



Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
Número 22
1r trimestre 2002
www.laptp.org



Un dia històric per al transport públic de Barcelona

Més autobusos

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@laptp.org

web: www.laptp.org

Director periodista:

Jordi Pascual

Director tècnic:

Ricard Fernández Valentí

Secretària de redacció:

Roser Pastor

Consell de Redacció:

Jaume Aroca, Isabel Calbet, Juan Ramón Domínguez, Manuel Ferri, Pau Noy, Jordi Pascual, Rafael Requena, José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.

Fotografia:

Xandri i Rodrigo

Fotomecànica i impressió:

Ceva Graf

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, Ajuntament de Sabadell,

Autoritat del Transport Metropolità,

Transports Metropolitans de Barcelo-

na, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils

de la Generalitat de Catalunya (FGC),

Busmet, Tugsal, Renfe, i les empreses

de transport: Autobuses Horta (AUT-

HOSA), Autocars Font, Mohn, Oliveras,

Rosanbus, Soler i Sauret, Transportss

Lydia, Transports Urbans de Sabadell

(TUS, SCCL), Transports Generals

d'Olesa, Transports Ciutat Comtal..

Endavant amb la Llei de mobilitat

Una de les darreres actuacions de Pere Macias com a conseller d'Obres Públiques ha estat la de posar a consulta institucional un avantprojecte de llei de mobilitat. La PTP va ser una de les primeres entitats a reclamar aquesta llei. La veritat és que el document és millorable però sens dubte estem davant d'un gran text legal que està ben redactat i ben concebut. No tenim cap dubte que el Parlament l'acabarà aprovant. La llei de la mobilitat —que la PTP voldria que portés afegit el qualificatiu de sostenible— obligarà els poders públics a planificar la mobilitat i suposarà la reconciliació entre l'urbanisme i la mobilitat. Obliga, per tant, a pensar en clau de mobilitat sostenible. Fins ara el planejament del trànsit, del transport públic i de l'urbanisme —el gran generador de mobilitat— es feien de manera separada. I així ens anaven les coses: el transport públic sempre arribava tard al planejament de la cosa pública. Primer es posaven els carrers, després s'omplien de cotxes i quan la cosa ja era insostenible es demanava al transport públic que vingués a apagar el foc que un urbanisme insensat havia encès. Els primers interessats a aplicar aquesta llei seran els propis ajuntaments, ja que els suposarà un instrument jurídic de primera magnitud per començar a posar fre al desgavell de la mobilitat. No hem d'esperar grans resultats d'aquesta llei els primers anys. Fins ara, la mobilitat ha anat darre-

ra de l'urbanisme. En els vint anys de democràcia s'ha ocupat tant de sòl com en els dos mil anys anteriors. Segurament costarà uns altres vint anys començar a redreçar la mobilitat de l'anterior urbanisme, però a canvi la nova llei dóna plenes garanties que els nous desenvolupaments urbans es faran amb criteris molt més sostenibles. Per tant, endavant amb la llei de la mobilitat. ●

Un dia històric

L'empresa TMB, acaba de posar en servei 76 autobusos més en línia, que sumats als que es posaren en servei els mesos passats i els que es posaran en marxa en el que resta d'any, fan una xifra total de 100 nous vehicles en línia. El reforç arriba a 25 línies que veuran millorades les seves freqüències, algunes d'elles de manera molt important. El criteri ha estat el d'aplicar les millores en les línies que a judici de l'empresa eren prioritàries. L'opinió pública espera amb molt d'interès que aquests reforços millorin considerablement el servei, tant en el cas dels problemes de capacitat que s'havien detectat com, molt especialment, els dels crònics retards i incompliment d'horaris. Des de la PTP sempre hem defensat que el transport públic creava més llocs de treball que el transport privat. En aquest cas, els reforços representaran 260 nous llocs de treball directes, a més d'un bon nombre d'indirectes. Així doncs un molt bon començament d'any, ja que al costat d'aquesta històrica ampliació en el servei d'autobusos, Renfe ja ha incorporat totalment la seva xarxa de rodalies a la integració tarifària. ●

SUMARI

EN PORTADA

TMB amplia

la flota d'autobusos

Sens dubte, el 21 de gener de 2002 ha estat un dia històric per al transport públic de Barcelona, ja que TMB va posar en servei 76 unitats més d'autobusos, que al llarg de l'any arribaran al centenar. Es tracta d'una mesura destinada a millorar la freqüència de pas dels autobusos.

(pàgs. 4 - 8)

MOBILITAT

Una experiència positiva

Del 26 de novembre al 2 de desembre de 2001 va tenir lloc a diverses poblacions de Catalunya la Setmana de la mobilitat sostenible. La PTP en fa una valoració positiva. Exposicions educatives i debats amb experts sobre mobilitat van centrar les activitats de la Setmana.

(pàgs. 10 - 11)

DOSSIER

Sabadell accessible per a tothom

L'accessibilitat ha de ser, un element important de reflexió per a totes aquelles persones i entitats que defensen una mobilitat sostenible. El grup Pas a Pas, Mobilitat Sostenible i Ciutat ha fet un treball davant la situació de manca greu d'accessibilitat a la ciutat de Sabadell.

(pàgs. 12 - 13)

EMPRESES

El metro segueix creixent

El passat 21 de setembre del 2001 es van inaugurar tres noves estacions corresponents a la línia 3 del metro: Mundet, Valldaura i Canyelles. Aquest nou tram de 2.424 m. de longitud ha significat dotar d'una major accessibilitat una zona com és la Vall d'Hebron

(pàgs. 14 - 15)

ACTUALITAT

Molins de Rei: un futur esperançador

El 2002 ha començat bé per als usuaris del transport públic de Molins de Rei, ja que des del dia u Renfe es va incorporar plenament a la integració tarifària. L'Ajuntament, per la seva banda, ha anunciat la creació d'un bus urbà per millorar la connectivitat entre barris.

(pàgs. 18 - 19)

PTP

Acte social amb Xavier Casas

Enguany, el convidat a l'acte social de la PTP va ser Xavier Casas, primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i president de TMB, qui va reflexionar sobre els esdeveniments succeïts al llarg de 2001 en l'àmbit del transport públic, com la integració tarifària o el PDI.

(pàgs. 20 - 21)

La xarxa de rodalies de Renfe ja s'ha incorporat plenament

Gairebé completada la integració tarifària

Barcelona lidera les ciutats europees amb integració tarifària



Amb la incorporació de la xarxa de rodalies de Renfe, podem dir que la integració ja és completa.

Ho hem dit des de sempre. La integració tarifària és un element clau per fer progressar el transport públic. L'efecte principal no és el d'abaratir el transport per a molta gent —que també ho fa— sinó el projectar sobre l'usuari una imatge de xarxa integrada que en la pràctica es pot fer servir de manera il·limitada.

Amb la integració tarifària entre els diferents modes de transport públic, els usuaris coneixien les línies de bus que paraven prop de casa seva i, de forma somera, l'estructura de la xarxa de metro. Després de la integració, la pròpia curiositat de les persones les impulsa a preguntar-se: fins a on puc arribar amb aquest bitllet? I, poc a poc, amb el pas del temps, els usuaris aniran coneixent la xarxa de transport, descobrint les grans possibilitats de desplaçar-se en transport públic. El bitllet únic, per tant, provocarà canvis de tipus cultural.

En aquest inici d'any 2002 s'ha incorporat a la integració

Cal saber que...

⇒ En un sol any s'ha aconseguit integrar totes les xarxes de transport metropolità en una àrea de més de 200 municipis i 4 milions de persones.

⇒ De moment, dues ciutats representatives com Terrassa i Granollers en són les excepcions, amb uns arguments no gaire sòlids.

tarifària la totalitat de la xarxa de rodalies de Renfe (per cert, ara es pot anar a l'aeroport en tren utilitzant una T-10 d'una zona, a un preu molt econòmic). En un sol any, els poders públics ha aconseguit una cosa realment insòlita, com és la d'incorporar a la integració tarifària totes les xarxes de transport de la regió metropolitana, en una àrea que arriba a més de quatre milions d'habitants i més de dos-cents municipis, i tot això, aplicant-ho sobre tots els bitllets de transport, tret del bitllet senzill.

Barcelona ha donat la volta a la classificació europea de ciutats més avançades en integració tarifària: en un sol any hem passat de ser el "farolillo rojo" a ser els líders. I a més ho hem fet sense fitxar cap jugador. A l'inici d'aquest any s'han creat tres títols de transport llargament reivindicats per la PTP, la T-70/30, la T-Jove i la T-trimestre.

Queden algun serrells per completar. Ciutats prou importants en nombre d'habitants i desolaments com Terrassa i Granollers no s'han integrat encara esgrimint raons financeres que, avui per avui, resulten del tot inacceptables a la llum de com va en línies generals la integració. Caldria prioritzar l'acció pública per tal d'aconseguir la integració tarifària en aquests municipis. ●

Pau Noy

Un anys després que la PTP llencés la campanya *Protegeix el teu bus*

Un dia històric per transport públic de

Des del passat 21 gener 76 nous autobusos circulen pels



Imatge de la campanya de comunicació de TMB sobre l'entrada en servei de més unitats.

Tot va començar la tardor de 1999, quan en el número 15 d'aquesta revista, publicàvem un primer dossier titulat *El parent pobre del transport públic*, denunciant la manca d'inversions que patia la xarxa d'autobusos a Barcelona en comparació amb altres mitjans de transport públic i s'apunten algunes propostes de la PTP per a la millora del servei.

TMB amplia considerablement la xarxa d'autobusos

al Barcelona

carrers de la ciutat, a finals d'any en seran un centenar

Allò que reclamaven en l'article "El parent pobre del transport públic" era, especialment, l'ampliació de les freqüències de pas del autobusos, dintre d'altres mesures per fer atractiu i competitiu el transport públic per superfície. Un any més tard, a la tardor de 2000, vam dur a terme la campanya "Protegeix el teu bus", alhora que publicàvem (*Mobilitat Sostenible*, núms. 18, 19 i 20) una sèrie de tres articles al voltant d'un estudi dirigit per José Luis Rodrigo sota el nom genèric de *La realidad de los autobusos de Barcelona*, i en el qual s'evidenciaven les deficiències del servei, entre les quals destacava el temps d'espera a les parades. Finalment, TMB ha posat fil a l'agulla. Així, des del passat 21 de gener 76 autobusos reforcen bona part de les línies existents reduint el temps teòric de freqüència de pas.

El 2002, més busos que mai

A partir del passat 21 de gener l'empresa de transport públic de Barcelona, TMB, ha posat en servei 76 autobusos més en línia (vegeu quadre 1). Agrupant els reforços per sentits veiem com en paral·lel al mar s'han introduït 27 línies: sentit

quadre 1: increment del nombre d'autobusos

Línia	Núm.cotxes ara	Núm.cotxes abans	Núm.cotxes guanyats	Sentit de la línia
36	12	7	5	Paral·lel al mar
71	10	5	5	Mar - muntanya
42	16	11	5	Mar - Muntanya
60	17	12	5	Ronda de Dalt
73	18	13	5	Ronda de Dalt
6	12	8	4	Paral·lel al mar
30	9	5	4	Mar - muntanya
37	9	5	4	Radial
39	16	12	4	Mar - muntanya
50	16	12	4	Paral·lel al mar
10	15	9	3	Mar - muntanya
19	16	13	3	Mar muntanya
32	18	15	3	Paral·lel al mar
109	13	10	3	Radial
9	12	10	2	Radial
15	17	15	2	Paral·lel al mar
33	20	18	2	Paral·lel al mar
41	16	14	2	Paral·lel al mar
57	11	9	2	Radial
74	21	19	2	Paral·lel al mar
157	11	9	2	Radial
7	19	17	2	Paral·lel al mar
65	20	9	1	Radial
165	9	8	1	Radial
43	20	19	1	Paral·lel al mar
Total	360	284	76	

quadre 2: increment del nombre de passos per hora pels eixos de circulació

Eix de circulació	Passos per hora Ara	Passos per hora Abans	Passos per hora Increment
Passeig de la Zona Franca	38	26	46 %
Ronda de Dalt	17	11	55 %
Ronda del Mig	24	17	41 %
Carretera de Sants	9	7	29 %
Mare de Déu de Montserrat	27	21	29 %



L'autobús no contaminant és una realitat

En diverses ocasions ja havíem informat de proves pilot d'autobusos amb gas natural. Des del pasat novembre això ja és una realitat, ja que 35 vehicles circulen pels carrers de Barcelona propulsats per aquest combustible (més informació a la pàg. 8). **foto Miquel Segura**

mar-muntanya, 24; radials perifèria de Barcelona, 15; i per la Ronda de Dalt. El reforç abasta 25 línies que veuran millorades les seves freqüències, que representen el 92 % de les línies incloses en el Pla de Millora d'Autobusos (línies que que a judici de l'empresa s'havien de millorar prioritàriament) i, en la majoria dels casos, l'interval teòric de pas és inferior als 10 minuts.

La proposta del programa per a la xarxa d'autobusos de TMB gira al voltant de dos eixos centrals: d'una banda, la

Cal saber que...

⇒ **La proposta del programa de millora de la xarxa d'autobusos s'articula al voltant de dos eixos centrals: la millora de les freqüències de pas i la creació de noves connexions.**

ja esmentada millora de les freqüències i, de l'altra, la creació de noves connexions, ja sigui amb la creació de noves línies o amb la modificació del recorreguts d'algunes de les ja existents.

Per dur a terme totes aquestes actuacions, la flota d'autobusos es veurà incrementada en 100 noves unitats, de les quals 30 són autobusos articulats. Després de l'entrada en funcionament de 76 unitats, la resta d'autobusos fins a 100 es posarà en servei en el darrer trimestre de 2002.

Subsanar déficits

Les línies que milloren més la freqüència són precisament algunes d'aquelles que fins ara eren les més desfavorides, com la 71, que passa de 22 a 10 minuts, la 37, que passa de 16 a 8 minuts, la 30, que passa de 17 a 9 minuts, la 36, que passa de 17 a 10 minuts, la 57 de 17 a 13 minuts, la 6, de 13 a 8 minuts, o la 60, de 14 a 9 minuts. Es tracta de grans reduccions en el temps d'espera. En d'altres casos s'espera que els reforços permetin millorar els crònics retards i incompliment de freqüències, com les línies 39 i 19. La millora dels intervals de pas beneficiarà directament unes 300.000 persones.

Feia molts anys que no es posaven en servei 76 nous autobusos de cop per reforçar la xarxa. Per això es pot considerar que el 21 de gener de 2002 és un dia històric pel transport públic de Barcelona i la seva àrea d'influència. Si els reforços esmentats s'analitzen per corredors els increments encara es noten més (quadre 2). En els cinc grans eixos que s'indiquen en el quadre 2, hi haurà un increment de freqüències entre el 30 i el 50 %.

Des de la PTP sempre hem defensat que el transport públic creava més llocs de treball que el transport privat. En aquest cas, els reforços representaran 260 nous llocs de treball directes, a més d'un bon nombre d'indirectes. ●

Redacció

Tot i l'esforç fet, hi ha molts aspectes qualitatius per millorar

Les coses que encara queden pendents

Amb tot, queden encara un bon nombre de problemes per resoldre a la xarxa de superfície de TMB. Un cop s'han posat en funcionament més autobusos, caldrà treballar, principalment, per introduir millores en els aspectes qualitatius del servei



L'increment del nombre de busos nocturns també ha contribuït a la millora del servei. foto Miquel Segura

Temes de qualitat...

1 Regularitat de pas. Malgrat que des de fa dos anys el SAE connecta per satèl·lit la major part de la flota de Barcelona, 650 autobusos, continua havent-hi importants retards a força línies. Caldria analitzar línia per línia què passa i què s'ha de fer per resoldre-ho.

2 Informació a les parades. Hi ha retards en el calendari d'instal·lació de

panells informatius a les parades.

3 Semàfors actuals (llum verda al bus). Per què novament es produeixen retards en l'aplicació de plans sobre els quals ja fa deu anys que se'n parla? Caldria prioritzar el pas dels autobusos eals cruïlles regulades per semàfor.

4 Autobusos amb freqüència superior a 15 minuts. Hi ha autobusos amb freqüències de pas superiors a 15 minuts, quan no n'hi hauria d'haver cap. Però si n'hi

ha, cal que vagin amb horari i amb freqüències amb números clars, 20 o 30 minuts, no 18-23 minuts. Una bona part de l'èxit del bus del barri és que l'usuari sap a quina hora està anunciat el seu pas i això dóna confiança perquè minimitza les esperes. En el canvi proposat, si puntualment hi haguessin retards sobre l'hora anunciada de pas no passaria res: els usuaris acceptem esperar 2 o 3 cops al mes, degut a retards, a canvi que el bus arribi a l'hora en les altres 40 ocasions. De fet, a totes les ciutats de l'entorn de Barcelona, els autobusos anun-

ciem els seus horaris de pas. L'anomalia és Barcelona.

5 Corredors compartits per diverses línies. En aquests corredors s'haurien de garantir unes freqüències combinades més homogènies. És el cas, per exemple, de les línies 50-51, 43-44, 9-109, ja que la disparitat de freqüències de cadascuna de les línies fan difícil una bona sincronització. En teoria, el SAE, que porta ja funcionant dos anys, hauria d'ajudar a aquest procés però no es veuen millores.

...i temes de quantitat

6 Racionalització de la xarxa. La integració tarifària suposarà a mig termini un excedent d'autobusos que s'hauria d'aplicar en incrementar les freqüències.

7 Millora del servei al polígon de la Zona Franca. Prolongació de la línia 72 fins les oficines del Consorci de la Zona Franca. Preparació de la remodelació L-38 per quan deixi d'existir Can Tunis. Possibilitat de reconvertir la línia en un bus llançadora Colom (metro Drassanes) - Mercabarna- El Prat.

8 Servei en línia de baixa freqüència. Cal reforçar el servei a les línies 13, 31, 35, 42, 51, 141 i EA. ●

El passat novembre ja va viure millores en la xarxa d'autobusos

També més serveis nocturns

El passat 1 de novembre, l'Autoritat del Transport Metropolità va posar en funcionament 17 noves línies d'autobusos nocturns que tenen per objectiu cobrir les necessitats de transport durant la nit de bona part dels municipis pertanyents a la segona corona metropolitana de Barcelona. Aquests serveis tenen una oferta horària de les 12 de la nit fins les 5 de la matinada, amb uns intervals de pas de cada hora.

Tenen també en comú l'origen i final a la plaça Catalunya de Barcelona, de manera que es tracta d'una xarxa extremadament radial, ara bé, cal aplaudir el fet que les noves línies siguin finalment una realitat. L'oferta també es veu complementada

amb l'ampliació horària del metro, els FGC i Renfe-Rodaelies.

El mateix que la resta de transports de la Regió Metropolitana, formen part del sistema tarifari integrat, de manera que totes les targetes integrades són útils (T-10, T50/30, T-Mes i T-Dia) i de preu variable en funció de la zona a travessar. També es pot utilitzar el bitllet senzill de cada empresa explotadora.

Amb motiu d'aquesta inauguració, les diverses companyies d'autobús responsables de l'explotació (diferents en funció de l'àrea comarcal a servir) han aprofitat per a estrenar nous vehicles, tots ells adaptats per a persones de mobilitat reduïda. ● Ricard Fernández

Línia	Trajecte	Empresa
N30	Barcelona - Vilanova G. - Vilafranca P.	Hispano Igualadina
N40	Barcelona - Vilafranca P.	Hispano Igualadina
N50	Barcelona - Martorell	Hispano Igualadina
N51	Barcelona - Esparraguera	Hispano Igualadina
N60	Barcelona - Terrassa - Vacarisses	Sarbús
N61	Barcelona - Rubí	Sarbús
N62	Barcelona - UAB-Sant Cugat V.	Sarbús
N63	Barcelona - Matadepera	Sarbús
N64	Barcelona - Sabadell	Sarbús
N65	Barcelona - Castellar del Vallès	Sarbús
N70	Barcelona - Caldes de Montbui	Sagalés
N71	Barcelona - Granollers	Sagalés
N72	Barcelona - La Garriga	Sagalés
N73	Barcelona - Sant Celoni	Sagalés
N80	Barcelona - Mataró	Casas
N81	Barcelona - Vilassar de Dalt	Casas
N82	Barcelona - Pineda de Mar	Casas

Avançant en el compromís ambiental

El 28 de novembre, dins de la Setmana del Transport, TMB va presentar els 35 nous autobusos propulsats amb gas natural comprimit (GNC). Entre els assistents, hi estigueren l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, el president de Gas Natural, Antoni Brufau, i el president de TMB, Xavier Casas. Els nous vehicles són de les firmes MAN (model NL-263) i Iveco (model City-Class) carrossats per Castrosua. Igual que el model Citaro, de Mercedes-Benz, incorpora el nou disseny exterior i interior adoptat per TMB: laterals superiors i frontals superiors negres, interiorisme amb pis blau, parets grogues, seients amb tapissaria "Eixample", i barres i sostre blancs.

Els principals avantatges del gas natural com a combustible per a aquests autobusos són, principalment:

- 1) La reducció de les emissions de CO₂,
- 2) manca de plom i metalls pesants,
- 3) manca d'emissió de partícules sòlides,
- 4) contingut molt baix de sofre,
- 5) ús de catalitzadors que redueixen les emissions de NO₂, CO i hidrocarburs,
- 6) disminució notable de sorolls i vibracions.

L'estació de repostatge es troba a les cotxeres de la Zona Franca, i és de càrrega ràpida, cosa que implica disposar de compressors de gran potència (200 bars). De moment, és l'única que hi ha muntada, i és per això que els 35 autobusos descansen en aquest indret en acabar el servei. El temps de repostatge és de només 3 minuts. Prestant especial atenció a l'aspecte ecològic, hi ha unes instal·lacions auxiliars que permeten, d'una banda, reciclar petites pèrdues de gas produïdes en connectar i desconnectar la mànega de càrrega, i d'un altre, recuperar el gas esi s'han de buidar els dipòsits dels autobusos.

TMB es proposa, mentre estudia la possibilitat d'incorporar altres fonts d'energia no contaminants, com les piles d'hidrogen, per als propers anys quan cada comanda de nou material mòbil signifiqui un 50 % d'autobusos amb gas natural comprimit.

Actualment, aquestes 35 unitats presten servei a les línies 37 (Hospital Clínic-Zona Franca), 59 (passeig Marítim-plaça Reina MariaCristina) i 66 (plaça Catalunya-Sarrià). Unes altres 35 entraran en funcionament durant l'any 2002. ● R.F.V.

Campanya de l'ADENC a favor d'una mobilitat sostenible

"Encara vas en cotxe?"

Cal sensibilitzar la població sobre l'ús injustificat del cotxe

L'entitat ecologista ADENC ha iniciat una campanya per promoure l'ús dels mitjans de transport més sostenibles com és el cas del ferrocarril, l'autobús, la bicicleta i anar a peu per realitzar els nostres desplaçaments diaris. La campanya està dirigida bàsicament als escolars de secundària del Vallès Occidental.



Anar a peu, una alternativa racional al cotxe.

La campanya consisteix en l'edició d'un cartell i un tríptic que es repartirà pels diferents centres de secundària. També s'ha adreçat una carta als centres d'ensenyament per explicar la problemàtica de la mobilitat. Aquesta xerrada s'ofereix gratuïtament i s'acompanya de material àudiovisual

ADENC pretén promoure una reflexió sobre el mitjà de transport que utilitzem per realitzar els nostres desplaçaments quotidians, per exemple quan anem a l'escola, a la universitat o bé a la feina. En cap cas és una campanya contra l'ús del cotxe sinó a favor de no abusar del vehicle i d'utilitzar els mitjans de transport col·lectiu

Alhora d'escollir el lema i el contingut s'ha procurat editar un material atractiu, sintètic i explicatiu dels conceptes bàsics que cal difondre. La realització

d'aquesta campanya s'ha dut a terme amb el suport del Consell Comarcal del Vallès Occidental, el Departament de Medi Ambient de la Generalitat i entitats privades.

L'absurditat del Quart Cinturó

D'altra banda, davant les propostes institucionals de promoure la construcció del Quart Cinturó, l'ADENC considera caduc demanar una infraestruc-

tura del tot innecessària a la comarca. El Quart Cinturó és l'herència d'un model de desenvolupament insostenible i "desarrollista" dels anys 70.

Només recordar que durant el període d'informació pública (juny de 1998) del Quart-Cinturó del tram Abrera-Terrassa ja es va demostrar que l'estudi de trànsit que va justificar era poc rigorós. Fins i tot el propi Ministeri de Foment va reconèixer errors en l'estudi de trànsit sotmès a informació pública.

En aquest context, l'ADENC celebra l'inici de les obres de millora de la B-30 ja que permetrà funcionalitat i eficiència a l'eliminació del peatge de Sant Cugat i considera com a prioritàries l'àmbit del Vallès Occidental les següents inversions:

- Eliminació del peatge de Les Fonts (Autopista E-9. Tram: Sant Cugat-Terrassa) i construcció de nous accessos.

- Eliminació del peatge de la Llagosta (Autopista C-33 Tram: Barcelona-Mollet) i construcció de nous accessos.

- Construcció de la connexió de l'autopista A-7 amb l'Autovia del Baix Llobregat.

- Construcció del tercer carril de l'Autopista C-58 (Sant Quirze del Vallès-Terrassa.

- Construcció de la Ronda Oest Sabadell-Castellar del Vallès.

- Construcció de la variant de Palau-solità i Plegamans.

- Millora de l'accés sud de Sabadell (sortida aeroport). ● Redacció

Raons per no anar en cotxe

- Al Vallès les autopistes han omplert d'asfalt més de 800Ha, una superfície semblant a la que ocupen 800 camps de futbol.
- El transport per carretera genera el 50 % de les emissions de CO₂, responsable principal de l'efecte hivernacle.
- Més de la meitat de l'energia consumida a la nostra ciutat es dedica al transport.
- Els moviments en automòbil a l'interior de la ciutat són els més contaminants. A les ciutats del Vallès, més de la meitat dels desplaçaments a l'interior de la ciutat es realitzen en cotxe.
- Els vianants, especialment infants i gent gran, són els més afectats pels accidents de circulació que es produeixen a la ciutat.
- El 70 % de l'espai dels carrers de les ciutats i viles del Vallès està destinat als cotxes.
- A Catalunya hi ha més de 3.000.000 de cotxes.

Bona acollida de la Setmana de la Mobilitat Sostenible

Una experiència positiva

La PTP proposa més activitats divulgatives per al 2002

La setmana va constar de tres escenaris divulgatius diferents. En primer lloc l'exposició de la Mobilitat Sostenible i Segura, instal·lada a la Illa Diagonal de Barcelona durant tota la setmana, amb la peculiaritat que aquest any serà itinerant per Catalunya.

En segon lloc, el Fòrum de la Mobilitat, que durant quatre tardes consecutives va debatre temes del màxim interès: peatge a les autopistes, nou tramvia de Barcelona, urbanisme i mobilitat, i peatge urbà a Londres.

I en tercer lloc els actes de la Setmana de la Mobilitat Sostenible que s'han desenvolupat de forma descentralitzada en cinquanta-cinc localitats, que representen el 75 % de la població de Catalunya. En una primera aproximació es podria estimar que els actes totals realitzats s'acostarien al miler.

La Setmana de la Mobilitat Sostenible ha tingut, a parer de la PTP, un bon balanç d'activitats en pro d'una nova política de mobilitat. Si a més es té en compte que el 22 de setembre de 2001, Dia sense Cotxes, va deixar una cascada de mesures permanents a favor de la mobilitat sostenible (*Mobilitat Sostenible i Segura*, núm. 21), cal qualificar com a globalment positiu l'exercici del 2001

Propostes per al 2002

Les enquestes d'opinió que s'han dut a terme en anteriors celebracions del Dia sense Cotxes posen de manifest un nota-

Del 26 de novembre al 2 de desembre de l'any passat va tenir lloc per primer cop a diverses poblacions de Catalunya la Setmana de la Mobilitat Sostenible. La PTP fa una valoració positiva d'aquesta primera celebració. Exposicions educatives i debats amb experts sobre mobilitat van centrar les activitats de la setmana.



La PTP ha editat un CD-Rom amb els continguts bàsics de l'exposició.

bilíssim nivell d'adhesió als objectius de la diada –més del 90 % de la ciutadania– i una clara voluntat de celebrar anualment més diades com la del dia sense cotxes.

Per altra banda, la pròpia Comissió Institucional del Dia sense Cotxes, així com la pràctica totalitat d'ajuntaments havien manifestat que fer un dia sense cotxes al setembre i en dissabte era una molt mala proposta. Justament per això es

va convocar la Setmana de la Mobilitat Sostenible dos mesos després. Cal tenir ben present que a l'any 2002 el 22 de setembre cau en diumenge i que tant en dissabte com en diumenge el capítol educatiu queda a zero. Poc sentit té demanar a la població que deixi el cotxe a casa en un dia en què no hi ha especials problemes de circulació a les ciutats. És a partir d'aquestes reflexions que es formula la següent proposta

d'actuacions per a l'any 2002:

- Celebrar el dia sense cotxes el dimecres, 22 de maig, amb contingut reivindicatiu i educatiu, seguint l'esperit de les primeres convocatòries. És una data alternativa que ha ofert la pròpia Unió Europea. Cal recordar així mateix que quan més participació ha tingut un dia sense cotxes fou el 29 d'abril de 1999, conegut com a Jornada d'Auto-reflexió.

- Celebrar la Setmana de la Bicicleta entre el 19 i 26 de maig, en la mateixa setmana que se celebraria el dia sense cotxes. La promoció de l'ús de la bicicleta requereix d'un missatge específic que no pot quedar diluït en altres convocatòries.

- Celebrar també el dia europeu sense cotxes, el 22 de setembre (diumenge), que s'hauria de caracteritzar com el dia del vianant o el de la seguretat vial. El patró de mobilitat d'aquest quart diumenge de setembre el fa molt apropiat per a aquesta convocatòria.

- Celebrar la setmana del transport públic entre el 20 i 27 d'octubre, amb la mateixa caracterització que aquest any 2001 però concentrada en un missatge a favor de la utilització del transport públic. És a dir, dur a terme actes culturals, educatius, debats i inauguracions de transport públic. Per a l'any 2002 caldria ser molt més ambiciosos i treballar perquè les institucions públiques de transport s'impliquessin molt més. ●

Redacció

Debats enriquidors

El tramvia millora la ciutat

Aquest va ser el principal missatge que Georges Muller, director del tramvia d'Estrasburg, va deixar-nos en l'acte del 28 de novembre amb motiu del Fòrum de la Mobilitat. La sala era plena de gent, repartits aproximadament a parts iguals entre detractors del tramvia, defensors i curiosos. A la taula també hi era Albert Vilalta, president de Tramvia Metropolità, i Neus Oró representant de la plataforma anti-tramvia.

El debat fou moderat per Manel Ferri. Hi va haver un important intercanvi d'idees sense que en cap moment ningú no perdés la compostura. Com diuen els clàssics, fou un debat de "guante blanco". La intervenció més destacada va anar a càrrec del representant d'Estrasburg, que de fet era el conferenciant convidat. Va explicar amb tot detall el procés de construcció del tramvia a la seva ciutat, amb uns terminis d'execució més dilatats que els de Barcelona, i el gran èxit que havia tingut. Èxit pel nombre de viatgers, èxit perquè el seu funcionament havia dissipat totes les suspicàcies, èxit perquè ha ajudat a canviar radicalment la morfologia dels carrers de la capital alsaciana, fent un centre més amable, i èxit també perquè ara l'Ajuntament disposa d'una llarga llista de peticions de prolongacions que s'aniran satisfent en el decurs dels propers anys.

En el tronc central dues línies superposades que es bifurquen en els extrems asseguren una freqüència de dos minuts en hora punta. Ara al centre ja s'hi pot viure perquè l'arribada del tramvia ha comportat alhora la desaparició de milers d'automòbils particulars. Muller va acabar la seva intervenció explicant que no té cap fonament la idea que la construcció de tramvies fa perdre les eleccions als alcaldes que han decidit la seva construcció. El tramvia fa consens. Si les eleccions es perden és degut a altres circumstàncies. ●

Pau Noy

Urbanisme, territori i mobilitat

El debat del 29 de novembre va comptar amb la sempre agraïda presència de Ramon Folch, Salvador Rueda, Carme Miralles i Manel Larrosa per parlar, amb nombroses intervencions del públic, sobre les relacions entre la mobilitat creixent del territori, sobretot des d'una perspectiva metropolitana, amb el territori físic que en resulta.

La crítica a la ciutat difusa que des-trossa grans àrees de territori, la irracionalitat d'unes inversions públiques abocades sense resultat possible a fer més infraestructures per al vehicle privat i l'enorme volum de població sense una oferta viable de transport públic, foren els temes que van centrar el debat.

El to de la crítica va anar fins a la consideració de la immoralitat i manca de qualitat que representa una societat abocada a la construcció d'un entorn humà profundament mancat de civilitat. I per a tothom la conclusió va ser la necessitat d'enfocar el problema, no pas com una resposta tècnica immediata i de curt abast, sinó a partir de plantejar que ens cal un gir complet de direcció. Un gir que pot ser complex per la enorme inèrcia dels fets, però que és absolutament necessari i per al qual cal implicar-hi una racionalitat lúcida i ferma, amb capacitat de fer un tomb històric. ●

Manel Larrosa

Propostes per al transport de Londres

Una de les conferències més esperades durant el cicle de debats celebrats durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible va ser la que el 30 de novembre va pronunciar Dave Wetzel, vicepresident de la junta directiva de *Transport for London*, que va parlar sobre l'estratègia de transport per a Londres.

Actualment, cada dia feiner a Londres es produeixen 4,5 milions de trajectes en autobús, 3 milions de viatges en metro, 1 milió de viatges en la xarxa de trens nacionals, 11 milions de trajectes en vehicle privat i 8 milions de desplaçaments a peu o en bicicleta. Com a dada prou significativa, a Londres circulen diàriament 6.000 autobusos repartits en 500 línies; i la demanda creix any rera any, especialment pel que fa al busos nocturns (16 %) i el servei en dies festius (10 %).

Per ordenar aquesta situació i avançar cap a una mobilitat sostenible, Wetzel va anunciar un pla molt ambiciós ("mai vist en història de Londres") d'extensió de la xarxa de transport públic, ja que l'increment de la capacitat de transport no es pot basar en el vehicle privat. El pla preveu un augment per als propers deu anys del 40 % de capacitat per als autobusos i un altre 40 % en la xarxa conjunta de metro i ferrocarril, amb la construcció de nous projectes ferroviaris. També s'està estudiant seriosament la possibilitat d'aplicar un peatge urbà (vegeu pàg. 23) i d'introduir el tramvia, que entraria en funcionament al voltant de 2008.

Amb aquest pla es preveu aconseguir en el proper decenni una reducció del 15 % del trànsit al centre de Londres, una congelació del trànsit a les zones interiors de la ciutat i retallar fins a una tercera part el creixement del trànsit a l'exterior de Londres. ●

Jordi Pascual

llum verda



al medi ambient

Les persones amb mobilitat reduïda també són ciutadans amb drets

Sabadell, accessible per a tothom

Manifest per l'accessibilitat o com fer complir la legislació vigent

Facilitar l'accés de les persones amb mobilitat reduïda als espais públics està regulat per llei. Però com succeeix sovint, la realitat no acaba d'ajustar-se plenament a allò que assenyalava la legislació. L'accessibilitat ha de ser un element important de reflexió per a totes aquelles persones i entitats que defensen una mobilitat més sostenible. Amb aquesta situació com a marc de referència publiquem el treball de denúncia positiva que ha fet el grup Pas a Pas, Mobilitat Sostenible i Ciutat (grup de treball de la PTP a Sabadell) davant la situació de manca greu d'accessibilitat a la ciutat de Sabadell.

En el proper número d'aquesta revista, publicarem un estudi sobre aquells aspectes generals que caldria tenir en compte per millorar l'accessibilitat als hospitals.



Els cotxes aparcats a les voreres són un obstacle per a les persones amb mobilitat reduïda.

La Llei 20/1991 de Promoció de l'accessibilitat i de supressió de barreres arquitectòniques i els decrets que la desenvolupen regulen les condicions que ha de reunir l'entorn urbà (edificis, espai públic, transport col·lectiu, etc.) per tal de garantir el dret a l'accessibilitat al col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda, un dret que com sabem, és

un element clau per al desenvolupament personal i social del conjunt de la població i un mitjà determinant per a la integració social del col·lectiu de disminuïts físics i psíquics. La llei, concretament, dicta que els edificis d'ús públic han de ser totalment accessibles, igual que els establiments comercials i els mitjans de transport, des dels vehicles fins les estacions, sense oblidar els

carrers i les voreres, entre altres.

Malgrat això, la realitat ens diu que les directrius de la llei s'apliquen poc o s'apliquen massa lentament per tal d'assolir el seu objectiu de promoure l'accessibilitat entre el col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda. El procés urbanitzador experimentat per les nostres ciutats en les darreres dècades, posat voluntàriament

o involuntàriament al servei del vehicle privat, necessitat d'un espai cada cop més extens, ha donat com a resultat unes ciutats impracticables en molts dels seus espais, amb voreres estretes, sense rampes, amb senyals de trànsit al mig, etc. D'altra banda, els edificis han estat construïts sense la sensibilitat suficient per considerar que un ampli col·lectiu no hi podria accedir, fet que ha donat lloc a ciutats poc o gens accessibles. A tot això, a més, s'hi ha d'afegir un elevat grau d'incivisme que dóna lloc a l'ocupació sistemàtica dels pocs espais destinats a aquest col·lectiu.

Segons això, i si tenim en compte que el col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda no es limita als disminuïts físics o psíquics, sinó que inclou persones grans o nens, invàlids temporals, persones amb cotxets de nens o carrets de la compra, etc., podem concloure que ens trobem davant d'un problema social de dimensions considerables que les administracions hauran de resoldre en l'època de les ciutats de qualitat, ciutats habitables i sostenibles del segle XXI.

Manifest per l'accessibilitat

Amb aquesta situació com a marc de referència, i sense perdre de vista la naturalesa tan complexa d'aquesta problemàtica, el grup Pas a Pas. Mobilitat Sostenible i Ciutat (grup de treball de la PTP a Sabadell) ha volgut fer una denúncia positiva de la situació de manca greu d'accessibilitat a la ciutat de Sabadell. Com a resultat d'un llarg procés de reflexió el grup ha elaborat un manifest per l'accessibilitat amb el nom de Sabadell, accessible per a tothom, amb l'objectiu de generar la reflexió ciutadana i promoure una actuació conjunta a nivell de ciutat que permeti superar els greus problemes que plante-

Cal saber que...

⇒ **La llei dicta que els edificis d'ús públic han de ser totalment accessibles, igual que els establiments comercials, els mitjans de transport (vehicles i estacions), els carrers i les voreres.**

⇒ **El col·lectiu de persones amb mobilitat reduïda no es limita als disminuïts físics o psíquics, inclou persones grans o nens, invàlids temporals, etc. Es tracta d'un problema social que les administracions hauran de resoldre.**

ja la manca d'accessibilitat generalitzada a la ciutat de Sabadell.

El manifest per l'accessibilitat, que va ser presentat públicament el passat 27 de novembre, després d'un període de consulta amb altres entitats ciutadanes i associacions de disminuïts, denuncia la situació de dèficit en l'accessibilitat a la ciutat i proposa que sigui prioritari en la política de l'Ajuntament posar els mitjans necessaris per superar la situació de partida, constituint una oficina municipal encarregada de l'elaboració d'un Pla Director per a la supressió de barreres arquitectòniques i promoció de l'accessibilitat a la ciutat, així com l'inici d'una campanya de promoció de la reforma d'edificis no adaptats (el text íntegre del manifest es pot consultar a la pàgina web de la PTP: www.laptop.org).

Debat ciutadà... i polític?

El manifest, que ja havia aconseguit un ferm suport d'un nombre significatiu d'entitats locals, va ser presentat públicament amb una xerrada de la geògrafa de Sabadell, i membre

del grup Pas a Pas, María José Simón en la qual es va presentar una eina informàtica aplicada al centre de la ciutat i on es veia que l'accessibilitat del col·lectiu de discapacitats en molts espais de la ciutat no estava, ni molt menys, garantida.

Aquest fet va tenir l'efecte esperat de generar un intens debat ciutadà, del qual la premsa local s'ha fet ressò de manera constant i a partir del qual s'espera iniciar el debat polític corresponent.

En aquest sentit, actualment s'estan portant a terme un seguit de reunions amb els diferents grups polítics de la ciutat per veure quin és el suport que aquesta iniciativa pot aconseguir de cara a ser portada al ple municipal i poder dissenyar, aleshores, una política realment sensibilitzada amb la manca d'accessibilitat de molts col·lectius a la ciutat de Sabadell, una mancança, recordem-ho, que és un dels principals impediments per a la integració social d'un segment important de la població sabadellenca. ●

Grup de treball de la PTP de Sabadell



Molts passos de peatons no tenen les voreres adaptades.

Amb tres noves estacions de la Línia 3: Mundet, Valldaura i Canyelles

La xarxa de metro segueix creixent

L'ampliació millora les comunicacions de la Vall d'Hebron



L'estació de Canyelles té una única andana central, amb els trens circulant per les dues bandes.

El passat 21 de setembre del 2001 es van inaugurar tres noves estacions corresponents a la línia 3 del metro: Mundet, Valldaura i Canyelles. L'entrada en funcionament d'aquest nou tram de 2.424 metres de longitud ha significat dotar una zona com és la Vall d'Hebron d'una major accessibilitat en aquest mitjà de transport, el qual és encara deficitari per a aquest àmbit territorial densament poblat i amb baixos nivells de motorització.

L'estació de Mundet té accessos a la ronda de Dalt i a l'avinguda Can Marcet. Permet l'accés al barri de la Vila Olímpica dels periodistes, i sobretot a importants equipaments com són el velòdrom d'Horta, els Salesians, la Fundació Albà, la zona esportiva de l'Ajuntament de Barcelona, a diversos centres educatius i sanitaris, així com el Campus Nord de la Vall d'Hebron, pertanyent a la Universitat de Barcelona, fins ara molt mal comunicat.

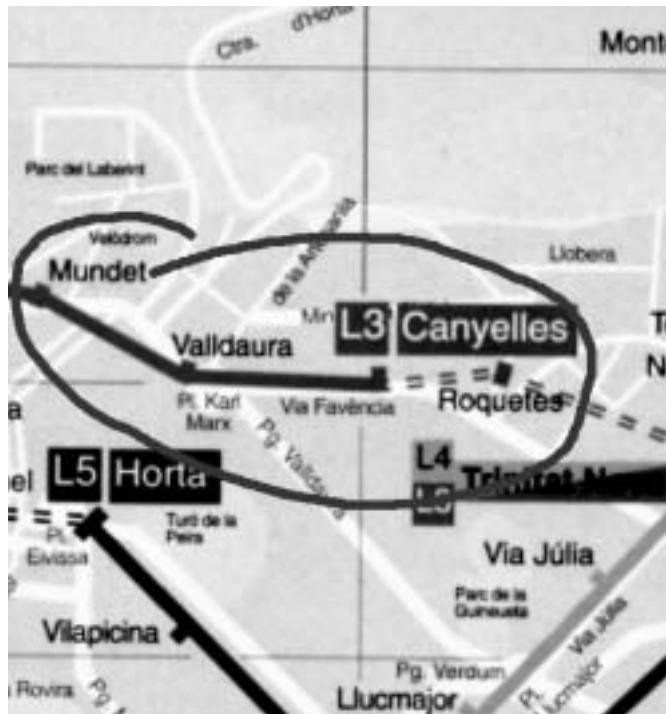
L'estació Valldaura, amb accessos al passeig Valldaura-carrer Canigó, serveix una zona del barri d'Horta de tipus ciutat-jardí, bàsicament residencial, i fins ara molt poc dotada de transport públic.

L'estació Canyelles, amb accessos al carrer Federico García Lorca i al parc Josep Maria Serra Martí, ha permès millorar encara més i consolidar la xarxa de transport dels barris de la Guineueta i del polígon de Canyelles. La xarxa d'autobusos resulta un excel·lent complement en aquest sector de Nou Barris.

Com són les noves estacions

El disseny de les noves estacions té unes característiques singulars que les fan diferents de les altres. Totes elles tenen accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda (ascensors hidràulics, rampes i forma de les andanes), accessos ràpids dels vestíbuls a les andanes, i rajoles especials per a persones invidents. Aquests trets diferencials són presents a les noves estacions de metro inaugurades els darrers anys, i a la resta estan en procés d'instal·lació. Les andanes són centrals i les vies laterals.

D'una banda, s'han tingut en compte els criteris dels veïns de les zones pel que fa a aspectes d'integració urbana de les



La Línia 3 dona més servei a la Vall d'Hebron.

Cal saber que...

➡ Les tres noves estacions faciliten l'accés a les persones amb mobilitat reduïda i l'orientació per als invidents.

➡ En el disseny exterior i en el dels accessos s'han tingut en compte les opinions dels veïns per tal de reduir l'impacte visual.

➡ En gairebé quatre messos ja eren 13.000 les persones que cada dia feien ús de les noves estacions, dels quals 3.000 eren nous viatgers.

estacions i els seus accessos, per tal de reduir l'impacte visual. D'un altre, diversos artistes han participat en el disseny de cada estació, fins el punt d'haver-se convertit cadascuna d'elles en un espai singular.

El vestíbul de l'estació Mundet acull una exposició fotogràfica permanent sobre persones anònimes que tenen en comú portar el cognom de Mundet. El vestíbul de l'estació Valldaura té com a element decoratiu diverses imatges referents a la Via Làctia. Pel que fa a Canyelles, hi ha un poema visual format per uns díptics nomenats "Tir al món" i "Mar de fons", en els quals es representa el mapa terrestre i el mar en forma de diana.

Una novetat comuna en totes tres estacions són els indicatius. Es conserva el tradicional color fons verd i lletres blanques que identifica a la línia 3, però ara les senyalitzacions (indicatius de sortides i els panels amb el nom de totes les estacions) tenen lletres blanques i el fons és negre, i incrementen la mida dels textos, tot plegat per facilitar la seva visualització.

A més, s'assenyalen les línies d'autobús de la zona amb les quals hi ha correspondència.

Explotació i rendibilitat

Per tal de mantenir els mateixos intervals de pas, s'han incorporat a la línia tres nous combois articulats, de la sèrie 2000, procedents de la línia 2 (encara que foren inaugurats a la línia 3 l'any 1992).

En acabar l'any 2001, uns 13.000 usuaris ja utilitzaven diàriament les noves estacions. D'aquesta xifra, 3.000 passatgers són nous viatgers i la resta són usuaris habituals. L'estació de Mundet ha enregistrat 7.000 entrades, Valldaura unes 2.000 i Canyelles arriba a les 4.000. D'aquesta manera, segons assenyala TMB, gairebé s'han assolit satisfactòriament les expectatives previstes, confirmant així la rendibilitat del nou tram de metro.

Els projectes de futur

Per als propers anys es preveu, en una primera fase, la prolongació de la línia 3 amb dues estacions més: Roquetes i Trinitat Nova. Aquesta darrera enllaçarà amb la línia 4 i el metro lleuger Trinitat Nova-Can Cuiàs que es preveu entri en servei al tercer trimestre del 2003. La inversió se situa en uns 81 milions d'euros.

En una segona fase, a llarg termini, hi ha en estudi construir un ramal de la línia 3 que, de l'estació de Canyelles, arribaria fins el Bon Pastor a través de cinc noves estacions: Prosperitat (davant la plaça Àngel Pestaña), Can Dragó (ben a prop de l'Heron City), Sant Andreu (enllaçant amb la línia 1), La Maquinista (davant el centre comercial) i Bon Pastor (enllaçant amb la futura línia 9). S'estima un pressupost total aproximat d'uns 177 milions d'euros. ●

Ricard Fernández

Setmana de la Mobilitat a Sabadell

Una de les activitats de la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura va ser la celebració a Sabadell, de dos interessants seminaris que van ser organitzats conjuntament per l'Ajuntament de Sabadell i el grup Pas a Pas. Mobilitat Sostenible i Ciutat, secció local de la PTP.

El primer dels actes va girar al voltant de "La viabilitat i la modernitat del tramvia", fet el 21 de novembre de 2001 amb les intervencions d'Albert Vilalta, president de Tramvia Metropolità SA, i de Manuel Larrosa, arquitecte.

En aquest seminari vam tenir l'oportunitat de sentir interessants reflexions entorn del tramvia, un sistema de transport que s'està reintroduint a moltes ciutats europees (entre altres Barcelona) i que es presenta com una de les alternatives de transport col·lectiu amb més competitivitat en l'escenari de la mobilitat urbana dels propers anys.

La segona sessió duia com a títol "Prioritat per a la majoria en la mobilitat", duta a terme el 04 de desembre de 2001. El ponent va ser Ole Thorson, membre de la PTP i expert en mobilitat. En aquest seminari Thorson, va explicar quines són les principals disfuncionalitats d'un model de mobilitat basat fonamentalment en el transport motoritzat com el que tenim a les ciutats occidentals, i algunes de les possibles solucions a aplicar, tant a àmbit macro com a àmbit local: la contaminació atmosfèrica i acústica i al consum energètic.

Autobusos de luxe per al Tomb-bús



Durant la Setmana del Transport i la Mobilitat, Transports Ciutat Comtal (TCC) va aprofitar per renovar la flota de microbusos de 10 anys d'antiguitat que prestaven servei al Tomb-bús, per 11 nous vehicles midibusos de la firma MAN. Els vehicles han estat carrossats per Castrosua, amb un disseny molt personalitzat, tot seguint acuradament les peticions més exigents de TCC. L'acabat interior és excel·lent, amb detalls realment inesperats, sobretot per aquelles persones que encara no hagin viatjat, amb la qual cosa la sorpresa els serà vertaderament agradable. Igual que els seus antecessors, disposen de climatització durant tot l'any i fil musical. Entre les novetats, cal destacar un increment de l'espai interior i del nombre de seients, sòl baix i un espai reservat per a persones de mobilitat reduïda, taules de fusta a la zona de les rodes, i al damunt seu, com a detall singular, làmpades de taula. El servei del Tomb-bús aconsegueix assolir el seu gran objectiu de dotar-se d'un luxe i comoditat superiors als d'un autobús convencional.

Mataró

Des del primer dia de l'any, l'Ajuntament de Mataró ha introduït diverses millores en el servei urbà d'autobusos. S'han incorporat dos nous vehicles a la flota ja existent (un a la línia 1 i l'altre a la línia 2) que milloraran les freqüències de pas, alhora que també es milloraran els horaris de les altres línies.



Així mateix, aquestes dues línies han modificat el seu recorregut per abastar un major nombre d'usuaris. Sens dubte, es tracta d'unes iniciatives encertades dutes a terme per un ajuntament, com el de Mataró, sensible a tot allò que representi un avenç en el transport públic.

Itàlia Si vols cotxe... primer el pàrquing

Buscar aparcament és una de les principals causes de congestió del trànsit i de l'elevat grau de contaminació a Itàlia. Els residents de les grans ciutats italianes que vulguin comprar-se un cotxe hauran de demostrar abans que tenen una plaça d'aparcament, segons recull un paquet de mesures que estudia el Ministeri de Medi Ambient per lluitar contra la contaminació. Els tècnics consideren que l'operació de buscar aparcament és una de les principals causes de la congestió del trànsit urbà, responsable dels creixents índexs de contaminació de l'aire. L'alarma per l'alta contaminació a Itàlia ja va fer que alguns diumenges es prohibís la circulació de vehicles privats en grans ciutats com Milà, Torí, Florència, Brescia i Cremona.

Col·lectiu Eixo

El *Colectivo Peatonal e Ciclista* "Eixo" de A Coruña, ens ha fet arribar el seu butlletí informatiu "A modo (despacio)". El butlletí tracta diversos temes relacionats amb la mobilitat sostenible i l'urbanisme mediambiental. Podeu trobar més informació sobre el col·lectiu Eixo a la web: www.eixo.turicon.com.

Més tramvies

Per a desesperació d'alguns, el tramvia segueix creixent. Així, la població malaguenya de Vélez també tindrà tramvia. El conveni signat entre l'Ajuntament d'aquesta localitat i la conselleria d'Obres Públiques de la Junta d'Andalusia preveu la constitució d'una societat mixta (oberta a la iniciativa privada) per a la construcció d'una línia de tramvia entre Vélez i Torre del Mar. La societat mixta s'encarregarà del material mòbil, el manteniment i conservació de la infraestructura i instal·lacions del tramvia. El concurs de licitació de les obres es durà a terme durant el primer semestre de 2002, i la inversió estimada per a la primera fase del projecte es calcula en 18,6 milions d'euros.

Nous autobusos híbrids a Sant Vicenç dels Horts

El de Sant Vicenç dels Horts és el primer ajuntament de Catalunya en utilitzar el model "Cito" de Mercedes-Benz en la flota d'autobusos urbans. Es tracta d'un vehicle de 9 metres de longitud amb motor ecològic i declarat "Autobús de l'Any Europa". Són de pis baix i compten amb una rampa per facilitar l'accés a persones amb mobilitat reduïda. La disposició interior és d'11 places sentades, 37 de peu i una plaça per habilitar una cadira de rodes.

El servei urbà consta de dues línies circulars amb 51 i 48 parades cadascuna d'elles, amb una freqüència de pas d'una hora. Emet uns nivells

de contaminació molt inferiors als motors dièsel tradicionals i molt similars als propulsats per gas natural, reduïnt considerablement el consum energètic gràcies a la tracció elèctrica de què disposa.

Amb la incorporació d'aquests vehicles, Sant Vicenç dels Horts es converteix en el primer municipi de Catalunya a oferir als seus ciutadans aquest model, que únicament circula a altres dues ciutats de l'Estat espanyol: Madrid i Palma de Mallorca.

Aquest servei va ser adjudicat per l'Ajuntament de Sant Vicenç a l'empresa Alsa-Enatcar.

Notícies de la bici

El BACC (Bicicleta Club Catalunya), entre les seves activitats per a la divulgació de l'ús de la bicicleta, edita mensualment el butlletí electrònic "Ciclo Times", amb notícies del món



de la bicicleta quotidiana i del lleure, complementat amb suplementos com "Sortim amb bici" i d'altres de temàtica sostenible. En aquets moments, "Ciclo Times" ja té més de 400 subscriptors i subscriptores que el reben regularment per correu electrònic. Per donar-vos d'alta i rebre'ls a les vostres llistes de correu consulteu la pàgina web www.bacc.info/ciclotimes.

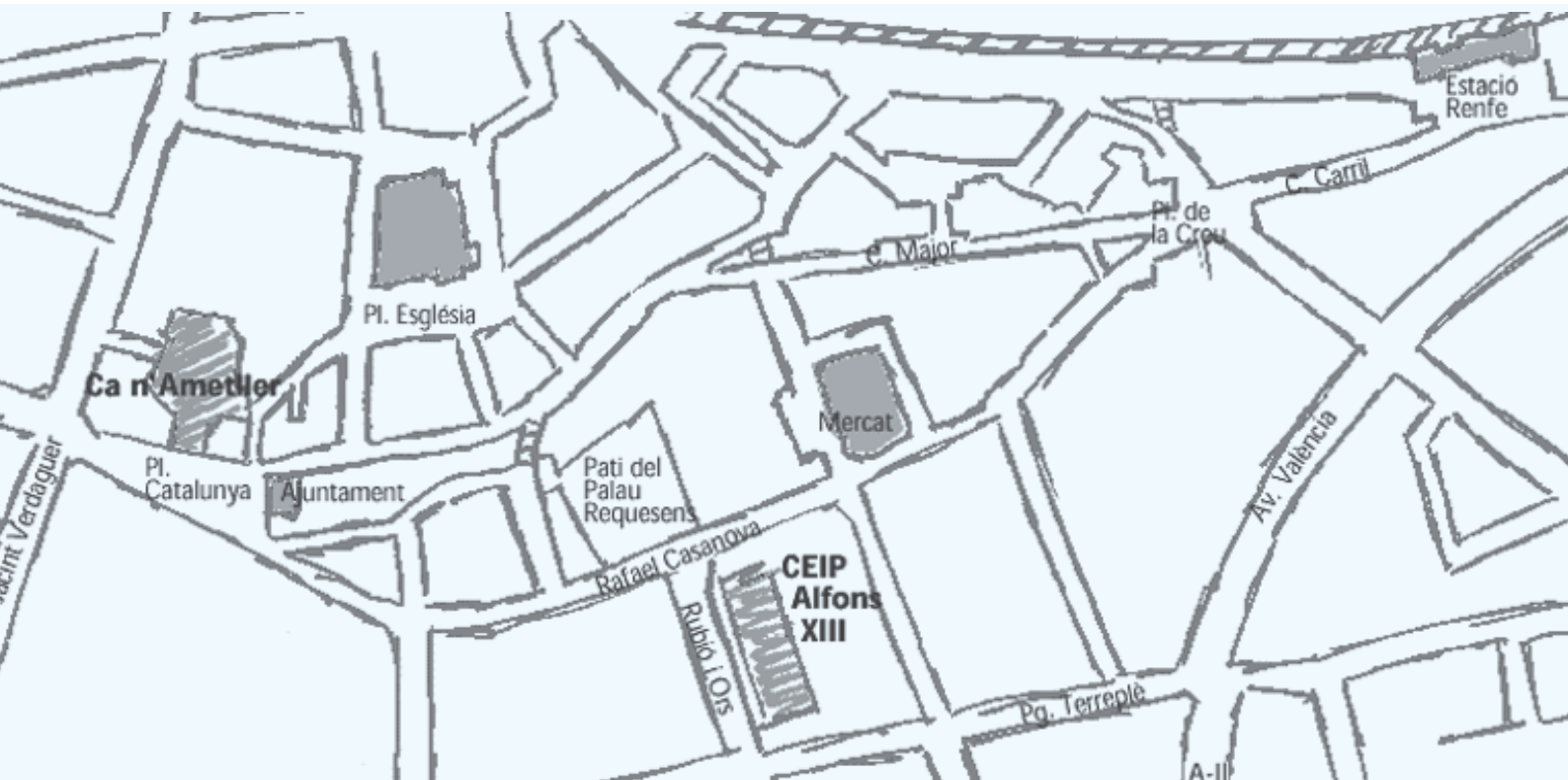
la paradeta

per José Luis Rodrigo

Descobriu les set diferències

No. No és tracta de cap secció de passatemps, sinó d'un fet real i que podeu comprovar vosaltres mateixos. Descobriu les diferències entre els dos mapes i, amb habilitat, estalvieu-vos uns bons "eurillos". Per exemple: Barcelona-Aeroport. ATM= una zona / Renfe= 4 zones. Mataró-Vilanova. ATM= 6 zones / Renfe= 4 zones. Comenceu a fer euro-estalvi amb "Les set diferències..."





El 2002 ha començat amb bon peu per al transport públic

Molins de Rei

Un futur esperançador

La integració de Renfe i el nou bus urbà són les millors notícies

L'any 2002 ha començat força bé pels usuaris del transport públic de Molins de Rei, ja que des del dia 1 per fi la Renfe s'ha incorporat plenament a la integració tarifària. Els viatgers que feien més d'un transbordament en sortiran beneficiats en no haver de pagar dos cops o més per arribar a la seva destinació. També, excepcionalment, en desplaçar-nos a Sant Feliu, els molinencs i molinenques podrem utilitzar la T-10 o altres targetes d'una sola corona (al marge que Sant Feliu estigui a la primera i Molins de Rei a la segona).

En la setmana de la Mobilitat Sostenible realitzada el mes de desembre, també hem pogut conèixer en els nostres barris, un projecte molt anhelat: el bus urbà que posarà en funcionament el nostre Ajuntament i que serà una realitat aquest any, permetent millorar l'accessibilitat al centre de la vila, als serveis, a les escoles, etc., especialment per a aquelles persones amb mobili-

tat reduïda (persones grans, amb disminucions físiques i d'altres).

L'any 2002 també ha començat be per als molinencs i altres ciutadans de localitats veïnes. L'ATM (Autoritat del Transport Metropolità), ha estimat les al·legacions presentades per la nostra Associació i els ajuntaments en dos aspectes.

En primer lloc l'ATM efectuarà un estudi de viabilitat de

Les línies d'autobús projectades permetran una millor accessibilitat als llocs més cèntrics i a les àrees de serveis de Molins de Rei. Altres mesures endegades el 2001, i les previstes per al 2002, suposaran un gran avenç en la mobilitat de la població.

L'ampliació del tramvia fins l'intercanviador de Quatre Camins a Sant Vicenç dels Horts, d'aquest estudi dependrà el futur pas del tramvia per la nostra vila i la connexió amb l'altre marge del Llobregat i amb els Ferrocarrils de la Generalitat (Metro del Baix Llobregat) (abans del 2010). Creiem que existeix prou necessitat per justificar aquesta ampliació, per Molins de Rei pot ser un element importantíssim de dinamització cultural i comercial.

En segon lloc l'ATM ja està estudiant en aquests moments la implantació d'un carril BUS-VAO (vehícles d'alta ocupació) a l'autopista A-2 tal com s'havia demanat. La implantació d'aquest carril permetria que els serveis d'autobusos que circulin per l'autopista no patissin les retencions en hores punta, la qual cosa també beneficiaria els usuaris del Bus directe Molins de Rei-Barcelona per l'A-2.

El 2001 ja va acabar bé

Però el final del 2001 també ens ha deixat altres qüestions que beneficien el transport públic. Des del mes de novembre els molinencs gaudim d'un servei nocturn d'autobusos que per fi trenca la comunicació nocturna de la nostra vila i ens permet apropar-nos i venir de Barcelona, Martorell, Sant Boi i Esparreguera, entre altres municipis. També a l'inici de

2002 aquest servei ha fet un petit canvi de recorregut per tal de poder connectar amb la línia nocturna N-12 que fa el trajecte entre Barcelona i Sant Feliu, podent fer un intercanvi gratuït (amb la integració tarifària) que ens permet comunicar-nos amb Sant Feliu, Sant Just i Esplugues.

No acaba aquí la cosa...

En aquests moments l'ATM està elaborant un estudi anomenat Pla de Serveis, que pot afectar les freqüències, els horaris, els recorreguts i fins tot l'existència de diferents línies, caldrà estar atents i participar activament en la seva elaboració per millorar la situació actual a Molins. Aquest seria el cas del recentment inaugurat transport nocturn, que ha demostrat ser poc eficient, en especial a les nits dels caps de setmana, ja que la funció de substituir el tren amb què s'ha dissenyat no dona resposta a la realitat de les comunicacions d'oci nocturn de la nostra població: una sola parada a la vila resulta insuficient; les freqüències de pas d'una hora són del tot inadequades (una hora esperant el bus per la nit!); l'horari de funcionament no es correspon amb l'horari real de moviments de lleure nocturn (l'autobús finalitza a les 4.30 hores); hauria de perllongar el servei fent l'última sortida a les 7 del matí.

El Pla de Serveis pot millorar el servei, però podria també empitjorar-los. Caldrà estar molt atents.

El 2002 també serà un bon any per als usuaris del transport públic des de la perspectiva de l'accessibilitat als serveis: S'anuncia l'acord amb Renfe i la construcció d'un nou pas soterrani que permetrà el correcte accés a l'estació des dels barris situats a l'altra banda de la via.

● Obres de millora en els accessos a l'estació de Renfe.

● Posada en funcionament del bus urbà.

● Supressió de les barreres arquitectòniques.

● Estudi perquè el tramvia també arribi fins a Molins.

● Servei nocturn d'autobusos amb diverses poblacions.

També s'està treballant a l'Ajuntament per realitzar un projecte de supressió de la més important barrera arquitectònica: la construcció d'una nova passarel·la amb ascensor que uneixi el centre de la vila amb els barris més alts, el CAP, el Poliesportiu, la piscina, etc.

Això millorarà també l'accés a l'estació i als autobusos.

Allò queda per fer

Queden però encara assignatures pendents que caldrà treballar aquest 2002. Des de la PTP ens atrevim de suggerir-ne quatre:

1. Millorar les freqüències de pas del tren de Renfe, convertint aquest servei en un autèntic metro.

2. Posada en funcionament de la nova línia C-5 de Renfe (Hospitalet - UAB - Cerdanyola) passant per la línia de Papiol - Mollet, connectant-nos amb el Vallés.

3. Fer accessibles el 100 % tots els autobusos interurbans amb servei al municipi.

4. Fer accessibles, còmodes i protegides totes les parades d'autobús interurbà de la vila, mitjançant l'ampliació de vores, instal·lació de plataformes i marquesines necessàries.

Des de la PTP treballarem ajudant amb les nostres aportacions a fer realitat els projectes plantejats i per seguir millorant el nostre transport públic, en el camí d'assolir una mobilitat realment sostenible. ●

Lluís Carrasco

Membre de la Junta de la PTP Secció del Baix Llobregat

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..... E-mail.....

Banc o Caixa.....

Agència núm. Adreça.....

CP..... Població.....

Número de 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.

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

Acte social amb Xavier Casas

primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i president de TMB

"El 2001 ha estat ple de bones notícies"



Xavier Casas va ser el convidat de la PTP.

En l'acte social anual de la PTP celebrat el passat 24 de gener, el nostre convidat va ser Xavier Casas, primer tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona i president de TMB, qui va reflexionar sobre els esdeveniments succeïts al llarg de 2001 en l'àmbit del transport públic, de manera especial la integració tarifària i el PDI.

En la presentació de l'acte, el president de la PTP, Pau Noy, va destacar que el 2001 havia estat un any d'excel·lents notícies per al transport públic: s'havia aconseguit la integració tarifària, l'increment del transport nocturn, més metro, més autobusos i havien començat a deferir les obres del tramvia.

Xavier Casas va coincidir en assenyalar que l'any passat havia estat farcit de grans moments per al transport públic. Però va indicar que totes aquestes accions eren quantitatives, de més transport, i ara, el que calia era avançar en

aquells aspectes que incideixen en la qualitat del servei.

Va assenyalar que si el 2001 havia estat un bon any per al transport públic el cert era que ho havia estat per a la ciutat de Barcelona, i que "queda molt per fer en l'àmbit metropolità". En aquest sentit, Casas va recordar que en l'àmbit estrictament metropolità el 60 % dels desplaçaments es fan en transport públic, mentre que a les corones més allunyades de Barcelona (30-40 km) l'índex d'usabilitat baixa fins el 10 %, i caldria dur a terme accions per acostar-nos al 30 %.

Sense perdre de vista el fet extrametropolità, per Xavier Casas cal anar més enllà del PDI, ja que la major part de les al·legacions es produeixen fora del radi d'actuació de TMB. Perquè això sigui possible, Casas va reclamar el traspàs de competències del servei de rodalies de Renfe per a un millor compliment dels acords previstos en el PDI 2001-2010 vinculats a Renfe.

Integració tarifària

Pel que fa a la integració tarifària, Casas la va valorar de manera positiva, ja que en el primer any de funcionament s'ha incrementat en un 7 % el nombre de viatgers. De la integració en va destacar el seu caràcter universal, ja que no

afecta només els abonaments mensuals, sinó també altres títols com T-10, T-30, els abonaments trimestrals, etc.

La integració tarifària, ha estat, doncs, un element cabdal perquè l'any 2001 es pugui qualificar de positiu per al transport públic. "Ha estat un repte ben resolt malgrat la tardana incorporació de Renfe i que alguns municipis importants (Terrassa i Granollers) encara estiguin al marge".

Un altre aspecte a destacar ha estat "el gran esforç i la inversió en recursos humans" que ha possibilitat l'increment dels horaris del metro i autobús, l'ampliació en tres noves estacions de la línia 3 del metro i l'habilitació de 90 km més de carril-bus.

Reptes de futur

El primer tinent d'alcalde no es va poder estar d'afegir-se al debat entre Barcelona i Madrid. Per Casas, la diferència en inversions entre ambdues ciutats no està tant en els municipis en sentit estricte, sinó que el dèficit infraestructural es dona en les corones de les respectives àrees metropolitanes.

Entre les preocupacions i reptes de futur, Casas va esmentar les dificultats de finançament per executar allò previst en el PDI, concretament reclama un Conveni

d'Infraestructures suficient. Inicialment es parlava de 180 milions d'euros anuals per a inversions en infraestructures de transport públic, i ara es parla de 60 milions a repartir en cinc anys.

Un altre repte per al 2002 és la millora tècnica dels autobusos, amb ajustament del SAE i la interconnectivitat entre els conductors. Casas va marcar com a objectiu que TMB pugui operar amb 950 autobusos dins la Regió Metropolitana, quan actualment ho fa amb 600.



Respecte de l'ambició projecte de la PTP de muntar una xarxa de *carsharing* a Catalunya, Casas va dir que la densitat urbana de Barcelona "justifica plenament" un projecte com aquest. Però precisament per les seves dimensions, "no es pot improvisar i cal una sòlida base empresarial que el faci viable".

Finalment, va valorar de forma positiva el treball de l'ATM, que ha permès "un punt de trobada institucional i tècnica per prendre decisions sobre les activitats dels diferents operadors i els serveis". Casas va expressar el seu desig que els ajuntaments pertanyents a la tercera, quarta i cinquena corones s'incorporin com a membres de ple dret a l'ATM per millorar la planificació estratègica del transport públic. També es va mostrar optimista davant del Pacte per la Mobilitat, "un punt de confluència de postures no sempre coincidents per avançar cap a objectius concrets". ●

Jordi Pascual

La PTP creix

2001: més actes, més influència, més presència

L'any 2001 ha estat, probablement, un dels millors pel que fa al transport públic i, alhora, també ha estat un dels anys en què la PTP ha dut a terme més activitats. No només per la quantitat d'actes realitzats, sinó per la seva qualitat i influència en el debat públic sobre el paper del transport i la mobilitat sostenible. Entre les diferents activitats, destaquem les següents:

- Participació activa en la Setmana de la Mobilitat Sostenible i en el Fòrum de la Mobilitat celebrada a proposta de la PTP, amb un bon balanç d'actes informatius (vegeu pàgs. 10 i 11).

- Hem seguit treballant per constituir la xarxa de *Cars-sharing*, amb un viatge a Frankfurt per conèixer de prop l'experiència alemanya. S'ha adjudicat l'estudi per elaborar el Pla d'empresa i s'ha aconseguit que l'Ajuntament inclogui la proposta dins de l'enquesta ciutadana trimestral.

- Hem distribuït la postal de la campanya "+ més transport públic = + democràcia".

- S'han enllestit el treball del primer projecte "Road to Rail", dirigit per la Federació Europea de Transport i Medi Ambient (T&E). El membres de la PTP Pau Noy i Ole Thorson van participar en la conferència internacional celebrada a Barcelona per a un transport de mercaderies més sostenible.

- Defensa ferma, raonada i argumentada del tramvia, en contra de les veus crítiques.

- Edició del primer número monogràfic de *Mobilitat Sos-*

tenible i Segura, dedicat al tramvia.

- Es va celebrar un seminari sobre el túnel d'Horta, que va donar peu a la redacció, per part de la PTP, del document "Alternatives sostenibles al túnel d'Horta".

- Remodelació de la web de la PTP, tant en continguts com en imatge, gràcies a la tasca del nostre company Lluís Carrasco; així mateix, s'ha editat el primer butlletí electrònic.

- S'han presentat més de 50 esmenes a l'avantprojecte de la Llei de Mobilitat. També s'han presentat al·legacions al PDI i al Pla de Viatgers de Catalunya

- Participació en les comissions d'usuaris de TMB i FGC.

- Hem seguit amb la interlocució institucional i social, amb contactes amb la FAVB i

associacions defensores del medi ambient. Hem signat un conveni de cooperació amb CCOO, i amb ajuntaments com el de Sabadell o Molins de Rei, a banda de la tradicional cooperació amb l'Ajuntament de Barcelona

- S'ha nomenat Ricard Fernández en la tasca de director tècnic de la nostra revista.

- S'han consolidat les seccions de la PTP del Baix Llobregat, Sabadell i Camp de Tarragona.

- Increment de la presència mediàtica de la PTP, tant a premsa, com ràdio i televisió.

- Defensa dels interessos dels usuaris en les vagues del transport.

- Presentació de la idea de crear el carril-bus VAO a l'autopista A-2.

Objectius per al 2002

- Constituir les seccions de la PTP a Girona i Barcelonès Nord.

- Impulsar la reformulació del Dia sense Cotxes.

- Augmentar el nombre de convenis amb els ajuntaments.

- Seguir amb els treballs per constituir el *carsharing*.

- Edició de tres números monogràfics.

- Preparar un acte amb motiu de la presidència espanyola de la UE.

- Aconseguir l'aprovació de la Llei de mobilitat sostenible i el Pla de Viatgers de la regió metropolitana

- Fer que el PDI sigui una realitat.

- Completar la integració tarifària amb els municipis que encara no ho han fet. ● Redacció

Junta directiva

En l'Assemblea general de socis celebrada el 24 de gener, Pau Noy va ser escollit de nou president de la PTP. També es va acordar la creació del càrrec de vicepresident en la persona de Manuel Ferri. La resta de membres de la Junta són: Georgina Andreu, Lluís Carrasco, Isabel Calbet, José Carmona, Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernández, Paco Medina, Albert Palomo, Núria Pérez, Rafael Requena, José Luis Rodrigo, Javier Sánchez, Joan Soler, Ole Thorson, Jaume Valls i Francesc Xandri.

Quan hem de triar entre el cotxe i el temps per a nosaltres mateixos

Sí. És possible viure sense cotxe

Aquest és el testimoni que em va explicar una amiga meua que viu a Alemanya. Una cotxe-dependent a ultrança que, de cop i volta, un dia s'adona que el cotxe li pren temps real, i valuós, a la seva privacitat i decideix prescindir-ne. I no passa res!

L'any 1986 em vaig traslladar de Munic a Würzburg, aleshores les meves filles tenien dos i cinc anys. A Munic van viure sense cotxe i mai no van tenir cap problema. En aquest barri perifèric no podia imaginar-me la vida sense cotxe. No hi havia botigues, ni metges, ni totes aquelles coses que a Munic eren a tocar de casa. Aleshores vaig necessitar un cotxe.

Les meves filles van anar al jardí d'infància, la més gran

després va anar a l'escola. Vaig aconseguir un treball de mitja jornada a l'altra banda de la ciutat, que sortosament no era gaire gran. En aquells anys encara no existia l'horari flexible, i el meu pla diari era el següent: despertar-me, esmorzar, dur la nena gran a l'escola amb retencions de trànsit, dur la filla petita al jardí d'infància i, amb més retencions, anar cap a la feina. Amb frustracions i disgustos, quan arribava al meu lloc de treball no m'aguantava de peu. I m'adonava d'una cosa: ja havia superat l'obstacle més gran del dia.

Les meves filles s'integren prou bé a la nova ciutat. Cada dia tenien més amigats i més cites. Està força bé això... però "Mama März" era, per descomptat, el xofer no solament de les meves filles, sinó també de tots els seus amics i amigues. Talment semblava del tot natural el fet que les mares fessin de xofer dels seus fills i amics. Aquesta és la crua realitat, confirmada pels mitjans de comunicació. És una part intrínseca al fet de ser mare. La mobilitat ho justifica tot. I durant dos o tres anys les coses van seguir pel mateix camí.

Una llum al fons del túnel

A poc a poc vaig començar a veure-hi clar. Mai no tenia temps per mi i només obeïa el dictat de la pretesa mobilitat. Vaig començar a pensar per què. M'agradava força la meua feina. Per la tarda tenia les

meves filles i la casa. Quina cosa, doncs, podia canviar en la meua vida? Mantenir la llar no es pot evitar, encara que costa molt de temps. Però, quan de temps em costava conduir des d'A fins B, C... i tornar? Què passa en tot aquest temps? Pel cap baix em passava dues hores diàries al cotxe, durant les quals no podia fer altra cosa que accelerar i frenar, i en el millor dels casos, escoltar la ràdio. Res més. Per això em sentia amb una frustració permanent.

Dues coses van alimentar la decisió de separar-me del meu cotxe. D'una banda, tenir un cotxe és caríssim (i no tenia tants diners), i de l'altra, prop de casa van obrir un supermercat, un petit símbol d'infraestructura. Per tant, vaig vendre'm el cotxe i mai no l'he trobat a faltar. I les meves filles eren independents i autònomes.

Evidentment, altres mares-xofer no es van estar de fer-me retrets del tipus "tota l'estona esperant a les parades, tans si plou com si neva o fa sol", "els llargs viatges fins el treball, perdre el tren, les olors insuportables, els autobusos bruts", "com és possible anar a peu a fer les compres per a tota la família?", "¿i quan els nens estan malalts i han d'anar al metge?" "i per la nit?"

No tinc cotxe i em sento lliure. El meu cos i la meua ment funcionen perfectament. Sovint vaig en bicicleta, satisfent així moltes necessitats de mobilitat. Vaig a treballar en



La major part de desplaçaments a les ciutats són de distàncies curtes i es podrien fer a peu.

autobús (40 minuts amb un canvi). Ara tinc un xofer i puc fer el que vulgui durant el trajecte. Ara ningú no em necessita, ningú no em crida. Tinc el meu propi temps. Què faig amb aquest temps? Llegeixo molt. Si anés en cotxe només hauria llegit la meitat dels llibres de la prestatgeria. Estic aprenent i refrescant idiomes. El temps d'espera a la parada o la durada del viatge l'aprofito per aprendre paraules noves.

Des que no tinc cotxe em trobo més sovint amb gent coneguda amb qui xerrar o puc pensar en els meus problemes. Quan em trobo cansada i esgotada, en tic prou de mirar per la finestra. Ara puc fer tot allò que no podia quan era xofer.

Rebatent les veus crítiques

És clar que encara sento comentaris crítics com “el temps que es guanya anant en



El transport públic ens reporta més temps per a nosaltres, ja que podem fer altres coses.

cotxe també es podria destinar a llegir, estudiar, relacionar-se, etc.” Podria, però no es fa perquè un cop a casa la vida quotidiana absorbeix tot el temps, sobre tot els fills i la família, i les hores de tranquil·litat estan limitades per la nit, tot just quan ens ve el son després de girar el primer full del llibre. “En aquests autobusos tant plens, amb olors estranyes, sorolls... així és impossible llegir o aprendre alguna cosa”, afirmacions totes elles d'auto-

protecció de gent que mai no ho ha provat.

Quan estic capficada dins d'un llibre interessant, les altres coses del meu entorn són secundàries. Quan repasso la llista de paraules noves ni me n'adono de les olors ni els sorolls. Bé, cal que siguem objectius, pot ser que la persona del davant desprengui una mala olor, però mentre hi ha l'evidència científica de la nocivitat dels gasos emesos pels tubs d'escapament, encara no

he tingut notícies sobre suposats efectes cancerígens de l'olor corporal. I el mateix podríem dir dels sorolls.

Ara vivim a Baerlín, que és un lloc paradisiac per viure sense cotxe. Les meves amigues encara deuen fer de xofer dels seus fills i filles adolescents, gairebé persones adultes, fins i tot a altes hores de la matinada perquè els seus estimats fills i fills han estat educats així i no volen ni sentir parlar dels autobusos (què bruts!) ni dels taxis (què cars!).

Però una cosa és certa. El cotxe aïlla. Un cotxe et fa mandrós, et paralitza, desensibilitza (per l'embolcall de ferro del cotxe) i et fa antisocial i arrogant (l'estúpida mentalitat de competència).

Viure sense cotxe. Jo eleigeixo la llibertat de fer-ho. Em regalo aquest luxe. ●

Stefan Blesel

El peatge urbà a Londres

Com a gran ciutat present en l'economia mundial, Londres ha viscut dues dècades d'increment constant de la població i deu anys de creixement econòmic i de l'ocupació. Conseqüència d'aquest creixement, i seguint els paràmetres actuals del que vol dir desenvolupament, Londres fa front a una crisi creixent en el sistema de transport, amb carreteres sempre col·lapsades, incomoditats, poca fiabilitat i avaries al metro i a les xarxes de ferrocarrils (privatitzades durant els anys de governs conservadors).

L'actual alcalde de Londres Ken Livingstone, un independent progressista amb accentuada preocupació per la sostenibilitat, es va proposat desenvolupar la capital del Regne Unit com una gran ciutat referent del món sostenible. En aquest sentit, va impulsar la creació de *Transport for London*, un organisme que depèn directament de l'alcalde i que té la responsabili-

tat de planificar i implementar les polítiques de transport.

Dave Wetzel, vicepresident de *Transport for London*, va explicar a Barcelona els eixos bàsics del Pla de Transport per a

Així seria...

- Peatge estàndard de 5 lliures per vehicle i dia.
- Interval de pagament de 7 del matí a 7 de la tarda de dilluns a divendres.
- Els conductors que no surtin de l'anell interior no pagarien peatge.
- Descompte del 90 % per a les persones residents dins la zona de peatge.
- Exempció de pagament a persones amb minusvalies físiques, les motos i ciclomotors, vehicles d'emergència, vehicles de servei públic amb més de 17 seients, taxis i determinat tipus de vehicles ecològics.

Londres (vegeu pàg. 11). Però va afegir que al costat d'aquestes mesures, s'està estudiant la possibilitat d'aplicar un peatge urbà o un impost sobre la congestió, dins dels principis “qui contamina, paga”.

Les primeres valoracions parlen d'una reducció del trànsit d'entre el 10 % i el 15 % dins les zones d'aplicació del peatge, la qual cosa significaria una millora de les condicions mediambientals, habitualment deteriorades.

S'estima que el sistema de peatge urbà comportaria recaptar al voltant de 200 milions de lliures anuals. Els diners que es recaptessin amb aquesta taxa s'invertirien en la millora del transport públic de l'àrea metropolitana de Londres (Greater London), contribuint decisivament a reduir la congestió del trànsit i a que molta gent deixi d'utilitzar el vehicle privat en els seus desplaçaments quotidians. ●

Redacció

Amb *Roue Libre* la capital francesa aposta pel turisme sostenible

Descobrir París passejant en bicicleta

El visitant pot escollir entre més de 50 recorreguts diferents



Ara és possible descobrir París en bicicleta.

L'empresa parisenca que gestiona el transport públic, la RATP, ofereix als visitants el servei *Roue Libre* (Roda Lluire). És una forma original de descobrir París i les seves rodalies, els seus racons més amagats o els seus monuments emblemàtics.

Aquest és un servei que RATP ofereix als hotels, restaurants, agències de viatges i operadors turístics perquè el presentin als seus clients com una oferta alternativa i sostenible per conèixer de prop la capital francesa i la regió d'Île-de-France.

La singularitat d'aquest servei radica en què els visitants, en comptes d'anar a peu o bé dins un autocar, ho fan cadascun amb una bicicleta.

Annualment, al voltant d'unes 30.000 persones utilitzen el servei de *Roue Libre*, i compta amb persones experimentades que tracten directament els clients, i n'informen tant en francès com en fins a tres idiomes més.

Roue Libre disposa d'un parc mòbil de bicicletes en perfecte estat i que compleixen les normatives de seguretat en vigor corresponents. Cada any es procedeix a la seva renovació per garantir la seguretat dels usuaris. Els equips humans posen a disposició mapes de ciclistes practicables, indicant itineraris recomanats i

normes d'utilització de la bicicleta a la ciutat de París. Els diumenges al matí s'inclou un esmorzar.

El resultat és un ampli ventall de passejos guiats en bicicleta i comentats en diversos idiomes, a través de la xarxa de carrils-bici: passejos-relax d'una hora i mitja, passejades de descobertes de 3 hores, escapades a l'Île-de-France de jornada completa, passejades matinals i passejades nocturnes de 2 hores de durada. En totes les passejades s'ofereixen gratuïtament cases, seients per a nadons, bicicletes de muntanya infantils i bicicletes de ciutat per a home o dona.

La seu central, punt de partida i finalització de tots els itineraris, es troba ben a prop de Chatelet, al cor de París. No obstant això, i dins de l'esperit en favor d'una mobilitat sostenible, entre els mesos de març i octubre també es poden fer sortides des de llocs propers a estacions de metro o de la RER, la qual cosa permet combinar el transport públic amb un mitjà no contaminant. ●
Redacció

Passejos temàtics

L'usuari de *Roue Libre* pot escollir entre més d'una cinquantena de passejos temàtics, entre els que destaquen:

- Riba esquerra del Sena; inclou visites a llocs de l'antic París com la vila de Saint Germain, Barri Llatí i la plaça Dauphine.
- La campinya de París; recorreguts per barris menys coneguts pel gran públic, amb palauets i zones ajardinades.
- Castells d'Île-de-France; Vaux-le-Vicomte, Royaumont, els castells del Marne.
- Despertar a París; recorregut a primera hora del matí per la zona del Louvre i els bulevards del Sena, tot just quan la ciutat es desperta.