



# Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a  
la Promoció del Transport Públic  
Número 29  
1r trimestre 2004  
[www.laptp.org](http://www.laptp.org)

## Per fi, el tramvia

Els joves reivindiquen més  
i millor transport públic

Empreses: tecnologia i innovació,  
les claus per a la qualitat



Edita:  
PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).  
Rambla de Catalunya, 29, 4t  
08007 Barcelona.  
Tel: 93 301 39 07 - Fax 93 301 19 22  
E-mail: info@laptop.org  
web: www.laptop.org

Director:  
Jordi Pascual  
Cap de redacció:  
Ricard Fernández Valentí  
Secretària de redacció:  
Roser Pastor  
Consell de Redacció:  
Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernández, Manuel Ferri, Pau Noy, Albert Obiols, Jordi Pascual, Rafael Requena, José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.  
Fotomecànica i impressió:

Ceva Graf  
Dipòsit legal:  
B-42.532/95  
Tiratge:  
6.100 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 Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tusgsal, Renfe; i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUTHOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cintoi Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

## Que segueixi...

**E**l 22 de juny de 2001 es va posar la primera pedra del que havia de ser la línia de tramvia que uniria Barcelona amb diverses poblacions del Baix Llobregat, més conegut com a Trambaix. Va ser una data en la qual va començar a prendre cos, de manera efectiva, un projecte llargament esperat, per bé que en aquests dos anys i nou mesos no han faltat els qui han volgut posar pals a les rodes. Finalment, però, podem dir amb satisfacció que després de debats i lluites contra interessos ocults i determinades campanyes mediàtiques –i de poderosos lobbies– el tramvia torna a circular per Barcelona i altres poblacions del seu entorn.

El retorn del tramvia ha estat possible gràcies a la determinació de les administracions públiques implicades (Generalitat i ajuntaments metropolitans, inclòs el de Barcelona), que es va concretar en la constitució de l'empresa mixta Trammè. Però també val a dir, i sense caure en falses modèsties, gràcies a les aportacions d'associacions com la PTP en el camp de les idees i a la seva fermesa en època de dubtes i assetjaments.

Feia 33 anys que el tramvia havia estat suprimit del paisatge urbà de la capital catalana per no destorbar el cotxe privat, símbol per excel·lència de la política econòmica del “desarrollisme” tardofranquista. Una supremacia, aquesta del cotxe, que ha estat present en la planificació urbanística durant tres dècades. Encara avui, la majoria de crítiques que ha rebut el tramvia modern eren en el sentit que se suprimia un carril de la Diagonal per als cotxes, o bé apel·lant a una difícil convivència, especialment en els encreuaments. Les darreres setmanes, hem vist com qualsevol topada del Trambaix –encara en fase de proves– amb un cotxe era magnificada molt més enllà del fet que aquestes incidències es devien a la imprudència, quan no a la temeritat, dels conductors, que feien cas omís dels senyals de trànsit.

Ara fa set anys, des de les pàgines de *Mobilitat Sostenible* (núm.3, gener 1997) anunciàvem les primeres proves en el tram de la Diagonal comprès entre la plaça Maria Cristina i el carrer Entença de cara a una hipotètica reimplantació del tramvia. En tot aquests temps hem insistit una i altra vegada de les raons per dir “sí” al tramvia. El combat, ara, ha de ser un altre.

Ja tenim el tramvia pel tram sud la Diagonal fins la plaça Francesc Macià. Aviat també entrarà en servei el tram comprès entre la plaça de les Glòries fins Sant Adrià i Badalona (el Trambesòs). I en mig, el buit. És a dir, tenim el pa de l'entrepà... però ens falta el del mig; sovint el més substancial. Des de la PTP sempre he defensat aferrissadament la prolongació del Trambaix al llarg de la Diagonal fins enllaçar amb el Trambesòs. És aquesta la opció més lògica, econòmica i racional per unir ambdues línies i no pas més soterraments o maniobres molt cares i estrambòtiques amb línies de metro i FGC.

El retorn del tramvia als nostres carrers hauria de ser el preludi d'un canvi cultural cap a unes ciutats i una mobilitat més sostenibles. Eliminar algun dels vuit carrils actuals destinats al cotxe privat que hi ha en el tram central de la Diagonal (i destinar-lo a la prolongació del tramvia) equival, entre altres coses, a menys sorolls, menys contaminació, menys accidentalitat, a una major eficiència i qualitat de vida. Tenim tot el dret a gaudir d'un passeig senyoriol com la Diagonal i poder caminar o anar en bicicleta sota els seus plàtans i palmeres. O poder recórrer l'emblemàtica avinguda de cap a cap en transport públic sense necessitats de transbordaments ni canvis modals. Mentrestant –com algú va dir molt encertadament des d'aquesta tribuna– tinguem el “tramvia interruptus” ens haurem de conformar amb més sorolls, més fums i uns autobusos amb una baixíssima velocitat comercial.

Seguirem amb la nostra reivindicació per fer de la Diagonal una via cívica dedicada a la convivència entre les persones i els mitjans de transport integrants de l'ecomobilitat: el transport públic, els desplaçaments a peu o la bicicleta. ●

## SUMARI

### EN PORTADA

#### El retorn del tramvia

Després d'una absència de 33 anys, el tramvia torna a forma part del paisatge urbà de Barcelona i d'algunes ciutats del Baix Llobregat; com ho serà aviat de Badalona i Sant Adrià. Tenim el tramvia als extrems sud i nord de Barcelona i al mig... res de res. Des de la PTP reclamem la unió d'aquests extrems amb més tramvia. (pàgs. 4-9)

### DOCUMENT

#### La gent jove i el transport públic

Des del consell de la Joventut de Barcelona s'han fet sentir les principals queixes de la gent jove al transport públic: una T-Jove més enllà fins els 21 anys, quan l'edat emancipatòria s'ha incrementat a causa del treball precari i baixos sous; i una oferta insuficient d'autobusos nocturn en són les principals reivindicacions. (pàgs. 8-9)

### MOBILITAT

#### Accés sostenible a les universitats

Dues universitats han donat un pas endavant cap a la mobilitat sostenible. L'UPC de Terrassa ha posat en marxa una campanya de bicicletes comunitàries per desplaçar-se amb aquest mitjà des de les estacions de transport públic fins el campus. Per la seva banda, l'UAB vol estendre la pràctica del cotxe compartit. (pàgs. 10-11)

### EMPRESES

#### Més tecnologia, més qualitat

Empreses d'autobusos d'àmbit local estan assolint un alts nivells de qualitat i acceptació gràcies a l'aposta pels suports tecnològics en la seva gestió. A Figueres s'ha implantat la targeta-xip: a Sabadell, ha entrat en funcionament el SAE; un avenç, juntament amb el biodièsel, que expliquen el bon nivell de Mataró Bus. (pàgs. 14-17)

### ÉS NOTÍCIA

#### Els costos de la neteja de metro i bus

Més de vuit milions d'euros és el que destinarà el 2004 TMB a la neteja de la flota d'autobusos i la xarxa de metro, incloent-hi els trens i les estacions. Per intentar reduir aquesta alta despesa, s'ha posat en marxa una campanya per fomentar les actituds cíviques, ja que tots els usuaris en sortirem beneficiats. (pàg. 20)

### LA PTP

#### Acte amb Constantí Serrallonga

El 22 de gener la PTP va celebrar el seu acte social anual. En aquesta ocasió el convidat va ser el nou conseller delegat de TMB, Constantí Serrallonga, qui va voler destacar la importància del transport públic per assolir uns paràmetres alts de mobilitat sostenible i va reclamar l'esforç conjunt de totes les empreses. (pàgs. 22-23)





Tres dècades després de la seva desaparició dels nostres carrers

# El retorn del tramvia

La xarxa de tramvia no s'ha d'aturar, ja que és un model apte per a altres àrees urbanes

Després de 33 anys, el tramvia torna novament a circular pels carrers de Barcelona, convertit en un sistema de transport modern, que aposta decididament per la mobilitat sostenible.

**D**es de l'any 1987 ja es van iniciar els primers estudis per part de l'EMT i de l'agència Barcelona Regional, per a recuperar el tramvia, com a mitjà per a resoldre els problemes de transport del corredor Diagonal-Baix Llobregat. La prova pilot de l'avinguda Diagonal, va servir per a donar a conèixer als ciutadans la nova tecnologia tramviària, la seva capacitat d'integració urbana i experimentar la seva fiabilitat de cara a la redacció d'un projecte definitiu. L'any 1998, la

competència del tramvia fou delegada a l'ATM, la qual, dos anys després, va adjudicar el projecte de construcció i explotació a la nova empresa concessionària, Tramvia Metropolità, SA (Trammet).

## El corredor Diagonal-Baix Llobregat

La xarxa del Trambaix, de 16,8 km de longitud, serveix entre si els municipis de Barcelona, Esplugues, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern. El punt de partida comú és a Bar-

celona, a l'avinguda Diagonal amb plaça Francesc Macià. Continua per aquesta avinguda fins la zona universitària, on gira a l'esquerra fins el terme de l'Hospitalet de Llobregat. Arriba a Esplugues per l'avinguda Laureà Miró, i segueix per la carretera de Cornellà fins els límits d'aquest municipi, punt on la línia es bifurca en dos ramals. El primer, continua per la carretera d'Esplugues i s'endinsa a Cornellà fins a Sant Joan Despí. El segon ramal, travessa els municipis d'Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí



El tramvia s'integra plenament en el paisatge urbà.

● **El pis baix i la manca d'esglaons fan que els trens siguin plenament accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, per portar-hi bicicletes o carrets de nen.**

● **Les marquesines de les estacions han estat dissenyades amb els equips necessaris per oferir el màxim grau de seguretat, informació accés i confort.**

fins Sant Just Desvern. Per cobrir la xarxa, el servei es divideix en tres línies:

- Línia T1: Pl.Francesc Macià-Bon Viatge (Barcelona, Esplugues, Cornellà), de 10,581 km de longitud.

- Línia T2: Pl.Francesc Macià-Sant Martí de l'Erm (Barcelona, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí), d'11,759 km de longitud.

- Línia T3: Pl.Francesc Macià-Consell Comarcal (Barcelona, Esplugues, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern), de 10,840 km de longitud.

#### Elements de la infraestructura

Les vies instal·lades a la nova xarxa de tramvies es caracteritzen pel seu aïllament elèctric, sonor i vibratori, així com la facilitat de muntatge. Han estat dissenyades per a donar les majors condicions de seguretat a vianants, vehicles i tramvies, gràcies a la seva integració en el paviment urbà i un acurat sistema de drenatge de les aigües. A nivell elèctric, evita les corrents erràtiques que provoquen l'oxidació dels carrils o canalitzacions metàl·liques sub-

terrànies. Els carrils es troben recolzats directament sobre la llosa, sense les travesses convencionals. El resultat són tres tipus de vies muntades: en gespa (traçats independents), amb adoquins (en determinats traçats, encreuaments o rotondes), i amb conglomerat asfàltic (encreuaments i estacions). La catenària de la xarxa del Trambaix resulta diferent a les convencionals, doncs el seu impacte visual és menor a l'emprar un sol cable i aprofitar els pals d'enllumenat públic, degudament substituïts.

Les parades consten bàsicament d'andana i marquesina, i tenen el mateix disseny tot i que la tipologia varia en funció del nombre i distància de vies. Com a aspectes comuns, les andanes tenen una longitud de 60 m (per a donar cabuda a un comboi doble), una amplada de 4 m la part central i 2,5 m els laterals, rampes d'accés de 2 a 6 m, i una marquesina de 16,4 m de llargada i 3 m d'alçada. El conjunt de l'estació ocupa un total de 72 m de longitud, i una distància entre terra i andana de 35 cm. Com a mesures com-

## La regulació semafòrica

**E**ls nous tramvies de Barcelona disposen de regulació semafòrica favorable, en major o menor grau, segons les vies per les quals circula. El grau de prioritat semafòrica és una decisió política que assumeix cada ajuntament en funció de la seva sensibilitat cap al tramvia.

En alguns casos, la regulació semafòrica aprofita l'ona verda preexistent en un vial, com és el cas de la Diagonal, on hi ha una microrregulació. La microrregulació és la possibilitat de retardar l'ona verda preexistents durant uns segons per garantir que un tramvia s'hi pugui incorporar. La prioritat semafòrica és, doncs, la possibilitat de canviar el cicle d'un semàfor d'un carrer per a què el tramvia gairebé sempre trobi la via oberta, com és el cas de la carretera d'Esplugues a Cornellà (antiga C-245).



Un triangle situat a la part superior dels senyals lluminosos del Trambaix ens indicarà el funcionament de la regulació semafòrica, però sense especificar cap ordre en concret.

- **Apagada:** el tramvia no ha estat detectat pel sistema de regulació. Cal respectar el senyal indicat (obert o tancat).
- **Intermitent:** El tramvia ha estat detectat pel sistema, es procedeix a la petició de prioritat, el resultat s'obté en uns set segons.
- **Encesa:** La petició de prioritat s'ha realitzat i el resultat és l'indicat (senyal obert o tancat). Redacció

plementàries s'han afegit, entre d'altres, passos de zebra a cada extrem de les andanes per a repartir millor el passatge, i semàfors amb pas sol·licitat per a vianants en aquells accessos exclusius en parades situades a mitjanes centrals. Les marquesines inclouen un mòdul amb diversos equipaments com interfonia, megafonia, plànol informatiu, monitor informatiu del proper tren (destinació, horari i rellotge), videovigilància, màquines expenedores de bitllets, equips electrònics de regulació i control i semàfors de sortida. Hi ha accessibilitat a persones de mobilitat reduïda.



Les proves han tingut incidents amb cotxes amb conductors incívics.

### El material mòbil

La línia del Trambaix utilitza el model de tramvia Citadis 302, fabricat per la factoria francesa Alstom, un vehicle estandaritzat fabricable en sèrie. Diverses ciutats d'arreu d'Europa el tenen però en diferents versions. Com a característiques generals, les qualitats més destacades serien:

- Lleugeresa (menor pes per eix del vehicle, major capacitat d'acceleració i frenada, menor agressió als carrils, estalvi i rapidesa)
- Accessibilitat. (el pis del tramvia queda a 35 cm del sòl perquè els seus equips es desplacen al sostre, permet l'accés a minsuàlids, bicicletes i carretons, així com una millor evacuació del passatge, gràcies a la manca d'escales i al fet que les parades i les andanes queden integrats a les voreres dels carrers)
- Modularitat (ensamblatge d'uns mòduls que donen lloc a trens de diferents longituds, facilitant les reparacions i l'ampliació de la capacitat)
- Amplitud i confortabilitat (el gàlib dels vehicles, sumat a la integració d'elements com la rodadura sota els seients i

l'articulació dels mòduls, han donat com a resultat un ample interior i sense obstacles)

### El pas per Barcelona...

El traçat del Trambaix ressegueix els principals corredors de la comarca i els d'accés a Barcelona, cobrint un territori mancat de serveis ferroviaris i trencant la radialitat ferroviària amb Barcelona. Les obres d'adaptació de la trama urbana, aprofitades per a reformes urbanístiques dedicades a fluidificar el trànsit rodat, solucionar problemes circulatoris i a la peatonalització, responen a:

- Carril segregat exclusiu per a doble via, situat al centre de la calçada i a bona part del seu recorregut, com a principal garantia de fiabilitat, velocitat comercial i seguretat
- Implantació en superfície, evitant el màxim possible el nombre de túnels, llevat dels casos que ho requereix, reduint costos de construcció
- Manteniment com a eixos viaris de trànsit urbà i metropolità, de les avingudes per on passen les línies
- Millora de condicions

ambientals per a vianants, ciclistes i residents: més espai de voreres, possibilitat de carrils-bici, més espai verd, menys soroll i contaminació

L'aplicació d'aquests criteris ha estat possible perquè gairebé sempre es tracta de grans avingudes amb alineacions existents o previstes, escollint solucions que han minimitzat les expropiacions i ampliacions de vials per tal de facilitar la implantació a curt termini. Les millores urbanístiques a nivell general han estat, la renovació de 300.000 m<sup>2</sup> de sol urbà, la plantació de 84.000 m<sup>2</sup> de gespa sobre la plataforma del tramvia, l'alineació de les voreres a tota la C-245, la plantació d'arbrat a zones on mancava, nou enllumenat públic en el pals de la catenària, la renovació del clavegueram, nou mobiliari urbà, i noves rotondes que distribueixen i fluidifiquen el trànsit, suprimeixen girs a l'esquerra i milloren la integració del tramvia.

L'avinguda Diagonal manté els 3 carrils en el lateral mar, retallant lleugerament les voreres i reduint l'amplada del

● El traçat final del Trambaix cobreix un territori densament poblat i deficitari en serveis ferroviaris trencant, així, la radialitat ferroviària amb Barcelona.

● El Trambaix també ha representat una millora de les ciutats per on passa, amb nous arbrats, enllumenat públic, renovació del clavegueram i nou mobiliari urbà.



| Nom de la parada          | Línia de tramvia | Ubicació de la parada<br>(Lloc de referència)                              | Enllaços ferrov.         | Ciutat i barri                 |
|---------------------------|------------------|--|--------------------------|--------------------------------|
| Francesc Macià            | T1, T2, T3       | Pl. F.Macià - Av. Diagonal   |                          | Barcelona (Les Corts)          |
| L'Illa                    | T1, T2, T3       | Av. Diagonal - Av. Sarrià  |                          | Barcelona (Les Corts)          |
| Numància                  | T1, T2, T3       | Av. Diagonal - Numància  |                          | Barcelona (Les Corts)          |
| Maria Cristina            | T1, T2, T3       | Av. Diagonal - Pl. M <sup>a</sup> Cristina                                 | Metro (L3)               | Barcelona (Les Corts)          |
| Plaça Pius XII            | T1, T2, T3       | Av. Diagonal - Pl. Pius XII<br>(Hotel Princesa Sofia)                      |                          | Barcelona (Pedralbes)          |
| Palau Reial               | T1, T2, T3       | Martí i Franqués - Diagonal<br>(Facultat de Ciències, UB)                  | Metro (L3)               | Barcelona (Pedralbes)          |
| Zona Universitària        | T1, T2, T3       | Aristides Mallof<br>(F.C. Barcelona)                                       | Metro (L3)               | Barcelona (Les Corts)          |
| Avinguda Xile             | T1, T2, T3       | Cardenal Reig<br>(Mini Estadi F.C. Barcelona)                              |                          | Barcelona (Les Corts)          |
| Sant Ramon                | T1, T2, T3       | Ctra. Collblanc - Av. J. Molins  |                          | Barcelona - L'Hospitalet       |
| Can Rigal                 | T1, T2, T3       | Laureà Miró - PL. J. Benavente<br>(Prop Hospital Creu Roja)                |                          | Hospitalet (Pubilla Casas)     |
| Ca n'Oliveres             | T1, T2, T3       | Laureà Miró - Sant Llorenç   |                          | Esplugues (Can Vidalet)        |
| Can Clota                 | T1, T2, T3       | Ctra. Cornellà - Laureà Miró   |                          | Esplugues (Can Clota)          |
| Pont d'Esplugues          | T1, T2, T3       | Ctra. Cornellà - Pl. Sardana   |                          | Esplugues (Centre)             |
| La Sardana                | T1, T2, T3       | Ctra. Esaplugues - Av. Baix Llo<br>(Mercat Plana / Clínica Guadalupe)      |                          | Esplugues (La Plana)           |
| Montesa                   | T1, T2, T3       | Carretera d'Esplugues<br>(CE Rayo Amarillo)                                |                          | Esplugues (Montesa)            |
| El Pedró                  | T1, T2           | Ctra. Esplugues - Pl. Sol  |                          | Cornellà                       |
| Ingasi Iglesias           | T1, T2           | Ctra. Esplugues - La Miranda<br>(Polígon industrial)                       |                          | Cornellà                       |
| Cornellà                  | T1, T2           | Soterrada entre metro i Renfe  | Renfe (C4)<br>Metro (L5) | Cornellà                       |
| Les Aigües                | T1, T2           | Ctra. St. Joan Despí - Pl. 4 Camins<br>(Centre comercial Eroski)           |                          | Cornellà                       |
| Fontsanta - Fatjó         | T1, T2           | Av. Barcelona - Bon Viatge<br>(P.I. Fontsanta / Parc I. Carlota)           |                          | Cornellà (Fontsanta)           |
| Bon Viatge                | T1, T2           | Av. Barcelona - Bon Viatge   |                          | Sant Joan Despí (Centre)       |
| La Fontsanta              | T2               | Av. Barcelona - Tambor Bruc  |                          | Sant Joan Despí (Can Tusquets) |
| Centre Miquel Martí i Pol | T2               | Av. Barcelona - Av. M. Monistrol   |                          | Sant Joan Despí (Les Planes)   |
| Sant Martí de l'Erm       | T2, T3           | Av. St. Martí de l'Erm - Av. Baix L.<br>(Hospital Comarcal Baix Llobregat) |                          | Sant Joan Despí                |
| Rambla Sant Just          | T3               | Ctra. Reial - Rambla Modolell  |                          | Sant Just Desvern              |
| Walden                    | T3               | Ctra. Reial - Edifici Walden 7   |                          | Sant Just Desvern              |
| Centre Comarcal           | T3               | Ctra. Reial - B.Garay / Av. Riera  |                          | Sant Just Desvern              |

tronc central que manté els 7 carrils de circulació.

### ... i el Baix Llobregat

Al seu pas per l'Hospitalet de Llobregat, el traçat s'efectua per un indret d'alta densitat de població, baixos índexs de motorització, amb equipaments educatius i esportius i l'Hospital de la Creu Roja. És l'únic sistema de transport que connecta ferriàriament amb el nord de Barcelona i les poblacions del Baix Llobregat. El tram de l'antiga N-340 manté dos carrils per sentit de circulació amb l'aprofitament de les noves alineacions del costat muntanya i l'ampliació del pont d'Esplugues. A Pubilla Casas, un nou nus viari evita encreuaments de cotxes amb el tramvia a la ca. Collblanc. D'altra banda, s'han ampliat els ponts de Collblanc i Can Rigal.

A Esplugues, el Trambaix circula pel centre del municipi. S'han ampliat els ponts de Can Clota i d'Esplugues, i s'ha convertit la ca. Cornellà en una gran avinguda urbana. La construcció del nou túnel sota l'autopista A-2, per a tramvies, cotxes i vianants, millora la per-



Barcelona i el Baix Llobregat ara són més a prop gràcies a la connexió amb tramvia.

### Quadre horari del Trambaix

| Franja horària   | Tram comú T1, T2, T3 | Tram comú T1, T2 | Ramal T2  | Ramal T3  |
|------------------|----------------------|------------------|-----------|-----------|
| 05.00 - 06.30 h. | 6-7 minuts           | 15 minuts        | 15 minuts | 15 minuts |
| 06.30 - 21.00 h. | 5 minuts             | 5-10 minuts      | 15 minuts | 15 minuts |
| 21.00 - 24.00 h. | 6-7 minuts           | 15 minuts        | 15 minuts | 15 minuts |

meabilitat amb Sant Just Desvern i Sant Joan Despí.

Cornellà es consolida com una de les ciutats més denses en xarxa ferroviària. Rodalies-Renfe (línia C4), FGC (línia Llobregat-Anoia), i les línies L5 i L8 de metro es complementen amb el tramvia, que cobreix el

● El tramvia supera en velocitat comercial l'autobús (20 km/h front 12 km/h), i gaudeix de prioritat semafòrica.

● Incloent-hi el material mòbil, fer un km de metro costa 42 milions d'euros; un de tramvia, 13 milions.

corredor de la ca. Esplugues, ara convertida en una gran avinguda urbana. Un nou túnel ha permès la construcció del nou intercanviador soterrat amb la L5 de metro i la línia C4 de Rodalies-Renfe.

El trajecte per Sant Joan Despí s'efectua pels eixos viaris més importants, mantenen els dos carrils de circulació de vehicles i els aparcaments: l'av. Barcelona (eix de nova centralitat amb habitatges, oficines, magatzems i comerços), i l'av. Baix Llobregat (amb el polígon Sant Joan Despí, motor econòmic que concentra indústries i oficines, una fira, els estudis de TV3 i l'Hospital comarcal).

El Trambaix al seu pas per Sant Just Desvern apropa a indrets com l'Escola Universitària Politècnica del Baix Llobregat, el barri del Pla del Vent, el parc de Torreblanca, i els polígons industrials Sud-oest i Pont Reixat. Aprofita els eixos de l'av. Baix Llobregat i la ca. Reial en ambdós sentits, essent l'únic mitjà que porta directament al centre d'Esplugues. El trajecte del tramvia, provisionalment, resta limitat al parc de Torreblanca, a l'espera de la seva prolongació fins a Sant Feliu de Llobregat, una vegada s'hagi decidit quin serà el seu recorregut definitiu. ● Ricard Fernández

## Sí al tramvia

### Deu motius per canviar el xip

El novembre passat, la PTP va presentar deu raons al voltant dels avantatges que ofereix el tramvia modern a nivell social, urbà, respecte el cotxe i respecte d'altres sistemes de transport tradicional, com el metro i l'autobús. L'objectiu és conscienciar la societat de per què cal que existeixin tramvies en el territori i intentar, així, eliminar els tòpics que perjudiquen la seva imatge positiva. Els punts en què es fona-

menta la defensa d'aquest mitjà són:

1. El tramvia és ràpid.
2. Democratitza el carrer.
3. Rendibilitza l'espai.
4. És el més segur.
5. Independent del col·lapse.
6. El més accessible.
7. El més ecològic.
8. Econòmic.
9. Integrat urbanísticament
10. Amic del vianant

El document es pot consultar íntegrament a través de la web [www.laptp.org/documents/ptp-tramvia10.pps](http://www.laptp.org/documents/ptp-tramvia10.pps)

Malgrat els darrers avenços, encara hi ha molt per millorar

# El joves reivindiquen més i millor transport

El sistema actual de transport públic genera desigualtats a la gent jove de Barcelona

L'estat actual de la xarxa de transport públic de Barcelona i del seu entorn continua suposant, malgrat els avenços que s'han fet en els darrers anys, un element de discriminació cap als col·lectius de persones més desfavorides, com és el cas de la gent jove. Per això el Consell de la Joventut de Barcelona (CJB), la plataforma interassociativa que agrupa i representa les entitats juvenils de la ciutat, vol posar de manifest les seves demandes i reivindicacions.



La gent jove són uns usuaris habituals del transport públic,

És evident que en els darrers anys les diferents administracions implicades s'han "posat les piles" perquè l'ús dels diferents transports públics no suposi una dificultat o un element que generi desigualtat social. No obstant això, encara queden força qüestions a millorar.

Una de les millores més destacables dels darrers mesos ha estat la integració tarifària, que ha acabat amb l'absurd que suposava haver de pagar dos o més bitllets per un mateix tras-

llat. No obstant això, aquesta integració es dona només per als títols multiviatge, i no per als bitllets senzills. D'altra banda i pel que fa als preus, les desigualtats continuen existint: tot i que hem de valorar de manera positiva que s'hagi creat una targeta per a la gent jove (la T-Jove), és molt criticable que es destini exclusivament a persones menors de 21 anys, quan la gent jove viu en una situació de precarietat laboral i vital que fa que el procés d'emancipació se situï entorn dels 30 anys..

Un altre element que cal

millorar és la promoció dels desplaçaments per la ciutat en bicicleta o a peu.

## La bicicleta, la gran marginada

Actualment el disseny físic de la ciutat està pensat més en els cotxes que no pas en les persones, ja que la xarxa de carrils bici, tot i que està augmentant, és encara insuficient i molt allunyada de les xarxes que tenen altres ciutats europees, i hi hauria d'haver més aparcaments per a bicicletes i que fossin més segurs. A més, continua sent insuficient el treball de





Una de les demandes és més bus nocturn.

conscienciació social per tal de fer veure els avantatges que té desplaçar-se en bicicleta o a peu i els elements negatius del desplaçar-se en vehicle privat.

Però una de les qüestions més greus continua sent la xarxa deficient de transport públic entre Barcelona i la resta de l'àrea metropolitana. Les freqüències de pas, els preus elevats, els serveis deficients que en moltes ocasions es produeixen, entre d'altres aspectes, fan que la majoria de gent que s'ha de desplaçar a Barcelona per treballar o estudiar ho faci en transport privat, i no pas en el públic.

### Jove i discapacitat: doble discriminació

Per últim, dues realitats més que afecten el jovent. D'una banda, donat que la gent jove és la principal usuària del lleure nocturn de la ciutat, és també el col·lectiu més afectat per les mancances encara existents al transport públic durant la nit. D'altra banda, la manca d'accessibilitat al transport públic constitueix avui dia la principal barrera perquè els joves amb discapacitat puguin desenvolupar-se i participar de manera plena en la societat: accés als estudis, accés als llocs de treball i accés a les relacions socials. El termini d'execució

● **L T-Jove es destina exclusivament a menors de 21 anys, quan hi ha molts joves en precarietat laboral i vital fins la trentena.**

● **Essent la gent jove la principal usuària de l'oci nocturn, hi ha una greu manca d'oferta de transport públic durant la nit.**

del Pla d'Accessibilitat que es va marcar, d'acord amb el que diu la Llei, per al desembre de 2006, està lluny de ser complert (sobretot pel que fa al Metro i a la Renfe).

Totes aquestes qüestions el que fan és dificultar l'ús del transport públic i, per tant, incentivar els trasllats en cotxe i moto, amb tot el que això comporta: embussos de trànsit, augment de la contaminació (tant atmosfèrica com acústica), augment de la possibilitat d'accidents, etc. ● Consell de la Joventut de Barcelona (CJB) [www.cjb.org](http://www.cjb.org)

## Les demandes del CJB

- Que s'ampliï l'edat de la T-Jove fins als 30 anys. La situació de precarietat laboral i vital generalitzada de la gent jove fa que sigui absurd limitar els avantatges de la T-Jove al col·lectiu de menys de 21 anys.
- Que el transport públic sigui un mitjà just, democràtic i accessible per a tothom. Per aconseguir-ho, és necessària una reducció de les tarifes per a aquelles persones que es troben a l'atur o que treballen en situació de precarietat.
- Que la integració tarifària sigui total. Reclamem, per tant, la integració tarifària dels bitllets senzills.
- Que la xarxa connecti millor Barcelona amb l'àrea metropolitana. Les administracions competents han de fer una aposta decidida per millorar la xarxa de transport públic que connecta la ciutat de Barcelona amb la resta de poblacions de l'àrea metropolitana, per tal d'invertir la situació actual que ens diu que la gran majoria de persones que es desplacen cap a la capital opten per l'ús del transport privat.
- Que es continui potenciant i facilitant l'ús de la bicicleta en els desplaçaments interns de la ciutat, i per això és necessari continuar ampliant la xarxa de carrils bici. En aquest sentit, reclamem que en totes les remodelacions viàries futures s'estableixi com a obligació la reserva d'un espai per a les bicicletes, però s'ha de garantir que aquests nous carrils bici no es facin ocupant espais de vianants. A més, l'Ajuntament hauria d'establir serveis permanents de lloguer de bicicletes gratuïtes o a preus simbòlics.
- Que el Metro funcioni les 24 hores i de manera més freqüent, sobretot els dies festius i en horari nocturn.
- Que millorin les línies del Nit Bus. En primer lloc, cal augmentar-ne la freqüència de pas els caps de setmana i els dies festius. D'altra banda, el disseny actual de la xarxa de busos nocturns és absolutament radial (tots passen per la Plaça de Catalunya), amb la qual cosa es dificulta el transport nocturn entre diferents parts de la ciutat.
- Que s'estableixin intercanviadors modals en el màxim nombre de parades de Metro possible. Això faria que, en tenir aparcaments de bicicletes i cotxes al costat de les parades de Metro, se n'ampliés el seu ús.
- Que es renovin els autobusos per d'altres sostenibles. És necessària una progressiva renovació de la flota d'autobusos actual de Barcelona, per tal que funcionin amb pila d'hidrogen, biogàs i/o combustibles vegetals.
- Que es garanteixi l'accés al transport públic a totes les persones, incloent aquelles que tenen mobilitat reduïda.

La bicicleta i el cotxe compartit són les apostes de l'UPC i l'UAB

# Un accés sostenible a les universitats

La iniciativa promou l'ús racional del cotxe, el transport públic i els mitjans alternatius

Dues universitats catalanes han donat un pas endavant per assolir unes cotes elevades de mobilitat sostenible entre la comunitat universitària. L'UPC de Terrassa ha posat en marxa una campanya de bicicletes comunitàries per desplaçar-se amb aquest mitjà des de les estacions de transport públic fins el campus. Per la seva banda, l'UAB vol estendre la pràctica del cotxe compartit entre persones que fan un recorregut similar.

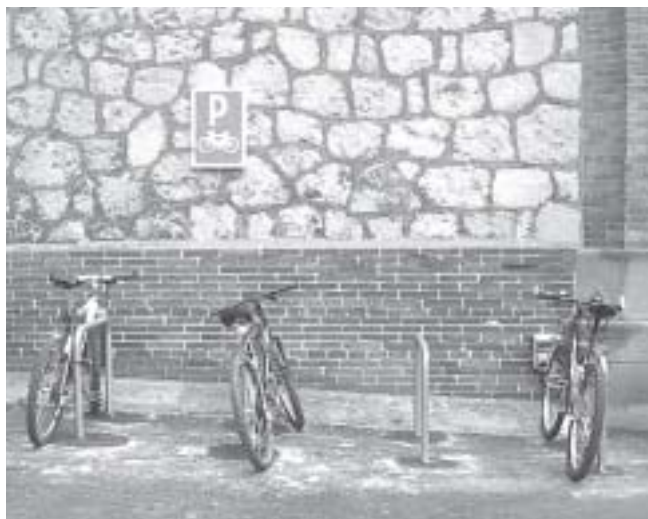
## Projecte de bicicletes comunitàries a la Politècnica de Terrassa

Diverses associacions, institucions, empreses i entitats han tingut la iniciativa de crear un sistema de bicicletes comunitàries a Terrassa. La idea és posar a disposició de la comunitat universitària bicicletes per a desplaçaments de les estacions de tren i autobús a l'UPC.

Els principals objectius són, donar una alternativa al transport motoritzat privat per desplaçar-se al campus de l'UPC, millora del medi ambient urbà, pacificació del trànsit i integrar la bicicleta a la vida urbana de Terrassa i a la xarxa pública de transports.

### Un mitjà ple d'avantatges

Cal destacar que els principals avantatges de la bicicleta i que, per tant, motiven a l'impuls d'aquesta singular iniciativa serien: sense contaminació, pacifica el trànsit, comporta un exercici físic, sense dependència d'horaris, l'itine-



Aparcament per a bicicletes a l'UPC.

rari és personalitzat, es redescobreix la ciutat, evita embussos, no té problemes d'aparcament, és econòmic, i no estressa sinó que relaxa.

Les raons que han portat a dur l'experiència a la ciutat de Terrassa, és perquè la ciutat actualment pateix saturació de les vies urbanes i, en canvi, disposa d'una bona infraestructura

i xarxa de transport que pot facilitar la viabilitat del sistema. El model urbanístic resulta favorable, ja que es tracta d'un relleu suficientment pla com per a la seva implantació. La connexió amb dues estacions ferroviàries i una d'autobusos permet que aquests siguin excel·lents intercanviadors i punts de partida per a empen-

dre el camí amb bicicleta vers l'UPC, amb un temps de viatge d'uns 5 minuts, enfront dels 20 minuts a peu.

El sistema de funcionament és senzill. Es tracta d'un sistema d'ús comunitari gratuït o per abonament. Es diposa d'un aparcament assegurat amb un sistema electrònic de registre i un seguiment informàtic on-line en temps real. Pel que fa al manteniment de les bicicletes, se n'encarrega el Gremi de Comerciants gràcies a un conveni establert.

A la iniciativa han participat empreses i entitats com Bicis Grogues, BACC, l'Ajuntament de Terrassa, el Gremi de Comerciants de Bicicletes, la Universitat Politècnica de Catalunya, Renfe, Ferrocarrils de la Generalitat, així com d'altres institucions i patrocinadors.

Per ampliar informació, podeu consultar la pàgina web [www.bacc.info](http://www.bacc.info). ●

# Compartir cotxe a l'Autònoma



Compartir cotxe equival a estalviar energia.

El Vice-rectorat de Campus i Qualitat Ambiental de la Universitat Autònoma de Barcelona ha engegat una campanya per impulsar que els estudiants comparteixin el cotxe per anar a la Universitat.

La iniciativa, consisteix en què una persona que disposi de cotxe, pugui recollir a altres persones, des de diferents punts del territori, i transportar-los al campus universitari de Bellaterra. Només cal posar-se en contacte amb l'usuari del cotxe, a qui se l'ha de deixar l'adreça i l'hora de recollida. El mateix es fa en el trajecte de tornada. A

quest sistema és útil per aquelles persones que tinguin serioses dificultats per a desplaçar-se del lloc de residència al lloc de treball amb transport públic. A més, això també contribueix a reduir el nombre de persones que utilitzen l'automòbil, especialment si cada vehicle és ocupat per les cinc places que s'ofereixen normalment.

Altres objectius serien, entre d'altres, fer un ús racional del cotxe o transport pri-

vat, facilitar als ciutadans una altra alternativa en els seus desplaçaments tenint en compte mesures de sostenibilitat en la mobilitat, disminuir la contaminació produïda pels vehicles privats, i millorar la utilització de l'espai.

Els alumnes que tinguin places disponibles al seu cotxe o que vulguin viatjar amb algun altre company, poden trucar a l'Oficina d'Informació (93 581 11 11), la qual s'encarregarà de posar-los en contacte. Altres pàgines web d'alguns municipis (Cornellà, Mataró, Rubí, Sabadell, Santa Perpètua de Mogoda, Vilanova i la Geltrú, etc.) permeten anunciar-se per a oferir-se a transportar alumnes amb cotxe, o bé per a persones que es vulguin posar en contacte amb aquests ofertants. A més, també ofereixen informació d'aquest mode de desplaçament i com emprar-lo en cas que es vulgui ser un usuari.

Per a obtenir més informació sobre el sistema de compartir cotxe, es recomana visitar la pàgina web [www.compartircotxe.com](http://www.compartircotxe.com). ● Redacció

# Guia de transport per anar als polígons de la Gran Via a l'Hospitalet



L'Hospitalet és una ciutat que creix dia a dia. Aquesta empemta ha portat a la creació d'un "districte econòmic" als terrenys de Pedrosa i de Gran Via Sud, que es veuran completats amb la futura Ciutat Judicial. Aquest fet, si bé significa la creació de llocs de treball, també vol dir que diàriament un bon nombre d'aquests treballadors i treballadores s'hauran de desplaçar des dels seus domicilis fins la seva feina. I, com aniran al treball?

Amb la finalitat d'implantar els criteris de la mobilitat sostenible la secció del Barcelonès de CCOO i el Consell Municipal de Sostenibilitat de l'Hospitalet

han editat una guia on es detallen les combinacions més eficaces per accedir als esmentats polígons des del mateix Hospitalet (a peu + autobús urbà), des de Barcelona (metro + autobús urbà) i des de les poblacions del Baix Llobregat (tren de rodalies + autobús urbà).

El fulletó no s'està, tampoc, de recordar que la meitat dels accidents laborals amb resultat de mort es deuen, precisament, a accidents de trànsit; per la qual cosa, una de les solucions a aquest greu problema és el foment dels desplaçaments en transport públic, a peu o en bicicleta. ●

Redacció

| Transport        | Cost en € / km | Víctimes | Despesa energia |
|------------------|----------------|----------|-----------------|
| Vehicle privat   | 0,31 (45 pta)  | 0,570    | 4,66            |
| Tren de rodalies | 0,21 (7 pta)   | 0,013    | 0,35            |
| Metro            | 0,10 (6 pta)   | 0,011    | 0,28            |
| Autobús urbà     | 0,17 (18 pta)  | 0,060    | 0,58            |
| Bicicleta        | 0 (0)          | 0,007    | 0,06            |
| A peu            | 0 (0)          | 0,002    | 0,16            |





## Renovada la pàgina web de TMB

TMB ha renovat profundament la seva pàgina web [www.tmb.net](http://www.tmb.net), amb un format més modern i dinàmic que permet accedir a la informació d'una manera més àgil i senzilla. Els principals apartats de què consta la nova web són: Barcelona i tu (on hi ha tota la informació d'horaris i recorreguts de les línies d'autobús i metro, com anar a determinats llocs d'interès, combinacions per a desplaçar-se i informació tarifària), Turistes (amb informació sobre llocs d'interès turístic, transports singulars i el Barcelona Bus Turístic), Júnior (secció didàctica per a estudiants i infants que es vulguin endinsar dins l'apassionant món dels transports), Premsa (notícies i temes d'actualitat) i TMB (amb informació institucional i corporativa de l'empresa). És de destacar l'apartat TMB Multicanal, on es poden descarregar plànols de la xarxa de metro i d'autobusos. L'any 2003, la web va rebre un total de 885.858 visites.



## Campanya cívica de FGC

Ferrocarrils de la Generalitat ha posat en marxa una campanya de conscienciació entre els usuaris tot apel·lant a una conducta cívica tant en el trens com a les estacions. Evitar el frau pagant el bitllet, evitant fumar en els espais públics, no embrutant les instal·lacions ni llençant brossa. Amb un comportament adequat tots sortim guanyant



## El 39% dels viatgers van a l'aeroport en taxi

El taxi és el transport estrella per als usuaris de l'aeroport del Prat, ja que el 39 % dels viatgers l'utilitzen. L'aeroport va registrar al gener 1.502.090 passatgers, un 3,8 % més en relació al mateix període del 2003. L'aeroport de Girona ha tingut un 431,6 % més de passatgers i el de Reus, un 569,3 %.

## Èxit del peatge de Londres en el seu primer any

S'ha complert el primer aniversari de la implantació del peatge de Londres. Segons l'alcalde de la ciutat, Ken Livingstone, la taxa de 5 lliures (7,4€) ha tingut un efecte dissuassori i ha reduït el trànsit en un 18 %, reduint-se els retards en un 30 %. Tot plegat representa un 65.000 cotxes menys i un increment de 29.000 usuaris del transport públic, que representa un 20 % més. Segons les enquestes, el 75 % dels londinencs donen suport a la iniciativa perquè creuen que és una mesura efectiva.

## Rodes sense motor

Un grup de patinadors i patinadores de Barcelona han creat l'associació Rodes Sense Motor. L'associació dirigirà els seus esforços cap a la mobilitat urbana sostenible lluitant per integrar de manera harmoniosa el patinatge sobre rodes o qualsevol altre alternativa innovadora de transport rodat sense motor. Es vol, no obstant, tenir en compte l'opinió d'associacions de vianants, ciclistes i usuaris del transport públic, fonamentant la concepció de mobilitat en el principi de que el vianant és l'usuari prioritari de les infraestructures urbanes. Així mateix, un dels objectius és integrar el patinatge en el conjunt d'opcions de mobilitat existents en l'actualitat, participant també en la millora de qualitat i quantitat de xarxa destinades a ser utilitzades per sistemes de transport no contaminants i no agressius per la convivència de les persones. Tothom qui estigui interessat es pot adreçar a Carles Requena ([microbuli@hotmail.com](mailto:microbuli@hotmail.com))

# Nous accés a Quatre Camins

El passat 19 de gener es va posar en servei el nou accés que connecta de forma directa l'intercanviador de Quatre Camins amb la fàbrica adjacent de Ciments Molins. L'objectiu d'aquesta iniciativa és facilitar el desplaçament dels treballadors entre l'intercanviador i el seu lloc de treball. L'acord entre Ciments Molins i FGC ha propiciat la instal·lació per part de FGC d'una cancel·ladora amb porta adaptada a persones amb mobilitat reduïda, mentre que Ciments Molins ha adequat el passadís que connecta la fàbrica amb la barrera. Pel que fa als resultats obtinguts fins ara, en tres setmanes des de la posada en servei han estat validats 83 viatges, amb una mitjana de 5,3 viatges diaris.

# Girona nova línia d'autobús

Des del passat 20 de febrer, Girona disposa de la nova línia 11 d'autobusos que connecta les zones comercials del Barri Vell i l'Eixample. A càrrec de TMG, aquest nou servei s'espera que ajudi a descongestionar el trànsit de la ciutat. Degut a què circula pels barris antics de Ciutadans, Cort Reial i Ballesteries, i pel sector de la Devesa, els vehicles són de petites dimensions però moderns i adaptats a persones amb mobilitat reduïda. Els intervals de pas són de 30 minuts. El preu del bitllet senzill és d'un euro, i funcionen també els abonaments, així com bitllets especials per a estudiants, jubilats i el talonari de 50 bitllets Bus Comerç de 35 euros.



# Cada dia en som més

En el número anterior us informàvem dels "Txukis", una plataforma reivindicativa per la millora del servei ferroviari a les comarques de l'Alt i Baix Penedès i l'Anoia, tant en la freqüència de pas, millora de les estacions, trens nocturns, etc. Ara ja podem dir que aquesta associació s'ha integrat dins la PTP com una secció territorial més, donada l'afinitat d'objectius entre ambdues entitats de promoure la mobilitat sostenible. La seva web és: [www.ajvila-franca.es/entitats/txukis](http://www.ajvila-franca.es/entitats/txukis)

# Tusgsal avança

Seguint amb la política d'innovació tecnològica com a instrument per millorar el servei a l'usuari, Tusgsal ha complementat la instal·lació del SAE als autobusos amb la posada en funcionament de 15 panells informatius a diferents marquesines de Badalona, Santa Coloma, Sant Adrià i Barcelona. En aquestes pantalles s'informa de la freqüència de pas de cadascun dels autobusos, la qual cosa permet saber a l'usuari el temps d'espera

# la paradeta

per Albert Obiols

The image shows a screenshot of the Renfe website displaying the regional train schedule between Barcelona and Salou-Cambrils. The schedule is presented in a table with columns for departure times, train numbers, and arrival times. The routes are color-coded: blue for Barcelona to Salou-Cambrils and pink for Salou-Cambrils to Barcelona. There are also smaller sections for specific services like 'La Línia' and 'Línia de Hivernacle'.

# Renfe i la globalització lingüística

**P**ensàvem que ja ho havíem vist tot en el tema de l'ensenyament d'idiomes. No obstant, ens hem quedat sorpresos al consultar aquest "Horari de trens Regionals" i llegir les notes al peu de pàgina...encara sort d'aquelles classes de d'anglès i francès de l'institut...

# Dr. Tr@ffic news reporters

# Informació momificada

**H**abitualment, la informació sobre el transport públic sol ser el parent pobre a totes les informacions de com arribar a un lloc determinat. En aquest cas, l'escollit ha estat un tríptic del tanatori de Sancho d'Àvila en el qual s'indica que per anar-hi es poden utilitzar les línies d'autobús SC i NL...entre d'altres. Saben que aquestes línies fa més de 10 anys que no circulen? Saben que varies de les altres línies esmentades tenen recorreguts diferents actualment? Se'n adonen que manquen línies com la 10 o la B-25? Per completar-ho bé, només faltaria que al tríptic aparegués "estació Marina del Metropolitano Transversal".

**Tanatorio de Sancho de Ávila**

**Metro:** Marina, Línia 1  
**Autobusos:**  
 6 Pg. Manuel Girona, Diagonal Poblenou  
 40 Pl. Palau, Sant Andreu  
 42 Pl. Catalunya, Baró de Viver  
 141 Barri Rius, Av. Miquel (Facó let)  
 18, Besós/Veneda, Pl. Catalunya, Diagonal (nocturn)  
 SC Santa Coloma (f. de la Vila), Rda. Sant Pau

**SERVICIO DE PARKING**

**Horario de visita:** de 8.00 a 22.00 horas

**Oficinas Centrales:**  
 Sancho de Ávila 2  
 Tel.: 93 484 17 00  
 Atención al público las 24 horas (de funciones)

[www.funeriaria-barcelona.com](http://www.funeriaria-barcelona.com)

Barcelona ja està ben comunicada per carretera amb el Vallès Occidental

# El túnel com a icona

La possibilitat d'un metro per Collserola també és una proposta sense gaire sentit.

Moltes entitats ens havíem oposat a la construcció del túnel d'Horta. La raó era ben evident. Per anar amb cotxe de Barcelona al Vallès, sumant carreteres i autopistes, ja tenim catorze carrils, i posar-ne dos més no era sinó posar més llenya al foc dels embussos i la insostenibilitat.

Les entitats opositores a la construcció del túnel d'Horta dèiem que l'increment de capacitat de transport entre els dos costats de Collserola s'havia de basar en el transport públic, i vam presentar un ampli catàleg de mesures: creació de nous ferrocarrils, sempre pel corredor del Besòs, el reforç dels actuals, un carril bus a l'autopista de Sabadell, un nou model de gestió del peatge de Vallvidrera, en clau sostenible, i una nova xarxa d'autobusos que anomenàvem Vallès Express.

Els socialistes havien fet autèntiques filigranes dialèctiques per dir que sí però no, o no però sí, al túnel d'Horta, palesant la manca d'un model clar de mobilitat més enllà de la voluntat de no qüestionar l'estatus quo del cotxe. CiU i PP defensaven el projecte sense esquerdes. Només ICV i ERC s'hi oposaven contundentment.

Però vet aquí que el nou conseller Nadal, en una de les seves primeres compareixences, declara que el túnel d'Horta serà només ferroviari, no per a cotxes. Una gran victòria política de la raó, de les entitats socials i de les forces emergents del tripartit que algun dia caldrà celebrar en un país secularment acostumat a celebrar derrotes.

Bé. Imaginem que ja ho hem celebrat. És aleshores quan ens adonem que és el primer cop que sentim parlar a un polític d'un túnel ferroviari aïllat, perquè fins ara sempre hem sentit parlar de línies ferroviàries completes, sigui de trens, de metro o de tramvies. Molt bé, ja ens han plantat un túnel. Però resulta sospitosos que no se'ns explica quina línia hi volen fer passar.

Si mirem el plànol de la xarxa actual ens adonarem que és extraordinàriament difícil imaginar-se una línia de metro o de tren per on l'anterior govern volia construir el túnel per als cotxes. Per exemple, no és imaginable fer passar per Collserola un metro, una mena de força de la línia 3, que se separi a l'estació de Mundet.

Com també costa de creure que es vulgui fer una nova línia que entri directament al centre de la ciutat des d'Horta, perquè val una fortuna, perquè no se sap des d'on vindria: des de la línia el Papiol-Mollet?, des de Cerdanyola?

I, sobretot, perquè hi ha alternatives més viables. Però el que és més estrany és que es vulgui construir una línia de metro travessant un espai com Collserola on no hi viu ningú en una amplada de 5 quilòmetres. S'ha vist mai un metro que



## L'APUNT

Molt més raonable que la idea del túnel ferroviari de Clos i Nadal és la proposta de la PTP de fer passar el nou tren per on viu la gent, pel congost del Besòs, tot aprofitant un túnel com el de la Meridiana que ja està construït, i que quedarà lliure un cop es construeixi el nou intercanviador nord a la Sagrera.

no s'aturi en 5 quilòmetres?

Com que tot plegat sembla inversemblant, potser cal buscar una explicació a la proposta del conseller Nadal, no en el món del disseny de xarxes ferroviàries, sinó en el de la idolatració, per se, de les infraestructures, sobretot les de mobilitat.

Hem mitificat tant les infraestructures que encara que el projecte hagi decaïgut, com en el paradigmàtic cas del túnel d'Horta, la icona, el forat, s'ha de mantenir malgrat que no sapiguem ben bé què fer-ne. ●

Pau Noy

President de la PTP



S'ha instal·lat la creença que el cotxe és el "rei del carrer"

# Camina Catalunya?

La mobilitat a peu ha de gaudir d'un tracte preferent a les nostres ciutats i pobles

Ens arribat a creure tant allò que el cotxes és el "rei del poble" que, fins i tot, justifiquem totes les seves malifetes, essent la més evident l'ocupació de les voreres, un espai que hauria de ser d'ús exclusiu dels vianants. I aquesta justificació no només prové dels usuaris del cotxe, sinó que correspon a una opinió estesa entre molts responsables municipals. Entre tots, hem de fer que Catalunya camini.

Sento el pes que dona la deformació professional després de tants anys dedicats a la millora de les condicions dels vianants, en observar la lenta i profunda marca que esta deixant el cotxe i les persones que en fan l'ús, en els nostres pobles de la Catalunya or.

Participar diàriament en l'autèntica gimcana d'obstacles i incivisme per poder caminar dignament per les voreres és un fet del tot palès, però el que més em preocupa és la manca de capacitat de reacció de les persones davant del fet de sortejar dia rera dia obstacles i cotxes sobre la vorera.

Devem de tenir el cap tan matxucat per tots els medis que el cotxe és el "Rei del poble" que fins i tot ens ho creiem i justifiquem les seves malifetes passivament, en silenci. I ens sembla el més normal que resti i campi sobre tota la vorera mentre el seu vassall entra a

comprar el pa, el diari o el vigila d'un cop d'ull des de la vitrina del bar. Silenci, és normal.

Silenci quan els tècnics ens dissenyen vials sense passos de vianants (després ens diuen que no som disciplinats) amb amplada de voreres que no permet passar ni el carretó de la compra. Silenci quan permetem que la cabina de telèfon o el contenidor de la brossa o altres mil coses en els col·loquin sobre l'espai residual, la vorera, perquè no molesti el camí del cotxe. La llista de despropòsits és aclaparadora i la falta de seny impressionant.

Sento el pes de les respostes del gerents dels nostres pobles de la Catalunya interior, quan des de l'associació per la defensa del vianant volem intentar aplicar el sentit comú i ajudarlos a millorar la qualitat de vida de les persones que ens desplaçem diàriament a peu, i que som majoria. Em responen: "Tenim altres prioritats", "Això

es un tema força interessant", "els botiguers volen que entrin mes cotxes", "és el preu de la modernitat", "en un poble aquest temes són diferents que a la capital". Entre d'altres respostes

La Llei de la Mobilitat, aprovada amb ampli consens pel Parlament de Catalunya, ha d'ajudar a trencar aquest silenci i a que la mobilitat a peu sigui considerada preferent en les nostres ciutats i pobles. Però potser el que realment fa falta és que tots i totes, en els pobles de l'interior trenquem aquest silenci passiu i escridassem a l'incívic que compra el diari deixant el cotxe sobre la vorera, ajudem al Gerent del poble amb la foto-denúncia del mobiliari mal col·locat, o col·laborem amb la policia local per denunciar els vehicles sobre la vorera, entre tots fem que Catalunya camini. ●

Joan Estevadeordal  
President de Catalunya Camina



El 2003 va registrar un creixement de viatgers superior al 10 %

# Mataró Bus aposta per la qualitat integral

La xarxa d'autobusos de la capital del Maresme està plenament consolidada

Les xifres no enganyen. L'any passat Mataró Bus va experimentar un notable creixement per sobre de les previsions, tant pel que fa al nombre de viatgers com en la venda de targes multiviatges i, de manera prou eloqüent, el títol integrat de l'ATM. D'altra banda, els usuaris de Mataró Bus han atorgat a la companyia un notable pel que fa a la qualitat dels serveis en l'enquesta de satisfacció.



L'aposta per la qualitat es tradueix en un increment de la demanda.

**E**l 2003 es caracteritza per ser un any de consolidació de la xarxa del servei d'autobusos urbans a Mataró. Els canvis que es van posar en marxa a les línies 1 i 2 el 2002, han donat tots ells uns resultats favorables. La incorporació de dos autobusos més ha demostrat que la reducció de la freqüència de pas influeix directament en l'increment de viatgers experimentat l'any passat (veure quadre 1). Consolidada una flota activa de 19 unitats en dies feiners, s'està estudiant la possibilitat d'incorporar nous vehicles i remodelar el recorregut

d'algunes línies per oferir encara més i millor servei.

Mataró Bus s'havia compromès amb l'Ajuntament a transportar 3,5 milions de viatgers de pagament al llarg de 2003, finalment, la xifra s'acosta als 4 milions. Això vol dir que s'han ingressat 130.000 euros més dels inicialment previstos, una quantitat que es descomptarà de la subvenció i, per tant, de la despesa municipal.

## Més servei, més qualitat

El 2003 va ser un any amb força obres, amb talls de circulació que van obligar sovint a canvis de recorregut dels auto-

busos. Per minimitzar les molèsties que aquestes modificacions sobtades poden causar a l'usuari, Mataró Bus va dur a terme una intensa campanya informativa per donar a conèixer amb suficient antelació tots aquests canvis tant als propis vehicles com a les parades.

Durant els mesos de juliol i agost l'oferta del Bus Platja es va ampliar a tots els dies de la setmana, i no només dissabtes i diumenges, com havia succeït l'estiu de 2002. Aquesta ampliació de l'oferta va possibilitar un increment de la demanda.

Així mateix, s'han mantingut serveis especials quan les

necessitats dels usuaris ho demandaven. S'ha mantingut el reforç en aquells dies festius en els quals els comerços eren oberts o allargant el recorregut de les línies el dia de Tots Sants. També s'ha col·laborat amb l'Ajuntament i les escoles per crear serveis especials de reforç per facilitar el desplaçament de grups.

## Potenciar el transport públic

Mataró Bus també, s'impli- ca a fons en la promoció del transport públic col·lectiu. D'aquesta manera, s'ha mantingut l'acord amb l'hipermercat Alcampo per potenciar l'ús del

## Comparativa del creixement de viatgers de Mataró Bus 2003-2004 per línies (font: Mataró Bus)

| Línia         | 2003             | 2002             | Diferència       | % Increment      |
|---------------|------------------|------------------|------------------|------------------|
| Línia 1       | 1.198.544        | 1.093.544        | + 104.699        | + 9,57 %         |
| Línia 2       | 651.027          | 549.728          | + 101.299        | + 18,43 %        |
| Línia 3       | 938.982          | 849.202          | + 89.780         | + 10,57 %        |
| Línia 4       | 579.265          | 541.940          | + 37.325         | + 6,89 %         |
| Línia 5       | 597.060          | 522.714          | + 74.346         | + 14,22 %        |
| Línia 0       | 888.153          | 826.000          | + 62.153         | + 7,52 %         |
| Bus Platja    | 4.582            | 1.343            | + 3.239          | + 241,18 %       |
| <b>Totals</b> | <b>4.857.613</b> | <b>4.384.772</b> | <b>+ 472.841</b> | <b>+ 10,78 %</b> |

transport públic per accedir a aquest centre comercial. L'hipermercat regala una targeta del tipus T-2 (amb dos viatges gratuïts) als clients que facin una compra superior als 30 € i demostrin haver pujat al centre amb autobús.

D'altra banda, s'ha consolidat la xarxa d'estancs de l'empresa Logista com a punt de venda dels títols multiviatge de Mataró Bus. A aquests punts cal afegir les 51 oficines bancàries, l'Oficina d'Atenció al Ciutadà i la llibreria de l'interior de l'hospital. En total, són 73 punts de venda. I parlant de títols, el que ha experimentat un major creixement ha estat el de l'ATM —que permet, la connectivitat amb d'altres mitjans de transport públic— amb un 4,7 % d'increment respecte el 2002, i que ja representa el 12,8 % de vendes dels diferents títols de Mataró Bus amb només dos anys de vigència.

### Innovacions tecnològiques

Pel que fa als sistemes d'informació, al marge de les parades, l'interior dels vehicles, o a través de la web, Mataró Bus es va incorporar plenament al telèfon d'atenció ciutadana 010. D'aquesta manera, els ciutadans poden fer qualsevol consulta al llarg de tot el dia.

Els autobusos urbans de Mataró no són tampoc aliens als avenços tecnològics. El 2003 s'ha adoptat un sistema de

● **El 2003 Mataró Bus ha transportat més viatgers dels previstos i, a sobre, ha estalviat diners públics.**

● **La sensibilitat ambiental es reflecteix amb l'adopció del biodièsel com a carburant.**

darrera generació de SAE (sistema d'ajut a l'exploració) o uns receptors GPS que indiquen en tot moment la seva posició. La informació que emeten aquests instruments són de gran utilitat per a un millor seguiment de la flota en temps real i per a una futura millora dels horaris i de la puntualitat.

A partir de maig de 2003 tots els autobusos van adoptar com a carburant el biodièsel, el qual ja es feia servir de manera experimental des de primers d'any amb l'aval de l'Institut Català d'Energia. Amb aquesta

aplicació es pretén reduir el nombre de partícules contaminants que emeten els autobusos, alhora d'un estalvi econòmic, ja que es tracta d'una energia renovable.

Al número anterior de la revista citàvem algunes propostes de la PTP per millorar el transport públic de Mataró, veient quin és el tarannà i la voluntat d'una companyia que s'esforça per fer les coses bé i oferir un servei de qualitat altament competitiu, segur que no cauran en sac foradat. ● Redacció

## L'APUNT

# Els bons resultats del valor afegit

**M**ataró Bus ha tancat el 2003 amb un bon balanç, tant pel que fa a les xifres de viatgers com pel que pertoca a la valoració que els usuaris han donat al nostre servei. El total de viatgers de 2003 ha estat de 4.857.613, xifra que supera amb escreix l'objectiu previst per l'any: 4,5 milions de viatgers totals. En tot el 2003, hem transportat 472.841 viatgers més que en el 2002 (4.384.772), cosa que significa un increment del 10'78 % respecte de l'any anterior. El creixement és espectacular si el comparem amb les xifres de passatgers del transport urbà de la província de Barcelona.

L'increment de passatgers ha estat progressiu per trimestres. Si el juliol de 2003 es va assolir el rècord mensual de viatgers, l'octubre del mateix any ja en vàrem comptabilitzar 462.000. Havíem batut, de nou, el rècord en passatge: és la dada més alta des de que CTSA

va iniciar la concessió a Mataró.

Pel que fa a l'enquesta anual de satisfacció, l'Índex de Qualitat Ponderat de 2003 ha estat de 7'61, mentre que el del 2002 va ésser de 7,57. La informació és l'aspecte més valorat: la relacionada amb els horaris rep un 8,09 i la dels recorreguts, un 8,07.

La clau d'aquests resultats és oferir un bon servei i elements que aportin valor afegit en termes de sostenibilitat. Recentment hem instal·lat un nou SAE —per optimitzar els horaris—, utilitzem biodièsel i tota la flota està habitada per a passatge de mobilitat reduïda. Els indicadors demostren que la política de gestió dels recursos va per bon camí. Ara, els reptes són seguir adaptant la xarxa a les necessitats dels usuaris i treballar per millorar els aspectes menys valorats en l'enquesta de satisfacció. ●

Jaume Bruguera  
Gerent de Mataró Bus



Nova targeta xip sense contactes a tota la flota de la ciutat

# El compromís tecnològic dels autobusos de Figueres

L'operació té com a finalitat incrementar el nombre de viatgers anuals

La capital de l'Alt Empordà gaudeix d'un nou sistema de bitlletica que en ciutats com Barcelona, Madrid, Màlaga, Oviedo, Santiago de Compostel·la i València, s'està estudiant incorporar o s'ha incorporat ja.



Les targetes xip funcionen sense contacte.

El projecte és fruit de l'aposta de Fiseres Transports per la qualitat del servei i per la innovació tecnològica com a columna vertebradora de la promoció del transport col·lectiu a Figueres, i es va començar a desenvolupar fa mes d'un any, coincidint amb els estudis d'implantació de la nova línia de bus de la ciutat.

El nou sistema de pagament del servei de transport

urbà de Figueres es basa en un suport similar, en la forma i en les prestacions, a una targeta de crèdit. La targeta porta incorporat un xip intel·ligent que és llegit pel sistema tant sols acostant-lo i que elimina la necessitat d'introduir l'abonament en els clàssics sistemes d'accés a les xarxes de transports.

## Agilitar les validacions

Les noves targetes són fetes amb suport plàstic i el seu xip

permet la seva recàrrega automàtica en els propis vehicles de transport públic, el pagament dels viatges, la identificació dels beneficiaris (en els casos de Tarifa Social i Abonament Escolar) i el control dels transbordaments, durant els 45 minuts següents a la seva validació en una línia per tal d'accedir a una altra. Aquest

● **L'aposta per la tecnologia és la base per a les empreses de transport urbà ciutats amb menys de 50.000 habitants.**

sistema permet reduir el temps de comprovació del bitllet a només 0,2 segons amb la conseqüent agilitat del flux de viatgers.

Des del mes de març de l'any passat, es van anar realitzant proves pilot amb col·lectius d'escolars (Abonament Escolar) per finalment el 25 de setembre, començar el període d'implantació total del nou sistema que va conviure amb el tradicional fins a finals d'any.

La introducció d'aquest nou sistema de targetes intel·ligents cal incloure-la dins la voluntat del servei de Transport Urbà de Figueres d'augmentar els viatgers anuals.

## Avenç tecnològic

La implantació d'aquest projecte es va realitzar aprofitant la reposició de les expenedores velles i instal·lant cancel·ladores integrades dins les noves, obtenint d'aquesta manera un sistema molt compacte i d'una gran operativitat, amb un cost molt assequible i amb una inversió suplementària mínima.

Fiseres Transports va fer el llançament inicial amb 4.000 targetes intel·ligents que van ser distribuïdes als usuaris. Aquestes targetes substitueixen a tots els títols multiviatge dels transports municipals de Figueres. Amb la implantació de la targeta intel·ligent sense contacte en el transport urbà de Figueres, es posa de manifest que, amb compromís i professionalitat, l'opció per l'aposta tecnològica també està a l'abast de les empreses del sector de transport urbà de poblacions de menys de 50.000 habitants. ●

Lluís Martínez

Director d'explotació de Fiseres Transports

Es tracta d'un sistema de localització dels autobusos per via satèl·lit

# Sabadell posa en funcionament el SAE

El dispositiu es complementa amb la instal·lació de panells informatius a les parades

Sabadell és una altra de les ciutats catalanes que també fan una aposta per la innovació tecnològica com a via per guanyar en qualitat de servei i, per tant, en nombre d'usuaris. En aquest cas, es tracta de la implantació del SAE.



Amb el SAE, els autobusos guanyen eficiència.

La cooperativa Transports Urbans de Sabadell (TUS) va presentar el passat dia 7 de gener el Sistema d'Ajuda a l'Explotació (SAE) que durant els darrers mesos ha estat instal·lant en els seus autobusos. Concretament es tracta d'un sistema de localitza-

ció dels autobusos via satèl·lit que permet conèixer en tot moment la posició dels vehicles. Aquesta aplicació informàtica, que consta d'un ordinador i un *software* que permet rebre la informació provinent del satèl·lit, aporta grans possibilitats per a la millora del servei

d'autobús a la ciutat de Sabadell.

Per una banda, representa una informació molt valuosa per a l'empresa, que pot millorar la gestió del servei. Amb la localització exacta de l'autobús, per exemple, es pot corregir el temps de pas per parada. I per

altra banda, aquesta mateixa localització permetrà que els usuaris coneguin informacions de molt interès: a través de pantalles instal·lades a les marquesines, el temps que queda per al proper autobús, informacions relatives a alteracions en el servei, etc., i a dalt de l'autobús, informació gràfica i sonora sobre la propera parada i les correspondències.

Aquest avenç tecnològic permetrà millorar sensiblement la qualitat del servei de transport urbà a la ciutat de Sabadell de forma que es contribuirà al foment del transport col·lectiu i a l'increment de l'accessibilitat tal com indica el Pacte per la Mobilitat de Sabadell recentment aprovat pels integrants de la Taula de la Mobilitat de Sabadell (Ajuntament de Sabadell i unes 40 entitats). ●  
Redacció

## Entra en servei la nova cotxera d'Horta

Des del passat 15 de desembre, TMB ha posat en funcionament la nova cotxera d'Horta. Situada a la Vall d'Hebron, al costat de la carretera d'Horta a Cerdanyola, té una superfície d'uns 108.000 m<sup>2</sup> i dona cabuda a uns 300 autobusos de totes les modalitats. L'espai té la característica de trobar-se semiculta a la falda de Collserola, de manera que es troba integrada a la muntanya. L'entrada en servei de la nova cotxera, ha suposat el tancament de les de Borbó i de Llevant, les quals ja s'està procedint al seu enderroc per a la construcció d'habitatges i equipaments. La nova cotxera va ser concebuda pels arquitectes Jordi Fabrè i Mercè Torras.

## TMB augmenta en 23 milions el nombre de viatgers durant l'any 2003

Allarg de 2003 TMB ha transportat un total 531 milions de passatgers. Aquesta xifra representa, en relació a l'any 2002, un increment de més de 23 milions de passatgers, fet que suposa un 4,63% més de viatges realitzats. En relació als modes de transport, el conjunt de la xarxa d'autobusos de TMB ha experimentat un augment del volum de passatge durant l'any 2003 respecte l'any 2002 de l'ordre del 7,32%, el que ha suposat 13 milions de nous viatgers transportats. Per la seva banda, la xarxa demetro ha augmentat el 2003 un 3,08% el nombre de viatgers en relació als que va transportar durant l'any 2002, la qual cosa equival a dir que aquesta xarxa ha transportat gairebé 10 milions de nous viatgers en relació a l'any 2002; una dada prou important si tenim en compte que la línia 11 no va funcionar fins desembre.

TMB ha posat en marxa una campanya per fomentar el civisme

# Els alts costos de la neteja de metro i bus

Mantenir en bon estat els autobusos i la xarxa de metro costa més de 8 milions anuals



Túnel de rentat d'autobusos de TMB.

Més de 8 milions d'euros és el que destinarà el 2004 TMB a la neteja de la flota d'autobusos i la xarxa de metro, incloent-hi els trens i les estacions. Per intentar reduir aquesta alta despesa, s'ha posat en marxa una campanya per fomentar les actituds cíviques entre els usuaris.

**S**i bé és una dada positiva el fet que cada any s'incrementi el nombre de persones que utilitzen el metro i l'autobús, la part negativa es deu a aquest intens trànsit de persones –generalment, el comportament incívic d'una minoria-- causa un deteriorament de les instal·lacions i dels vehicles que representa, al llarg de l'any, una important despesa econòmica que es podria destinar a la millora de la xarxa. Per a aquest any, TMB destinarà a la neteja del metro i de l'autobús una 8,1 milions d'euros; dels quals 6,8 milions es dedicaran al bon manteniment del trens i estacions de

metro, i l'1,3 restant a la flota d'autobusos. Sens dubte, ens trobem davant d'un important esforç material, humà i econòmic que entre tots els usuaris hem de col·laborar a reduir-lo.

## El metro

Per norma habitual, i segons el seu volum d'usuaris, les estacions de metro es netegen entre una i tres vegades al dia; una tasca, aquesta, que periòdicament (de mitjana, un cop al mes) es veu complementada amb neteges i revisions en profunditat. Però centrant-nos únicament en el manteniment diari, la neteja de les estacions (incloent-hi la recollida de

brossa i deixalles a les andanes) suposa dedicar-hi un total de 413.000 hores anuals de feina. Per fer-nos una idea aproximada del que representa aquesta tasca, només cal dir que l'espai de totes les estacions i les seves dependències és de 185.000 m<sup>2</sup>, d'on es retiren uns 700 kg. diaris de residus. Per a les tasques de neteja de la xarxa de metro, es destinen unes 300 persones.

lar-se el greix i la brutícia generada pels engranatges.

## L'autobús

La flota d'autobusos, per la seva banda, també és objecte d'una neteja diària del seu interior mitjançant un aspirat general per recollir a brossa que hi pugui haver. Posteriorment, un cop per setmana es procedeix a una neteja més en profunditat, incloent-hi l'espai destinat al conductor, els esglaons d'entrada i sortida, les portes, barres per agafar-se, vidres, etc. En una segona fase, hi ha un altre cicle de neteja mensual i bimensual, que inclou, també, els sostres i les llantes. El temps es destina a la neteja dels autobusos és de 30.000 hores anuals.

Per minimitzar l'impacte ambiental que suposa la despesa en aigua per dur a terme totes aquestes fines de manteniment i neteja, TMB va instal·lar a mitjans dels anys 90 un sistema de tractament i depuració d'aigües perquè pugui ser reutilitzada pels tallers i altres instal·lacions.

Com podem veure, mantenir neta i en un bon estat de conservació tota la xarxa de metro i la flota d'autobusos comporta un notable esforç humà i econòmic que entre tots hem de contribuir a minimitzar-lo. A més, sortirem guanyant en benestar i confort. ●  
Redacció

## L'APUNT

Els *graffiti* són la bèstia negra de moltes estacions de metro i trens. Les seves xifres anuals són:

- 40.000 actuacions
- 14.000 hores de feina
- 12.000 m<sup>2</sup> de parets
- 3.000 litres de líquid

Pel que fa als trens (actualment n'hi ha 118 en servei), també són objecte d'una neteja diària del seu interior. D'altra banda, els combois també es veuen sotmesos a unes tasques de manteniment en una freqüència que oscil·la entre els 13 i el 25 dies, segons les necessitats de cada línia. Per dur a terme aquesta neteja, TMB disposa de cinc túnels especials de rentat per a trens. Finalment, un cop a l'any es procedeix a una neteja integral, que inclou els baixos dels vagons, atès que és el lloc on acostuma a acumular-se el greix i la brutícia generada pels engranatges.



Tres anys després de la seva aplicació a la Regió Metropolitana

# La integració tarifària gaudeix de bona salut

Cada vegada s'incorporen més operadors al sistema tarifari integrat

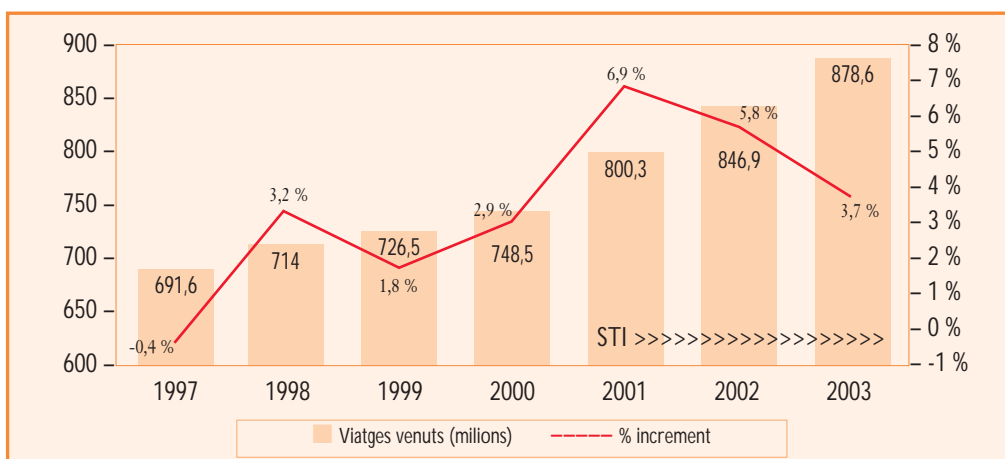
L'u de gener es van complir tres anys de l'entrada en vigor del Sistema Tarifari Integrat de l'ATM. Hores d'ara, es tracta d'un instrument de promoció de l'ús del transport públic totalment arrelat i efectiu, i el que és més important: amb una inversió mínima.

**E**n aquests tres anys de vigència de la integració tarifària s'ha estès, finalment, no només a tota la Regió Metropolitana sinó que ha arribat fins els límits dels serveis de rodalies de Renfe. En total més de 4 milions i mig de persones que viuen en 202 municipis.

Recordem que amb l'aplicació del "bitllet únic" es volia, d'una banda, incentivar l'ús del transport públic com a mitjà quotidià de desplaçament i, de l'altra, despenalitzar el transbordament entre modes de transport amb títols integrats, a través d'un sistema de tarifes de fàcil comprensió i donant als usuaris la imatge del transport metropolità com a una xarxa integrada i unitària.

Les xifres que reflecteixen els estudis no poden ser més encoratjadores. Així, el 2003 la

| Títol            | Unitats venudes      | Desplaç. venuts       | Validacions           | Recaptació               |
|------------------|----------------------|-----------------------|-----------------------|--------------------------|
| T - Dia          | 220.643 (0,61 %)     | 1.765.144 (0,37 %)    | 949.456 (0,16%)       | 939.722,91 (0,35 %)      |
| T - 10           | 34.195.959 (93,79 %) | 341.959.590 (72,07 %) | 420.596.737 (72,18 %) | 206.747.070,88 (76,04 %) |
| T - 50 / 30      | 1.259.467 (3,45 %)   | 62.973.350 (13,27 %)  | 77.635.081 (13,32 %)  | 32.897767,29 (12,10 %)   |
| T - Mes          | 675.733 (1,85 %)     | 53.806.559 (11,34 %)  | 69.321.859 (11,90 %)  | 24.999.837,75 (9,19 %)   |
| T - Esdeveniment | 21.500 (0,06 %)      | 906.000 (0,19 %)      | 253.081 (0,04 %)      | 182.710,28 (0,07 %)      |
| T - Trimestre    | 16.468 (0,05 %)      | 3.910.549 (0,82 %)    | 4.183.970 (0,72 %)    | 1.774.287,39 (0,65 %)    |
| T - Jove         | 25.553 (0,07 %)      | 6.075.991 (1,28 %)    | 5.754.626 (0,99 %)    | 2.739.844,77 (1,01 %)    |
| T - Familiar     | 43.690 (0,12 %)      | 3.058.300 (0,64 %)    | 4.016.456 (0,69 %)    | 1.604.468,59 (0,59 %)    |
| Total            | 36.459.013           | 474.455.483           | 582.711.266           | 271.885.709,86           |



Font: ATM

venda de títols va superar els 36 milions d'unitats, la qual cosa equival a gairebé 272 milions d'euros de recaptació (sense IVA); és a dir, un augment del 11,20 % respecte el 2002, essent la T-10 el títol més utilitzat (veure requadre adjunt).

## Un procés que no s'atura

Durant el primer semestre de 2003 ha continuat la incorporació de nous operadors al Sistema Tarifari Integrat (STI).

Així, pel que fa als autobusos urbans, han passat a formar part de la xarxa integrada els de Terrassa, Granollers, Mollet, Molins de Rei, Cerdanyola, Vilassar de Mar-Cabrera de Mar i Igualada. Així mateix, companyies d'àmbit interurbà com la Hispano Llacunense i Masats Transports Generals també s'han sumat a l'STI.

Amb tot, la dada més significativa de l'èxit assolit per la integració la trobem en el fet

que en l'estudi de mercat dut a terme en 2000 —i previ a la implantació— per avaluar el potencial d'increment de la demanda en els tres primers anys de vigència se situava en el 14 %; transcorreguts aquests tres primers anys, l'augment acumulat ha estat del 17,4 %. Tot plegat no fa més que confirmar que hi ha un ampli segment de població que demanda més i millor transport públic. ● Redacció



Constantí serrallonga, conseller delegat de TMB

# “Cal sumar els esforços de tots els operadors”

El 22 de gener, una vegada més la PTP va celebrar el seu acte social anual. En aquesta ocasió el convidat va ser el nou conseller delegat de TMB, Constantí Serrallonga, qui va voler destacar la importància del transport públic per assolir uns paràmetres alts de mobilitat sostenible i va reclamar l'esforç conjunt de totes les empreses.

**P**rimera de tot, Serrallonga va assenyalar la important **“aposta estratègica”** que des dels poders públics s'ha fet pel transport públic. Una política que es visualitza amb la creació de l'ATM i la integració tarifària, que ha permès un creixement net del 4 % de viatgers en els sistemes sobre els quals opera TMB.

En els darrers anys s'ha produït un canvi prou rellevant en la mobilitat metropolitana, aquest canvi es reflecteix en el fet que **“hi ha una pressió constant sobre Barcelona, ja que cada vegada hi ha més desplaçaments i més llargs, fins el punt que el 40 % no tenen en Barcelona ciutat el seu punt d'origen i destinació”**. Una tendència, aquesta, que s'accentuarà més en els propers anys amb projectes prou dinàmics com el complex ferroviari de la Sagrera, la Ciutat Judicial o el districte 22@,

que reclamaran noves necessitats de mobilitat. I en paraules del rector de TMB, **“no ens podem imaginar un creixement de la mobilitat basat en el cotxe privat, i ens ha de fer reflexionar sobre quin model de mobilitat volem”**; en aquest sentit, va reclamar **“polítiques més valentes de restricció del cotxe”**.

## Un període de creixement

Hi ha una sèrie d'elements que ens permeten afirmar que ens trobem en un període de creixement quantitatiu de transport públic. Constantí Serrallonga va posar èmfasi en **“la fase d'implantació del PDI en les noves xarxes de metro i en els cent nous autobusos que TMB va posar en servei, la qual cosa ha fet augmentar el nivell d'ocupació existent; és a dir, una oferta s'ha acabat convertint en una demanda”**. Un altre punt d'inflexió en les polítiques

futures del transport públic és la Llei de mobilitat, una normativa **“molt important en lligar la mobilitat a l'urbanisme i al planejament urbà”**.

Però totes les polítiques d'avanç de la mobilitat que es vulguin dur a terme no es podran assolir només amb els esforços d'un únic operador, sinó que en paraules del conseller delegat de TMB **“si anem plegats, sense afany de protagonisme, podrem donar respostes a les pressions de mobilitat que es generen sobre Barcelona”**. Així mateix, no es va estar de reclamar **“un gran pacte per aconseguir la limitació del vehicle privat i potenciar globalment el transport públic, ja que cap agent que integra el sistema de transport públic pot donar respostes per ell mateix”**.

## Les eines de la mobilitat

Quan parlem del transport públic no podem obviar les

infraestructures necessàries perquè aquest es pugui desenvolupar plenament. No obstant això, segons Serrallonga **“les infraestructures són un element més de la mobilitat, però no són la mobilitat. La mobilitat té com a finalitat servir a les persones, i les infraestructures en són un mitjà; els operadors de transport públic venem mobilitat a les persones”**.

Respecte el PDI 2001-2010 el nostre convidat va voler destacar que representa **“un avenç important, però que encara no ens situa on voldríem estar”**. Arribats a aquest punt, són inevitables les comparacions amb Madrid pel que fa al volum inversor en transport públic. En aquest sentit, per Serrallonga **“Madrid inverteix més que Barcelona perquè va fer una aposta més decidida pel transport públic integrat”**; i va voler significar que **“amb un 20 % més de**

població, els ciutadans de Madrid fan el doble de viatges en transport públic que els de Barcelona". Tot plegat, ens ha de portar a un "replan-tejament de la xarxa d'autobusos en un sentit interurbà més que urbà, i aquí hi ha un llarg camí per recórrer".

#### "Protegeix el teu bus"

Sota aquest concepte, la PTP va dur a terme una campanya sobre la necessitat de potenciar els autobusos de Barcelona per fer-los més competitius. En sintonia amb aquesta idea, el dirigent de TMB va deixar ben clar que "l'autobús no és complementari del metro, sinó que és un sistema propi per ell mateix i que té un públic diferenciat".

- Cal un gran pacte per aconseguir la limitació de l'ús del vehicle privat.

- Hem de millorar la freqüència de pas i la velocitat comercial dels autobusos.

- No hi cap argument perquè TMB no gestioni la futura Línia 9 del metro.

Davant d'aquest repte la política de TMB passa per "oferir el millor servei possible, i apostar per la innovació tecnològica i una gestió eficaç, ja que empresa pública no vol dir mala gestió".

Un dels aspectes a millorar en la xarxa d'autobusos és la freqüència de pas i la velocitat comercial, que actualment és d'uns 12 km/h. Per Serrallonga si s'aconseguís "incrementar

només en un 10 % la velocitat comercial, i assolir els 13 km/h, equivaldria a posar al carrer cent autobusos més; juntament amb oferir més informació a les parades sobre el temps d'espera". Un altres dels reptes és "assolir que en 2006 tota la xarxa d'autobusos estigui adaptada, avui ja la tenim en un 75 %".

El conseller delegat de TMB no es va estar de recordar les dificultats de gestionar la **xarxa d'autobusos ja que "comparteixen un espai públic, com és el carrer, amb els cotxes, les motos, les bicicletes, els peatons... un espai en el qual el vehicle privat té una gran implantació"**.

#### La futura línia 9

Si Constantí Serrallonga va reconèixer implícitament les dificultats existents perquè l'autobús pugui oferir un servei de qualitat, el metro, en canvi, és un motiu d'orgull. Pel que fa a la futura línia 9, ha de ser "una palanca de canvi de tota la xarxa de metro, una xarxa que es duplicarà en els propers deu anys ja que la línia 9 representarà el 50 % de tota la xarxa i, a més, amb un alt nivell tecnològic".

La transcendència de la futura línia radica en el fet que exercirà funcions de xarxa. I és per això que Serrallonga afirma que "no hi ha cap argument perquè TMB no sigui l'empresa que gestioni la línia 9, atès que la meitat dels seus usuaris faran transbordament a la xarxa ordinària del metro".

Finalment, Serrallonga va destacar i agrair el paper d'associacions com la PTP, de la qual va dir que "sabem ens miren amb lupa tot allò que fem, però som conscients que ens serveix per millorar dia a dia". ●

Jordi Pascual

## Decàlegs de la PTP per als autobusos i metro

En el decurs de l'acte amb Constantí Serrallonga, la PTP li va fer el lliurament d'un document en el qual es proposen deu actuacions de millora de la xarxa d'autobusos de TMB i unes altres deu per al metro. El contingut integre el podreu trobar a: [www.laptp.org](http://www.laptp.org).

### Autobús

- 1- Pla d'actuació per reduir les aglomeracions.
- 2- Millora de l'entorn dels punts de parada.
- 3- Accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda a totes les línies.
- 4- Millores al servei els caps de setmana.
- 5- Millores en períodes no lectius.
- 6- Informació de qualitat.

- 7- Utilització intensiva de noves tecnologies.
- 8- Increment de la velocitat comercial.
- 9- Modificació d'alguns itineraris.
- 10- Freqüència màxima 15 minuts.

### Metro

- 1- Reduir les aglomeracions.
- 2- Homogeneïtzació de la qualitat del servei.
- 3- Millora de la informació.
- 4- Accessibilitat.
- 5- Automatització de venda de bitllets únicament en adequades condicions.
- 6- Bitllet senzill integrat.
- 7- Servei a la L11.
- 8- Servei a l'estiu.
- 9- Lluita contra el frau.
- 10- Manual d'ús de les instal·lacions.

## Deu prioritats per al Govern de Catalunya

La PTP vha elaborat un document de deu punts al voltant de les millores per a la gestió de la xarxa de transport públic de Catalunya. Aquest informe, fou entregat al govern de la Generalitat perquè el tinguessin en consideració.

1. Millora substancial de l'oferta d'autobusos en un any.
2. Extensió dels beneficis del transport públic de l'àrea metropolitana a la totalitat del país.
3. Accés universal al transport públic de l'àrea de Barcelona. Informació integrada, xarxa integrada.
4. Millorar amb caràcter urgent el servei al transport públic a l'aeroport.
5. Accés sostenible als centres de treball i d'estudi.
6. Millorar les infraestructures de transport dins de l'àrea metropolitana.
7. Millorar les infraestructures fora de l'àrea metropolitana.
8. Canvi en el model de gestió de les infraestructures existents.
9. Desenvolupament legislatiu.
10. Pacte per a la Seguretat Viària.

El document complert el trobareu a: [www.laptp.org](http://www.laptp.org)



# El nous gestors de la mobilitat a Catalunya

Amb l'arribada d'una nova majoria al capdavant del Govern de Catalunya s'han produït els preceptius relleus en els alts càrrecs a cada departament. Els que venen a continuació són les persones que hauran de gestionar les polítiques de mobilitat i sostenibilitat a casa nostra.



## Jordi Cañas

Director general de Polítiques ambientals i Sostenibilitat

És biòleg. Ha desenvolupat la seva tasca en àrees relacionades amb la gestió ambiental; primer dins la Direcció general de Política territorial i després al Patronat del Parc de Collserola. El 1996 es va incorporar al món municipalista com a Coordinador de Medi ambient a l'Ajuntament del Prat i, posteriorment, a l'empresa pública de Viladecans.

Va a treballar en bicicleta.



## Jordi Casso

Director del Programa per a la mobilitat i grans infraestructures

És arquitecte. El 1980 va entrar al Departament de Política territorial i Obres públiques fins el 1999, on va dur a terme diverses responsabilitats. Els darrers quatre anys ha exercit el càrrec de Subdirector general d'Acció territorial. Tindrà la comesa específica d'impulsar el desenvolupament de la Llei de Mobilitat.



## Jordi Julià

Director de Ports i Transports

És enginyer de Camins, ports i canals. Ha desenvolupat els seus coneixements com a enginyer, primer a Renfe, i després a l'agència urbanística Barcelona Regional. També va treballar a la Direcció general d'Urbanisme de la Generalitat. En el transcurs de la seva activitat, Julià ha palesat en diverses ocasions el seu tarannà dialogant i sensibilitat per al medi ambient i la mobilitat sostenible.

Va a treballar en metro.



## Manel Nadal

Secretari per a la Mobilitat del Departament de PTO

És biòleg. Va ser diputat al Parlament entre 1984 i 2003, on va tenir responsabilitats relacionades amb les infraestructures i la problemàtica de l'aigua. Va ser membre de la Comissió d'estudi sobre els peatges a les autopistes catalanes. Ha treballat en temes energètics i mediambientals. Ha exercit la docència al batxillerat. Membre de diversos moviments ciutadans.



## Rafael Olmos

Director del Servei Català de Trànsit

És filòleg. Va començar la seva carrera com a funcionari de la Direcció General de Trànsit a la prefectura de Barcelona. Des d'aleshores, sempre ha desenvolupat la seva activitat professional i docent en l'àmbit del trànsit i seguretat viària, tant en l'administració autonòmica com local. De 1998 a 2000 va ser responsable de Seguretat viària del Servei Català de Trànsit; i des de 2001 com a responsable de l'Oficina del Pla de Seguretat Viària.

## Mobilitat sostenible a COM Ràdio

Dissabte a les 15.30 h. De dilluns a dijous després del butlletí de les 18.00 h.



COM Ràdio:

Ona Mitja: 882

FM Barcelona: 91.0 • FM Lleida: 95.2

FM Girona: 92,7 • FM Tarragona: 105.8