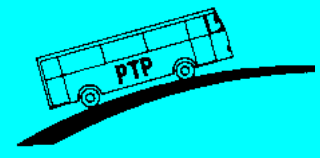


GUAVI!

Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
Número 19
1r trimestre 2001

Integració tarifària

Aquest any sí!

Sistema tarifari integrat

INTEGRATS AMB DRET A TRANSBORDAMENT DURANT LH 15M. 42801E 150101 1219

TMB Metro Bus FGC Renfe

ATM Autoritat del Transport Metropolità

● La realitat de los autobuses de Barcelona (IB)

● Per un transport de mercaderies més sostenible

● Acte social amb el director general de l'ATM, F Ventu-



Edita:
PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).
Rambla de Catalunya, 29 4t
08007 Barcelona.
Tel: 93 301 37 78 - Fax 93 301 19 22
E-mail: info@laptop.org
web: www.laptop.org

Director:
Jordi Pascual

Secretari de redacció:
Roser Pastor

Consell de Redacció:
Jaume Aroca, Isabel Calbet, Juan Ramón Domínguez, Carme Miralles, Pau Noy, Jordi Pascual, Rafael Requena, José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.

Fotògraf:
Xandri i Rodrigo

Fotomecànica i impressió:
Arfagraf

Dipòsit legal:
B-42.532/95

Tiratge:
6.000 exemplars

El Consell de Redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits.

Il·lustració de capçalera de portada cedida per Javier Mariscal.

Agraïments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:

Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tusgsal, Renfe, i les empreses de transport:

Autobuses Horta (AUTHOSA), Autocars Font, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret, Transportss Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal (TCC).

Carrers per a tothom

La democràcia participativa de nou és portagonista en el debat sobre la mobilitat a Suïssa. L'entitat ATE (membre de T&E, com també ho és la PTP) promou una iniciativa popular que amb el nom de "Carrers per a tothom", demana la celebració d'un referèndum per reduir la velocitat als nuclis urbans de 50 a 30 km/h. Per més informació sobre aquesta iniciativa:

www.strassen-fuer-alle.ch

Aquest any sí!

En el moment de la seva creació, la PTP es va marcar tres objectius bàsics: la creació de l'Autoritat del Transport Metropolità, la creació del bitllet únic o tarifa integrada en els transports públics i la millora del finançament del transport. El primer s'aconseguí el 1997. El segon s'està posant en marxa en aquests moments, després de molts anys d'espera. El tercer objectiu és el que encara està més lluny, però s'ha de reconèixer que en els últims dos anys s'ha produït un canvi de tendència. Anem a millor. De fet, la integració tarifària no s'hagués pogut plantejar sense un marc financer més generós. La integració tarifària era realment una assignatura pendent i la seva aprovació iguala l'àrea metropolitana de Barcelona amb les altres metròpolis europees.

Aquest any sí. Aquesta era l'expressió que demostrava el convenciment dels seguidors del FC Barcelona que el seu equip, finalment, guanyaria el títol de lliga en aquella temporada. Aquest any sí que es posa en marxa la integració tarifària. En setanta cinc minuts es podran realitzar lliurement tots els transbordaments necessaris. Encara que pugui semblar increïble, aquesta Barcelona que pretén ser líder era l'única ciutat europea que encara penalitzava econòmicament els transbordaments en el transport públic. En altres paraules: penalitzava l'ús del transport públic. Per fi la política s'ha imposat als tecnòcrates. Molts de nosaltres encara tenim ben presents aquelles tedioses reunions en les que alguns gestors del transport públic sempre trobaven algun motiu per oposar-se al bitllet únic. Només quan s'ha arribat a una situació límit, de quasi col·lapse de la mobilitat, els polítics han reaccionat i han imposat les seves tesis als gestors. Es tracta sens dubte d'una bona notícia per al prestigi de la política, però sobretot per a la promoció del transport públic. En només un any es preveu guanyar 35 milions de nous viatges i en dos anys més els nous ingressos generats compensaran la

disminució de recaptació del primer any. Tenim confiança que la realitat superarà de sobres la previsió.

A partir del 15 de gener d'enguany s'han començat a utilitzar a TMB i a FGC les noves targetes T-10 i T-50/30, a més de la T-MES que ja existia des de fa uns anys i que des de l'1 de gener es pot utilitzar a Renfe. A partir de l'1 d'abril es preveu que s'hi incorporin a l'ús d'aquestes dues targetes Renfe, els autobusos de l'EMT (Tusgsal, Mohn, Oliveres, Soler i Sauret, etc..) i alguns operadors interurbans. El 30 de juny es culminarà el procés. Problema a part el constitueix el cas de Renfe. S'han anunciat uns acords entre l'ATM i Renfe que semblen imminents. Desitgem que en el moment que es publiqui aquesta editorial el tema estigui definitivament resolt. Cal fer notar, però, que la qüestió de la no incorporació de Renfe a la integració tarifària, en els termes que ho han fet les altres companyies, posa de relleu un problema estructural que no es resoldrà fins que els serveis de rodalies i els regionals siguin transferits a Catalunya. Ho preveu l'Estatut d'Autonomia de Catalunya. I és també el que estan fent francesos i alemanys. La gestió dels serveis ferroviaris de proximitat en mans de les autoritats regionals i locals redundarà en una millora del servei.

Per a l'any que ve la PTP demanarà la creació d'una T-ANY, al preu de set mensualitats, i d'una T-JOVE, amb un descompte del 25% sobre el preu de la T-MES i de la T-50/30.

Per acabar, cal assenyalar que la integració tarifària que es planteja a Barcelona és molt més ambiciosa que la de Madrid. Mentre a la capital d'Espanya només hi ha un títol integrat, "el abono mensual", a l'àrea de Barcelona només restarà exclòs de la integració el bitllet senzill. Són títols integrats la T-10, la T-50/30, el T-MES i el T-DIA, a més del T-4 en determinades àrees. El que hem dit: aquest any sí. ●

Tot i ser incomplerta per l'absència momentània de Renfe

Després d'anys d'insistència ja tenim la integració

El passat 15 de gener, es va produir la integració de les targetes T-10, T50/30 d'una a sis zones, així com de la T-4 per la Corona 1, en Metro i Autobusos de TMB i en els Ferrocarrils de la Generalitat (FGC).

Balànç positiu de la integració tarifària a TMB

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) va iniciar la integració tarifària el passat dia 1 de gener, amb l'entrada en vigor de les noves targetes T-MES corresponent al mes de gener i T-DIA d'una zona.

Quant a l'operativitat, podem afirmar que la integració d'aquests títols s'ha desenvolupat correctament i amb una



resposta positiva pel que fa a Metro i Autobusos de Barcelona, gràcies al fet que TMB estava preparada per implantar el nou sistema tarifari integrat segons el calendari dissenyat per l'ATM.

Així, pel que fa a la T-MES de gener, títol unipersonal i integrat que permet realitzar un número il·limitat de desplaçaments en tots els mitjans de transport de la primera corona metropolitana (Metro i Autobusos de TMB, línies urbanes

Acord Renfe-ATM

A mitjans de febrer, la premsa ha anunciat un acord entre l'ATM i Renfe per solucionar el problema que suposava la manca d'incorporació de la companyia ferroviària a la integració tarifària.

De moment s'ha anunciat l'acord, però el text concret del pacte encara no es coneix. Des de la PTP esperem confiats i esperançats que aquest acord posi punt i final al problema plantejat i que tan malestar ha causat a milers d'usuaris.

de FGC i línies de Rodalies RENFE de la primera zona o corona), aquest títol es podia adquirir ja des del passat dia 20 de desembre al preu de 5.825 pessetes i enguany cal destacar que la seva venda ha enregistrat un augment significatiu del 7% aproximadament als punts de venda TMB.

La targeta T-MES, juntament amb la targeta T-DIA (670 pessetes), títol sense límits de viatges durant un dia als mateixos mitjans que la T-MES, van ser els primers dels títols integrats que TMB va posar a la venda. ●

Característiques dels nous títols

T-10

Títol que permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, en un temps màxim determinat (en funció de les zones) entre la primera i l'última vegada que es marca la targeta, Autobusos de TMB, Metro i FGC. Aquesta targeta substitueix les antigues T-1 i T 10X2, que desapareixen per donar pas a la nova T-10, amb més avantatges.

- 885 ptes./1 zona.
- 1.800 ptes./2 zones.
- 2.450 ptes./3 zones.
- 3.150 ptes./4 zones.
- 3.600 ptes./5 zones.

- 3.850 ptes./6 zones.

T-50/30

Títol que permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, en un temps màxim determinat (en funció de les zones) entre la primera i l'última vegada que es marca la targeta, Autobusos de TMB, Metro i FGC. Aquesta targeta substitueix les antigues T-1 i T 10X2, que desapareixen per donar pas a la nova T-10, amb més avantatges.

- 3.700 ptes./1 zona.
- 6.200 ptes./2 zones.
- 8.700 ptes./3 zones.

- 10.850 ptes./4 zones.
- 12.850 ptes./5 zones.
- 14.250 ptes./6 zones..

T-4

Títol exclusiu per als titulars de la targeta rosa reduïda, del carnet groc o de la targeta pensionista tipus B de FGC, què permet fer 10 desplaçaments integrats combinant, en un temps màxim d'1 hora i 15 minuts entre la primera i l'última vegada que es marca la targeta, Autobusos de TMB, Metro i línies urbanes de FGC.

- 385 pessetes.

La integració ha d'impulsar les inversions en transport públic

Integració tarifària a la regió metropolitana de Barcelona

Promoure un ús més racional i eficient de les infraestructures ja existents

El conjunt d'empreses de transport col·lectiu que opera a la regió de Barcelona no és percebut encara com una única i integrada xarxa.

Per diverses raons: moltes les raons que ho impedeixen són la diversitat en la titularitat de les línies per part de les diferents administracions, manca d'interrelació dels serveis i de les connexions, diferències d'horaris i freqüències, de qualitat del servei al ciutadà, etc. Però sobretot hi ha un aspecte que limita a cada persona la possibilitat de decidir lliurement com fer els seus desplaçaments mitjançant aquesta xarxa. És la manca d'integració tarifària.

Es tracta d'una situació que en gran mesura es reproduïx a altres àrees metropolitanes d'arreu del món. Hi ha llocs on determinats eixos de comunicació, àmbits territorials i/o operadors estan integrats, però són molt pocs els casos en què tota una gran regió metropolitana (4,2 milions d'habitants i 3.500 km² de superfície) es troba sota un sistema tarifari únic i integrat, utilitzable en qualsevol línia de qualsevol dels operadors de transport públic existents.

A Finlàndia i Holanda, per exemple, es dona aquesta situació, però a Espanya no hi ha cap exemple semblant. La inte-



La baldufa, imatge de la campanya de l'ATM simbolitza la llibertat de moviments.

gració tarifària a Madrid es produeix en determinades zones del territori i bàsicament per a un títol, l'abonament mensual.

A Catalunya, en l'àmbit de l'Autoritat del Transport Metropolità, les administracions consorciades han decidit finalment atendre d'una manera definitiva

una reivindicació històrica que en part va motivar la pròpia creació d'aquest Consorci.

Després d'haver iniciat un procés d'integració, bàsicament del mode ferroviari primer entre Ferrocarrils de la Generalitat i Metro de Barcelona, i l'any passat entre aquestes empreses i

Renfe, a la zona central del Barcelona, s'ha decidit enguany que al llarg de l'exercici de 2001, i a mesura que els diferents operadors disposin dels equips necessaris i s'hagin format els corresponents comitès de treball, s'implantarà un nou sistema tarifari integrat, gestionat per l'ATM, amb títols multiviatge i abonaments mensuals propis de l'Autoritat, utilitzables per accedir a qualsevol operador de transport col·lectiu i que permetin al ciutadà, quan això sigui possible, escollir mode i itinerari, amb un mateix cost, en funció únicament de la distància recorreguda.

La conseqüència pràctica d'aquest nou model tarifari és que automàticament quedaran despenalitzats tots els transbordos i per a cada desplaçament es podran realitzar aquelles cadenes bus-bus o metro-bus o ferrocarril-metro-bus, etc., que es requereixin, sense necessitat, com succeeix fins ara (excepte amb les targetes T-MES a la zona central), d'efectuar més d'un pagament.

La mesura es planteja amb un doble objectiu. D'una banda, reparar el greuge que avui existeix, des del punt de vista de cost dels viatges, entre els usuaris de l'autobús i els usuaris del transport ferroviari, a la zona central de Barcelona. Els pri-



L'adaptació de les màquines cancel·ladores serà una de les tasques que caldrà der per garantir el bon funcionament de la integració tarifària.

de pagar cada vegada que s'empra la línia i els segons els canvis de tarifes per tota la xarxa de metro, FGC i Renfe sense que en validar el títol de transport s'acumulin noves cancel·lacions, en un període determinat de temps (7 minuts).

El segon objectiu, en certs aspectes més important, és incentivar l'ús del transport públic entre els ciutadans de les poblacions més allunyades de la zona central, que en l'actualitat utilitzen molt majoritàriament el vehicle privat. Per a molts d'ells l'itinerari alternatiu consisteix en un tram de viatge en transport públic urbà, un altre tram en transport interurbà i un tercer tram a peu o en un altre transport urbà. Es tracta doncs de pagar dues o tres vegades, i sovint, sota condicions que no permeten acumular els descomptes per fidelització que porten aparellats títols habituals a la zona central, com ara la T-10, la T-50x30 o la T-MES. És per tant un escenari dissuasori.

Amb la nova estructura de títols i tarifes, aquestes persones

únicament hauran de pagar una vegada, per més que validin en cada tram del viatge el seu títol de transport, i sobretot, podran acumular els descomptes que genera la consideració com a únic desplaçament de la suma d'utilitzacions dels diferents modes de transport.

Estem convençuts que la implantació del nou sistema tarifari suposarà un canvi enorme en la comprensió i la utilització del sistema de transport col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona, i més enllà fins i tot, perquè les diferents línies hauran d'arribar integrades als seus extrems, Maçanet, Vic, Manresa, Igualada o el Vendrell.

Els treballs de camp i els estudis de demanda que l'ATM ha realitzat pressuposen que hi pot haver un increment en la utilització del transport públic, considerat en la seva globalitat, d'aproximadament un 15%, més de 350.000 viatges/dia, i que més d'un 80% dels actuals usuaris consideren el projecte com una millora substancial de l'oferta que reben ara.

Evidentment, la integració

tarifària tindrà un cost. S'ha avaluat entre els 1.700 i els 2.900 milions de pessetes per al primer any, segons quina sigui la penetració definitiva de cada títol, el seu preu i l'increment final real d'usuaris del sistema. Però la Generalitat de Catalunya i la resta d'administracions consorciades al si de l'ATM consideren aquest esforç pres-

supostari assumible, perquè els seus efectes sobre la disminució de la congestió viària i per al foment d'una mobilitat sostenible són altament positius.

I encara més, perquè serveixen per demostrar que una utilització més racional i eficient de les infraestructures i dels vehicles de que ja disposem, amb una organització de la oferta de serveis cada vegada més adequada a les necessitats dels usuaris potencials, pot permetre encara incrementar el nombre de viatgers, sense haver de fer cap abastament dels grans eixos de noves línies ferroviàries que necessàriament, han de tardar uns anys a ser realitat.

El transport públic a Barcelona i el seu entorn requereixen grans inversions, com a d'altres indrets de Catalunya, però també que s'utilitzi millor la gran quantitat de recursos públics que ja ara hi destinen. La integració tarifària serà un gran incentivador d'aquestes polítiques de millora que cada operador haurà d'executar. I l'Autoritat del Transport Metropolità ha de continuar impulsant-les i coordinant-les, en la mesura que és responsable de la política global de transport públic en aquest àmbit territorial.

Num. Pere Marcús
Conseller de Política Territorial de la Generalitat de Catalunya i president de l'Autoritat del Transport Metropolità
Publicat al diari *l'Avui*

● La conseqüència pràctica del model integrat és la despenalització dels transbordaments

● Es repara el greuge entre els usuaris de l'autobús i els del transport ferroviari a la zona central.

● S'incrementa l'ús del transport públic entre els ciutadans de les zones més allunyades de l'àrea central.

● Estudis de l'ATM assenyalen un increment de l'ús del transport públic al voltant del 15%

● El cost econòmic de la integració és assumible pels seus efectes sobre la reducció de la congestió.

Análisis del transporte público de superficie en Barcelona (2/3)

La distribución de recursos en la red



El presente estudio ha tomado como referencia a 78 líneas de autobuses.

En el número anterior publicamos la primera parte de este estudio de la PTP, bajo la dirección de José L. Rodrigo, sobre la realidad de los autobuses en la ciudad de Barcelona.

En aquella ocasión nos centramos en la frecuencia de paso. Ahora le toca el turno al análisis de la oferta y la demanda, con la correspondiente adecuación de la distribución de recursos para conseguir un mejor servicio.

El ámbito del presente estudio, en los términos que se detallan en las consideraciones previas, abarca el recorrido de 78 líneas de autobuses de Barcelona, cuyo perfil medio individual se situaría en los siguientes parámetros:

- Longitud de 9 Km. (suma de trayectos de ida y vuelta).
- Vehículos por línea en hora punta: 9,3.
- Vehículos por línea (promedio jornada): 8,8.
- Número de circulaciones diarias (por sentido): 84.
- Horas de servicio: 16,5.
- Tiempo de recorrido (ida + vuelta): 93,1 min.

- Velocidad comercial: 12,5 km/h.

Por otra parte, los datos globales de la red pueden resumirse así:

- Viajeros diarios: 694.436 (535 en líneas fuera del análisis).
- Vehículos circulando en hora punta: 727.
- Número de circulaciones diarias (por sentido): 6.521.

Para la demanda se han incorporado nuevos parámetros basados en factores horarios que en factores de distancia. Así se tendrán en consideración los siguientes factores:

- **Viajeros/coche hora punta:** Es el resultado de dividir

ed de TMB

el número total de viajeros transportados en una línea durante una jornada ordinaria, entre el número máximo de vehículos circulando en dicha línea simultáneamente. El valor medio es de 954,5 viajeros diarios.

- **Viajeros/coche ponderado:** Es el resultado de dividir el número total de viajeros transportados en una línea durante una jornada ordinaria entre el promedio de vehículos circulantes en la línea. En el caso de líneas con oferta plana el resultado será igual al del punto anterior. El valor medio es de 1.014,4 viajeros diarios.

- **Viajeros por km de línea:** Es el resultado de dividir el número total de viajeros transportados en una línea entre la longitud en kilómetros de ésta. El cálculo se realiza sobre la semisuma de los trayectos de ida y vuelta. La media se sitúa en 995 viajeros por kilómetro.

- **Viajeros por viaje de bus:** Es el resultado de dividir el número de viajeros transportados por cada autobús en una jornada ordinaria entre el número de viajes realizados por el mismo. La media está en 53,2 viajeros.

- **Viajeros por hora/línea:** Es el resultado de dividir el número total de viajeros que utilizan la línea analizada entre el

Sabemos que...

⇒ **Casi 700.000 viajeros utilizan diariamente el servicio de autobuses como transporte.**

⇒ **En hora punta circulan por las calles de Barcelona más de 700 vehículos.**

⇒ **La velocidad comercial de dichos autobuses, a duras penas supera los 12 km/h.**

⇒ **Al cabo del día se producen más de 6.500 circulaciones en cada sentido.**

⇒ **Cada autobús transporta como promedio en cada viaje a unos 53 pasajeros.**

⇒ **La media de viajeros que transporta cada línea por km recorrido se sitúa cerca de los 1.000.**

● Deberían tomarse acciones dirigidas a conseguir un mayor equilibrio entre la oferta y la demanda

número de horas de servicio de dicha línea. El valor medio es de 538,6 viajeros/hora.

- **Viajeros por hora/coche:** Es el resultado de dividir el promedio anterior entre el promedio de los vehículos circulantes en una línea. La media está en 61,4 viajeros por hora.

- **Viajeros diarios línea:** Suma total de viajeros transportados en toda la jornada en una línea concreta. La media se sitúa en 8896 viajeros.

- **Coefficiente de desbordamiento:** Parámetro resultante de combinar los viajeros por viaje/bus, con los viajeros/hora por línea y la capacidad de los vehículos que sirven una determinada relación, ya sean vehículos estándar, articulados o minibuses de los *Busos de Barri*. El valor medio se sitúa en 60. Se recomienda hacer un seguimiento de las líneas que obtengan valores superiores a 80.

Metodología del estudio

Cada uno de dichos parámetros se ordenan – como en el caso de la oferta – por líneas en orden decreciente, asignándose a la línea que en cada apartado obtenga los mejores resultados el valor 1, y así sucesivamente hasta llegar a la línea peor valorada que obtendrá el valor 78.

Una vez asignados todos

los valores para cada línea, se efectuará un promedio aritmético entre todos ellos, sin perjuicio de que a los parámetros “viajeros/viaje/bus” y “Coeficiente de Desbordamiento” se les asigna doble valor en el promedio.

El valor resultante de la operación anteriormente descrita se denominará Demanda Línea Ponderada (DLP, ver tablas páginas 8 y 9). Una vez consolidadas ambas tablas obtendremos la unidad de adecuación entre la oferta y la demanda a la que denominaremos diferencia oferta-demanda (DOD), que será el resultado de aplicar la fórmula de la diferencia entre ROL y DLP (ROL-DLP, tabla página 12).

Según se desprende de la tabla de la página 12, un 34,6% de la red tiene recursos amplios, un 33,4% tiene recursos aceptables y otro 32% tiene recursos muy ajustados o insuficientes en función de su demanda de viajes.

En este estudio proponemos algunas acciones para lograr un mejor equilibrio entre oferta y demanda y una mejora en la distribución de recursos en la red, teniendo en cuenta los factores analizados anteriormente. ●

An-lisis de la demanda DLP en

Línea	Viajero Coche Punta	Viajero Coche Ponder.	Viajero km Línea	Viajero Viaje Bus	Viajero Hora Línea	Viajero Hora Coche	Viajeros Diarios Línea	Desbord.										
56	1	1694	1	1694	6	2275	3	84	3	1227	1	88	2	23709	18	84	56	5
7	4	1309	3	1396	2	2730	2	89	2	1228	4	77	5	22248	20	83	7	5
43	5	1225	5	1352	11	1828	1	92	4	1202	6	70	3	23274	21	81	43	7
15	2	1510	2	1578	1	2839	10	78	6	1166	2	81	4	22653	29	72	15	9
64	17	1103	7	1275	12	1816	12	75	10	991	10	67	9	18755	4	102	64	9
27	9	1157	16	1166	7	2120	9	79	5	1192	28	57	1	24296	7	98	27	9
19	6	1208	10	1208	29	1186	6	80	14	823	8	69	18	14499	2	108	19	9
33	15	1108	6	1305	9	1984	7	79	7	1112	3	77	8	18829	24	75	33	10
17	8	1170	15	1170	10	1959	20	66	9	992	11	66	10	17551	12	87	17	12
45	14	1109	20	1109	22	1390	14	72	11	875	18	63	12	15525	6	98	45	13
73	10	1131	18	1131	25	1270	18	67	13	831	16	64	16	14702	13	87	73	15
74	18	1102	22	1104	5	2397	15	71	1	1241	12	65	6	20946	37	67	74	16
34	28	991	27	1075	21	1483	17	67	12	865	23	59	11	15853	9	92	34	16
24	22	1060	13	1188	14	1681	23	62	17	789	17	63	15	14843	15	86	24	16
14	25	1018	17	1144	17	1602	22	62	16	799	15	64	20	14246	16	86	14	18
41	21	1075	24	1101	18	1580	19	67	19	780	20	61	21	13969	14	87	41	18
68	11	1125	8	1211	34	966	5	80	26	627	21	61	23	12370	28	73	68	18
67	12	1118	9	1211	35	961	4	80	25	628	19	62	24	12300	30	72	67	18
32	30	973	31	1051	26	1235	13	74	21	758	32	55	17	14598	5	100	32	18
157	20	1090	26	1090	42	720	8	79	38	483	33	54	34	9814	1	108	157	20
54	27	994	23	1104	20	1537	27	57	18	789	24	58	14	14905	17	84	54	20
47	16	1105	21	1105	19	1541	26	59	22	754	25	58	19	14361	22	80	47	21
44	23	1059	19	1127	33	982	21	66	28	598	26	58	28	11651	10	91	44	21
22	31	973	32	1018	3	2609	25	61	8	1003	37	52	7	19463	26	74	22	21
16	7	1202	11	1202	16	1655	33	51	24	691	7	69	25	12017	32	70	16	21
20	26	1004	28	1069	15	1681	28	56	15	811	27	58	13	15058	23	76	20	22
57	19	1090	25	1090	48	632	11	77	39	475	35	53	33	9814	3	105	57	22
9	3	1391	4	1391	4	2440	32	54	20	767	5	77	22	13906	55	49	9	22
50	33	902	37	902	41	729	16	69	29	585	41	49	30	10828	8	96	50	25
39	29	973	35	973	30	1063	24	62	30	581	36	53	31	10707	19	83	39	27
58	13	1115	14	1179	13	1749	41	43	34	512	9	68	36	8920	42	60	58	28
63	38	845	33	1008	38	837	29	56	32	536	34	53	32	10140	11	88	63	28
59	37	846	45	851	28	1207	31	54	23	724	38	52	26	11844	27	73	59	30
55	36	877	40	886	24	1302	34	51	27	604	44	47	29	11403	33	70	55	32
10	32	965	34	985	36	926	38	46	33	529	22	60	37	8683	34	70	10	33

Cómo funciona la tabla : Tomemos como ejemplo la línea 70, en los diferentes valores se halla clasificada respectivamente en los puestos 43, 29, 8, 39, 35, 14, 28 y 50: la suma de todos ellos m-s 39 y 50 por su doble valor es de 335. Este valor dividido por 10 par-metros da como DLP. 34.

la red de autobuses de TMB

Linea	Viajero Coche Punta	Viajero Coche Ponder.	Viajero km Línea	Viajero Viaje Bus	Viajero Hora Línea	Viajero Hora Coche	Viajeros Diarios Línea	Desbord.	Linea	Viajero								
70	43	769	29	1065	8	2015	39	45	35	511	14	64	38	8462	50	52	70	34
109	50	726	12	1198	45	672	30	56	42	392	13	65	43	7259	49	53	109	35
25	24	1055	30	1055	31	1058	44	42	40	444	30	56	39	8440	43	60	25	36
31	35	888	39	888	47	637	36	49	49	333	43	48	49	6215	36	68	31	40
65	51	695	36	930	32	1027	54	34	31	580	46	46	27	11808	40	62	65	40
78	47	745	44	851	50	574	37	47	43	389	39	49	46	6704	35	69	78	40
72	45	763	46	824	27	1222	45	42	37	486	42	48	40	8397	44	57	72	41
28	41	776	42	867	23	1387	52	37	36	498	45	46	35	9306	56	47	28	43
60	55	604	57	613	54	390	35	51	41	409	55	35	44	7243	31	72	60	43
EA	34	895	38	895	72	65	40	45	69	56	29	56	70	895	25	75	EA	43
40	49	737	51	737	49	577	43	42	47	369	53	37	42	7367	38	62	40	44
76	48	743	43	863	43	715	49	41	44	389	47	45	41	7427	47	54	76	45
75	46	753	41	882	39	835	51	37	45	377	31	55	51	6022	52	51	75	45
51	39	819	47	819	52	415	46	41	53	216	48	43	52	4097	39	62	51	45
6	44	765	50	765	40	747	48	41	48	344	49	43	50	6120	45	56	6	46
62	40	817	48	817	51	550	47	41	50	329	50	41	48	6532	46	55	62	46
30	42	775	49	775	44	694	55	32	52	244	40	49	53	3877	48	53	30	48
66	52	673	54	673	37	924	53	36	46	375	52	37	45	6727	53	50	66	49
11	56	600	53	705	46	640	50	39	51	326	54	35	47	6600	51	51	11	50
96	53	659	52	713	64	240	56	31	59	140	51	38	59	2636	58	42	96	56
141	58	583	56	625	55	379	58	29	55	191	56	34	56	3495	61	39	141	56
71	60	566	60	566	58	335	59	29	58	151	64	30	58	2830	57	43	71	58
42	63	545	63	545	59	317	57	30	54	201	66	29	54	3812	59	41	42	58
37	57	600	58	600	53	400	61	25	57	162	60	32	57	3000	64	35	37	58
212	66	482	66	482	56	362	68	12	63	99	59	33	64	1447	41	62	212	58
36	65	536	65	536	61	312	60	28	56	190	68	27	55	3752	60	41	36	60
38	61	563	61	563	62	281	63	21	60	120	65	30	60	2250	66	29	38	62
92	62	546	62	546	63	253	64	21	64	93	61	31	61	1638	65	33	92	62
35	59	568	59	568	71	134	62	24	67	62	62	31	65	1135	63	37	35	62
12	68	454	68	454	66	221	71	10	68	61	63	31	67	907	54	49	12	64
173	76	149	76	178	70	152	42	43	61	119	71	24	69	895	72	15	173	64
95	64	544	64	544	68	187	66	17	65	85	67	28	63	1632	68	27	95	65
505	67	478	67	478	73	123	65	18	66	68	57	34	66	956	67	28	505	65
91	71	327	71	327	57	348	67	13	62	100	72	20	62	1634	71	18	91	66
400	54	633	55	633	60	315	74	6	73	34	58	34	71	633	76	11	400	66
215	73	314	73	314	65	237	73	8	71	45	73	22	73	628	62	39	215	69
13	69	453	69	453	69	170	70	11	70	51	69	25	68	906	73	16	13	69
102	72	244	72	244	78	33	69	12	74	24	70	24	75	244	69	21	102	71
214	75	222	75	222	67	193	75	4	72	32	75	16	72	444	70	20	214	72
EB	70	327	70	327	74	60	72	7	75	20	74	20	74	327	74	13	EB	72
97	74	236	74	236	75	50	76	3	76	14	76	14	76	236	78	6	97	75
211	77	149	77	149	76	47	77	3	77	10	77	10	77	149	75	13	211	76
213	78	106	78	106	77	33	78	2	78	8	78	8	78	106	77	10	213	77

Propuesta de refuerzos en

Refuerzos para conseguir una mayor equidad y calidad en el servicio

Línea	Categoría	D.O.	Coches previos en línea	Hipótesis prevista refuerzo	resultantes en línea	posible
				Vehículos	Intervalo teórico	
19 (1)	2	- 25	12	2	14	9
67	3	- 26	11	2	13	10
68	3	- 25	11	2	13	10
50	3	- 17	12	2	14	10,6
44	3	- 15	11	2	13	9
39	3	- 10	11	2	13	9
157	4	- 34	9	2	12	12,6
57	4	- 30	9	2	12	12,4
109 (2)	4	- 15	10	2	12	7,5
31	4	- 11	7	2	9	12
51	5	- 17	5	2	7	15,4
EA	6	- 35	1	2	3	34
35	6	- 12	2	1	3	30
173 (3)	6	- 12	6	especial	6	
96	6	- 10	4	1	5	16,8
505	6	- 8	2	1	3	20
92	6	- 7	3	1	4	20
102 (3)	6	- 6	1	especial	1	

Notas: los refuerzos planteados se entienden, en general, sobre todas las horas de servicio de las líneas.

(1) En la frecuencia est- incluido un incremento de tiempo de la vuelta de esta línea.

(2) En esta línea se plantea hacer un horario m-s plano, reforzando con un tercer coche en las horas valle (las de menor demanda).

(3) No se plantea hipótesis de refuerzo en esta línea al ser considerada de servicio especial.

Para distribuir los refuerzos en las líneas se consideran los siguientes parámetros:

- La categoría de la línea según el R.O.L. (por ejemplo, no se han previsto refuerzos para las líneas de 1ª categoría).

- El nivel de D.O.D. (para los niveles m-s negativos se acentúa la necesidad de refuerzos).

- El número de vehículos preexistente en la línea en cuestión.

Todo ello queda reflejado

en las tablas que ilustran estas páginas.

La suma de ambos tipos de refuerzos es de 36 vehículos, de los cuales 30 son asignados a mejorar la equidad y la calidad en el servicio, y los 6 restantes, se destinan exclusivamente a mejorar la frecuencia de las líneas peor servidas.

La suma de ambas acciones representa un incremento de flota del 4,95% sobre el total de vehículos circulantes en hora

punta. Con esta nueva estructura de líneas, las de frecuencia “muy baja” descienden del 18 al 14%, y las “bajas” se reducen del 10 al 9%, las “aceptables” se sitúan entre el 13 y el 10%, mientras que las de frecuencia alta pasan del 25 al 33% (ver gráfico página 12).

Las líneas reforzadas son utilizadas por 129.766 pasajeros diarios, es decir, el 18,7% del total. Si a esto añadimos los pasajeros que utilizan otras

7 líneas que comparten trayectos importantes con las reforzadas, obtendremos otros 123.512 pasajeros diarios beneficiados, el 17,78% del total.

Aunque este segundo grupo de pasajeros solamente obtendría mejoras parciales, podemos convenir que un aumento de vehículos en circulación del 5% repercutiría en el 36,5% de pasajeros en mayor o menor grado. ●

el servicio de autobuses

Propuestas de refuerzo con el fin exclusivo de mejorar la frecuencia de paso

Línea	Categoría	DOO	Coches previos en línea	Hipótesis mínima refuerzo Vehículos	resultantes en línea Intervalo teórico	posible
42	4	58	7	1	8	13,5
95	5	1	3	1	4	17,8
141	4	- 1	6	1	7	12,4
EA	6	- 3	1	1	2	25
13	6	2	2	1	3	16
71	5	- 5	5	1	6	18

Bus de barri: una ferma aposta de TMB

Des de fa aproximadament un any TMB està fent un important esforç econòmic en la implantació de línies d'autobús de curt trajecte que transcorren en zones d'especials dificultats orogràfiques i de traçat de la ciutat de Barcelona. És el que s'ha batejat com a "Bus de Barri". Aquests nous autobusos han superat el primer any de funcionament amb una nota acceptable. No és que vagin molt plens, però en canvi juguen un paper de primer ordre en assegurar la mobilitat en transport públic per accedir als serveis –públics i privats—de barri: al mercat, a l'ambulatori, a la biblioteca o als col·legis. El bus de barri significa també una aposta per consolidar un model de mobilitat de barri més autosuficient.

En total són 22 autobusos en servei als dies feiners i algun menys els dissabtes. Els festius només funciona la línia 211.

La línia 12, amb dos autobusos, i la línia 400, amb un, també podrien incloure's en el capítol de busos de barri, tot i que van ser creades ja fa molts anys. ●



Línia	Itinerari	Busos en servei
211	Tibidao - Vallvidrera	1
212	Tajo - Sant Genís	3
213	Joan XIII - Barri de La Mercè	1
214	Escorial - Can Baró	2
215	Bordeta - Estació de Sants	2
216	Gràcia (c/ Escorial) - La Salut	2
217	Guinardó - Font d'en Fargas	3
218	Vallvidrera - Mas Guimbau - Rectoret	2
219	Gran Vista (Carmel) - Taxonera - Vall d'Hebron	2
220	Mercat de Sant Antoni-Paral·lel	2
221	Mercat de Sant Antoni - Poble Sec (circumval·lació)	2

Adecuación de la distribución de recursos en la red

Líneas con dotación amplia de vehículos

Lin	R.O.L	D.L.P.	D.O.D
65	1	40	39
28	12	43	31
22	2	21	19
91	49	66	17
66	32	49	17
20	7	22	15
72	27	41	14
214	59	72	13
9	10	22	12
36	48	60	12
74	4	16	12
76	33	45	12
54	9	20	11
55	21	32	11
11	39	50	11
25	28	36	8
59	23	30	7
40	38	44	6
400	60	66	6
27	3	9	6
47	15	21	6
62	41	46	5
42	53	58	5
97	70	75	5
75	40	45	5
213	72	77	5
211	71	76	5

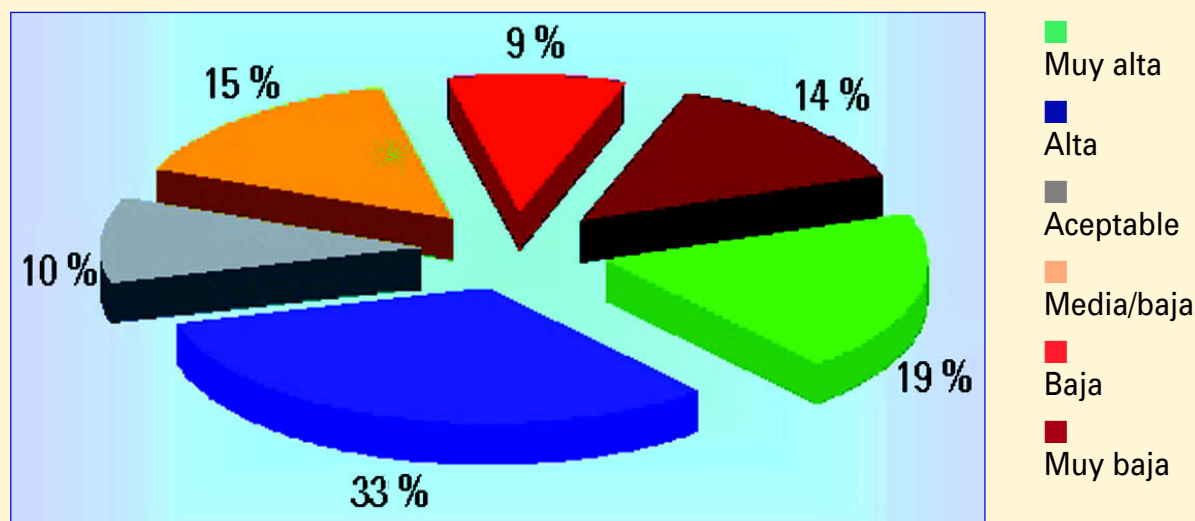
Líneas con dotación aceptable de vehículos

Lin	R.O.L	D.L.P.	D.O.D
17	8	12	4
15	5	9	4
16	18	21	3
10	30	33	3
70	31	34	3
37	56	58	2
13	67	69	2
58	26	28	2
95	64	65	1
215	68	69	1
6	45	46	1
38	61	62	1
24	16	16	0
212	58	58	0
141	57	56	-1
12	65	64	-1
56	6	5	-1
14	20	18	-2
34	19	16	-3
EB	75	72	-3
43	11	7	-4
60	47	43	-4
64	13	9	-4
71	63	58	-5
78	46	40	-6
102	77	71	-6

Líneas con dotación muy ajustada o insuficiente de vehículos

Lin	R.O.L	D.L.P.	D.O.D
92	69	62	-7
33	17	10	-7
73	22	15	-7
41	25	18	-7
63	35	28	-7
30	55	48	-7
505	73	65	-8
7	14	5	-9
39	37	27	-10
96	66	56	-10
32	29	18	-11
45	24	13	-11
31	51	40	-11
35	74	62	-12
173	76	64	-12
109	50	35	-15
44	36	21	-15
51	62	45	-17
50	42	25	-17
19	34	9	-25
68	43	18	-25
67	44	18	-26
57	52	22	-30
157	54	20	-34
EA	78	43	-35

Frecuencia en las líneas de TMB tras la aplicación de los refuerzos



Cal un replantejament general de la gestió del temps semafòric

Llum verda al bus

El pas dels autobusos s'ha de prioritzar per guanyar en velocitat comercial

El transport públic de superfície ha tingut en els darrers anys un seguit de millores, bitllet únic, autobusos de pis baix, instal·lació del SAE que permet millorar la regularitat de pas dels autobusos i s'ha anunciat la propera instal·lació d'indicadors a les parades que informaran en temps real e l temps que trigarà a arribar el proper autobús.

Tot aquest tipus de mesures no afecten la circulació dels vehicles privats, per tant no són conflictives i sí molt ben acceptades per la comunitat. Hi ha altres tipus de mesures que acostumen a generar polèmica entre la ciutadania. L'exemple més evident són els "carrils bus" que, malgrat ser fonamentals per al transport públic, ja no són tant ben vistos per tothom. Barcelona, que disposa de vies amples, accepta millor aquestes mesures que altres ciutats més petites on, en ocasions, són fortament criticades pel consum energètic.

Un carril urbà amb trànsit privat permet desplaçar de l'ordre de 2.000 persones a l'hora com a màxim; en canvi, aquest mateix carril reservat al bus pot permetre desplaçar les 2.000 persones en bus i, a més, permet compartir-lo amb busos escolars, taxis, ambulàncies, etc., sense arribar a la saturació; i tot això amb menys fums, menys sorolls i menys consum energètic.

El camí que cal recórrer

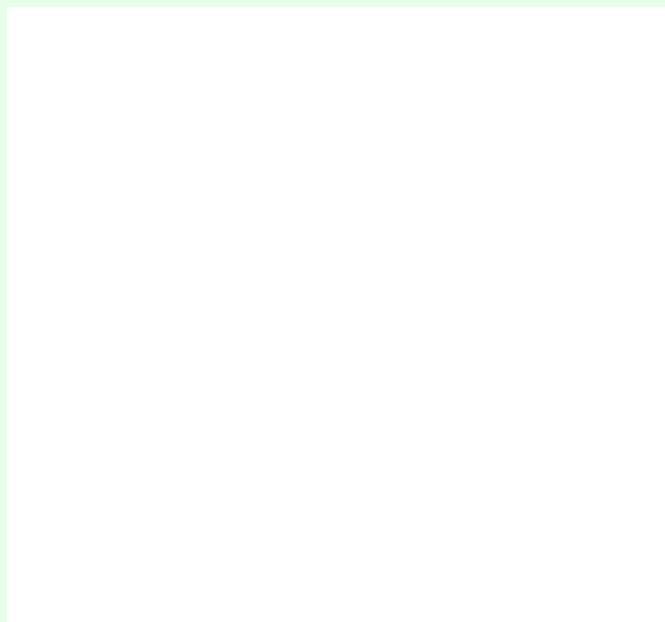
per millorar el transport públic i aconseguir més quota de mercat és encara molt llarg. La competència del transport privat és molt dura i encara hi ha situacions que l'afavoreixen molt; una d'elles és la regulació semafòrica.

Una nova concepció del temps

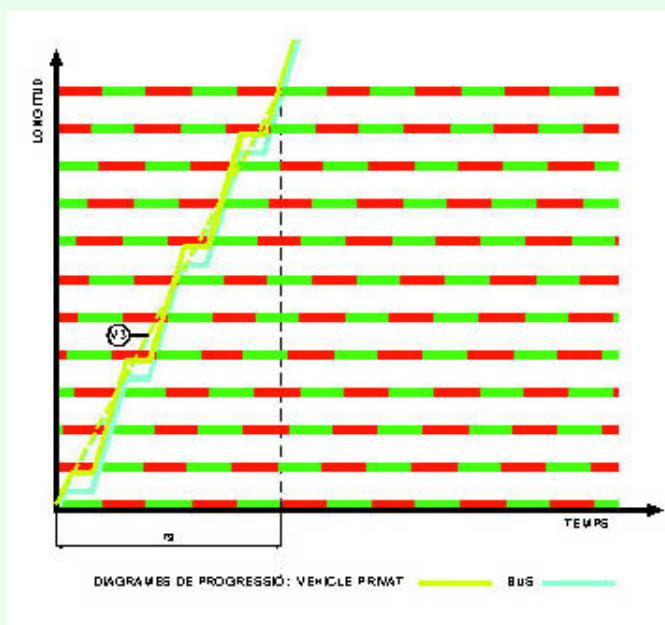
Amb l'expressió "llum verda al bus", volem posar sobre la taula una nova concepció de la gestió del temps dels semàfors que sigui més favorable per al transport públic, amb la finalitat d'augmentar la seva velocitat comercial.

Les ones verdes són molt ben valorades pels usuaris motoritzats de la via pública però, en canvi, els usuaris de l'autobús només poden gaudir d'elles en petites dosis. Les parades reglamentàries fan que les perdin.

Es pot aconseguir que l'autobús no perdi l'ona verda amb una actuació molt senzilla: només cal retardar el moment d'encesa del verd del semàfor que es troba després de la parada reglamentària segons el sentit de la marxa del bus. El temps



Gràfic 1: Ona verda on el vehicle privat és considerat el mitjà preferent.



Gràfic 2: Ona verda on, per contra, és el transport públic el considerat com a preferent.

a retardar seria l'equivalent a l'emprat per l'autobús en la parada.

En l'àmbit conceptual és molt fàcil comprendre la pro-

posta. De tota manera, la realitat sempre resulta una mica més complexa i sempre cal tenir-la present en qualsevol aplicació, mitjançant estudis



Peu de foto Peu de foto

de trànsit adients.

Per facilitar la comprensió de l'expressió "llum verda al bus" s'han fet uns gràfics que representen simulacions de diverses situacions d'ona verda. Es presenten els diagrames de progressió del vehicle privat i del transport públic.

En aquests gràfics, en ordenades es representen les longituds i en abscisses el temps, les diferents línies horitzontals representen les cruïlles i l'estat dels semàfors (verd o vermell).

En el gràfic 1 vénen representats els diagrames de marxa d'un vehicle privat, línia groga, i la d'un de transport públic, línia blava. Ambdós vehicles parteixen del mateix punt, l'origen de coordenades és en el mateix instant. El diagrama del vehicle privat segueix una línia inclinada i avança sense cap interrupció fins al final, invertint un temps T1 a una velocitat V1. El diagrama de l'autobús inicia la marxa amb la mateixa inclinació que el vehicle privat, després segueix una línia horitzontal (parada, consumeix temps però no avança), continua amb la mateixa inclinació inicial fins a la propera parada, en continuar la marxa arriba a la següent cruïlla i ha de parar perquè es troba el semàfor en vermell. Per arribar al final del trajecte inverteix un temps T2 a una

velocitat mitjana V2. El resultat és que l'autobús triga un temps, T2, que és més del doble del temps que triga el vehicle privat, T1.

En el gràfic 2 els diagrames del vehicle privat (línia groga) i els del transport públic (línia blava), són molt semblants. El vehicle privat fa les parades en alguns semàfors i el transport públic solament a les parades reglamentàries, el temps per recórrer l'itinerari és T3 a una velocitat mitjana V3; T3 és un valor intermediari entre T1 i T2, aproximadament un 50 % superior a T1.

A tall d'exemple, a una velocitat V1 igual a 36 km/h li correspon una V2 de 17 km/h i una velocitat V3 de 23 km/h. La definició de la preferència en el càlcul de l'ona verda és fonamental per aconseguir una millor velocitat comercial per a l'autobús. Es pot passar d'una situació molt favorable al trànsit privat (gràfic 1), a una altra en què les velocitats entre els dos mitjans, privat i públic, s'iguolen a 23 km/h (gràfic 2). ● *Jaume Ramon*
Enginyer industrial

Nota: Aquestes idees han estat exposades en l'estudi: "Criteris de Regulació Semafòrica al Poble Nou" de l'abril de 2000 elaborat pel mateix autor, per a Barcelona Regional.

L'APUNT

El SAE, tecnologia punta per regular els autobusos

El SAE és un Sistema d'Ajut a l'Explotació que permet controlar en tot moment on estan localitzats els autobusos i, en conseqüència, ordenar als conductors que facin les maniobres pertinents per garantir el correcte funcionament del servei. Cap a 1987 TMB instal·là un primer SAE sobre algunes de les línies més cèntriques, però la prova no va anar a més.

Aquesta nova tecnologia es basa en el control de la posició de l'autobús a través del satèl·lit que envia el senyal al centre de control localitzat a les instal·lacions de Sagrera. En una primera fase TMB ja controla 650 dels seus autobusos a través del satèl·lit. En una segona fase s'incorporarà al SAE la resta d'autobusos, fins la totalitat dels 770 que hi ha en línia en hora punta.

EL SAE constitueix un instrument potentíssim. Recentment la PTP va organitzar una visita al centre de control i els assistents van tenir l'ocasió de comprovar el gran



nombre d'instruments tècnics que el SAE facilita als responsables perquè puguin controlar millor la regularitat de pas dels autobusos i preveure les incidències. Tota la informació apareix en pantalles gràfiques. En el futur, es preveu que moltes parades de bus s'equipin amb un indicador del temps que falta perquè arribi un autobús. De fet, ja se n'ha començat a instal·lar a algunes parades, per exemple a l'Illa Diagonal i davant del cinema Aribau. Ara jo només cal que existeixi una gestió del trànsit més favorable al transport públic de superfície. Però això ja no és responsabilitat de TMB.

Signat el contracte per a la redacció definitiva del projecte

El Trambaix més a prop

La fase inicial constarà de 3 línies amb una inversió de 36.000 milions de pessetes.



Peu de foto Peu de foto

El novembre passat es va signar definitivament el contracte per a la redacció del projecte, la construcció i l'explotació del tramvia que unirà, en una primera fase, la plaça Francesc Macià de Barcelona amb diverses poblacions del Baix Llobregat.

El contracte va ser signat pel president de l'ATM, Pere Macias, i pel president de l'entitat Tramvia Metropolità, Albert Vilalta. Tramvia Metropolità SA és l'empresa que explotará el tramvia entre Barcelona i el Baix Llobregat, més conegut com a Trambaix. El capital social de l'empresa és de 4.400 milions de pessetes i està inte-

grada per les societats FCC Construcció, COMSA, Grup Sarbús, Banc de Sabadell, Alstom, CGT-CGEA, Soler i Saurer, Société Générale i Acciona.

El contracte defineix les tres línies de servei del Trambaix, unint la plaça Francesc Macià de Barcelona amb diverses localitats del Baix Llobregat.

La realització d'aquest projecte comptarà amb una inversió superior als 36.000 milions de pessetes i les obres d'execució s'iniciaran en els darrers mesos

d'aquest any mentre que la posta en funcionament del servei es preveu per al primer semestre de 2003.

Estudi d'acceptació

L'ATM va encarregar un estudi a Buck Consultants, una consultora internacional, per conèixer l'impacte del tramvia a ciutats europees on ja fa temps que funciona i que tenen una demografia similar a la de Barcelona. Les ciutats seleccionades van ser Amsterdam, Berlin,

Brussel·les, Milà, Múnic i Viena.

L'estudi posa de relleu que en cap cas les persones enquestades jutgen com a "problemàtica" la circulació d'un tramvia en unes àrees sovint molt denses de trànsit, ja que el tramvia circula de manera segregada de la resta de vehicles (busos, taxi, vehicles privats), la qual cosa permet mantenir una velocitat comercial competitiva i uns alts nivells de seguretat viària. Aquesta opinió favorable es veu reforçada per la introducció de tramvies més moderns, amb un disseny atractiu, més còmodes i segurs, la qual cosa eleva la qualitat de l'oferta i la quantitat de la demanda.

L'estudi també assenyala l'avantatge que té Barcelona respecte a les ciutats estudiades, ja que l'amplada disponible de l'avinguda Diagonal permetrà integrar el tramvia en l'entramat urbà i minimitzar els possibles efectes negatius.

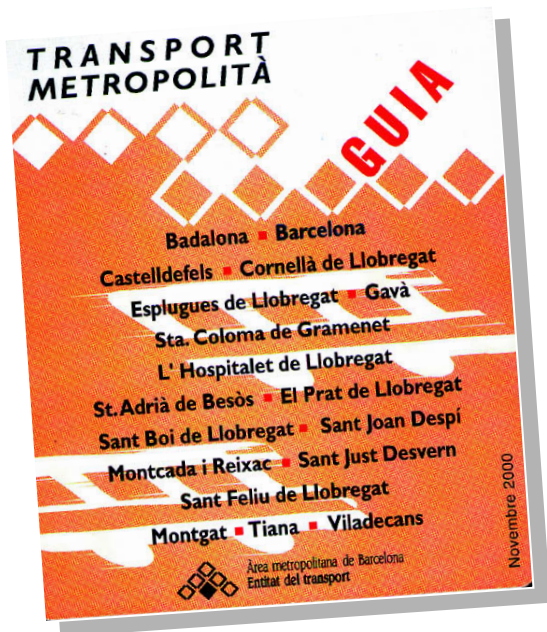
En altres ciutats sense tanta tradició "tramviare" i en les quals aquest mode de transport s'ha instal·lat recentment (Estrasburg, Grenoble, Manchester), també s'ha palesat una progressiva pacificació del trànsit i la solució a moltes problemàtiques urbanes.

Finalment, l'estudi destaca com a factors d'èxit en l'acceptació del tramvia en un disseny amable i respectuós amb l'espai públic i el paisatge urbà, tant pel que fa a infraestructures i els elements mòbils, com pel fet que circuli segregat de la resta de trànsit. ●

Redacció

Recorregut de les línies

- Línia 1: Barcelona (Francesc Macià) - L'Hospitalet - Esplugues - Cornellà - Sant Joan Despí (centre).
- Línia 2: Barcelona (Francesc Macià) - L'Hospitalet - Esplugues - Cornellà - Sant Joan Despí (Av. Barcelona).
- Línia 3: Barcelona (Francesc Macià) - L'Hospitalet - Esplugues - Cornellà - Sant Just Desvern - Sant Feliu.



Guia actualitzada

L'Entitat Metropolitana del Transport ha actualitzat la guia dels transports públics de la ciutat de Barcelona i dels municipis més immediats. A més de detallar els recorreguts de Renfe, FGC i Metro, la nova edició de la guia de l'EMT posa especial èmfasi en el transport de superfície, el gran desconegut per al gruix de la ciutadania. Apareixen tots els serveis de TMB, Transports Lydia, AUTHOSA i del NITBUS, així com les línies suburbanes de les empreses TUSGSAL, Mohn, Rosanbus, Oliveras, Soler i Sauret, Sarbus i Font, que tenen un extrem del seu viatge a Barcelona. Per més informació sobre la guia podeu trucar al 93.223.51.51 o al 010

TMB incrementa el seu passatge

L'any 2000 TMB ha transportat, entre metro i autobús, 497,4 milions de passatgers, un 1,8% més en relació a l'any passat. L'increment més fort ha estat al metro, el 2,6%, mentre que als autobusos ha augmentat només un 0,6%, a causa de, en part, de la vaga del transport de superfície del mes de novembre. En catorze anys, entre 1987 i el 2000, el passatge de TMB s'ha incrementat globalment en un 3,8%, a raó del 0,2% anual. Per contra, en el mateix període, el nombre de places per quilòmetre ha passat de 13.300 milions a 15.300 milions amb un augment del 15%. Els creixements de passatge en el transport públic de Madrid continuen sent molt més importants que els de Barcelona. Esperem que amb la integració tarifària Barcelona arribi als nivells de passatgers transportats de Madrid.

Biocombustibles

La investigació i l'experimentació per trobar combustibles alternatius als derivats del petroli no s'aturen. Els 9 autobusos que integren la flota urbana de transport públic a Reus funcionen de manera experimental amb biodièsel fabricat a partir del reaprofitament dels olis de cuina. Aquesta experiència, a banda de portar avantatges mediambientals en no dependre de les exportacions de cru, també és interessant des d'un punt de vista econòmic, ja que el biodièsel està lliure de l'impost d'hidrocarburs, la producció del nou carburant no requereix grans inversions i les despeses de transport són reduïdes ja que els subministradors d'aquest combustible es troben a la comarca del Baix Camp. Per fomentar aquestes fonts energètiques, en el plec de condicions de la nova contracta de recollida d'escombraries s'ha inclòs l'exigència que els camions siguin aptes per consumir biodièsel i olis minerals reciclats.

Per la seva banda, Cojetusa, l'empresa concessionària del transport públic a la localitat gaditana de Xerès de la Frontera, ja disposa de dipòsits de biodièsel per dur a terme una prova pilot similar a la de Reus. Si els resultats són satisfactoris, els responsables municipals no descarten la construcció de la primera planta espanyola de fabricació de biocombustible a partir de la transformació de productes agraris oleaginosos en combustibles per a automoció, seguint l'exemple de països com Ale-

Iniciatives en favor de la mobilitat sostenible

Madrid Camina

Seguint la porta oberta per Barcelona Camina de treballar a favor dels drets de vianants, diferents persones vinculades a la mobilitat i l'ecologia, així com càrrecs polítics preocupats per la manca de debat públic, han creat "Madrid Camina". Com a primera acció, aquesta associació ja ha demanat al Consell de Mobilitat de l'Ajuntament de Madrid la formalització d'un pacte Ciutadà per la Mobilitat Sostenible. Ole Thorson va assistir-hi en representació de la PTP.

Voy y Vengo

El Govern de Navarra ha creat el servei "Voy y vengo", que consisteix en un transport públic nocturn entre diferents localitats adreçat, principalment, a la gent jove per evitar que hagin d'agafar el cotxe particular en els seus desplaçaments lúdics i evitar, així, el creixent nombre d'accidents de trànsit en el quals, cada vegada més, es veuen involucrades persones amb menys de 25 anys. Sens dubte, es tracta d'una magnífica iniciativa que permet combinar diversió i seguretat viària.

Ja hi tornem a ser...

Sovint hem denunciat el tracte discriminatori que pateix Barcelona respecte Madrid pel que fa a les inversions públiques en la millora i extensió de la xarxa de transport col·lectiu. Doncs la cosa no s'acaba i de nou la capital de l'Estat passa la mà per la cara a la Ciutat Comtal. El cas és que les poblacions d'Alcobendas i San Sebastián de los Reyes ja gaudeixen d'un servei ferroviari de rodalies de Renfe que els connectarà amb Madrid. El nou ramal té 7 km. i, a més, els ciutadans d'Alcobendas tindran a la seva disposició dues estacions en el seu municipi. Els temps de recorregut variaran entre els 20 i els 35 minuts, depenent de quina sigui la destinació. L'entrada en servei d'aquesta línia, a més, ha provocat la variació del recorregut dels autobusos que operen a la zona nord de la Comunidad de Madrid, afavorint la intermodalitat i la coordinació dels diferents mitjans de transport públic. Mentrestant, a casa, nostra veiem com el Govern de l'Estat es nega a finançar la línia 9 de metro amb

Túnel d'Horta

Anàlisi sostenibilista de l'impacte sobre la mobilitat del projecte de túnel d'Horta, així com els plànols associats, els podeu descarregar des de la web de la PTP. <http://www.laptp.org>

Camp de Tarragona

La PTP s'està implantant plenament en el teixit associatiu del Camp de Tarragona, una àrea densament poblada i que comença a patir problemes de trànsit. En aquest sentit, el passat mes d'octubre la PTP va participar en dos actes públics a la ciutat de Reus; en el primer, el coordinador de la PTP al Camp de Tarragona, Paco Medina, va presentar una proposta per millorar la mobilitat de la zona a través del transport públic en el marc de les IV Jornades de debat mediambiental; la PTP també va tornar a ser present en les Jornades de Participació Ciutadana del pla "Reus, impuls 2005".

Cinturons de seguretat

La comissària de Transport i Energia de la Comissió Europea, Loyola de Palacio, té previst presentar una proposta de dues fases per fer que el cinturó de seguretat sigui obligatori als autocars. La primera fase consistiria a posar els cinturons a tots aquests vehicles; i el segon pas seria decretar-ne la seva obligatorietat. Per Palacio, amb aquesta mesura es podrien evitar 8.000 de les 42.000 víctimes mortals que es produeixen anualment en accidents de trànsit a la UE.

Dr. Traffic news reporters



D' podem qualificar aquesta imatge. Una prova més de la insolidaritat de bona part dels usuaris de vehicles privats cap els usuaris del transport públic. Sinó, ja em direu com poden accedir els passatgers a l'interior de l'autobús si no és sortejant fins a tres files de cotxes mal aparcats? Fixeu-vos que la parada de l'autobús és la marquesina groga que apareix a la part superior de la foto, ja que el bus circula en sentit de dreta a esquerra. És clar que els que circulen en sentit invers, tampoc ho tenen gaire millor, mireu com la marquesina inferior també pateix l'ocupació dels cotxes.

Carrils bus exclusius

Busmet, entitat que agrupa 19 empreses operadores de transport públic interurbà entre Barcelona i diferents localitats, ha demanat que s'habilitin carrils bus exclusius en les principals vies d'entrada a la capital catalana, com són la Diagonal, Gran Via o Meridiana, així com en aquells punts més conflictius de la resta de la xarxa viària. Busmet ha detectat darrementament una reducció en la velocitat comercial a causa, bàsicament, de la saturació de les carreteres i carrers, la qual cosa provoca que sovintegin les retencions, amb els conseqüents retards en la circulació dels autobusos que integren Busmet. La conseqüència més negativa de tot plegat, ha estat la pèrdua progressiva de viatgers que podria evitar-se amb la creació d'aquests carrils.

La PTP dóna suport a un projecte europeu per al transvasament del transport de mercaderies de la carretera al ferrocarril

Per un transport de mercaderies més sostenible

L'acord pretén impulsar aquells modes de transport que siguin menys agressius amb el medi ambient.

La PTP dóna suport al projecte de la Federació Europea del Transport i el Medi Ambient (T&E), "Road to rail" (Mercaderies: de la carretera al ferrocarril), d'investigació de les condicions que cal crear perquè es produeixi un transvasament de mercaderies de la carretera al ferrocarril.

Des dels anys setanta la carretera no ha cessat de guanyar quota modal en el transport de mercaderies, la qual cosa ha suposat el creixent col·lapse de les carreteres europees, un dany ambiental notori i uns costos socials cada cop més difícilment assumibles. El projecte de T&E compta amb el suport econòmic de diverses institucions europees i també dels governs de Catalunya i del País Basc. Podeu aconseguir més informació a <http://www.t-e.eu>. Tot seguit es transcriu el decàleg bàsic d'aquest projecte

1 Integració.

Fer el transport de mercaderies més sostenible és complex, però assolible si s'aplica un conjunt d'instruments per aconseguir aquest objectiu. Problemes complicats requereixen solucions complexes. Una única eina no és suficient per si sola, però pot contribuir a fer més sostenible el transport de mercaderies si forma part d'una bateria de mesures coordinades. La integració d'instruments aïllats en un concepte general coherent i exhaustiu, és un pas bàsic

cap a un transport de mercaderies sostenible.

2 Objectius.

Els instruments i les mesures han d'estar sempre al servei d'objectius determinats. La sostenibilitat del transport de mercaderies és l'objectiu general, que, d'acord amb el Tractat d'Amsterdam, inclou la sostenibilitat econòmica, mediambiental i social. Traduir aquest objectiu general en objectius més concrets, per exemple: disminuir l'energia consumida per tona*quilòmetre, aturar l'increment de tones*km transportades en modes de transport no sostenibles mediambientalment, augmentar la quota de participació del ferrocarril i de les vies de navegables o definir el límit màxim de l'impacte mediambiental en àrees sensibles, ha de ser prioritari.

3 Prioritats.

Tots els instruments i les mesures han de contribuir a assolir aquests objectius. S'ha de donar prioritat a les mesures encaminades a afavorir els modes de transport menys agressius amb el mediambient com el ferro-



carril i les vies fluvials. L'ús més ampli d'aquests modes pot contribuir a fer més sostenible el transport de mercaderies.

4 Igualar les regles del joc.

Els modes de transport menys nocius mediambientalment s'han de situar en una posició des de la qual puguin competir avantatjosament amb altres modes, especialment amb la carretera. Per tant, la creació d'unes regles del joc iguals per a tots els modes de transport és una condició per aconseguir un transport de mercaderies més sostenible. Igualar les regles del joc significa eradicar les distorsions de la competència i garantir-ne entre tots els modes de transport. Les distorsions de la competència que s'han d'eliminar tenen a veure amb els impostos, els preus, la lliure empresa, les condicions legals, les inversions en infraestructures i les subvencions.



El ferrocarril és un mitjà de transport adequat per a la circulació de mercaderies amb un mínim impacte ambiental.

que fa a regulació mediambiental, de seguretat i social. Aquests estàndards s'han d'elevat per a col·locar-los al mateix nivell en tots els modes de transport, a fi de protegir més el mediambient, els ciutadans i els empleats. A més, la regulació existent s'ha de fer complir de forma conseqüent i s'han de penalitzar de manera efectiva les infraccions a tots els modes de transport.

5 Preus.

Aconseguir uns preus justos per l'ús de les infraestructures de transports és prioritari, ja que el sistema de preus existents actualment és un dels obstacles més grans per a la sostenibilitat del transport de mercaderies. Aconseguir uns preus justos significa aplicar un principi segons el qual qui utilitza paga, tal com és corrent en la majoria de mercaderies, i també per l'ús de les infraestructures. La política de preus s'hauria de basar en el principi d'igualtat entre tots els modes de transport, especialment pel que fa als costos socials marginals. Això no obstant, la política de preus hauria de contribuir, també, a l'assoliment d'objectius concrets.

6 Serveis.

En tots els modes de transport, els serveis de mercaderies s'haurien d'oferir en condicions d'obertura i de competèn-

cia similars. En conseqüència, la llibertat empresarial també s'hauria d'introduir entre els operadors de transport de mercaderies per ferrocarril. Les infraestructures ferroviàries s'han d'obrir als operadors del transport de mercaderies i s'han de suprimir les barres institucionals en el transport ferroviari internacional de mercaderies per tal de fer-lo més competitiu amb el transport per carretera. Les autoritats han de garantir que la liberalització de les infraestructures ferroviàries incentivi la millora dels serveis ferroviaris de transport de mercaderies gràcies a la competència intermodal i els col·loqui en una millor situació competitiva.

7 Infraestructura.

Les infraestructures de transports existents s'haurien d'optimitzar incrementant-ne la capacitat mitjançant millores tècniques i operacionals. Els sistemes ferroviàries convencio-

nals haurien de fer-se interoperatius arreu d'Europa i s'haurien d'aplicar a tots els modes de transport les modernes tecnologies com ara la gestió del tràfic i el control dels sistemes. D'altra banda, s'haurien de construir infraestructures addicionals per eliminar colls d'ampolla, després de fer-ne una avaluació estratègica mediambiental.

8 Inversions.

La política d'inversions en infraestructures ha de donar suport als objectius fixats, que prioritzen les inversions en els modes menys nocius mediambientalment com ara els ferrocarrils i les vies navegables. Donant prioritat als ferrocarrils i a les vies navegables es reequilibra, a més, l'èmfasi posat en el passat en les inversions en infraestructures de carretera.

9 Estàndards.

Calen estàndards idèntics per a tots els modes de transport pel

10 Ajuts estatals.

Mentre les regles del joc no hagin estat igualades, i per assolir els objectius establerts, pot ser necessari l'ajut públic directe per als serveis de transport de mercaderies menys agressius mediambientalment, donant-los una possibilitat de sobreviure malgrat la manca d'oportunitats econòmiques d'aquests serveis. Aquestes ajudes estatals poden constituir la segona millor solució, si bé només s'haurien d'atorgar durant un període de temps limitat. ●

TRE

Un sistema intel·ligent d'aparcament de bicicletes a la ciutat

Biceberg una magnífica idea

La implantació del Biceberg ja és una realitat a Saragossa i a Osca.

Cada vegada hi ha més raons per promocionar la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu al cotxe. I no únicament per ser un mitjà no contaminant i gairebé silencios, sinó perquè també, a partir d'ara, es poden aparcar de forma segura ocupant només un mínim espai físic i deixant les voreres per als vianants.

Biceberg és un sistema automàtic intel·ligent d'aparcament subterrani que permet no només deixar la bicicleta, sinó també altres objectes complementaris com el casc o les bosses, guanyant en seguretat i en estètica.

El seu funcionament és ben senzill, ja que segueix l'esperit dels dipòsits de consigna dels aeroports i grans estacions de ferrocarril i autobusos. El dipòsit està sempre sota terra (amb capacitat per a 23, 46, 69 o 92 bicicletes) i l'única cosa que es veu a la superfície és un frontal de disseny amable i integrat al paisatge urbà, semblant al d'un caixer automàtic, en el qual s'introdueix una tarja magnè-



tica i es tecleja un codi perso-



nal. En efectuar aquesta operació, s'obre una portella on es deixa la bicicleta en un com-

partiment independent i individualitzat.
Un disseny funcional i integrat en el paisatge urbà fan de Biceberg una idea a tenir molt en compte. Les operacions per deixar i recuperar la bicicleta són tan senzilles com les d'un caixer automàtic.

partiment independent i individualitzat que guarda la bicicleta sota terra, garantint una màxima seguretat. Per recuperar la bicicleta se segueix el mateix procediment. A banda de la bicicleta, el dipòsit permet guardar-hi altres objectes fins a un màxim de 25 kg. Per efectuar qualsevol d'aquestes operacions, necessi-

tares d'un temps al voltant del mig minut, gairebé més ràpid que fermar la bicicleta amb un cademat i una cadena, i sense el perill que se'ns emportit tota la bici excepte la roda.

Mínim impacte energètic

Però a banda dels avantatges en seguretat i estètica, el Biceberg, que funciona amb electricitat, redueix al mínim el seu consum energètic en gastar 0,01 Kw/h en cada operació d'aparcar o recuperar la bicicleta. Tampoc cal una gran obra d'infraestructura, ja que el compartiment subterrani té un diàmetre de 7,5 m (si fa no fa, com una porteria de futbol) i en la versió de màxima capacitat (92 bicicletes) la seva alçada és de 5,25 m. El panell frontal, per la seva banda, permet la inserció d'informació interactiva sobre transport públic o com a suport publicitari per minimitzar la inversió.

Aquest projecte l'està desenvolupant l'empresa aragonesa MA-Sistemas medioambientales, per la qual cosa les ciutats de Saragossa i Osca han estat les primeres a implantar Bicebergs com a mesura de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport alternatiu i sostenible.



Jordi Pascual

La idea parte de un ingeniero francés procedente de Fórmula 1



El coche que funciona con motor de aire

Su consumo puede llegar a ser 10 veces inferior al de un coche de gasolina.

Alguien podría pensar que estamos ante una excentricidad. Por la información contrastada que ha conseguido reunir la PTP, hemos de decir rotundamente que no. Un ingeniero francés, Guy Nègre, procedente del mundo de la fórmula 1, ha construido y presentado un nuevo sistema de propulsión para coches. La firma se llama MDI. Por fuera se trata de un coche normal, aunque ya su diseño atrevido parece anunciar alguna sorpresa, pero lo realmente novedoso es su motor.

No estamos ante un vehículo equipado con un motor de explosión, ni Diesel, ni siquiera un vehículo eléctrico o solar. Estamos nada más y nada menos que ante un coche propulsado por aire comprimido. El aire se comprime a bordo, a través de un motor eléctrico, o se carga directamente, y se almacena en un depósito de aire a alta presión. El 20 de julio del año pasado MDI presentó en España su prototipo, orientado sobre todo a la circulación de tipo urbano, y ofreció seis licencias para la

construcción de fábricas en nuestro país. Esperemos ver circular pronto por nuestras ciudades los vehículos propulsados con un motor de aire.

Ventajas económicas argumentadas por MDI

- Consumo 10 veces inferior al de un coche de gasolina (cerca de 1 pta/km).
- Doble autonomía que el

m-s avanzado coche eléctrico (hasta 300 km o 10 horas de circulación).

- Recarga del depósito en 3-4 horas conectado a la red eléctrica (220 V).
- Recarga por 250 ptas en 2-3 minutos en surtidores especiales

Ventajas ecológicas anunciadas por MDI

- No existe combustión, por lo que tampoco existe contaminación al circular.
- Purifica hasta 300 m³ de aire al día.
- El cambio de aceite (de tipo alimentario) se realiza tan sólo cada 50.000 km.
- La temperatura del aire limpio expulsado por el tubo de escape es de 0° C.

Sin duda, nos encontramos ante un proyecto que puede revolucionar el mundo de la automoción en un sentido sostenible, no sólo por su nulo consumo de combustibles limitados, sino también por su mínimo impacto ambiental, qué es de lo que se trata. ●

Redacción

Ficha técnica

- Monovolumen de 5 plazas. 1 puerta lateral corredera lado pasajero y 1 puerto convencional para el conductor.
- Depósito de aire comprimido de 300 litros a 300 bares. Compresor de 5 kw.
- Carrocería con fibra y espuma inyectada (como el modelo *Espace* de Renault).
- Peso en vacío: 700 kg.
- Dimensiones: 3,84 x 1,72 x 1,75.
- Recupera energía en la desaceleración y frenado.
- Control electrónico de todas las operaciones con tecnología tipo PC.
- Aire acondicionado integrado.
- Instalación eléctrica basada en un solo hilo (sistema de control por radio).
- Tres modelos previstos: taxi, furgoneta y vehículo urbano.
- Precio previsto para el consumidor: 1.500.000 ptas.

Cómo contactar: info@motordeaire.com

<http://www.motordeaire.com>

Travessera de Gràcia, 15, 6° 1ª 08021 Barcelona

Tel: 93 362 37 00 - Fax: 93 362 37 01

El Govern balear permanent decidit a impulsar el ferrocarril

La línia Inca-Sa Pobla, una aposta política

El nou servei ferroviari ha estat acollit de manera molt favorable.

El Reis Mags van portar un esperat regal als habitants de Mallorca, ja que el passat 6 de gener va entrar en servei la línia de tren entre Inca i Sa Pobla. Han passat gairebé vint anys perquè aquestes dues poblacions estiguessin de nou comunicades per via fèrria.



El tren de Sóller: tot un clàssic del transport ferroviari a Mallorca.

La posta en funcionament d'aquesta línia reflecteix la sensibilitat del Govern de progrés balear cap al transport públic, del qual les Illes estan molt mancades, i cap el tren en particular. En aquest sentit, el Govern ja ha fet públic que el 2003 el tren arribarà també a Manacor i s'està treballant en projectes per estendre aquest mitjà de transport a Alcúdia, a l'aeroport de Son Sant Joan i al campus universitari. Així mateix, també s'estudia la implantació de la fórmula tren-bici fer fomen-

tar una mobilitat més sostenible habilitant un vagó per guardar les bicicletes mentre es recorre el trajecte de tren; aquesta oferta serà una realitat amb l'entrada en servei del tram Cala Rajada-Palma.

Un dels grans artífexs d'aquest nou impuls que pren el tren és el conseller d'Obres Públiques, Habitatge i Transports, Josep Antoni Ferrer, a qui la PTP vol felicitar públicament per la seva lloable iniciativa a favor del transport públic i per fer d'aquesta una de les prioritats de l'acció de govern.

Tarifes polèmiques

La represa del tren s'ha rebut positivament, però s'han sentit crítiques amb la política tarifària aplicada pels Serveis ferroviaris de Mallorca, ja que l'augment previst per al 2001 supera l'IPC i se situa en un 15%. Per reconduir aquesta puja un grup d'usuaris i usuàries ha publicat el manifest "Tren sí, però no així", juntament amb una campanya de recollida de signatures.

Una gran acollida

L'acte inaugural, no obstant, es va dur a terme el 27 de desembre, amb la presència del president del Govern Francesc, escortat per la presidenta del Consell Insular, el vicepresident i pels consellers d'Obres Públiques, Presidència, Treball i la consellera de Sanitat; seguici que es veia ampliat a cada poble per on passaven.

Així mateix, la inauguració de la línia es va veure animada amb un gran desplegament lúdicofestiu que va acompanyar el tren al llarg dels 17 km de recorregut. A cada poble on el tren s'aturava, era rebut per una gentada, que va culminar amb una gran rebuda a l'arribada a Sa Pobla, la qual cosa demostra les ganes que tenia la gent de poder tenir de nou un tren.

Dins d'aquest ambient eufòric per la recuperació del tren, del 22 de desembre fins al 25 de gener es va poder visitar l'exposició "125 anys del tren a Mallorca" al parc de Ses Estacions de Palma, on es presenta el passat, el present i el futur del tren a l'illa. Amb anterioritat, l'1 d'octubre ja s'havia celebrat la tercera edició de la Marxa pel Tren per reivindicar l'extensió i consolidació de la xarxa ferroviària a Mallorca, l'indret d'Europa amb més cotxes per habitant, que supera la mitjana de països com Estats Units o Japó. ●

Redacció

L'APUNT

213

És difícil des de P(A)T (Prevençió d'Accidents de Trànsit) poder felicitar l'any nou a una sèrie de persones. D'una banda, tindriem totes les persones que han perdut un ésser estimat o un conegut en un accident de trànsit durant les passades celebracions de Nadal i Cap d'Any. De l'altra, hi ha les administracions que no han fet la seva feina. Han deixat que les normes facin la seva sinistra feina mentre se celebren les festes. On han estat les declaracions per ràdio i televisió? Els responsables de la seguretat viària han visitat els llocs dels accidents, o bé s'han quedat calentons al costat de la llar de foc?

Tampoc podem felicitar els mitjans de comunicació, ja que han estat més ocupats en transmetre felicitat que no pas missatges de prudència i el seu desig de tornar a veure els conductors sans i estalvis a casa seva.

213 persones mortes –desparegudes com a ciutadans– durant les lluminoses festes del descans hivernal són massa. Però el pitjor de tot és que la societat no reacciona. Sembla que els ciutadans actuen com a corders camí de l'escorxador. Seiem en el cotxe, premem l'accelerador, sortim a la carretera i ens encomanem a la sort de la fatalitat. Si tot rutlla, perfecte. Però si no rutlla, ja no podré ni consolar-me, sabent que la societat no plora aquesta mort, solament les persones més properes.

Falten informacions a les estadístiques: les persones mortes a les ciutats. Quantes més en són? Falta la informació sobre les persones ferides en els accidents "no mortals". Per cada mort en un sinistre de trànsit es produeixen 25 ferits. Això vol dir que durant les festes pel cap baix 5.325 persones han patit ferides en accidents en la mobilitat. Com tracten les administracions aquestes persones? Talment sembla com si no existissin. Fins i tot pot ser que molestin les administracions. Millor callar. Però P(A)T i AP(A)T no volem callar. Volem veure la societat i els seus representants en una marxa a favor de la vida i la seguretat viària.

P(A)T desitja que a finals de 2001 finalment puguem felicitar algú per un feina més ben feta que no pas la dels darrers anys. ●

Ole Thousen

Poca broma amb el transport públic

El passat novembre la coneguda xarxa de grans superfícies Caprabo va emetre una campanya publicitària en la qual s'anunciava que dia a dia es regalava un cotxe del tipus Smart. Es pot estar o no d'acord amb la iniciativa d'una empresa privada de fomentar, encara més, el creixement del parc automobilístic com a estratègia comercial. Però el que no es pot tolerar de cap manera és el missatge que acompanyava aquesta campanya promocional, tant a la premsa com a la televisió.

El text al·ludit deia a les clares: "Es redueix el nombre d'usuaria dels transport públic a Castellar del Vallès, Valladolid, Esparreguera, Barcelona, Juneda, Viladecans, Mollet del Vallès i Palma de Mallorca", en clara referència a les poblacions d'on eren originàries les persones guanyadores de l'esmentat cotxe. El missatge, doncs, estava clar: anar en cotxe és fantàstic i anar en transport públic és per a gent de segona categoria. Ni tan

sols les empreses automobilístiques mai havien gosat plantejar la qüestió en aquests termes.

Entenent que es tractava d'una publicitat inacceptable, la PTP es va adreçar als directius de Caprabo perquè reconsideressin el seu missatge i va demanar la retirada de la campanya, la qual cosa es va aconseguir i va merèixer, també, el reconeixement i la felicitació públiques per part de la PTP. La proposta de la PTP va rebre l'adhesió de més de 200 persones que van enviar correus electrònics de la protesta a Caprabo.

En un moments en els quals existeix un ampli consens sobre la necessitat de fomentar i protegir el transport públic, les grans superfícies comercials haurien de ser les primeres interessades en què els seus clients hi accedissin a peu o en transport públic com a forma d'estalviar despeses en costosos aparcaments i agilitar els accessos, evitant embussos. ●

Redacció

Butlleta d'inscripció

Quota soci/sòcia: 2.250 ptes a l'any Quota especial: ptes. a l'any

Nom i cognoms del titular..... DNI.....

Professió..... Adreça.....

CP..... Població.....

Telèfon.....

Banc o Caixa.....

Agència núm. Adreça.....

CP..... Població.....

Núm compte / Llibreta

Signatura

Senyors: Els agrairé que amb càrrec al meu compte/llibreta atenguin el rebut que anualment els presentarà l'Associació per a la promoció del Transport Públic per al pagament de la meua inscripció.

Desitjo rebre gratuïtament Mobilitat Sostenible i Segura

Nom i cognoms..... Adreça.....

CP..... Població / comarca (província).....

També podeu fer-ho a través de la web: www.laptp.org

L'edició d'aquest any del sopar social de la PTP va tenir com a convidat Francesc Ventura, director general de l'ATM, que va parlar del tema estel·lar de les darrers setmanes com és la integració tarifària, però sense oblidar altres dos eixos: el PDI i el tramvia.

Francesc Ventura, director general de l'ATM

“La gent vol que la integració arribi com abans millor”



● “Encara queden moltes coses per fer, com la coordinació horària i les freqüències de pas”.

● “El traspàs de rodalies de Renfe a la Generalitat facilitaria la integració”.

● “El 2004 el tramvia hauria de recórrer tota la Diagonal fins al nou front marítim”.

Davant d'una audiència desitjosa de crear un debat enriquidor, Ventura va entrar de ple en la valoració de la integració tarifària, assenyalant que «s'està en el procés de crear un sistema integrat, però que encara no ho és perquè queden coses per fer, com la coordinació d'horaris o les freqüències de pas». Una integració que donarà una passa endavant el proper 30 d'abril, amb la presència del 90% del transport públic metropolità i que es preveu que culmini el 30 de juny. El president de l'ATM no va voler eludir responsabilitats i va assumir que «potser no hem sabut explicar prou bé a la gent que és això de la

integració», davant la percepció de molts usuaris que sota la integració tarifària s'amaga una puja de preus per uns serveis que no utilitzen. I va insistir que es podran mantenir molts títols monomodals (d'un sol viatge) a les corones més exteriors del sistema integrat.

Renfe, per quan?

La polèmica més agra que ha generat la integració ha estat el fet que rodalies de Renfe s'hagi autoexclòs. Ventura va explicar que «no demanen que Renfe renunciï als seus propis títols sinó que accepti aquells que ja estan integrats», i que aquesta manca d'acord es deu al fet que «Renfe té interès

a integrar-se, però en unes condicions que li siguin del tot favorables»; mentre que des de l'ATM es vol que «s'integri però en condicions favorables per a l'ATM i la resta d'operadors».

Aquesta discussió té un rerefons polític, ja que Ventura va reclamar «el compliment de l'Estatut i de la Constitució» amb el traspàs de Rodalies a la Generalitat de Catalunya, la qual cosa «facilitaria la integració» i va definir com a «prioritari», el treball per aconseguir que Renfe s'integri «encara que aquesta integració no sigui del tot perfecta».

Com a previsió de futur, el director general de l'ATM va destacar la voluntat de crear una nova xarxa de transport nocturn de forma que les principals ciutats de la rodalia estiguin connectades permanentment amb Barcelona.

PDI i Tramvia

L'altra plat fort del debat va ser el Pla Director d'Infraestructures (PDI), que veurà enguany com es procedeix a la seva execució. El director general de l'ATM va expressar el seu convenciment que «cal dotar la xarxa de transport públic de superfície del pes que ha de tenir», però perquè això sigui factible no cal elaborar un PDI exprés per a l'autobús, sinó que la millora de la qualitat de l'autobús s'ha de contemplar

dins del Pla de Serveis.

Del PDI va voler destacar la inversió que es dedicarà a la construcció de la línia 9 del metro, que suposa gairebé el 45% del pressupost total, que puja als 720.000 milions de pessetes; i es va lamentar que s'anomeni Pla Director a un projecte «que només preveu inversions en un període tant curt com són 10 anys, mentre que a altres llocs aquests plans són a 50 anys».

Pel que fa al tramvia, Ventura considera que el més important és «la implantació d'un nou mode de transport públic de superfície mitjançant una inversió mixta entre administracions i empresa privada». Un tramvia que no s'ha d'aturar a Francesc Macià, sinó que Ventura va palesar la seva voluntat que «el 2004, amb el Fòrum de les Cultures, hi pugui haver un transport públic de superfície i de qualitat que arribi fins al nou front marítim, a llarg de tota la Diagonal».

Finalment, Francesc Ventura va expressar el seu desig que «la PTP segueixi participant en els òrgans de l'ATM i mantinguem viva la nostra col·laboració». Tot plegat, un sopar molt agradable. ●

Jordi Pascual

