al 20 % d'ocupació (pàg. 10-11)

amb millores notables de freqüència tant als autobusos (proposta de la Vall del Tenes, (pàg. 20-21), com als ferrocarrils. El canvi de Govern a la Generalitat ha creat moltes expectatives i té poc temps i menys diners per actuar, raó que l'obligarà a prioritzar i demostrar fins a quin punt aposta realment per la mobilitat sostenible. Esperem que, ara sí, el Pla Tren 2014, recentment nominat als premis PTx2 de la Unió Internacional dels Transports Públics (pàg. 33) ajudi a superar les frustracions i entrebancs de la nostra xarxa ferroviària.

Ricard Riol Jurado - *President de PTP*

EPF IX Conference.

Barcelona 2011

ACTUALITAT



La Federació Europea de Passatgers reclama revisar les connexions ferroviàries entre Espanya, França i Portugal per complir amb els drets comunitaris dels usuaris

- *El passat 12 de març va tenir lloc a Barcelona la IX conferència anual de la Federació Europea de Passatgers (EPF), amb la PTP com a entitat amfitriona.*
- *La Federació reclama més coordinació entre els operadors estatals per superar les fronteres interiors europees, com ja ha passat amb els transports per carretera i aeris.*
- *Entre França i Espanya, 6 de cada 10 trens que arriben a les fronteres no tenen cap tipus de connexió en menys de 60 minuts.*

Els dies 11, 12 i 13 de març, Barcelona va acollir la IX trobada anual de la Federació Europea de Passatgers (EPF), que agrupa 32 entitats de 18 països europeus en defensa dels usuaris del transport públic. Enguany, la PTP va ser la responsable d'organitzar

aquesta trobada, que va comptar amb una visita al transport públic de Barcelona, un taller-debat sobre les connexions ferroviàries frontereres europees, un cicle de conferències i visites a Montserrat i a Ciutat Vella de Barcelona.

Taller sobre connexions frontereres

El divendres, 11 de març, va celebrar-se a la seu de l'Associació d'Amics del Ferrocarril el taller en què es va fer una *extensa diagnosi*

Serveis ferroviaris en els dos sentits			
Fronteres ferroviàries en actiu entre França i Espanya	Trens directes internacionals	Trens que acaben o inicien recorregut en aquestes estacions	Possibles enllaços en menys de 60 minuts
Portbou - Cerbère ⁽¹⁾	6	52	20
Figueres Vilafant	0	8	8
Puigcerdà - La Tour de Carol	0	33	7
Irun - Hendaie ^{(1) (2)}	2	47	17

(1) Les connexions internacionals directes són servides per trens o Trenshotel Talgo. Només són diàries les relacions Barcelona - París i Montpeller - Múrcia.

(2) Existeix un servei de Rodalies entre Hendaie i Donostia servit per EuskoTren, i entre Irun i Donostia servit per Renfe, però són connexions curtes.





a les difícils connexions ferroviàries existents entre Espanya i França, i un posterior debat sobre possibles causes i millores de la situació actual. **Entre França i Espanya, 6 de cada 10 trens que arriben a les fronteres no tenen cap tipus de connexió en menys de 60 minuts.**

A la manca de serveis directes o adequadament combinats, cal afegir problemes per comprar un títol de transport únic per internet o en taquilles, absència de localitzadors comuns, absència de compromís de connexions en determinats serveis que no es consideren d'enllaç i alguns problemes informatius greus. Per exemple, els operadors ferroviaris estatals no informen de llurs connexions i cal anar a buscar els transbordaments al web dels ferrocarrils federals alemanys.

La Federació demanarà als representants polítics que treballin per resoldre aquests problemes de coordinació a escala regional, estatal i europea, ja que aquests dèficits vulneren el dret dels passatgers comunitaris de tenir un transport sense fronteres, com ja es compleix amb la carretera o en el sector aeri.

Conferències sobre transport públic i mobilitat a l'entorn de Barcelona

El 12 de març, el Museu Picasso es va convertir en el lloc de trobada d'un cicle de conferències que tenien per objectiu donar a conèixer les particularitats de la mobilitat del país amfitrió. Així, al llarg del matí vam donar a conèixer *l'aposta per la mobilitat no motoritzada i el transport públic de la ciutat de Barcelona* a càrrec del senyor **Àngel López**, director de Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona; *l'exemplar gestió dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya*, a càrrec del senyor **Oriol Juncadella**, responsable d'operacions de

la companyia; *l'innovador projecte de bus competitiu Retbus de Barcelona*, a càrrec del senyor **Miquel Estrada**, director de projectes del Cenit de la UPC; *l'activitat de la PTP i la proposta ferroviària Tren 2014*, a càrrec del senyor **Ricard Riol Jurado**, president de la PTP; *l'estratègia de l'alta velocitat espanyola front el sector aeri*, a càrrec del senyor **Félix Martín Moreno**, directiu de Renfe. També es va tractar un aspecte cada vegada més important, com són *les creixents necessitats d'informació dels serveis de mobilitat al nostre abast*, a càrrec del senyor **Enric Cañas**, director tècnic de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, i *La protecció dels drets dels passatgers a Europa* a càrrec del senyor Christopher Irwin, vicepresident de l'EPF.

Sobre els drets dels passatgers a Europa

Per la tarda, la senyora Meglena Kuneva, assessora política del vicepresident i responsable de Transports de la Comissió Europea, senyor Siim Kallas, va informar que, des del 3 de desembre de 2009, *existeix una legislació europea específica que protegeix els drets dels passatgers dins la Unió Europea*. Aquesta legislació inclou, entre d'altres, el dret de poder comprar el bitllet sense problemes, viatjar en condicions segures, el dret de les persones amb mobilitat reduïda de viatjar amb informació sobre l'accessibilitat del servei, compensacions en cas d'accident o incompliments del servei, bonificació del 25 % del preu del bitllet en retards superiors als 60 minuts i del 50 % en retards superiors als 120 minuts, etcètera.

L'Assemblea va comptar amb 90 representants europeus i va ser possible gràcies a la col·laboració de l'Ajuntament de Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, l'Associació

d'Amics del Ferrocarril de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona

Redacció



Dels 80 als 110 passant pels 120

ACTUALITAT

Tram de la carretera N-348 al municipi de Brummen.

80, 120, 110, 130: Quan les polítiques de gestió de la mobilitat es redueixen a sensacions.

Darrerament ens hem avorrit de parlar i llegir sobre les limitacions de la velocitat a la Regió Metropolitana de Barcelona. Heus ací un altre article que tracta aquesta temàtica, esperant, si més no, resultar entretingut i no avorrit com conduint a 80 km/h. Parlem de sensacions? Sensacions de velocitat, de llibertat, de seguretat... Sembla que algunes persones estaven desitjant poder pitjar l'accelerador una mica més per guanyar uns pocs minuts del seu preciat temps, sentint una major 'llibertat'. Sembla, també, que hi ha moltes veus femenines callades que havien manifestat un major sentiment de seguretat amb la limitació fixa a 80 km/h. Una altra sensació: des que la limitació de la velocitat és variable, hi ha més congestió als accessos i sortides de la ciutat de Barcelona?

Sensacions de llibertat i de seguretat. Alguns desitjaven poder pitjar l'accelerador per guanyar uns pocs minuts, ansiosos d'un sentiment de 'llibertat'. Altres se sentien més segurs amb la velocitat màxima limitada a 80 km/h.

Ens trobem a la recerca d'una relació equilibrada entre seguretat viària i eficiència del motor (menors consum de carburant i emissions de contaminants), a més d'una maximització de la capacitat viària. Aquest equilibri esdevé indispensable quan

l'actualitat energètica obre més encara el debat entre mobilitat motoritzada i consum energètic. Així mateix, la Unió Europea fa un temps que està alertant que aquest desitjat equilibri es troba molt lluny de fer-se realitat. Es pot culpar la meteorologia local, però no es pot esborrar ni el mar ni la muntanya, per tant cal aplicar mesures efectives per evitar més contaminació i més malalties respiratòries.

Els debats polítics sobre les limitacions de la velocitat tenen lloc a diversos països del món. Per exemple, als Estats Units republicans i demòcrates no es posen d'acord sobre si el límit de la velocitat en segons quins estats ha de ser de 70 milles per hora (112,6 km/h) o de 55 milles per hora (88,5 km/h). Els arguments són la necessitat de reduir el consum energètic i de pas s'origina un debat sobre accidentalitat. Un segon exemple són els Països Baixos. Darrerament se senten notícies sobre una prova pilot d'augmentar la velocitat màxima a 130 km/h, a 8 localitzacions diferents (trams de 30 – 50 km, és a dir estalvi de temps de màxim 2 minuts). Aquest tram viaris es troben majorment a les zones menys poblades del país. La nova limitació varia en funció de l'hora del dia i del lloc: on hi ha més trànsit la nova limitació se centra entre les 19 h i les 6 h; a les zones més rurals s'amplia a les 24 h. Durant la prova es fa el seguiment de la qualitat de l'aire i del soroll produït, per contrastar si es mantenen dins la normativa vigent, així com també de l'evolució de l'accidentalitat.

Novament sensacions. Aquesta prova pilot es tracta d'un acord polític per aconseguir que una tercera part de les autopistes augmentin la limitació de la velocitat de 120 a 130 km/h. Segons la Ministra holandesa Schultz Van Haegen: l'objectiu és que els conductors tinguin una sensació d'estar menys limitats quan la situació del trànsit i la infraestructura permeten anar a més velocitat. Estarem atents per conèixer els resultats de la prova pilot, quant a qualitat de l'aire, soroll, accidentalitat, així com del grau d'assoliment de les sensacions desitjades.

La guerra contra els 80 km/h a Catalunya ha estat política i mediàtica, donat que la mesura va ser condemnada abans de la seva posada en marxa. Els efectes "negatius" de la mesura es limiten a la pèrdua de 13 segons per a cada quilòmetre en hora vall i allà on la reducció de velocitat passava de 120 a 80 km/h, que són molt pocs casos. Per tenir present què volen dir aquestes variacions de velocitat (o pèrdua de sensació de velocitat o de 'llibertat'):

- Temps en recórrer un quilòmetre a 120 km/h: 32 segons.
- Temps en recórrer un quilòmetre a 100 km/h: 36 segons.
- Temps en recórrer un quilòmetre a 80 km/h: 45 segons.

D'altra banda, els efectes positius s'han visibilitzat en quatre camps:

- **Menys morts i ferits.** Encara que es negui la representativitat estadística de la reducció de morts aconseguida fins ara, de 12 a 4, la relació entre velocitat i accidentalitat – mortalitat és inqüestionable.



Models d'aprofitament del voral com a carril bus em cas de congestió. A l'esquerra, exemple neerlandès. A la dreta, exemple suec.

- **Contaminació.** Empíricament -no teòricament- s'ha fet mesures a estacions de mesura de la qualitat de l'aire properes a les autopistes on s'ha aplicat la mesura i s'hi constata una reducció del 10% de la contaminació en PM10 i NOx.
- **Consum energètic.** A partir dels 70 km/h el consum energètic evoluciona quadràticament amb la velocitat per tal de lluitar contra el vent.
- **Capacitat:** la llei fonamental de trànsit maximitza la capacitat d'una via al voltant dels 70-90 km/h, tot i que la congestió depèn també del bloqueig d'interseccions (teoria de cues).

Els avantatges aconseguits s'han minimitzat, mentre que s'han maximitzat els petits inconvenients a l'hora vall. Sembla com si la qualitat de l'aire (i la major sensació de seguretat, almenys veus callades femenines així ho han manifestat) no fos suficient per demanar aquest petit sacrifici als conductors, que en cap cas eren obligats a modificar les seves pautes de mobilitat.

Les formes en què s'han retirat els 80 km/h diuen molt. Si l'entrada en vigor de les 73 mesures del Decret de Millora de la Qualitat de l'Aire va comptar amb mesos d'informació pública, abundant documentació tècnica prèvia i un procés totalment reglamentari; la seva retirada no ha estat acompanyada d'estudis de detall, ni d'informació pública ni de capacitat per presentar-hi esmenes. Emocions irracionals al poder: sento coartades les meves llibertats al volant.

La política d'infraestructures del nostre país, que ens ha convertit en una de les primeres potències europees en xarxa viària d'alta capacitat, és responsable de què els transports públics no perdin uns pocs segons

per quilòmetre, sinó minuts! Aquest fet, molt més greu que el dels 80 km/h, passa desapercebut perquè no existeix un lobby mediàtic comparable al de l'automòbil. Els trens de Rodalies triguen més que als anys 80 per cobrir algunes relacions, tot i que ofereixen més freqüència, i algunes vies ferroviàries estan properes al seu col·lapse, com és el túnel de Plaça Catalunya, el més congestionat de l'Estat per a serveis de Rodalies. Potser les sensacions de pèrdua de temps i de llibertat no són tan importants si es tracta d'usuaris del transport públic?

Caldria considerar que els accessos viaris a Barcelona han de tenir lògica de Rondes i no d'autopistes, fent de transició entre els 120 km/h de velocitat màxima interurbana i els 50 km/h urbans. Aquesta consideració permetria fer fixos els 80 km/h i construir un nou carril a les autopistes sense gairebé obra pública, que permetria destinar-lo als vehicles d'alta ocupació o només bus, fent possible millorar el servei actual sense incrementar els seus costos operatius. Les fotografies mostren exemples d'ús de carrils per a autobús en cas de congestió viària (velocitats lentes), a Suècia i als Països Baixos.

Als Països Baixos hi ha altres limitacions de la velocitat que es poden destacar: a la xarxa de carreteres comarcals (secció d'un carril per sentit) la velocitat s'ha limitat a 60 km/h, per la raó que és la velocitat a la que una col·lisió frontal no esdevé mortal. Això no és una sensació, això són dades contrastades i actuacions racionals en conseqüència.

En alguns casos excepcionals es manté la limitació de 100 km/h, però es tracta només en el cas de variants de nuclis urbans, amb una separació física de la mobilitat no motoritzada, en trams sense interseccions i on es prohibeix l'avançament, Cal que els que estem a favor del medi ambient (o sigui, tots?) traslladem el debat cap a un estat més emocional. Anar en cotxe és estressant, individualista, agobiant, avorrit, contaminant, car, perillós... La llibertat es troba en la bicicleta (amb la que sí es pot sentir una sensació palpable de velocitat), i en un transport públic de qualitat, no en el guany de dos minuts al dia.

Ricard Riol Jurado - *President de PTP*

Sílvia Casorran - *Vocal de PTP*



Limitacions de velocitat en l'accés a la ronda d'Utrecht, diferents en funció de la destinació. Xifres que disten molt dels 130 km/h plantejats en zones més rurals.



La nova retícula d'autobusos de Barcelona es prepara pel 2011

A finals d'aquest any, les primeres línies del Retbus començaran a circular per la ciutat de Barcelona. L'Ajuntament de Barcelona i Transports Metropolitans de Barcelona han presentat el full de ruta d'implementació del projecte.

Les principals novetats respecte la primera presentació (per a més informació consulteu el número 52 de la revista) és la incorporació d'un nou corredor vertical en la zona del 22@, el calendari d'entrada al servei de les línies i el detall de la primera fase.

El projecte s'iniciarà per quatre corredors (dos verticals i dos horitzontals) que actualment disposen en la totalitat o parcialment un servei consolidat d'autobús. Es tracta d'una conversió de les actuals línies 10 (Montbau – Passeig Marítim), 30 (Pl. Espanya – Sarrià), 56 (Collblanc – La Verneda) i 74 (Zona Universitària – Fabra i Puig), que respectivament s'anomenarien V2, V5, H2 i H5. En el cas de l'eix H2, la línia es bifurcarà en dos ramals al costat Llobregat (Collblanc i Amadeu Torner – Av. Carrilet), i en el cas de l'eix H5 en dos ramals



pel costat Besòs (Fabra i Puig / Can Dragó). Per dur a terme aquesta primera fase s'empraran seixanta vehicles i es preveu que les freqüències de pas en les línies verticals siguin de 6 minuts mentre que en les horitzontals és de 4 i 5 minuts en els trams centrals i el doble quan es desdoblin.



Foto: Josep Ramon Tauste

Les principals novetats són la incorporació d'un nou corredor vertical en la zona del 22@, el calendari d'entrada al servei de les línies i el detall de la primera fase

Es preveu que l'any 2012 comencin a circular quatre línies més, també dues verticals i dues horitzontals, algunes d'elles també basades en la reconversió de serveis actuals com ara les línies 17 (Barceloneta – Vall d'Hebron), 71 (Canyelles – Passeig Marítim), ampliacions de línies actuals com el 15 (Collblanc – Hospital de Sant Pau) o nous eixos com el Fòrum – Front Marítim – Pl. Espanya. L'any següent s'acabarà de desplegar la resta de projecte que inclourà els darrers quatre corredors i enllestir alguns trams de les línies que ja estaven en funcionament.

En total 12 línies d'autobusos d'altres prestacions cobriran la pràctica totalitat de Barcelona amb un esquema similar al Metro, però complementari. El nou servei s'operarà a una velocitat mitjana de 15 km/h, molt diferents dels 11 km/h actuals, a la baixa.

Ampliar un 30 % la capacitat de transport de la xarxa actual emprant el mateix nombre de vehicles, és un aspecte clau en temps de crisi si es vol competir amb el vehicle privat.

La periodificació temporal permet establir un calendari per fer les actuacions a la via pública dels carrers per on passaran les línies d'altres prestacions. També s'aprofitarà la renovació del material mòbil per incorporar la nova imatge, tant externa com interna, del Retbus.

La PTP fa molt de temps que ha estat demanant la reforma i potenciació dels transports públics de superfície, racionalitzant el nombre de línies i ampliant-ne la freqüència per competir amb el vehicle privat. Tot i que el servei actual és una de les prestacions municipals més ben valorades per la ciutadania, calia buscar nous clients que actualment utilitzen el vehicle privat en no trobar l'autobús prou competitiu.

El Retbus és el revulsiu que necessitava la xarxa d'autobusos de Barcelona, que es complementarà amb els serveis convencionals i de barri actuals convenientment remodelats. Per tant, és molt important que el disseny d'aquestes xarxes permeti evitar els actuals encavalcaments entre línies, millorar la coordinació dels serveis i evitar



freqüències superiors als quinze minuts a la majoria de les línies.

És molt important que en el context econòmic actual s'iniciïn projectes com aquest, on a través de mesures de gestió viària es permet incrementar un 30 % l'oferta actual gairebé amb el mateix nombre d'autobusos.

Albert Obiols
Secretari PTP

La joia de la corona versus la vergonya de la corona

En temps de crisi, com que la manta no és prou llarga per abastar-ho tot, apareixen les vergonyes de les aventures arriscades i les Ventafocs.

El dia de la inauguració de l'aeroport, CCOO ja vam qualificar-lo com l'aeroport dels interrogants, no vèiem per enlloc la necessitat operativa d'aquesta instal·lació. A una hora de tren hi ha tres aeroports de connexions regionals i internacionals (Saragossa, Reus i l'aeroport de connexió de Barcelona). L'alta velocitat ferroviària, si una cosa ha aconseguit, és modificar els temps de les distàncies. La mobilitat s'havia de reorientar en el paràmetre de tren+avió per les llargues distàncies i no el que s'ha fet a Lleida, on ara tot grinyola.

En un any ens hem polit més d'1,9 milions d'euros, subvencionant cadascun dels bitllets de vol que han sortit de Lleida, és a dir, cada passatger ha consumit una subvenció

L'alta velocitat ferroviària ha aconseguit modificar els temps de les distàncies

de més de 30 euros per bitllet. Desplaçar aquesta persona a Barcelona, per exemple, ens en costa 24, d'euros, amb l'Avant. Li podíem pagar el bitllet d'Avant, amb la millora del compte de resultats de RENFE i, alhora, molt probablement, hauríem aconseguit augmentar la freqüència dels Avant, i encara ens estalviàvem diners. Ara, diuen que cal reorientar-lo, l'aeroport de Lleida, cap a un aeroport de mercaderies. Aquest concepte pot tenir certa viabilitat si estem parlant

d'unes mercaderies de baix pes i d'alt valor econòmic. Les tenim, aquí? Els productes agroalimentaris crec que estan bastant lluny d'aquests dos paràmetres imprescindibles per fer econòmicament viable aquesta opció.

Si aconseguim l'obra del segle anomenada

projecte Euram, és a dir, la posada en marxa del corredor ferroviari de la mediterrània (des de Casablanca, al Marroc, fins a St. Petersburg, a Rússia) la sortida de les nostres mercaderies serà indubtablement en direcció a Tarragona, preferiblement amb el tren, per enllaçar-s'hi.

Hem malgastat 1,9 milions d'euros subvencionant el bitllet d'avió a 60.000 persones passatgeres. Per altra banda, tenim una estació d'autobusos, on cada any hi passen més d'1,4 milions de persones, totes elles de les nostres comarques, majoritàriament els padrins i la joventut, que són els nostres captius de la mobilitat. A tots ells, els fem patir, l'ús d'una estació d'autobusos que és la vergonya de la corona. L'Autoritat Territorial de la Mobilitat disposa d'un pressupost de 4,5 milions d'euros per finançar tots els busos interurbans que donen servei a aquest 1,4 milions de passatgers cada any a les

6 comarques que configuren la plana de Lleida, en canvi, ens hem polit, en un any, 1,9 milions d'euros per 60.000 passatgers de l'aeroport.

La joia de la corona (l'aeroport) no s'aguanta i la vergonya de la corona (l'estació d'autobusos) s'enfonsa, amb uns lavabos



tercermundistes, amb la manca de consigna, amb una informació desinformadora, amb dificultats d'accés per a les persones amb discapacitat, amb la llum i la ventilació deficientes i, el més greu, és que no hi ha voluntat política ni d'arranjar-la, ni de fer la nova estació d'autobusos que hauria d'estar ubicada al costat de l'estació del tren.

Josep Maria Baiget
Secretari general CCOO a les Terres de Lleida

Un fracaso anunciado

En las elecciones regionales de Baden-Württemberg mis compatriotas han votado por un cambio de gobierno diciendo claramente no a dos engendros producto de la soberbia humana, la energía nuclear y la nueva estación de ferrocarril de Stuttgart, un proyecto faraónico de verdad, conocido como Stuttgart 21, que pretendía construir un nuevo nudo de comunicaciones por tren por un valor de más de 4.000 millones de euros

Algún día los electores españoles deberán despertar de su letargo y cambiar el enfoque labrado en las dictaduras de Franco y Primo de Rivera por el que toda obra pública es buena. Las obras públicas no dejan de ser una inversión y cuando tienen un bajo uso o un uso socialmente ineficiente, en lugar de enriquecer un país, lo empobrecen.

El caso del aeropuerto de Alguaire, en Lérida, es de aquel tipo de obras que han empobrecido el país. Este aeropuerto, un delirio de los antiguos responsables de la Consejería de Obras Públicas del gobierno catalán que pretendía quebrar las reglas de la movilidad engañando a la opinión pública sobre las posibilidades de sostenerse, constituye un claro ejemplo de lo que no se debe hacer.

El caso del aeropuerto de Alguaire, en Lérida, es de aquel tipo de obras que han empobrecido el país

Desafortunadamente, hay en España otros ejemplos de aeropuertos absurdos, como el de Castellón y el de Ciudad Real; el primero de ellos sin ni siquiera dispone de licencia. En Alguaire, después de un año de servicio, de haber gastado casi 100 millones de euros en su construcción, de haber subvencionado generosamente algunos miles de pasajeros, la realidad nos ha devuelto al principio. Ninguna compañía quiere volar, ni aún cuando haya generosas subvenciones.

Cuando se proyectó, muchos lanzaron el grito al cielo indicando que Alguaire vulneraba las reglas de la movilidad. Demasiado cerca a uno de los más importantes aeropuertos de Europa; demasiado



Font: Aeropuerto de Vigo



bien conectado con la capital con un tren que llega allá en 1 hora; demasiada poca población para sostener cualquier previsión de demanda racional, por mucho que se subvencionase; escenario cierto de incremento del precio de los carburantes de aviación.

Parece llegado el momento de exigir responsabilidades. Por lo menos eso es lo que nos enseñan a los alemanes desde la escuela, a ser responsables y a exigir responsabilidad. No voy a ser yo quien diga qué deben hacer los catalanes, pero si yo estuviese en su lugar exigiría estas responsabilidades por el desaguizado.

Karl P. Sturzbach - Consultor

Gestió eficient de les vies d'alta capacitat

MOBILITAT PRIVADA



Les “Managed lanes”, gestionar les autopistes per treure més profit social

La congestió de les vies metropolitanes d'accés a les grans ciutats genera enormes externalitats sobre el conjunt de la societat en termes de contaminació, sobrepassant amb escreix els límits ambientals recomanables, i comportant pèrdues econòmiques importants per la disminució de la productivitat (temps productiu perdut en les cues)

La solució més emprada per la classe política per tal de resoldre aquest problema ha estat sempre la inversió en ampliacions de capacitat de les infraestructures viàries, però tant polítics com tècnics obliden que la “mobilitat” no és tracta pas d'un conjunt de vehicles que es desplacen per determinades infraestructures, sinó d'un conjunt d'usuaris que prenen decisions de viatge, segons el cost de desplaçament que els comporta cada una de les alternatives disponibles. De manera que la mobilitat no és altra cosa que la suma de decisions individuals de cada un dels usuaris, i si es vol obtenir un model de mobilitat eficient cal, obligatòriament, motivar que els usuaris prenguin decisions eficients.

La mobilitat no és altra cosa que la suma de decisions individuals de cada un dels usuaris

Les opcions per gestionar la capacitat de les nostres autopistes és àmplia i diversa, però en l'última dècada n'ha emergit una que ha generat altes expectatives pels bons resultats aportats i sobretot per la seva bona acceptació social. A Estats Units aquesta

alternativa s'anomena de manera genèrica *Managed lanes* tot i que dins d'aquestes s'hi inclouen les *Express lanes* i *HOT lanes* ja que el seu denominador comú de funcionament resulta ser el mateix.

Les principals aportacions d'aquesta mesura són: potenciar l'eficiència del transport públic, motivar l'augment de l'ocupació dels vehicles privats aportant alternatives de transport competitives (evitar congestió), reduir el grau de congestió en els carrils convencionals adjacents aprofitant al màxim la capacitat dels carrils VAO a partir d'un peatge de gestió de la mobilitat que pugui revertir en millores del transport públic al territori per on discorre aquesta infraestructura.

El concepte de Managed lanes

Aquesta nova tipologia de carrils gestionats neix per tal d'aprofitar la capacitat excedent dels carrils d'alta ocupació (VAO també denominat HOT en l'acrònim anglès) als Estats Units, per reduir la congestió als carrils convencionals sense perjudicar el funcionament del transport públic ni dels vehicles amb tres o més ocupants, que eren els que podien utilitzar aquestes infraestructures. Aquest repte s'afronta amb la implantació d'un sistema de peatge *free-flow* (sense necessitat d'aturar el



Figura . Express lanes a la SR-91, Orange County, California (Font: 91ExpressLanes)

vehicle) perquè els vehicles que no son d'alta ocupació puguin accedir als carrils VAO a través del pagament d'una tarifa variable segons el moment del dia, modelitzada de tal manera que assegura que en tot moment els carrils VAO mantenen condicions de flux lliure i no s'hi dona congestió. És a dir, quan la densitat de vehicles augmenta la tarifa del peatge augmenta per desincentivar que nous usuaris hi accedeixin, i quan els carrils estan infrautilitzats la tarifa disminueix per afavorir que més usuaris optin per realitzar el seu desplaçament per aquesta via. De manera que podem considerar que les *Managed lanes* i els carrils adjacents funcionen com dues infraestructures en una.

La gestió de la capacitat garanteix als usuaris de les *Managed lanes* que amb el pagament de la tarifa assegurin la fiabilitat del seu temps de viatge i que el transport públic no veurà mai deteriorat el seu funcionament degut a la congestió. La tarifa del peatge d'accés als carrils VAO es calcula en base a les dades històriques actualitzades periòdicament, ja que perquè l'usuari pugui prendre decisions de desplaçament cal publicar les tarifes amb antelació. I, a més, també canvia el paradigma de peatge



Exemples concrets de “Managed lanes” poden trobar-se a la I-15 de San Diego, la I-10 (*Katy Freeway*), I-35 i la US-290 a Texas, a la interestatal SR-91, I-580, I-680 i I-880 a Califòrnia, a la I-25 i la C-470 a Colorado, la I-95 a Florida, la I-40 a Carolina del Nord, la H-217 a Oregon, i moltes d’altres tal com es pot veure a la Figura 1.

Els resultats obtinguts

Del conjunt d’iniciatives existents, segons l’anàlisi realitzada pel US Department of Transport (USDOT) a través de la Federal Highway Administration (FHWA), se’n

al pagament de la tarifa) reduint els volums de trànsit en hora punta amb un ús més eficient de la capacitat de la infraestructura viària. En la seva aplicació no han reduït la velocitat de circulació dels carrils reservats ni han dissuadit als usuaris VAO de seguir-los utilitzant, sinó que a més ha millorat la congestió amb un guany significatiu de la seva productivitat (persones/h). Per exemple, en el cas de la SR-91 a Orange County, Califòrnia, s’ha reduït els retards mitjans en 10 minuts als carrils convencionals mentre els carrils reservats aporten un 30 % més de capacitat².

Una altra qüestió que destaca la FHWA³ és l’avantatge que representa la implantació

financer per un peatge de gestió de la mobilitat, vinculat al pagament per un nivell de servei¹.

d’aquest tipus d’iniciatives en permetre l’ajornament de les possibles necessitats d’ampliació de capacitat i un important augment de la rendibilitat de les inversions realitzades, gràcies a la gestió de la capacitat existent.

En aquest mateix sentit, també es destaca que la implantació d’aquesta política a nivell regional (aprofitant l’estructura de xarxa) pot ser molt més efectiu que una implantació aïllada per corredors i a més redueix les possibilitats de tensions socials cap a la nova iniciativa pels greuges comparatius que pugui comportar, afavorint l’anomenada equitat territorial.

91 Express Lanes Toll Schedule Eastbound SR-91 to Riverside Co. Line Effective October 1, 2010								91 Express Lanes Toll Schedule Westbound Riverside Co. Line to SR-91 Effective October 1, 2010							
	Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat		Sun	M	Tu	W	Th	F	Sat
Midnight	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	Midnight	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
1:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	1:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
2:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	2:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
3:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	3:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
4:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	4:00 am	\$1.30	\$2.40	\$2.40	\$2.40	\$2.40	\$2.40	\$1.30
5:00 am	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	5:00 am	\$1.30	\$3.85	\$3.85	\$3.85	\$3.85	\$3.85	\$1.30
6:00 am	\$1.30	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$1.30	6:00 am	\$1.30	\$4.10	\$4.10	\$4.10	\$4.10	\$3.95	\$1.30
7:00 am	\$1.30	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$1.30	7:00 am	\$1.30	\$4.55	\$4.55	\$4.55	\$4.55	\$4.40	\$1.75
8:00 am	\$1.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	8:00 am	\$1.75	\$4.10	\$4.10	\$4.10	\$4.10	\$3.95	\$2.85
9:00 am	\$1.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	9:00 am	\$1.75	\$3.25	\$3.25	\$3.25	\$3.25	\$3.25	\$2.50
10:00 am	\$2.50	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.50	10:00 am	\$2.50	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.50
11:00 am	\$2.50	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.50	11:00 am	\$2.50	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.80
Noon	\$3.80	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$3.10	\$3.80	Noon	\$2.50	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.80
1:00 pm	\$3.80	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$3.10	\$4.90	\$3.80	1:00 pm	\$2.80	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.80
2:00 pm	\$3.80	\$4.10	\$4.10	\$4.10	\$4.20	\$5.10	\$3.80	2:00 pm	\$2.80	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.80
3:00 pm	\$2.50	\$4.40	\$3.70	\$4.85	\$5.95	\$10.25	\$3.80	3:00 pm	\$2.80	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.50	\$2.90
4:00 pm	\$2.50	\$5.55	\$7.80	\$8.30	\$9.95	\$9.35	\$3.80	4:00 pm	\$3.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.50	\$3.85
5:00 pm	\$2.50	\$5.35	\$7.25	\$8.50	\$9.80	\$8.80	\$3.80	5:00 pm	\$3.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.50	\$3.85
6:00 pm	\$2.50	\$4.40	\$3.85	\$3.60	\$4.80	\$5.30	\$2.50	6:00 pm	\$3.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$3.00	\$2.50
7:00 pm	\$2.50	\$3.10	\$3.10	\$3.10	\$4.50	\$4.85	\$2.85	7:00 pm	\$2.50	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$2.85	\$2.85
8:00 pm	\$2.50	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$4.50	\$2.85	8:00 pm	\$2.50	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
9:00 pm	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	\$2.85	9:00 pm	\$2.50	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
10:00 pm	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$2.85	\$1.30	10:00 pm	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30
11:00 pm	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	11:00 pm	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30	\$1.30

Figura 1. Exemple de tarifes vigents per les Express lanes de la SR-91, Orange County, Califòrnia (Font: 91ExpressLanes)

¹ DeCorla-Souza, P. (2004). Recent U.S. experience: Pilot projects. In G. Santos (Ed.), *Road pricing: Theory and evidence, research in transportation economics* (Vol. 9, pp.283–308). Oxford: Elsevier.

després que efectivament les *Managed lanes* han motivat canvis en el comportament de desplaçament dels usuaris (hora de sortida, canvi de ruta, mode de transport i disposició

²Continuation Study to Evaluate the Impacts of the SR 91 Value-Priced Express Lanes: Final Report; State of California Department of Transportation

³Value Pricing Pilot Program: Lessons Learned. Final Report; August 2008, Federal Highway Administration (USDOT)



Figura 2. HOT i Express lanes a Estats Units (Font: Washington State DOT)

Reflexions sobre la seva implantació a l'entorn metropolità

Resulta evident que l'opinió pública envers un projecte és el determinant crític per a la seva implantació amb èxit, tantes i tantes vegades polítiques eficients han estat desmantellades o ni tan sols implantades per una mala o errònia percepció per part de la societat. En aquest sentit, les *Managed lanes* han tingut una molt bona acceptació en els territoris on s'han proposat un cop salvat l'escepticisme inicial sobre el seu funcionament, tal com demostra el grau de desenvolupament actual d'aquestes iniciatives (vegeu Figura 2)

Tot i els avantatges evidents que presenten les *Managed lanes*, aquest escepticisme inicial les ha portat a rebre crítiques argumentades principalment en la marginació que representa per als usuaris de menor poder adquisitiu (i normalment amb menys flexibilitat laboral), ja que amb una tarifa dinàmica en funció de la congestió els que hi podrien accedir serien els usuaris de major poder adquisitiu (denominant-les injustament com a *Lexus-lanes* pels vehicles de luxe). Cal destacar que aquesta afirmació resulta completament errònia quan es pren en consideració l'ús que es pot fer de la recaptació obtinguda.

Si bé és cert que tota política tarifària sobre l'ús d'una infraestructura té un caràcter regressiu, la possibilitat d'emprar la recaptació per corregir els efectes sobre l'equitat permet adoptar polítiques progressives per afavorir els usuaris de menors ingressos. En aquest sentit, reinversions en transport públic són precisament les que més els beneficien.

Reinvertir en transport públic és precisament el més beneficiós per a tots

De tota manera, els estudis realitzats a les iniciatives existents demostra que les *Managed lanes* són utilitzades per tots els grups socials, tot i les diferències en la freqüència d'ús, i cal tenir en compte que és percebuda com una alternativa més de transport de la que l'usuari se'n beneficia tot i que no la faci servir (reducció de la congestió en els carrils convencionals adjacents)

Cal destacar, doncs, que en la situació actual de les vies d'alta capacitat de

l'entorn metropolità: on moltes d'elles són autopistes de primera generació amb un període de concessió que venç a 10 anys vista, i per algunes es plantegen projectes de desdoblaments o ampliacions tot i la situació de crisi actual. Més que mai resulta necessari optimitzar els pocs recursos disponibles per treure'n el màxim profit; les *Managed lanes* o l'evolució dels carrils Bus-VAO es posicionen com una oportunitat per partida doble.

Per una banda, permeten millorar les situacions de congestió als entorns metropolitans aprofitant les infraestructures existents i els carrils VAO ja planificats, lliurant el transport públic per carretera de la congestió i posicionant-lo com alternativa competitiva al vehicle privat. Potenciar l'augment del grau d'ocupació dels vehicles resulta clau per alleugerir el trànsit sobre les xarxes urbanes, que no es poden pas ampliar. Mentre que per una altra, permet canviar el paradigma de peatge financer cap a un peatge de gestió de la mobilitat, i a més permet obtenir fons per tal de reinvertir-los en el sistema de transport i corregir els efectes sobre l'equitat que es produeixen.

Albert Gragera
Vocal de la PTP del Maresme

Semàfors: per a qui, per a què?

MOBILITAT
PRIVADA



Resulta fàcil deduir que l'existència de semàfors als carrers respon a la necessitat de regular els vehicles motoritzats que es desplacen a grans velocitats. De fet, els encreuaments entre vianants i ciclistes mai no havien necessitat semàfors i sempre s'havien regulat de manera espontània entre els mateixos interessats, a través del contacte visual i la comunicació no verbal.

Així, doncs, els semàfors són un instrument al servei de les velocitats elevades (30-50 km/h) en els àmbits urbans. O dit d'una altra manera: en absència de vehicles circulant a grans velocitats dins dels nuclis urbans, els semàfors no tindrien raó de ser. Per tant, córrer dins dels nuclis urbans a velocitats superiors de les que es poden regular espontàniament a les cruïlles comporta haver de parar en algun moment davant de semàfors i perdre bona part del temps "guanyat" mentre es corria.

La fal·làcia de la rapidesa motoritzada als nuclis urbans

Allò greu (o absurd) és que no resulta massa atrevit afirmar que en moltes ocasions el temps que els vehicles motoritzats perden aturats davant d'un semàfor és superior al temps que han guanyat mentre corrien.

Prova d'això es constata sovint, cada vegada que els ciclistes arriben abans que els cotxes a la destinació final si se salten els semàfors (deixant de banda el temps de recerca d'aparcament, que encara perjudica més els cotxes, però que s'escapa de l'objecte d'interès d'aquest article).

Aquesta constatació pot observar-se a la majoria de pobles i ciutats catalanes. Els desplaçaments llargs dins de Barcelona, o els trajectes amb pendents de pujada, poden ser les excepcions a aquesta constatació.

De fet, a la Cursa de Transports que organitza anualment la PTP, i on hi participen nou mitjans de transport, es demostra que els patinadors i els ciclistes guanyen en la majoria de trajectes (i això que en aquestes curses, on es comptabilitza el temps d'aparcament, es demana a tots els participants que respectin els semàfors!).

En definitiva, doncs, esdevenen inevitables les següents preguntes: quin sentit té permetre córrer a 50 km/h per dins dels nuclis urbans si aquesta velocitat moltes vegades no estalvia temps? Quin sentit té

que tothom (vianants, ciclistes, conductors, etc.) s'aturi davant d'uns semàfors posats inicialment perquè els vehicles motoritzats puguin córrer, si aquests rarament estalvien temps i generalment no són els primers en arribar als llocs? En poques paraules: què hi fem tots plegats plantats davant d'unes llumetes vermelles?

A la Cursa de Transports es demostra que els patinadors i els ciclistes guanyen en la majoria de trajectes

Molts conductors arremeten contra els ciclistes, intentant invalidar que la bicicleta sigui més ràpida que els cotxes, argumentant que els trajectes de la bici es realitzen il·legalment, és a dir, saltant-se els semàfors. Així, en comptes de descobrir l'absurditat que s'amaga darrera del teló de fum que ven els motors com la garantia de la velocitat dins dels nuclis urbans, voldrien que la bicicleta entrés a jugar dins d'aquesta absurditat i, així, deixés de ser la més ràpida. Però, més enllà d'aquestes primeres

reaccions, allò vertaderament important és extreure la lliçó que, de manera general, ens mostra obstinadament la bicicleta: *fluir lentament però de manera constant és més veloç que córrer molt però de manera inconstant.*

D'altra banda, i respecte els vianants, la imposició del "joc dels semàfors" arriba a l'extrem d'instal·lar cronòmetres perquè els vianants juguin encara amb més precisió la partida. No demanem als cotxes que apliquin el sentit comú i s'esperin a arrencar si encara hi ha una persona travessant la calçada quan el semàfor es posa en verd. No. Demanem als vianants que calculin el temps que necessiten per travessar, mirin el cronòmetre que els hem posat, i s'abstinguin de travessar si no poden aconseguir-ho amb el temps que els atorguem. Són aquests els vianants, els conductors i la ciutat ideal que volem?

Semàfors qüestionats

Afortunadament, a d'altres països ja han iniciat el debat sobre el paper dels semàfors. Per exemple, la ciutat de Londres preveu eliminar 145 semàfors per millorar la fluïdesa del trànsit¹. I no és la primera ciutat de la Gran Bretanya que s'ho planteja: a Portishead ja fa uns anys que van eliminar els semàfors i tota senyalització de prioritat

¹<http://www.bbc.co.uk/news/10472683>



Escultura al semàfor (Londres). Foto extreta de: http://www.artofthestate.co.uk/london_photos/Traffic_Light_Sculpture.htm

a una cruïlla. Amb els canvis, la capacitat de la cruïlla ha augmentat dels 1.700 vehicles/hora als 2.000 vehicles/hora, mantenint-se estable la intensitat de vianants en 300 persones/hora. Però el més interessant és subratllar que malgrat l'augment de vehicles, les cues d'espera s'han reduït dels 20 minuts d'abans als 5 minuts d'ara².

Prèviament a la supressió de semàfors sovint s'aixequen veus protestant per l'augment de la inseguretat per als vianants en aquestes cruïlles; però les dades mostren justament el contrari. De fet, Martin Cassini³ i Ben Hamilton-Baile⁴ assenyalen que els semàfors s'han provat erronis des de la perspectiva de la seguretat, de la congestió i del consum energètic. Subratllen que hi ha una concepció errònia segons la qual si s'eliminen semàfors els vehicles circularan més ràpid; contràriament, afirmen que és el verd el

²Vegi's video a: <http://thecityfix.com/naked-streets-without-traffic-lights-improve-flow-and-safety/>. En aquest cas, encara resta pendent millorar la mobilitat dels vianants amb mobilitat reduïda, especialment la d'aquells amb problemes visuals.

³<http://www.fitroads.com/>

⁴Vídeo: <http://www.hamilton-baillie.co.uk/index.php?do=publications&action=details&pid=39>

que permet velocitats elevades a les cruïlles, mentre que si no hi ha semàfors els vehicles s'aproximen a les interseccions a velocitats més reduïdes. Ambdós professionals avisen que el contacte visual entre usuaris és una de les majors garanties de seguretat viària, però que aquesta comunicació es perd a partir dels 30 km/h. De fet, la mateixa presència dels semàfors ja elimina el contacte visual perquè en comptes de mirar-nos els uns als altres, tots mirem les llumetes. En definitiva, conclouen que els semàfors ens fan aturar quan seria segur creuar, desproveint a les persones de la capacitat per decidir quan és apropiat avançar i a quina velocitat cal fer-ho, aspectes que milloren significativament la seguretat viària en l'àmbit urbà.

Altres experiències que també han començat a qüestionar els semàfors tal i com els coneixem aquí és l'exemple de Copenhaguen. El setembre passat es va conèixer que la ciutat està preparada per permetre els girs a la dreta a les bicicletes, malgrat el semàfor estigui en vermell⁵. En aquest cas, les bicicletes han d'entendre el vermell del semàfor com un cedi el pas. També Londres està pensant en introduir la mateixa modificació⁶

Amb o sense prioritats?

En definitiva, en el fons de la qüestió s'hi troba l'establiment de prioritats com a origen de la problemàtica. Fixar prioritats en determinades vies o moments és la principal causa que encoratja a córrer i a reduir l'atenció a les cruïlles. En canvi, si s'eliminen les prioritats pre-establertes, i es funciona com a la majoria d'àmbits de la vida quotidiana segons la norma "qui arriba primer, passa primer", aleshores s'acaba amb bona part del conflicte: s'obliga a les persones a actuar de manera natural i segura, començant per observar bé la

⁵<http://www.copenhagenize.com/2010/09/copenhagen-allow-right-turns-red-lights.html>

⁶<http://www.guardian.co.uk/uk/2009/apr/14/london-boris-johnson-cycling>

intersecció, interactuant amb els demés i passant quan toca i és possible fer-ho. De fet, fixeuvos que això és el que succeeix quan incidentalment els semàfors deixen de funcionar, observant-se generalment que tothom actua amb prudència i sentit comú, i que fins i tot es redueixen les cues. La

La legislació espanyola, a través del reglament general de circulació, no considera la possibilitat de prescindir de prioritats a les cruïlles

legislació espanyola, a través del reglament general de circulació, no considera la possibilitat de prescindir de prioritats a les cruïlles (per defecte està sempre establerta la prioritat a la dreta). Però no succeeix així a tot arreu. Per exemple, la legislació nord-americana reconeix explícitament la cruïlla **all-way stop** (stop a totes bandes), i a les Illes del Canal (Regne Unit) està instaurat el "cediu el pas a totes bandes", conegut





amb el nom de *filter in turn*⁷. Aquestes regulacions comporten que tots els vehicles hagin d'aturar-se, o cedir el pas, i continuar segons l'ordre d'arribada, amb prioritat dels vianants a tota la cruïlla en el cas dels Estats Units (no deixa de ser paradoxal que la rotonda –dissenyada per afavorir la fluïdesa del trànsit motoritzat, i poc segura i atractiva des de la perspectiva del vianant i el ciclista– no s'inventés i es popularitzés als Estats Units, sinó a Europa).

Si bé la legislació espanyola no reconeix explícitament aquestes regulacions, podem dubtar si seria il·legal col·locar el “cediu el pas” a tots els ramals d'una intersecció. I en el cas que ho sigui, igualment podem jugar de moltes maneres alternatives per regular les interseccions avui semaforitzades. No és objecte d'aquest article ser exhaustiu en les solucions, però sí que es poden apuntar propostes com obligar a cedir el pas al vial de major intensitat de trànsit i prioritzar el vial amb menor intensitat.

Semàfors: per a qui? Per a què?

En conclusió, des d'aquest article no es pretén advocar per la desaparició absoluta i

⁷Vegi's video a www.youtube.com, titulat “Jersey Island filter in turn”

imminent dels semàfors als nostres pobles i ciutats. Menys encara en carrers com els de l'exemple barceloní, dissenyats per permetre grans velocitats màximes als vehicles motoritzats. És evident que en carrers dissenyats com a “vies ràpides” no pot qüestionar-se el paper dels semàfors abans d'interrogar-se sobre la pròpia

La legislació nord-americana i la del Regne Unit reconeixen explícitament la cruïlla “stop a totes bandes” o “cediu el pas a totes bandes”

naturalesa de la via. Però sí que és intenció del present article posar de manifest certes contradiccions (i absurditats?) del paper que juguen els semàfors a la gran majoria de les nostres trames urbanes.

Si allò que preocupa és millorar els temps de desplaçament dins dels sistemes urbans,

aleshores hauríem d'utilitzar els semàfors intel·ligentment i selectiva, limitant el seu ús a determinats eixos on vulguem protegir la velocitat comercial de l'autobús o el tramvia. Ens atrevim, doncs, a posar els semàfors fonamentalment al servei dels transports col·lectius per superfície?

En qualsevol cas, si bé sempre ha estat obvi que les velocitats no motoritzades són les més segures i aquelles que possibiliten la convivencialitat a l'espai públic, aquí s'ha volgut posar èmfasi en el fet que sovint són també les més ràpides.

El fluir pausat de la bicicleta possibilita que aquest sigui constant, i per això generalment resulta més veloç que el ràpid –però necessàriament intermitent– fluir dels vehicles motoritzats.

Clarament, doncs, cal posar en crisi la idoneïtat dels 40-50 km/h als nuclis urbans; continuar potenciant els carrers semaforitzats que donen suport a velocitats elevades però inconstants significaria avançar en sentit contrari. I això sí que seria una veritable pèrdua de temps!

Màrius Navazo
Geògraf

Vehicle elèctric sí, cotxe elèctric no

MOBILITAT
PRIVADA

Reflexions sobre la possible conversió massiva de l'automoció privada al vehicle elèctric

Darrerament es llegeix arreu una aposta decidida per a la implantació dels cotxes elèctrics amb l'objectiu d'afavorir una "mobilitat més sostenible" a les ciutats. No puc menys que manifestar un desacord gairebé absolut sobre aquesta qüestió.

Les ciutats (més encara les ciutats mediterrànies) degut al trànsit motoritzat, pateixen d'una forta contaminació mediambiental que es manifesta de molt diverses maneres. En alguns aspectes els vehicles elèctrics permeten superar impactes considerables: pol·lució atmosfèrica i contaminació acústica. Però hi ha molts altres aspectes, inherents a la mobilitat rodada en general i al vehicle privat en particular, que provoquen perturbacions més que considerables sobre l'entorn: accidentalitat, consum desmesurat de sòl urbà i periurbà (castigat per infraestructures viàries), ocupació intolerable de l'espai públic urbà per part dels vehicles (tant se val que estiguin circulant com aparcats), cooperació a la congestió de tot el trànsit, preeminència del cotxe respecte d'altres modes de desplaçament i transport, caràcter antisocial i discriminatori del vehicle privat, increment de la mobilitat induïda o obligada, etc. El vehicle elèctric no evita ni resol cap d'aquests impactes ambientals (l'híbrid, tampoc). En aquest sentit, el pas generalitzat cap a vehicles "més sostenibles" és discutible pel que fa a resultats. La solució a molts dels problemes de la mobilitat, passa només per anar assolint una "mobilitat responsable".

Ara ens comencen a vendre (i molt més que ho faran) el cotxe elèctric com el gran remei

a la mobilitat sostenible. Hem d'endevinar i entendre que el cotxe elèctric és, a més d'altres consideracions, la gran troballa de dos potents grups de poder del món empresarial. Remarquem els següents tres punts, que sintetitzen on rau el parany.

(fixeu-vos que cap de les marques que es produeixen a Espanya és espanyola), ens tenen ben atrapats: som un dels grans productors de vehicles de combustió interna del món, sense ser gaire més que el component laboral del



Autobús elèctric de Figueres, el primer de Catalunya.

1- A l'inrevés dels darrers 60 anys (als anys 50 la gent volia tenir cotxe, als 70 el que volia és que el cotxe no s'avarïés gaire sovint, als 80 que fos segur, cap al 2000 que estigués dotat del confort més sibarita), què és el que pot voler l'usuari actual? Pel fet de ser el cotxe un producte amb un mercat cada cop més escanyat i amb difícils expectatives de millorar comercialment pel camí de la continuïtat, les multinacionals fabricants no albiren millors possibilitats que fer un gir de 180°, cap a quelcom de nou, net, atraient... com són els vehicles elèctrics o híbrids. A casa nostra els *fabricants de cotxes*

procés de fabricació. Aportem ma d'obra especialitzada, però aquí no es decideixen les polítiques, aquí no es traça el futur de la nostra indústria automobilística. El que ha passat a Nissan amb la més que discutible pick-up, o a Seat amb el model Exeo, tan poc competitiu, o l'esperat i dubtós èxit del Q3 d'Audi, demostra com, en molts casos, som els productors d'un material bo però de qüestionable interès comercial. A més, ens venen a dir que si la producció es fa "més competitiva" i les administracions els ajuden en tots sentits, no es deslocalitzaran i no se n'aniran a



Autobús urbà a Arcachon



Autobús urbà a València



Serveis municipals a l'Ajuntament de Torredembarra. Foto: Adrià Tieno

produir fora, i nosaltres no ens quedarem penjats amb un fort contingent de mà d'obra altament especialitzada.

L'aventura d'innovar la producció comporta activar el consum d'un producte de qual ara no estem necessitats (un cotxe millor que el que té la majoria de les persones afectades per la crisi). Vol dir això que el "consum raonable" ha de deixar pas a un "consumisme irresponsable". En poc temps ens trobarem davant d'una publicitat explosiva que ens motivarà a substituir el cotxe "tòxic" que tenim (que ells mateixos ens van vendre fa cinc, o tres, o només un any), per un altre de "tecnologia neta" que ens permetrà cooperar amb el planeta en la delicada necessitat de resoldre l'efecte hivernacle i les nocives contaminacions. Qui més qui menys se sentirà corresponsable i farà un esforç per ser-ne conseqüent amb aquesta nova filosofia que, a més, permetrà adquirir un toc personal de modernitat i consideració social. Així doncs, la dinàmica del "creixement" per sortir del pou econòmic continua en marxa, com es va fer a USA ara fa 80 anys: producció a dojo, consumisme renovat per col·locar el producte i beneficis sobreconcentrats, recollits per poques mans i, a més en el nostre cas, arrellegats majoritàriament fora d'Espanya.

Atenció: cotxe elèctric no és el mateix que vehicle elèctric concebut per a determinats serveis urbans. Dir que no al cotxe, no vol dir que no al transport públic elèctric (metro i tramvia, autobús o troleibús), al taxi elèctric, al proveïment comercial i l'abastament al centre de les ciutats, als vehicles elèctrics de serveis de seguretat (bombers, ambulàncies, policia), o altres vehicles de serveis tècnics o socials, al *car-sharing*, etc. Tampoc vol dir que no a la bicicleta elèctrica o de

pedaleig assistit com al millor vehicle privat per a la ciutat.

2- D'altra banda, les *empreses subministradores d'energia elèctrica* també estan obligades a optar per noves tecnologies de producció, entre les quals és rellevant per les seves possibilitats l'obtinguda per aerogeneradors. Es tracta d'una energia de producció modulable, el que permet un bon acoblament de la producció a la demanda. El problema està en el fet que durant les hores centrals de la nit hi ha poca demanda (que és aportada per altres tipus de producció menys modulable), cosa que obliga al complex d'aerogeneradors a reduir dràsticament la producció i, per tant, minimitzar les rendibilitats d'una inversió tan important.

L'electricitat produïda no es pot emmagatzemar com no sigui en bateries, sempre de poca capacitat en front de la potència que genera la indústria elèctrica. Rés millor que poder externalitzar el problema i dipositar-la de forma altament distribuïda en "petites" bateries privades. La càrrega de bateries de vehicles elèctrics durant la nit pot evaporar part del problema i omplir aquest buit important. D'aquí, l'interès de les companyies elèctriques per l'existència massiva de cotxes elèctrics (de bateries elèctriques que carregar durant la nit). Els particulars, amb les seves bateries que valen un ull de la cara, absorbiran una producció nocturna impossible de col·locar d'altra manera.

3- Encara cal afegir una tercera consideració: ens estan venent que, un cop amortitzat l'alt cost de la bateria, el "combustible" resulta molt més bé de preu que el dels derivats del petroli. Això és veritat si ens ho plantegem amb els

preus actuals dels combustibles i les tarifes elèctriques. Però un important percentatge del preu dels combustibles convencionals són *impostos estatals directes*. A ningú se li escapa que l'Estat no deixarà d'aprofitar la forta pressió fiscal sobre la mobilitat i els transports; haurà de mantenir les recaptacions i tot allò que disminueixi d'una banda, haurà d'entrar per una altra. És evident que la fiscalitat sobre l'electricitat serà reformulada de manera que la butxaca del consumidor no es veurà gratificada pel canvi de tipus d'energia per a la mobilitat motoritzada.

Afavorir la implantació del vehicle elèctric és raonable degut als avantatges que comporta. Però només tindrà sentit si dita actuació s'acompanya d'altres dirigides a normalitzar la mobilitat i a transformar l'ús del territori, invertint determinades prioritats i reduint la supeditació al cotxe, tant des del punt de vista de la seva utilització directa, com de la dependència del mercat laboral que hores d'ara estem patint.

En definitiva, proposo recuperar aquella escala de valors que mai no hauríem d'haver perdut.

Així doncs, sense recusar totalment el cotxe elèctric, suggereixo

"promocionar la utilització de vehicles accionats per les formes d'energia més adients per a cada situació, considerant bàsicament les fonts energètiques més sostenibles, acoblades a una mobilitat més responsable"

Joan Anton Tineo - Arquitecte

Congrés AMTU

Evolució bus Vall de Tenes

BUS

El 777, l'Exprés de la Vall del Tenes ja és realitat. Un cop més un projecte de la PTP veu la llum

El passat 9 de març, amb motiu de les 7a Jornada AMTU, celebrada a Santa Cugat del Vallès, es va exposar l'experiència del Bus Exprés de la Vall del Tenes, anomenat el 777, davant de més de 250 persones vinculades al món del transport públic de viatgers

La posada en servei

Quan el setembre del 2007 es va presentar als cinc alcaldes de la Vall del Tenes la proposta d'un servei d'autobús exprés per donar servei al corredor de la Vall del Tenes, des de la PTP no ens imaginàvem que poc abans de complir-se els tres anys, el servei ja portaria els primers usuaris.

Doncs així és, el 5 de juliol, a les 5,45 hores sortia el primer autobús iniciant el servei del Bus Exprés de la Vall del Tenes, el 777, número indicador de la línia, utilitzat a les campanyes de promoció que es fan del servei i amb el qual se'l vol donar a conèixer a la població.

El mateix dia, a la localitat de Parets del Vallès es feia l'acte oficial de presentació del servei, on per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya -acompanyat dels diferents representants de tots els organismes i entitats que han pres part en aquest projecte- es donava a conèixer davant els mitjans de comunicació i nombrosos assistents, la transcendència que té aquest canvi de concepte en el servei, que vol ser capdavanter en la recuperació de nous corredors d'autobusos interurbans.

No es tracta de la posada en funcionament d'un servei més, es tracta de molt més, per primera vegada, tal com la PTP havia projectat, en un projecte de transport de viatgers per carretera hi prenen part la

El 5 de juliol, a les 5,45 hores sortia el primer autobús iniciant el servei del Bus Exprés de la Vall del Tenes, el 777

Generalitat de Catalunya, la Diputació de Barcelona, els ajuntaments i l'empresa operadora que prestarà el servei. Això vol dir la implicació de tots els actors en un mateix projecte i una suma d'esforços remant en un mateix sentit.

La gestió de les infraestructures

El servei tot just ha començat el seu camí, però se segueixen les passes que s'han marcat durant aquests anys d'estudis i treballs, fet pel qual, el passat 23 de setembre se signava, entre la Diputació de Barcelona i els cinc alcaldes dels municipis implicats en el projecte, el conveni d'actuacions de millores de les parades i la xarxa viària, per on transcorre el 777, fet que implica un canvi impensable fins ara. Una de les primeres actuacions que es durà a terme arrel del conveni és

l'optimització dels cicles semafòrics de les diferents cruïlles que travessa i instal·lar sistemes de prioritització semafòrica per als autobusos en aquelles on calgui, per tal de garantir els temps de trajecte; també s'està millorant la senyalització vertical que reforça o dóna prioritat al bus. Per altra part es treballa pensant en el vianant i com poder donar continuïtat per poder arribar fins a les parades, a la vegada que es van fent les obres de millora de les parades del recorregut del 777.

Previ a la posada en marxa del servei, els ajuntaments van millorar les parades del transport per carretera, no tan sols les corresponents al 777, ja que s'ha entès la necessitat de tractar tots els serveis com a part d'una xarxa, posant mobiliari i fent actuacions de millorar la connectivitat i l'accessibilitat a les parades.

Per facilitar la identificació de les parades del 777, s'ha fet una prova pilot, aplicat la nova imatge que PTOP prepara per les parades del transport públic de viatgers per carretera, construint uns tòtems de color vermell d'unes dimensions que els fan molt vistosos, a més de permetre ubicar correctament la informació.

Pel que fa a la informació, un canvi notori ha estat facilitar l'horari de pas per la parada de cada un dels serveis, a més de la incorporació d'un termòmetre de línia on s'identifica el punt d'ubicació de la parada des d'on s'està sol·licitant la informació.



Foto: Toni Torillas. AMTU.

Els primers nou mesos de servei permeten aflorar amb claredat els punts forts i febles del servei

Els primers mesos de servei

Els primers nou mesos de servei permeten aflorar amb claredat els punts forts i febles del servei. Si bé el servei no ha parat de créixer, aquest no ho ha fet com pretenia el projecte inicial, cal recordar que el projecte de la PTP constava de 24 expedicions per sentit i dia, amb cadències horàries i reforços en hores punta, per contra, inicialment tan sols s'han posat en marxa 10 expedicions per sentit i amb una programació horària que

no segueix cap patró i poc coherent amb els fluxos de mobilitat dels usuaris.

La fórmula del gra de sorra

El projecte del 777 no té fets espectaculars per sí que el facin destacable, és un conjunt de petites actuacions que, sumades, el fan singular, com són:

- *La concentració de parades*, una o dues per població servida, en funció de si es disposa de parada amb aparcament d'aportació, fet que els fa més similars a una plataforma ferroviària.
- *L'optimització del trajecte*, ha comportat una reducció molt significativa dels temps de trajectes.
- *Una imatge diferenciada del servei i el seu tractament*, pretén fer del 777 un servei singular i amb valor afegit.
- *Els canals i la manera de fer arribar la informació a l'usuari*.

El fet de passar a difondre la línia a través de dígitos, el 777, és molt més pràctic

per a la difusió de la informació, que no els complexos nomencladors de les línies interurbanes que encara s'utilitzen en la resta de serveis.

La implicació de les diferents administracions que d'una o altra manera poden incidir en el transport de viatgers per carretera.

El servei ja camina i camí per córrer en té, i molt, ara toca estar al seu costat i fer-lo créixer. En el bateig hi eren tots, però caldrà que el Departament de Territori i Sostenibilitat faci de tutor si no vol que el vailet creixi escarransit i acabi no donant la talla, amb la qual cosa haurem malbaratat temps i recursos. Nosaltres seguirem atents a la nostra proposta i, si cal, cercarem remeis per guarir-la.

Més informació d'aquest projecte a www.transportpublic.org

Blai AD
Vocal PTP del Vallès Oriental

Corredor Mediterrani.

De la frustració a la desmesura

FERROCARRIL

El que necessita el Corredor Mediterrani és seny

• **El Corredor Mediterrani**

Com defensa l'Associació FERRMED, l'eix entre el Mediterrani i el nord d'Europa comprèn la zona de més gran activitat econòmica i logística, connectant els principals ports i aeroports de la Unió Europea. En el cas espanyol es tracta de l'eix no radial més important en termes de demanda, on s'hi connecten els ports més importants de l'Estat que, ordenats per càrrega transportada són: Algesires, València, Barcelona, Bilbao, Tarragona i Cartagena; i també on es registren les més elevades intensitats de trànsit, tant de vehicles globals com de vehicles de mercaderies.

• **Despertem una mica tard**

Espanya sembla un país pendular, no pas pel fantàstic tren Talgo, que també; sinó pels espectaculars canvis de tendència que de vegades se succeeixen. Veiem un exemple clar en el tractament del Corredor Mediterrani ferroviari per part de la seva administració competent, el Ministeri de Foment. Així, el corredor ferroviari del Mediterrani ha passat d'un estadi de marginació flagrant, amb projectes de desdoblament de via paralitzats després d'haver-se iniciat; a convertir-se en una promesa de 51.300 milions d'euros per al 2020. Es defineix per aleshores una nova línia d'alta velocitat (apta a 350 km/h, exclusiva per a viatgers), en paral·lel a l'actual línia de velocitat alta (apta a 220 km/h, mixta) entre Barcelona i València,

que seria dotada de via polivalent (ample internacional i ibèric) i que quedaria reservada per als trànsits de mercaderies, rodalies i regionals.

• **Hauem trigat 26 anys per duplicar la via al tram central**

El Corredor Mediterrani va iniciar la seva duplicació i adaptació a 200-220 km/h a finals dels anys 80 (veure taula 2), i encara no ha estat conclòs per la manca del tram Vandellòs – Vila-seca/Camp de Tarragona. Hauran calgut més de 26 anys per acabar-lo (vegeu taula 1). Mentrestant, l'alta velocitat exclusiva per a passatgers en les relacions radials Madrid-Barcelona i Madrid-València amb prou feines hauran consumit 10 anys d'obres. Tot i la desventura, el sofert Euromed, inaugurat el 1997, ha aconseguit quotes modals del 80-90 % front l'avió, equivalents al Madrid – Sevilla – Màlaga en alta velocitat i molt superiors al Madrid – Barcelona en alta velocitat, gràcies a la relació preu – velocitat – distància.

• **Necessitem un projecte per fases, no una promesa per al 2020**

Podem fer els brindis al sol que vulguem, però la restricció pressupostària és la

que és i els problemes de capacitat del corredor ferroviari són del present. Si el que de debò ens interessa és potenciar el transport ferroviari de mercaderies en un corredor on la xarxa viària es troba saturada de camions, caldria preguntar-se per què es parla tant d'una línia exclusiva d'AVE al tram entre València – Castelló – Camp de Tarragona de 5.200 milions d'euros i no ens centrem a resoldre els actuals colls d'ampolla entre trens de rodalies i mercaderies als trams València – Castelló i Vilafranca – Martorell – Sant Celoni. Si allò que ens preocupa és reduir el temps de viatge per als viatgers, cal avaluar si val la pena una inversió tan alta per estalviar només 16 minuts respecte l'Euromed entre Castelló i Camp de Tarragona, una vegada es conclougui la duplicació de via en curs entre Vandellòs i Camp de Tarragona i s'utilitzi la línia d'alta velocitat existent entre Camp de Tarragona i Barcelona Sants i la futura entre Castelló i València, cosa que situarà el temps de viatge entre València i Barcelona en només dues hores.

L'actual etapa d'austeritat també hauria de fer canviar l'estratègia de la Generalitat de Catalunya

Tram	Km	Característiques	Inici	Final
Madrid – Barcelona	659	Alta velocitat. Exclusiu viatgers	1996	2008
Madrid - València	438	Alta velocitat. Exclusiu viatgers	2002	2010
Barcelona – València	345	Velocitat alta. Viatgers i mercaderies	1987	2013?

Taula 1. Terminis de construcció dels projectes radials, en comparació amb el tram central del Corredor Mediterrani.



envers les seves prioritats cap al Ministeri de Foment. Atès que el pitjor estrangulament del corredor Mediterrani és ferroviari, i per aquest motiu se saturen infraestructures viàries com la B-30 i l'AP-7, quin sentit té que la Generalitat reclami amb tanta insistència un Quart Cinturó mentre l'alternativa ferroviària roman encara en via única?

Què proposa el Pla Tren 2014 per al Corredor Mediterrani?

Una solució per fases que resolgui els

problemes del present, i doni prioritat als desdoblaments del Corredor Mediterrani allà on hi ha conflictes entre rodalies i mercaderies i no centrar-se en propostes de prestigi com l'AVE Castelló – Tarragona, on no hi haurà excessius problemes més enllà del 2013. D'acord amb els problemes actuals, es preveu la màxima prioritat per al desdoblament en curs del tram Vandellòs – Vila-Seca / Camp de Tarragona (fase 1), la quadruplicació del tram Castellbisbal – Martorell – Vilafranca (fase 2), la reobertura i duplicació del tram Reus – Roda de Barà

i ramal de connexió amb Vila-seca (fase 2), la quadruplicació del tram Mollet – Sant Celoni (fase 2) i la quadruplicació del tram Castellbisbal – Mollet (fase 3). En cap cas es planteja una línia de mercaderies segregada per raons de flexibilitat ferroviària, ja que l'AP7 també és un corredor que necessitaria trens semidirectes regionals que es puguin beneficiar de les ampliacions de capacitat ferroviària, així com per minimitzar l'efecte barrera de les infraestructures.

Ricard Riol Jurado
President de PTP

1982. Castellbisbal / El Papiol-Mollet Sant Fost (27,3 km). Nova línia mixta amb via doble (excepte l'enllaç de Mollet Sant Fost), concebuda per desviar els trànsits de mercaderies passants per la regió metropolitana de Barcelona. Va entrar en servei per a viatgers l'any 1995 (estació de Cerdanyola Universitat) i l'any 2005 (estacions de Rubí i Sant Cugat).

1985. Almendricos-Guadix. Tancament del tram que donava continuïtat al Corredor Mediterrani entre Andalusia i Múrcia.

1987. El Ministeri de Transports, Comunicacions i Turisme aprova el Plan de Transporte Ferroviario, que preveia, entre d'altres millores, la duplicació total de la via entre Tarragona i Castelló, així com l'adaptació del tram Barcelona-València-La Encina a 200-220 km/h i el tram La Encina-Alacant a 160 km/h.

1992. Nus de La Encina-Font de la Figuera. Variant, duplicació de via i salts de moltó entre les línies València Alacant i València-Madrid.

1996. Orpesa-Vandellòs (120 km). Duplicació de via i adaptació a 200-220 km/h. Inclou una variant i by-pass entre Ulldecona i l'Aldea, que estalvia el pas per Tortosa, que va quedar com estació en cul-de-sac.

1996. Moncòfar-València (41,8 km). Adaptació a 200-220 km/h de la doble via existent.

1997. Inauguració del servei Euromed, primer servei comercial en "velocitat alta" (200 km/h) sobre ample de via ibèric.

1997. Xàtiva-La Encina (41,2 km). Duplicació de via i adaptació a 200-220 km/h. Tram comú amb el corredor València-Madrid, que serà aprofitat per l'alta velocitat.

2000. Castelló-Les Palmes (5 km). Duplicació de via, adaptació a 200-220 km/h i soterrament del traçat urbà i estació de Castelló.

2004. Les Palmes-Orpesa (13 km). Duplicació de via i adaptació a 200-220 km/h. Inclou importants variants a Benicàssim i Benicarló-Peñíscola.

2005. Eliminació de la 3a via entre El Prat i Barcelona Sants i de la 4a via entre Can Tunis i Barcelona Sants.

2007. Port de Barcelona-Castellbisbal (17,5 km). Nova línia exclusiva per a mercaderies, dotada d'ample ibèric i internacional, que allibera la línia de Vilanova d'aquests trànsits.

2008. Camp de Tarragona-Barcelona Sants (100,1 km). Nova línia d'alta velocitat (350 km/h) exclusiva per a viatgers, dotada d'ample internacional que forma part de la línia Madrid-Barcelona, que serà aprofitada per l'Euromed, una vegada es conclouï la variant Vila-seca / Camp de Tarragona-Vandellòs.

2010. Vilafant-Perpinyà (51 km) Nova línia d'alta velocitat (350 km/h) apta també per a mercaderies, en ample de via internacional. Inicialment s'explota únicament amb TGV de la SNCF. S'unirà a la resta del corredor Mediterrani una vegada es conclouï la línia d'alta velocitat Barcelona-Girona-Vilafant.

2010. Port de Barcelona-Castellbisbal-Mollet-Vilafant. S'adapten diversos trams existents a l'ample de via europeu: Port de Barcelona-Castellbisbal (exclusiva mercaderies), Castellbisbal-Mollet (mixta viatgers Rodalies-mercaderies), Mollet-Girona (línia d'alta velocitat mixta, encara sense servei de viatgers), Girona-Vilamalla (mixta viatgers Regionals-mercaderies); i una nova connexió entre Vilamalla i Vilafant.

2011. Desdoblament de l'enllaç entre la línia Barcelona-Portbou i Mollet Sant Fost-Castellbisbal a Mollet Sant Fost.

2012. Inauguració prevista per a la línia d'alta velocitat entre Vilafant i Barcelona per a viatgers i mercaderies, que es construeix en ample internacional i ja s'utilitza parcialment per a mercaderies entre Mollet i Girona.

2013. Inauguració prevista per als dos trams pendents de duplicar al Corredor Mediterrani entre Portbou i Alacant: el tram mixt Vandellòs-Vila-seca / Camp de Tarragona (començat a construir fa més de 10 anys i interromput en diverses ocasions) i el tram exclusiu per a viatgers La Encina-Alacant, que quedarà integrat en la nova línia d'alta velocitat en ample internacional entre Alacant i Madrid.

2014. Inauguració prevista del ramal exclusiu per a viatgers d'alta velocitat entre Múrcia i Monforte del Cid (enllaç al nord-oest de Castelló).

La millora de Rodalies de Catalunya, petits passos que sumen

És prou conegut el baix compliment del Pla de Rodalies 2008-2015 del Ministeri de Foment, un pla de 4.000 milions d'euros que inclou importants obres d'infraestructura com el desdoblament de la línia de Vic, Arenys – Blanes o les noves línies a l'Aeroport T1 i Comellà – Castelldefels. El que no és tan conegut

és el Pla d'Acció 2010-2012 de Rodalies, un petit pla de serveis de 50 milions d'euros que va ser possible gràcies al traspàs de Rodalies (veure MSS 53) i que ha permès aplicar una sèrie de millores amb aportacions exclusivament estatals.

Una de les millores més evidents és la incorporació de nous trens, la qual cosa ha permès retirar els combois més antics, però, sobretot, ha donat l'oportunitat d'augmentar l'oferta en hora punta. Així, quan es completi el Pla d'Acció, el parc de trens de Rodalies haurà augmentat un 41 % en només set anys.

Per altra banda, al setembre i al gener passats es van incorporar nous revisors i agents de seguretat als trens i a les estacions. A més, s'ha incrementat fins als 50 euros l'import de la multa per viatjar sense bitllet, de manera que s'equipara amb la resta d'operadors. Ambdues mesures han permès lluitar més eficaçment contra el frau, com ho demostra el fet que les denúncies per no dur un títol de transport vàlid s'han triplicat en els darrers mesos.

A més, al llarg de l'any passat es va renovar el sistema d'informació a l'usuari amb la posada en marxa del Centre de Gestió de Rodalies a El Clot-Aragó. Des d'aquest centre es gestiona de manera automatitzada i en temps real el sistema de megafonia i els teleindicadors que s'han instal·lat durant els darrers mesos a les principals estacions. Així mateix, es va engagar fa uns mesos el canvi en la imatge corporativa dels trens, de

les estacions i dels suports d'informació, un procés que encara no ha acabat. També es va crear el web www.rodaliesdecatalunya.cat i un nou telèfon d'informació i atenció a l'usuari (902 41 00 41), on es poden presentar queixes i reclamacions i consultar, entre d'altres, els horaris, les tarifes i les afectacions en el servei.



Pel que fa al servei de transport pròpiament dit, cal destacar que alguns trens que abans feien recorreguts de caràcter tècnic i, per tant, no admetien passatgers van començar, fa uns mesos, a donar servei de viatgers fins arribar a les cotxeres. D'aquesta manera s'optimitzen els recursos, ja que s'amplia l'oferta de trens en franges horàries amb poca freqüència de pas.

A més, la línia R1 ha millorat la seva oferta en incorporar una nova expedició per sentit a darrera hora del dia. A les línies R2, R2 Nord i R2 Sud, en canvi, s'ha establert una circulació més per sentit entre Castelldefels i Granollers Centre a la nit, una nova expedició a l'aeroport a primera hora del matí i dues noves circulacions més cap a l'Estació

de França procedents de Sant Vicenç de Calders i de Castelldefels. A la línia R3 es va establir fa uns mesos un tren semidirecte per sentit entre Barcelona i Puigcerdà, amb parada només a Vic i Ripoll, i que circula de dilluns a divendres. Aquesta mesura permet que el temps de viatge entre aquests municipis sigui inferior a dues hores i mitja. Finalment, a la línia R4 s'ha reforçat el servei els caps de setmana entre Martorell i Vilafranca del Penedès. A més, per tal de millorar l'oferta a la nit, de dilluns a divendres hi circula una expedició més

per sentit entre Martorell i Terrassa i s'ha ampliat l'origen o el destí de diferents trens.

En definitiva, com hem constatat, el grau de compliment del Pla d'Acció 2010-2012 de Rodalies és força elevat, la qual cosa repercuteix en un millor servei per als usuaris.

Javier Paricio

Bicibox de l'EMT

BICICLETA



Del Bicing al Bicibox

Com molts de vosaltres sabreu, després de la bona acollida que va tenir el sistema públic de bicicletes a Barcelona (Bicing), l'Entitat Metropolitana del Transport es va plantejar l'any 2007 instal·lar un sistema similar als 17 municipis que, amb la ciutat comtal, formen part de la Corona 1.

Aquest projecte, que va ser batejat com a Àrea Bicing, havia de finançar-se bàsicament gràcies a la publicitat que s'instal·lés a les estacions i a les bicicletes. Això no obstant, la irrupció de la crisi econòmica va posar de manifest que, almenys de moment, el projecte resulta inviable pels alts costos que hauria d'assumir l'Administració.

Per aquest motiu, l'EMT va decidir replantejar-se el seu objectiu inicial i va optar per tirar endavant un projecte menys ambiciós, però amb la mateixa finalitat: fomentar l'ús de la bicicleta entre la població. Conscient que un dels principals motius que frena molts ciutadans a utilitzar la bici de manera regular és el risc que aquesta acabi sent robada, l'EMT ha treballat en la definició del Bicibox, que és un sistema que en breu permetrà als ciclistes aparcar de manera segura en uns mòduls instal·lats al carrer.

Després de diversos mesos en què s'han anat concretant els diferents aspectes del servei, i abans de la seva posada en marxa per al conjunt de la ciutadania, s'ha volgut provar amb un nombre reduït d'usuaris

reals. Per això, s'ha iniciat una prova pilot a Sant Joan Despí, que durarà un mes, aproximadament, i que consisteix en què

L'EMT ha treballat en la definició del Bicibox, que és un sistema que en breu permetrà als ciclistes aparcar de manera segura en uns mòduls instal·lats al carrer

diversos voluntaris que disposen de bicicleta utilitzen el Bicibox simulant l'ús que podrien fer un cop implantat definitivament el servei.

Hi ha dos models de mòduls: els de 2 x 5 m (ocupen una plaça d'estacionament

estàndard) on hi caben fins a 7 bicicletes, i un de 2,5 x 5 m que és més ample i amb capacitat per a 14 bicicletes, però que han d'estar en places o voreres amples degut a la necessitat d'obrir les portes des d'ambdós costats del mòdul.

Des de la PTP felicitem a l'EMT per apostar per la bicicleta i per la **vocació intermodal** de la mesura (la majoria de mòduls estan ubicats estratègicament a estacions de tren, tramvia, autobusos, ...) i l'encoratgem a seguir treballant per la bicicleta a tota l'àrea metropolitana, ja sigui instal·lant **aparcaments convencionals** dins de les estacions, al costat de les parades, o promovent **infraestructures** que connectin els diversos carrils existents per a crear rutes interurbanes.

Per a més informació: www.bicibox.cat

Jordi Porta i Javier Paricio
Vocals de PTP

Carcassone

VIATGES
SOSTENIBLES

Una escapada per a un cap de setmana a la capital de l'Aude

TEMPS

A PARTIR DE DOS DIES

COST

ANAR I TORNAR DES DE BARCELONA I UNA NIT D'HOTEL A PARTIR DE 85€ PER PERSONA



En aquest número us proposem fer una escapada a l'encantadora ciutat de Carcassone, que ara és més accessible gràcies al TGV. A més, us recomanarem altres visites properes per a gaudir dels atractius de la zona sense necessitat de fer servir el vehicle privat ni d'agafar cap avió.

Com arribar i sortir?

La manera més ràpida d'anar i tornar a Carcassone és via Perpinyà, però si es disposa de més temps es recomana fer un recorregut circular i tornar via Puigcerdà. Per a un cap de setmana, es pot agafar el tren que surt a les 09:00 h de Barcelona Sants i que para a Girona a les 10:10 h per connectar amb el primer TGV del dia a Figueres-Vilafant, que surt a les 11:06 h. El trajecte fins a Narbona dura al voltant d'una hora i costa a partir de 14,60 €. Entre Narbona i Carcassone hi ha un tren cada hora, aproximadament, i triga uns 30 minuts més (10,10 €). El viatge des de Barcelona és d'unes quatre hores, amb els dos transbordaments inclosos, i de tres hores des de Girona. També hi ha la possibilitat de fer tot el trajecte només en trens regionals, via Portbou i Cerbère.

Si es fa la tornada en diumenge, el darrer tren que permet les connexions des de Carcassone surt a les 17:37 h cap a Narbona, on s'agafa el TGV de les 19:48 h. Durant la hora i mitja d'espera es pot aprofitar per a conèixer la ciutat (veure més a baix).

Encara no és possible, malauradament, comprar a Catalunya el bitllet fins a Carcassone, ja que Renfe només en ven fins a Figueres. A més, tot i utilitzar el mateix tren que fa el servei regional MD, Renfe considera el Barcelona-Figueres Vilafant un servei

exclusiu, de manera que funciona com si fos un AVE pel que fa a tarifes: el preu base és de 23,10 € per trajecte però si es compra amb prou antelació es pot trobar tarifa *web* per 9,20 € i tarifa *estrella* per 13,90 €.

Així, el preu per trajecte entre Barcelona i Carcassone pot costar entre 33 i 52 €.

Què fer?

CARCASSONE té com a casc antic una impressionant fortificació sobre un turonet, amb una doble muralla d'uns tres quilòmetres amb més de 50 torres, conegut com la Cité. Declarada Patrimoni Mundial de la Humanitat de la Unesco el 1997, el que ara veiem és una restauració de mitjans del segle XIX, després de l'amenaça d'enderrocament pel ruïnós estat en què es conservava. Les parts més antigues de la muralla interior són



de l'època gal·loromana (finals del segle III), mentre que la muralla exterior es va aixecar deu segles més tard, quan es va completar la Porta de Narbona el 1280. A l'interior, a més d'un laberint de carrers, trobem el Castell



Encara no és possible, malauradament, comprar a Catalunya el bitllet fins a Carcassona

i la Basílica, ambdós edificis romànics amb posteriors modificacions. Tot i ser una ciutat molt turística, no és difícil trobar raconets de tranquil·litat, especialment de nit, quan tot el recinte queda il·luminat de manera espectacular. Fora de la Cité val la pena fer una volta vora el riu Aude, i contemplar el conjunt monumental des de baix, així com el

casc antic per una zona molt pintoresca i es poden contemplar les restes d'una calçada romana a la plaça de l'Ajuntament.

FOIX I TOLOSA es poden visitar si s'opta per allargar una mica més la visita i es decideix anar a Carcassona fent un itinerari circular. Foix és un poble als peus del Pirineu amb un espectacular castell que corona el casc antic, un bon lloc per quedar-se a dormir arribats de Catalunya. Tolosa es mereix com a mínim un matí per a visitar la plaça del Capitole, la Garona, la catedral de Saint-Etienne i la Basílica de Saint-Sernin.

Xavier Lujan
Tècnic de mobilitat

Consells pràctics

- Per buscar hotels a Carcassona, es recomana consultar el web de l'oficina de turisme municipal, amb molta informació sobre allotjament i disponible en castellà: www.carcassonne-tourisme.com
- Si només es disposa d'un cap de setmana, es recomana limitar-se a Carcassona i aprofitar per a conèixer **Narbona**, i potser també Perpinyà. Si es pot sortir un divendres a la tarda es pot anar via Puigcerdà fins a **Foix** o **Tolosa** i dormir allà abans de continuar a Carcassona dissabte. El darrer tren que permet aquesta connexió surt de l'Hospitalet a les 15:08 i passa per La Sagrera a les 15:31, per Granollers Canovelles a les 15:58 i per Vic a les

16:32 h De Foix a Tolosa hi ha trens cada dues hores, aproximadament (13,30 €, 2 h) i de Tolosa a Carcassona cada hora (a partir de 14,40 €, 45 minuts).

- Si es disposa de més temps, es pot aprofitar per a fer les visites més tranquil·lament i, si encara hi ha possibilitat de passar més dies, fent base a Tolosa es poden fer moltes visites d'un dia: Auch, Albi, Castres, Montauban, Cahors, etc.

Properament publicarem un altre article sobre viatges sostenibles per la regió Midgja-Pirineus.



Pont Vell, de pedra i exclusiu per a vianants. **NARBONA** és una ciutat que es pot veure tranquil·lament aprofitant un canvi de tren. La catedral és molt curiosa, ja que és incompleta, el canal de la Robine travessa el



Proposta de nomenclatura

LA PROPOSTA

La PTP proposa un sistema integrat i més intuïtiu per designar els trens de Rodalies i Regionals de Catalunya

Sóc a Clot-Aragó i necessito saber quin tren he d'agafar per anar al Masnou. Amb un codi de línies integrat aquesta resposta seria ben fàcil: qualsevol tren R1 amb a la via 1. Però hores d'ara els trens no mostren aquesta informació i els usuaris han de saber que el tren que han d'agafar té com a destinació Mataró, Arenys, Blanes o Maçanet Massanes. Pot semblar una obvietat quan es tenen nocions geogràfiques del país, però un bon sistema de nomenclatura té la virtut d'orientar a tot tipus d'usuaris, també els que acaben d'aterrar al Prat.



Exemple. Arribar a Martorell per les vies 1 i 2 de Plaça Catalunya i Arc de Triomf té conseqüències molt diferents: 30 minuts o 54 minuts de temps de viatge

Si volem viatjar a qualsevol estació de Catalunya, prèviament hem de conèixer quin és l'operador del servei per adreçar-nos a la seva pàgina web, i aleshores distingir si el servei és de Rodalia o Regionals, perquè no existeix cap plànol ferroviari català amb totes les estacions i, ni molt menys, un sistema de numeració de les línies que sigui coherent entre Rodalies i Regionals. Més que posar un color i un número a cada línia, del que es tracta és de definir corredors d'entrada a Barcelona amb un codi conjunt per a Rodalies i Regionals, facilitant als usuaris el coneixement de quina és la via d'entrada a la ciutat de Barcelona, on existeixen cinc possibles entrades en ample ibèric, sumades a una d'ample mètric i dues altra d'ample internacional.

El sistema que proposa la PTP és molt senzill. Cada corredor de Rodalies i Regionals té un número associat. Si el servei és un

Rodalies, afegeix una R com a prefix; si és un servei de Regionals, a més de la R com a prefix s'afegeix un número com a sufix que indica la branca de la línia que utilitza d'acord amb la següent taula:

Aquest sistema s'hauria d'adoptar tant a les estacions, com als teleindicadors dels trens exteriors i interiors, així com a una web unificada amb un nou plànol ferroviari unificat, que inclogués totes les estacions en servei al país, i no com ara on aquesta informació apareix desagregada en plànols de Rodalies de Renfe, de Rodalies d'FGC, Regionals de Renfe o sistema integrat de l'ATM (exclou regionals).

La PTP ja ha lliurat la proposta al Conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, que va comprometre's a estudiar la proposta.

Redacció

Corredor	Línies de rodalies i regionals	Actual	Proposta
1	Rodalies. BCN-Mataró-Maçanet Massanes	R1	R1
	Rodalies. BCN-Vilanova-St. Vicenç de Calders*	R2*	R2*
	Regionals. BCN-Vilanova-Tarragona-Tortosa / València	R16	R11
1	Regionals. BCN-Vilanova-Tarragona-Reus-Móra la Nova-ZGZ	R15	R12
	Regionals. BCN-Vilanova-Tarragona-Reus-Lleida	R14	R13
	Regionals. BCN-Vilanova-Tarragona-Valls-Lleida	R13	R14
2	Rodalies. Aeroport-Granollers-Maçanet Massanes	R2	R2
	Regionals. BCN -St. Celoni-Maçanet Massanes-Girona-Cerbère	R11	R20
3	Rodalies. BCN-Vic	R3	R3
	Regionals. BCN-Vic -La Tour de Carol	R3	R30
	Rodalies. St. Vicenç de Calders-Vilafraanca-BCN-Terrassa-Manresa	R4	R4
4	Regionals. BCN-Terrassa-Manresa-Lleida	R12	R40
	Regionals. BCN-Martorell-Manresa (FGC)	R5	R5
5	Rodalies. BCN-Martorell-Olesa (FGC)	S4	-
6	Regionals. BCN-Martorell-Igualada (FGC)	R6	R6
	Rodalies. L'Hospitalet-Cerdanyola Universitat-Martorell	R7	R7
7	Regionals. Tarragona-Cerdanyola Universitat -Girona (futurible servei)	-	R70
9	Regionals. Lleida-La Pobla de Segur	Sense codi	R90

* Aquesta línia passarà a ser R1 d'acord amb la distribució de línies costa-costa interior-interior del Pla de Rodalies, motiu pel qual els regionals que comparteixen via amb aquesta línia de Rodalies han adoptat l'1 a les desenes.

Patrimoni històric a TMB

SOCIETAT

La preservació del patrimoni industrial del transport públic de Barcelona

El patrimoni industrial a Catalunya en l'àmbit del transport

Catalunya, com a un dels bressols de la industrialització de la península des de fa 150 anys, compta amb un gran patrimoni industrial. Des de fa 25 anys, amb la creació del Museu Nacional de la Ciència i la Tècnica (mNACTec)

del Transport. Durant el segle passat es van intentar diferents iniciatives en aquest sentit, però per diversos motius no en va quallar cap.

Transports de Barcelona i Ferrocarril Metropolità de Barcelona (sota la marca comercial *Transports Metropolitans de Barcelona – TMB*), com a hereves de les antigues companyies de transport de la

conservada provisionalment a una empresa encarregada de custodiar els arxius

La constitució de la Comissió de Patrimoni Històric de TMB

Fa uns quants anys, vist el fracàs del projectat Museu del Transport i el deteriorament patit pel material mòbil cedit, des de la direcció de TMB es decideix la recuperació d'aquests vehicles per tal d'evitar la seva pèrdua irreversible. Així mateix, la celebració l'any 2006 del "Centenari de l'Autobús a Barcelona" va fer prendre consciència de la importància del patrimoni acumulat i de la necessitat de valoritzar-lo i donar-lo a conèixer a la societat.

Per a la seva gestió es decideix crear, el Consell Assessor de Patrimoni Històric amb l'objectiu de donar suport i assessorament a les accions necessàries per a la restauració d'aquest material. Des d'un primer moment es va creure que s'havia de comptar amb l'opinió d'experts i altres organitzacions, entre les quals es troba la PTP.

La consolidació: primeres activitats

En un primer moment, el treball del consell es va organitzar en dos vessants. Per una banda, en la catalogació de tots els autobusos i metros que van circular per les xarxes de Barcelona i l'inventari dels vehicles preservats.

Fruit d'això va ser la publicació el 2007 del llibre *Els vehicles del transport públic a Barcelona*. El 2009 es va editar el catàleg *Els vehicles històrics de TMB* com a recull del material mòbil disponible i del seu estat.



Autobús ACLO, de l'any 1948. Foto: Francesc Xandri.

i l'acció de diferents administracions públiques i particulars, s'està duent una tasca important de valorització i difusió d'aquest patrimoni a la societat.

Un dels àmbits en que la manca d'accions és més notòria és el del transport públic. Malgrat que diverses empreses i associacions han preservat un nombre important de vehicles històrics, no hi ha a Catalunya cap Museu

ciutat, disposen d'un amplíssim fons històric, tant en el vessant documental com en el material mòbil i diversos objectes inventariats. Una part d'aquest (la majoria de vehicles històrics compost per trens, tramvies i autobusos) va ser cedida a finals dels anys 90 al llavors en projecte Museu del Transport de Catalunya, amb seu a Castellar de n'Hug, mentre que la documentació va ser

En paral·lel s'empenia la tornada a Barcelona dels vehicles dipositats a Castellar de n'Hug amb la finalitat d'evitar el seu deteriorament i poder procedir amb posterioritat a la seva restauració. Els primers vehicles recuperats van ser l'autobús Chausson núm. 59 de l'any 1955 i un tramvia de l'any 1924, el número 867. Recentment s'han restaurat l'autobús ACLO núm. 410 de l'any 1948 i un dels darrers tramvies que van circular a la ciutat, el número 1631.

La constitució de la Fundació TMB

Per tal de donar continuïtat a la tasca realitzada, es va procedir el juliol de 2010 a la constitució de la Fundació TMB, on participen les tres empreses que formen TMB i les fundacions ONCE i ECOM. Entre els seus objectius està la promoció dels valors del transport públic com a opció sostenible, centrat en els seus aspectes culturals, ambientals i socials.

Les darreres activitats

Coincidint amb la finalització dels treballs de restauració dels primers vehicles el setembre de 2009, es va procedir a la presentació al públic del material mòbil disponible amb una Jornada de Portes Obertes a les Cotxeres del Triangle Ferroviari. L'any 2010, incloses dins la "Primavera Cultural de TMB", es van realitzar les següents activitats:

- 1- Viatge nocturn entre les estacions de la Pau i Sant Antoni de la Línia 2 amb el metro històric format pels vehicles M-1, M-3 i M-8 del *Gran Metropolità de Barcelona*.
- 2- I Ral·libus Barcelona-Caldes de Montbui, amb la participació de 23 autobusos i autocars pertanyents a diferents empreses, particulars i associacions.



Tramvia PCC 1631, construït per a Washington entre 1943 i 1945 i importat a Barcelona el 1963. Foto: cortesia TMB.

Aquest

2011 ja s'ha realitzat el mes de març la segona edició del Ral·libus i per a l'abril està previst dos viatges nocturns oberts a tothom amb la composició del metro històric. A més, durant l'estiu es podrà visitar l'exposició "Publicitat i el Cinema en el transport públic", a l'Espai Mercè Sala a l'estació de Diagonal.

Els projectes de futur

Malgrat la crisi econòmica, és voluntat de TMB de continuar avançant en diferents projectes. Entre els que s'estan duent a terme, cal destacar:

- 1- La creació d'un apartat dins de la web corporativa de TMB en que es pugui visualitzar l'evolució del transport públic a Barcelona, amb suport gràfic i documental.
- 2- La consolidació de la Fundació TMB, com a òrgan de gestió del patrimoni històric.
- 3- La recuperació de la Nau Foret, al costat

de la cotxera de la Zona Franca, com a seu permanent de l'exposició de vehicles històrics,

- 4- La restauració progressiva de la resta de vehicles preservats.
- 5- La catalogació i digitalització de tot el fons documental, compost de més de 1.900 caixes.
- 6- La realització d'activitats obertes als ciutadans, com circulacions especials d'autobusos i metros històrics i la participació en esdeveniments organitzats per altres entitats i associacions.

Des de la PTP encoratgem la Fundació TMB en la consolidació de la seva tasca, amb la consciència que el coneixement i valorització del nostre passat també serveix per a avançar en la millora de la mobilitat urbana.

Josep Antoni Moreno i Guallar
Soci PTP

Agenda 21

Diagonal per a tothom

SOCIETAT

Diagonal
per a tothom

“Diagonal per a Tothom” rep el premi Acció 21 de 2010 per la seva unitat i contribució al debat de la mobilitat sostenible



El projecte “Diagonal per a tothom”, liderat per **13 entitats** de diferents àmbits, ha estat guardonat amb el premi Acció 21 de l'any 2010, atorgat pel Consell Municipal de Medi Ambient i Sostenibilitat de l'Ajuntament de Barcelona. **L'esperit d'unió i d'altruisme que ha caracteritzat la plataforma es veu reforçat amb aquest premi, que agraiem enormement.**

La plataforma “Diagonal per a tothom” es va constituir el 23 de juliol de 2009 per donar suport a la reforma d'aquest vial, un acord majoritari del plenari municipal que havia d'acabar amb els problemes endèmics de sinistralitat, contaminació i congestió causats pel trànsit motoritzat. Un mateix model de mobilitat que, a escala més global, està relacionat amb la mort prematura de més de 1.200 habitants de l'àrea metropolitana, amb el canvi climàtic i amb desastres ambientals recents com són els recents vessaments de petroli a la costa de Tarragona

Des d'un bon principi, les activitats de la plataforma van centrar-se en socialitzar els avantatges de la mobilitat sostenible, segura, eficient i equitativa dins i fora de la Diagonal. Al llarg del procés de consulta de la Diagonal, la plataforma va esforçar-se al màxim per difondre valors ambientals i socials a través de la reflexió ciutadana i l'exemplificació d'alguns avantatges en concret.

Així, va realitzar-se una històrica representació de mitjans de transport a la mateixa avinguda que va implicar més de 200 ciutadans. També va organitzar una conferència on van participar representants de Munic, Dublín, Estrasburg i Bordeus, ciutats amb exitosos tramvies al centre urbà. **La plataforma ha aportat el màxim de dignitat possible a una innovadora consulta ciutadana que, malauradament, va acabar engolida i mediatitzada per la política.**

La plataforma agraeix el premi Acció 21 com a reconeixement a la seva tasca i anuncia que continuarà les seves accions de conscienciació pública. Els problemes de la Diagonal no se solucionaran tapant forats ni fent nyaps puntuals. Els seus dèficits són estructurals, perquè propicien una mobilitat massa malbaratadora i lesiva. **No podem oblidar-nos d'una reforma tan necessària com aquesta, que no perjudicaria ningú i que beneficiaria tothom en termes de salut, equitat i economia.** Cal aprofitar la feina feta i aprendre dels errors comesos. La ciutadania no està en contra de millorar la ciutat, d'un millor transport públic o d'aconseguir més mobilitat no motoritzada. El que sí va expressar és un rebuig a uns procediments concrets. L'únic camí assequible d'una ciutat densa i compacta com la nostra és el de la mobilitat per a tothom, amb una Diagonal per a tothom.

Redacció

La plataforma “Diagonal per a tothom” està constituïda per l'APB (Associació de Patinadors de Barcelona), el BACC (Bicicleta Club de Catalunya), Catalunya Camina (Associació per la defensa dels drets dels vianants), la CCUB (Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta), CCOO (Comissions Obreres de Catalunya), Ecologistes en Acció de Catalunya, Greenpeace, la FAVB (Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona), l'OCUC (Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya), la PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic), el P(A)T (Prevenició d'Accidents de Trànsit) i la UGT (Unió General de Treballadors de Catalunya).

El Pla Tren 2014, candidat als "Òscars" del TP

SOCIETAT



El pla ferroviari de la PTP, Tren 2014, és nominat com a finalista als premis PTx2 de la Unió Internacional dels Transports Públics

El passat mes de gener de 2011 la PTP va tramitar la candidatura del projecte ferroviari alternatiu Tren 2014 als premis PTx2 de la Unió Internacional dels Transports Públics (UITP), que s'emmarquen en l'objectiu plantejat per aquesta institució de doblar el nombre d'usuaris del transport públic a tot el món l'any 2025. **En total s'havien presentat 155 candidatures de 43 països diferents. La nominació del Pla Tren 2014 com un dels 5 projectes finalistes a la seva categoria** representa el màxim reconeixement internacional assolit mai per la nostra entitat, en provenir de **la màxima institució en defensa dels transports públics, que agrupa més de 3.400 membres d'autoritats i operadors de 92 països de tot el món.**

El Pla Tren 2014 s'emmarca en la categoria de "Promoció del Transport Públic" com a projecte que permet desdoblar l'oferta ferroviària allà on està més congestionada, l'eix mediterrani i els túnels urbans de Barcelona. La proposta ferroviària catalana **compeix dins la categoria "Defensa del Transport Públic" amb altres quatre nominats procedents del Canadà, Mèxic, Brasil i Suècia; i serà resolt el proper 14 d'abril a Dubai (Emirats Àrabs).**

El Pla Tren 2014 va néixer l'any 2007 com a reacció a la política d'infraestructures faraòniques i d'escassos resultats que s'estava duent a terme a Catalunya. Amb el mateix cost que la línia d'alta velocitat entre Lleida i Girona, el Pla Tren 2014 proposava intervenir sobre 782 km de vies ferroviàries (actuals o futures) per desenvolupar els serveis ferroviaris quotidians i els trens de mercaderies, bàsics per a l'economia

productiva però tradicionalment oblidats. El Pla Tren 2014 és un pla d'etapes que aconsegueix millores progressives del servei pel que fa la seva capacitat, velocitat comercial i accessibilitat. En l'escenari final els corredors amb més demanda disposen de vies diferenciades segons la velocitat comercial, ja sigui per a passatgers o per a mercaderies. El projecte també té en compte l'adopció de l'ample de via internacional i l'ús de les línies d'alta velocitat ja construïdes per afavorir una xarxa ràpida de trens regionals a escala catalana. A Barcelona es proposa aprofitar infraestructures necessàries a curt termini, com el túnel del turó de Montcada o la quadruplicació entre l'Hospitalet i Castelldefels, per acabar generant un tercer passant de Rodalies i Regionals per Barcelona, connectant totes les línies de Rodalies entre sí a la Torrossa i Sagrera TAV i alliberant el túnel de Meridiana per a un nou servei de Metro cap al Vallès.



A aquest reconeixement internacional cal afegir el suport parlamentari obtingut l'any 2008, amb el suport dels partits ICV-EUiA, ERC i CiU. El nou Govern de Catalunya, integrat per CiU, s'ha compromès a revisar les propostes ferroviàries vigents d'acord amb la proposta Tren 2014 en virtut del compliment del seu programa electoral.

Redacció

Viatge a Figueres i Perpinyà

SOCIETAT



La PTP visita Figueres, Perpinyà, i la nova línia d'alta velocitat que les uneix

El passat 19 de febrer, una cinquantena de socis i amics de la PTP van fer un viatge a la capital alt empordanesa per a conèixer el bus elèctric de la ciutat, els plans urbanístics de la ciutat i la nova línia d'alta velocitat que uneix la ciutat amb Perpinyà, on ens van rebre diversos membres de l'Associació d'Usuaris de la Línia Ferroviària Perpinyà – Cerdère – Portbou.

Figueres

A la nostra arribada a l'estació central de Figueres vam ser rebuts pel regidor de cultura i medi ambient de la ciutat, Richard Eleman, que ens va recollir amb el bus elèctric de la ciutat, el primer íntegrament elèctric de tota Catalunya. El bus elèctric ens va portar a la Rambla de Figueres, on el regidor Eleman i el gerent d'Urbanisme, Xavier Ludevid, ens van fer una presentació sobre dos projectes de la ciutat: el pla de mobilitat i bus elèctric, i el nou "ecobarri" que es vol desenvolupar als terrenys de la depuradora una vegada sigui traslladada (més informació a la revista MSS 50).

Viatge des de Vilafant fins a Perpinyà

Després de les conferències el grup va agafar el bus de TEISA que comunica diàriament el centre de Figueres amb la nova estació d'alta velocitat a Vilafant, de forma sincronitzada amb l'arribada dels dos TGV francesos. El viatge entre Vilafant i Figueres va durar només 23 minuts en el TGV, l'únic tren que pel moment cobreix el servei, amb origen a Vilafant i final a París. El nou enllaç d'alta velocitat, entre Vilafant i Perpinyà té 51 quilòmetres i va entrar en servei el desembre de 2010 i serà ampliat l'any 2013-2014 fins a Barcelona. Es dona la característica especial que la línia és una concessió privada de l'empresa TP Ferro i que és de caràcter mixt: viatgers i mercaderies. Pel moment, les mercaderies són les úniques que circulen més al sud de Vilafant, tots ells fins el Port de Barcelona. El tren Barcelyon ho fa des de Lió (França), el tren Hupac des de Milà i un tren fletat per Sesé fins a Kornwestheim (Alemanya).

Perpinyà

Diversos membres de l'Associació d'Usuaris de la Línia Ferroviària Perpinyà – Cerdère – Portbou van rebre la comitiva de la PTP. A la recentment remodelada i ampliada estació considerada per Dalí "el centre del món" es va fer la lectura d'un comunicat en defensa de les connexions internacionals sense fronteres, ja sigui en alta velocitat o per la línia convencional via Portbou i Cerdère. El comunicat i la galeria fotogràfica estan disponibles a www.transportpublic.org.

Redacció

Paradeta

Dr. Traffic

El doctor Traffic investiga casos paranormals en matèria de mobilitat. L'adreça del seu consultori és doctortraffic@transportpublic.org

La paradeta

La intermodalitat no és el fort de l'Hospitalet

Ja sabem que la intermodalitat mai ho ha estat un dels punts forts de la planificació a les nostres ciutats. Un exemple més el trobem a l'Hospitalet, la 2^a població catalana en nombre d'habitants. Just a tocar a la confluència de l'Avinguda Carrilet amb la Rambla Marina el que hauria de ser un intercanviador bus-ferrocarril sense obstacles es converteix en tot el contrari: la parada dels autobusos urbans (LH2) i interurbans (L10, L12, L52, L82, N13 i N15) amb la parada de la L1 Avinguda Carrilet i els FGC Metro Baix Llobregat L'Hospitalet Avinguda Carrilet. Al disseny de la parada, on preval el suport publicitari a la mobilitat de l'usuari del transport públic, cal afegir els fitons per practicar el salt d'obstacles. A la confluència de la Rambla Just i Oliveres amb l'Avinguda Josep Tarradellas trobem un segon exemple d'intercanviador bus-tren en potència. S'hi enllacen els autobusos urbans (LH1) i interurbans (L10, L85 i N15) amb Metro L1 i Rodalies (R1, R3, R4, R7 i R12), però la parada de bus està alineada amb un aparcament de taxis i els autobusos només s'hi poden acostar de manera obliqua. Sort dels concursos de lemes per a la promoció del transport públic del Consell de Nois i Noies de l'Hospitalet (curs 2007-2008): "Per no contaminar, dóna ús a l'autobús" i "Si el bus utilitzem, el medi ambient ajudarem".



Dr. Traffic

Els castells van perfeccionar-se a l'estació de Valls

Valls és una de les ciutats catalanes on des de més antic es practiquen els castells, declarats el 2010 com a Patrimoni Immaterial de la UNESCO. En concret al 1805 ja s'hi va documentar l'existència de dues colles castelleres rivals, la dels Pagesos i la dels Menestrals. Sens dubte el precari servei ferroviari de la ciutat ha contribuït històricament al perfeccionament físic dels castellers. Les llargues esperes propiciades per les freqüències de pas dels trens de Renfe, històricament decreixents, han permès ampliar el temps que els Castellers dedicaven als entrenaments mentre s'avorrien entre tren i tren. Així, amb l'actual servei de quatre trens diaris per sentit, s'ha arribat al màxim històric de temps d'entrenament. El nostre lector José Luis Moreno ens ha enviat una prova fotogràfica dels entrenaments castellers de l'any 1981, una època en què els entrenaments eren menys intensos que els actuals, en existir el doble de trens. Després d'estudiar aquest cas, el Dr. Traffic ha pensat que el perfeccionament dels castellers deu ser l'únic motiu pel qual les Rodalies de Catalunya, ja en mans de la Generalitat, encara fan funcionar el tren només quatre vegades al dia (només dues directes a Barcelona) en una ciutat de 25.000 habitants.





Entrevista Trevor Garrod

President de la Federació Europea de Passatgers

Quina va ser la principal motivació per fundar la Federació Europea de Passatgers (EPF, en les seves sigles en anglès) el 2002?

Volíem que el servei ferroviari internacional es mantingués i millorés, proveint una atractiva alternativa al vehicle privat i l'avió. També volíem parlar amb una única veu a la Unió Europea i altres institucions internacionals. L'EPF es va fundar per 14 associacions d'usuaris del transport públic de França, Alemanya, Regne Unit, Bèlgica, Països Baixos, Luxemburg, Irlanda, Suïssa i Àustria que ja havien tingut contactes informals entre elles durant uns anys.

La major part de les barreres de transport entre estats han caigut a partir de l'Acord de Schengen, especialment en el cas de les carreteres i el transport aeri. Per què encara trobem barreres operatives a l'hora de creuar fronteres en tren?

Les barreres frontereres als serveis ferroviaris són històriques – diferències als sistemes elèctrics, senyalització, ample de via, etc – però trens com els Eurostar (París – Londres), els Thalys (París – Amsterdam / Colònia) o el mateix nocturn París - Barcelona demostren el que es pot fer. La interoperativitat és la solució i s'està incentivant des de l'Agència Europea Ferroviària, on l'EPF és involucrada. Les diferents polítiques nacionals pel que fa als subsidis al ferrocarril poden també ser un handicap per als serveis transfronterers regionals.

Com poden millorar els viatges internacionals en tren amb la nova legislació comunitària sobre Drets dels Passatgers Ferroviaris, aprovada el 3 de desembre de 2009?

La legislació sobre drets dels viatgers de la Comissió Europea permet obtenir una compensació econòmica als viatgers que utilitzin el ferrocarril per a trajectes internacionals en cas de retards importants (tal i com tres de nosaltres vam fer en el nostre trajecte en tren nocturn de París a Barcelona, que va

Les connexions regionals a través de les tres rutes transfrontereres es podrien millorar i el potencial turístic de la línia de la Tor de Querol es podria explotar millor

arribar 90 minuts tard) i també hauria de millorar l'atenció al client quan les coses van malament. Però això no ha d'aplicar-se només al ferrocarril; l'EPF ha pressionat amb èxit per aconseguir també drets per a tots els altres usuaris de transport públic.

Si us plau, indica quin dels serveis ferroviaris transfronterers és el millor exemple de col·laboració entre dos estats de la Unió Europea. I quin és el pitjor exemple que recordes?

El Thalys és un exemple excel·lent de viatge entre París, Brussel·les, Amsterdam, Colònia i algunes altres destinacions. No te'n adones que estàs creuant una frontera, i tots els anuncis són en quatre idiomes. Els serveis ferroviaris entre les tres repúbliques bàltiques (Estònia, Letònia i Lituània) són pobres o inexistents. També entre Lituània i Polònia només hi ha només un servei al dia (amb canvi de tren a la frontera) i un únic autobús nocturn.

Què en penses de les connexions ferroviàries entre França i Espanya?

El tren nocturn de París a Barcelona és bo i espero que arribi el moment en què els TGV puguin arribar a Barcelona. França i Espanya han desenvolupat línies d'alta velocitat i un millor servei transfronterer fomentarà més negoci internacional de llarg recorregut.

Quina mena d'accions creus que podem fer per millorar-ho?

Pensant més, les connexions regionals a

través de les tres rutes transfrontereres es podrien millorar i el potencial turístic de la línia de la Tor de Querol es podria explotar millor. Vaig gaudir fent-la servir dos cops als anys 70! El restabliment de la línia de Canfranc també s'hauria d'estudiar sèriosament, tant per viatgers com per mercaderies. Hem de demostrar a les autoritats regionals de totes dues bandes de la frontera del benefici que comportaria millorar el servei.

Quines són les principals conclusions de la novena assemblea anual de la EPF que es va celebrar a Barcelona?

Cada any la nostra Assemblea General accepta el programa de treball per l'any següent. Aquest any hem aprovat un per al 2011/2012 que inclourà recerca comparativa sobre transport urbà; comentant el desenvolupament a la indústria de l'autobús i l'auto-car, així com monitorar l'experiència dels passatgers en trens internacionals. L'EPF també està involucrada en projectes subvencionats per la Unió Europea sobre satisfacció del passatger i canvi modal, i vam ser animats per la ponència de la nostra convidada Meglena Kuneva sobre drets dels viatgers i viatge sense costures.

Quina és la línia de transport públic més important de la seva vida? Per què?

Les dues línies que enllacen la meua ciutat natal, Lowestoft, a Anglaterra, amb els centres regionals de Norwich i Ipswich. Durant 15 anys viatjava a diari a Norwich i durant gairebé 10 anys més ho vaig fer a Ipswich, i aquestes línies continuen sent els meus principals enllaços al món exterior. La línia d'Ipswich era amenaçada de tancament als anys 60 però es va salvar gràcies a una campanya ciutadana – un bon exemple del paper que juga el treball voluntari amb el que l'EPF ara busca coordinar a nivell europeu.