



# Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic  
 Número 30  
 2n trimestre 2004  
[www.laptp.org](http://www.laptp.org)

## Accidents L'epidèmia del nostre segle



**Tramvies:  
 Ara va de bo**



**La bona salut dels  
 autobusos urbans**



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@laptp.org  
web: www.laptp.org

Director:  
Jordi Pascual (jpascual@laptp.org)  
Cap de redacció:  
Ricard Fernández (rfernandez@laptp.org)  
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 (AUT-HOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cintoi Bus, Hispano Igualdina, 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.

## La plaga dels nostres temps

Segons els experts, durant la guerra del Vietnam, –el conflicte armat més cruel a nivell global des de la fi de la Segona Guerra Mundial– van morir més d'un milió d'innocents. Doncs bé, segons dades de l'OMS, també són més d'un milió de persones les que moren cada any per culpa dels accidents de trànsit.

I com passa en totes les catàstrofes, ja siguin naturals (terratrèmols, inundacions...) o obra de l'home (guerres), són els països empobrits i els nens els que se'n porten la major trompada.

De tal magnitud és el problema que l'OMS va decidir que enguany, el Dia Mundial de la Salut estaria dedicat als accidents de trànsit com a factor de mortalitat. A Catalunya ja s'estan aplicant mesures per evitar l'accidentalitat, com ja vam poder comprovar amb la reducció del nombre de morts durant la passada Setmana Santa. Juliol i agost seran una pedra de toc per seguir avançant. No obstant, amb la prevenció encara són necessàries mesures dissuasòries a través de radars, controls, sancions... no sempre acceptades de bon grat per l'opinió pública.

Juntament amb les campanyes de sensibilització, cal una acció per part dels poders públics de persecució i sanció dels infractors de les normes per prevenir-ne part de les causes que originen els accidents: velocitat excessiva, alcohol, imprudències, no portar el cinturó de seguretat. I aquests factors depenen de nosaltres, tenim al nostre abast reduir la llista negra dels accidents de trànsit. ●

## Bé pels ajuntaments

Aquests darreres setmanes s'han complert els 25 anys de la constitució dels primers ajuntaments democràtics després del franquisme. Van ser quatre dècades marcades per l'especulació immobiliària, la manca de planejament urbanístic i l'absència de criteris racionals a l'hora de "pensar" les ciutats; la quals cosa va conduir a uns barris, uns pobles i unes ciutats desestructurats i, sovint, incommunicats per la manca d'un transport públic eficaç. Hi havia, doncs, molta feina per fer.

Sortosament, en aquest quart de segle s'ha avançat molt per fer unes ciutats i pobles més habitables i al servei de les persones. Avui dia, tots els ajuntaments mínimament significatius tenen la seva Agenda 21 per avançar cap a la sostenibilitat i tenim, també, una Llei de Mobilitat que obliga a fer previsions de transport públic a qualsevol pla urbanístic.

En aquest sentit, també són molts els ajuntaments de ciutats mitjanes que s'han que el vehicle privat ja no pot ser l'únic element de mobilitat, ni pot ser el rei dels carrers. És per això que els governs municipals democràtics. una aposta decidida pel transport públic, ja sigui a través d'empreses municipals o bé amb acords amb operadors privats. Així, en números anteriors, en aquest mateix, i en futurs, donem compte de poblacions amb un govern local que es desvia per la millora i extensió dels mitjans col·lectius de transport. Un esforç del tot lloable que volem reconèixer i aplaudir. ●

## SUMARI

### EN PORTADA

#### L'epidèmia del nostre segle

Cada any moren arreu del planeta més d'un milió de persones en accidents de trànsit, i uns altres cinquanta milions pateixen ferides de diferent consideració. Front aquesta autèntica plaga cal prendre les mesures necessàries per reduir-ne l'impacte. Moltes d'aquestes mesures són al nostre abast amb un cost mínim. (pàgs. 4-8)

### ACTUALITAT

#### Els tramvies ara va de bo

Amb gairebé un mes de diferència han entrat definitivament en serveis els dos tramvies (el Trambaix i el Trambesòs) que uneixen Barcelona amb diverses poblacions de la seva àrea metropolitana. Malgrat els atacs que va patir al llarg dels darrers mesos, l'acollida per part dels usuaris ha estat força positiva. (pàgs. 9-11)

### INFORME

#### Propuestas de mejora de cercanías

Seguimos con la publicación del informe elaborado por dos miembros de la PTP sobre el estado actual del servicio ferroviario de cercanías en Catalunya (Renfe i FGC), así como diferentes propuestas para mejorarlo. Un tema tan importante como la accesibilidad ocupa, básicamente, el análisis que ofrecemos en este número. (pàgs. 16-17)

### DOSSIER

#### La bona salut dels autobusos urbans

A les ciutats mitjanes, l'autobús urbà és un element indispensable per connectar diferents barris entre ells, amb serveis bàsics i amb altres modes de transport. La xarxa d'autobusos urbans juga un paper clau en la mobilitat de moltes persones i els ajuntaments, que en són conscients, hi esmercen recursos humans i econòmics. (pàgs. 18-21)

### OPINIÓ

#### Més competitivitat i més sostenibilitat

Els canvis en els governs de Catalunya i de l'Estat han desfermat una onada reivindicativa de les autoritats de Barcelona amb demandes per construir més metro i per situar l'estació de TGV a l'aeroport, en comptes de fer-la al Prat. Aquestes demandes a entendre de molts, no es corresponen amb les necessitats reals. (pàg. 22)

### OPINIÓ

#### Un fort impuls al transport públic

El març passat, el Consell Executiu es va reunir per primera vegada a la Delegació del Govern a Tarragona. Entre els acords presos, destaca el desenvolupament i impuls del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, una regió amb un alt índex de població amb moltes i diverses necessitats de mobilitat. (pàg. 23)

El nou reglament de viatgers preveu sancions de fins a 600 euros

# Colar-se sortirà car

L'entrada en vigor podria donar-se a mitjans del proper juliol



Una conducta cívica és passar per la màquina.

El Govern està decidit a lluitar contra el frau a la societat que suposa el fet de colar-se en el transport públic i no pagar el bitllet o no validar el títol corresponent, les sancions podrien arribar fins el 600 euros amb la possibilitat d'embargar els comptes bancaris d'aquells que no paguin la multa.

**A** banda dels prejudicis econòmics que es puguin causar a les empreses de transport públic, el fet de colar-se representa un acte d'incivisme i de manca de respecte a totes aquelles persones que sí que paguen. Fins i tot, podríem dir que és un menyspreu a tota la societat, ja que les companyies de transport públic més dimensionades depenen en bona part de subvencions provinents de les administracions; és a dir, amb diners de tothom.

Per combatre aquesta acció

fraudulenta, el Govern català té previst incloure en la llei d'acompanyament dels Pressupostos de la Generalitat un nou reglament de viatgers que preveu sancions de fins a 600 euros per a aquells que, tenint l'obligació, no paguin al metro, a l'autobús, al tramvia o a la xarxa de FGC. Però no només es contemplen sancions econòmiques, sinó que a tothom qui no pagui la multa corresponent se li podran embargar els comptes bancaris per satisfer l'import de la sanció.

No obstant, i tal com

● El projecte de reglament de viatgers es tramitarà per via parlamentària com a llei d'acompanyament dels Pressupostos de la Generalitat.

● Les sancions previstes afectaran als qui cometin frau al metro, als autobusos i al tramvia... de moment, Renfe queda al marge.

correspon a un Estat de Dret, l'esperit de la nova reglamentació, més que l'afany sancionador, el que pretén és tenir un efecte dissuasori cap aquelles persones que fan del frau la seva manera de viatjar.

## Flexibilitat sancionadora

El reglament de viatgers vol fugir de ser un marc rígid i pretén adequar-se a cada realitat. Així, preveu el fet que els ajuntaments amb competències sobre transport de viatgers i els ens gestors del transport puguin definir la quantia econòmica de les sancions dins del seu àmbit operacional; d'aquesta manera, a Barcelona, la capacitat sancionadora per al qui cometin frau als autobusos o metro recauria sobre l'Entitat Metropolitana del Transport.

Atès que en formar part d'una llei d'acompanyament dels Pressupostos, l'aprovació de la normativa ha de seguir la corresponent tramitació parlamentària, per la qual cosa la seva entrada en vigor difícilment es produirà abans de mitjans de juliol.

Com va passar en un primer moment amb la integració tarifària, la xarxa de rodalies de Renfe quedarà al marge del reglament, ja que la seva gestió és competència estatal. Aquesta "anomalia" posa de relleu --una vegada més-- la necessitat del traspàs urgent de rodalies de Renfe a la Generalitat amb la finalitat d'integrar tot el transport ferroviari de Catalunya sota una única administració. ●  
Redacció

## Les infraccions

El projecte de reglament defineix quines són les conductes que poden rebre el qualificatiu d'ús indegut del servei i, per tant, susceptibles de ser sancionades:

- Viatjar sense haver adquirit el bitllet o no validar-lo.
- Fer un trajecte més llarg del que correspon.
- No tornar a validar després de fer un transbordament.
- Falsificar el bitllet o títol.

# Accidents de trànsit, l'epidèmia del nostre segle

Més d'un milió de persones cada any perden la vida a les carreteres

Entenem que la mobilitat no només ha de ser sostenible, sinó que també ha de ser segura.

En aquest sentit, som conscients que una bona part de la mobilitat actual s'expressa en l'ús del vehicle privat, una tendència a capgirar, però a la qual tampoc podem girar l'esquena.

En només 10 anys els accidents de trànsit han passat de ser la desena a la tercera causa de mortalitat al món, convertint-se així en una autèntica epidèmia dels nostres dies com la pesta ho va ser a l'Edat Mitjana.

Moltes de les mesures per reduir aquesta mortalitat són al nostre abast i no comporten cap despesa extraordinària. Què esperem?



**Canviar la nostra actitud és un pas per reduir el nombre de víctimes.**

**D**es que es va produir la primera víctima mortal del trànsit, fa ja més d'un segle, els accidents s'estan convertint en una de les primeres causes de mortalitat al món. Així, al 2002 van morir a les carreteres de tot el món 1,2 milions de persones i es calcula que el nombre de persones ferides ronda els 50 milions (a molts països aquesta comptabilitat és força difícil), de les quals

moltes d'elles han de passar dies, setmanes i mesos als hospitals. I d'aquestes, uns 5 milions de ferits patiran seqüeles per a la resta de la seva vida en forma de discapacitacions físiques. I parlem únicament de les víctimes visibles del trànsit, sense tenir en compte les "víctimes ocultes"; és a dir, aquelles que pateixen directament els efectes de la contaminació ambiental i sònica o la pèrdua de qualitat de vida en viure en

zones amb una elevada densitat de trànsit.

Arreu del planeta diàriament les carreteres són atapeïdes per tota mena de vehicles de dues, tres i quatre rodes que transporten amunt i avall persones i mercaderies. I volem que aquest transport sigui més ràpid i eficient, convertint-lo en un sector important de les economies. Però si el transport motoritzat, en determinades circumstàncies, pot ser una font



# Països pobres i nens

**M**algrat que al primer món és on es concentra el major nombre de vehicles per habitant, són els països empobrits els que enregistren un major índex percentual de víctimes mortals. Si a nivell global l'any 2002 l'índex mitjà de mortalitat causada per accidents de trànsit va ser de 19 per cada 100.000 habitants (dades de l'OMS), aquest era de 12,6 als països industrialitzats i del 20,2 en els països en vies de desenvolupament. Una visió més acurada s'indica que a la Unió Europea la ràtio és d'11 (5,4 al Regne Unit), mentre que a l'Orient Mitjà és de 26,3 i a Àfrica de 28,3.

Les causes serien una població que creix constantment, migracions interiors de zones rurals a zones urbanes amb més cotxes, parc mòbil envellit i amb un manteniment deficient, el nombre de carreteres creix per sobre de l'adopció de les corresponents mesures de seguretat.

El mateix informe assenyalava, també, que les grans víctimes dels accidents són els menors de 15 anys. Del total dels 180.000 nens que van morir per accidents de trànsit el 2002, el 96 % vivien en zones de l'anomenat "tercer món".

● És en els països empobrits i en vies de desenvolupament on es concentren les taxes més altes de mortalitat per causa dels accidents de trànsit.

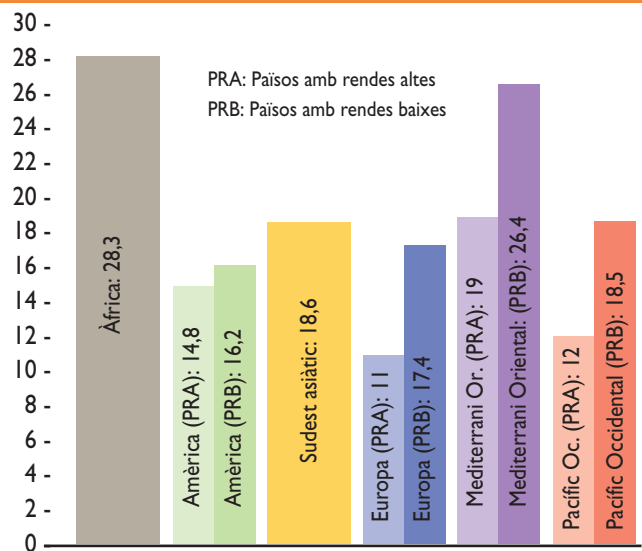
● Hi ha cinc grans línies sobre les que cal incidir: reducció de velocitat, cap tolerància amb l'alcohol, cinturons de seguretat, ús del casc i visibilitat.

de desenvolupament, també és cert que pot comportar seriosos perjudicis tret que fem de la seguretat viària una prioritat per a tots els governs.

## l'anem a més

Si la tendència actual segueix creixent, els experts calculen que en 2020 el nombre de víctimes mortals de trànsit respecte 2000 s'haurà incrementat en un 60 %, estariem parlant d'un nombre anual de morts que s'acostaria perillosament als 2 milions anuals. La major part d'aquesta mortalitat es donaria en països en desenvolupament, en els quals cada dia més persones tenen accés al transport privat motoritzat i on la possessió d'un cotxe és vista com un símbol de distinció social i prosperitat; mentre que als països rics guanyen adeptes els mitjans de la mobilitat sostenible: a peu, bicicleta, transport públic, cotxe compartit...

## Taxa de mortalitat en accidents de trànsit a les regions de l'OMS (per cada 100.000 habitants)



FONT: OMS, "Global Burden of Disease project", 2002, version I

La nota positiva és que els accidents de trànsit es poden prevenir. Hi ha solucions als problemes de la seguretat viària. Sense anar més lluny, en les passades vacances de Setmana Santa el Servei Català de Trànsit va aconseguir retallar el nombre de víctimes mortals respecte anys anteriors. Sens dubte, un èxit en la gestió del director del Servei Català de Trànsit, Rafael Olmos, i el seu equip.

No hi ha, però, una única recepta màgica per a la seguretat viària, sinó que cada intervenció i estratègia s'ha d'adaptar a les especificitats de cada lloc.

No obstant, existeixen cinc grans línies sobre les quals cal incidir decididament: reducció de velocitat, cap tolerància amb l'alcohol, cinturó de seguretat, casc i visibilitat, unes mesures que suposen un cost mínim per a l'administració i que ens ajudarien a reduir l'accidentalitat.

En bona part, és a les nostres mans, és a les mans dels usuaris, contribuir a fer unes carreteres més segures on puguin conviure pacíficament cotxes, vianants i bicicletes. ●

Redacció

## L'APUNT

### Ja fa 108 anys de la primera víctima mortal

**B**ridget Driscoll, una mare de família de 44 anys, té el dubtós honor de ser la primera víctima mortal de trànsit. Va succeir el 17 d'agost de 1896 a Londres quan es dirigia, juntament amb la seva filla adolescent, a una actuació de dansa al Crystal Palace londinenc i va ser atropellada en travessar el carrer per un cotxe que circulava a una "velocitat vertiginosa i desmesurada" segons van dir els testimonis de l'accident (6,5 km/h). El jutge instructor del cas va tancar el sumari amb l'esperança i el desig que "mai més torni a succeir". Una bona voluntat del tot incompleta.

## Proposta de Conclusions de la Setmana de la Seguretat Vial

# Una tasca de tots

Ja sigui com a part activa, o com a part passiva, tothom està exposat a ser víctima d'un accident de trànsit. Tots tenim la responsabilitat i el deure cívic de canviar les nostres actituds, tant com a conductors o com a vianants, per tractar de reduir la sinistralitat als carrers i a les carreteres. Un primer pas, i ben senzill, és el respecte a les normes i als altres ocupants de la via pública.

**F**ortament preocupats per l'increment progressiu dels accidents de trànsit com a causa de mortalitat, l'Organització Mundial de la Salut (OMS) va dedicar en Dia Mundial de la Salut, 7 d'abril, a la seguretat viària amb l'eslògan genèric de "La seguretat viària no és accidental". Per la seva banda, les Nacions Unides es van celebrar del 5 a l'11 d'abril la quarta edició de la Setmana de la Seguretat Viària sota el lema "El respecte és seguretat".

Tant en un, com en l'altre cas, Barcelona i Catalunya es van sumar als actes commemoratius amb un conjunt d'activitats organitzades per diferents entitats, associacions i institucions. Aquest és un resum de les principals conclusions a les quals es va arribar:

- La seguretat vial és cosa de tots i de totes. Ningú no pot eludir les seves responsabilitats individuals com a ciutadans i, entre tots plegats, hem de contribuir a millorar la situació.

- És un tema de voluntat política, totes les institucions hi estan implicades. Existeix una responsabilitat col·lectiva entre Govern, administracions, associacions...

- A la major part dels sinistres hi ha un agressor i una, o varies, víctimes. Cal delimitar administrativament i judicialment qui és l'agressor i quines són les seves responsabilitats socials.

- El respecte és seguretat? Sense cap mena de dubte. El 66 % de la sinistralitat es deu a una manca de respecte de les normes de circulació.

- El grup més implicat en els sinistres és el dels conductors de cotxes. Cal, doncs, un canvi de tendències en les actituds i aptituds d'aquest col·lectiu cap a una conducció més respectuosa; així com, també, un comportament més cívic per part de la resta d'usuaris de la via pública.

- A Catalunya dos terços dels accidents es produeixen a les ciutats (22.000 ferits

anuals). Es fa imprescindible una actuació en l'àmbit urbà.

- És fonamental una reducció de la velocitat a zones urbanes amb un control del màxim de 50 km/h a la xarxa vial bàsica i introduir un límit de 30 km/h a zones de vialitat local.

∑ La majoria de conductors professionals ho fan sota un gran nivell de pressió. Hem de renunciar a la cultura de l'exigència de les presses. El ritme de treball ha de ser l'adequat i segur.

- Cal aplicar la "tolerància zero" amb els infractors que representen un perill imminent, com la conducció sota els efectes de l'alcohol i altres estupefaents, els excessos de velocitat, la manca de respecte dels "Stop" i dels senyals semafòrics.

- Hi ha unanimitat en la necessitat de modificar la legislació actual respecte la seguretat vial en diferents àmbits jurídics. En el nou projecte d'Estatut s'haurien d'articular els instruments necessaris perquè des de Catalunya es pugui actuar en seguretat vial. En aquesta legislatura s'hauria de crear una Comissió d'estudis sobre seguretat viària.

- També cal una modificació de la legislació estatal en el marc del Congrés del Diputats. En aquest sentit, caldria considerar:

- Delimitació de la conducció temerària i del concepte d'imprudència greu en el Codi Penal i aplicació del concepte d'homicidi imprudent per les morts del trànsit.
- Establir un grau penal de l'alcoholèmia per acabar amb la indeterminació del concepte de conducció sota els efectes de l'alcohol.
- Potenciar el paper de la fiscalia en els temes de trànsit, com a representant de la societat. Juntament amb un canvi en la consideració dels jutges sobre l'agressor o delinqüent en el trànsit, que tendeix a considerar les morts i ferides greus en els accidents com una falta menor. ●

## Compromís català de seguretat vial

**E**l Parlament de Catalunya ha aprovat una declaració institucional sobre la seguretat vial i l'adhesió a la iniciativa de la IV Setmana de l'ONU i al Dia Mundial de la Salut de l'OMS. Aquest compromís amb la seguretat i la prevenció dels sinistres de trànsit no ha fet més que començar i es proposa:

- Redactar un "Compromís català de seguretat viària", amb la plena implicació de cada institució signant a treballar per la reducció de les víctimes.

- Aquest compromís ha de ser aprovat per l'òrgan decisor de cada institució (plenaris de corporacions locals). També s'hi haurien d'adherir entitats de transport públic, aeroports i ports, etc.

- El "Compromís" s'hauria de fer públic el proper novembre en el marc de la "Setmana de la mobilitat accessible, sostenible i segura" amb un acte unitari.

- La Generalitat hauria de destinar una partida pressupostària a un fons de cooperació amb els municipis per a l'adquisició de radars, etilòmetres i la realització de campanyes de sensibilització i millora de les actituds i aptituds.

- Participació de la societat civil, amb el reconeixement de les entitats sense afany de lucre que treballen en l'àmbit de la prevenció dels accidents.

- Un major reconeixement social i institucional cap a les víctimes directes dels accidents així com els seus familiars, ja quin fins ara no han rebut el suport suficient.

Per conèixer amb més detall totes aquestes conclusions i propostes us podeu adreçar a: [info@pat-apat.org](mailto:info@pat-apat.org). ●

Las administraciones se han fijado el objetivo de reducir la accidentabilidad

# ¿La movilidad va en dirección segura?

La sociedad y los medios de comunicación son favorables a adoptar medidas drásticas



**El número de víctimas crece año tras año.**

Las cifras de la inseguridad vial en Catalunya siguen siendo terroríficas. Cada día hay demasiadas víctimas y afectados. Durante los últimos años se han detectado varias tendencias positivas en la prevención de los siniestros, pero es un proceso lento y no queda claro que la vía de mejora esté realmente consolidada.

**E**n primer lugar, la administración autonómica está haciendo una puesta a punto. El Pla Català de Seguretat Viària 2002-2004 (aprobado por el Govern en el 2002) es un primer paso importante. Fija como meta una reducción del 15 % en muertos y heridos graves para el periodo 2002-2004, objetivo que parece probable conseguir.

El nuevo gobierno de la Generalitat ha acentuado la lucha contra los siniestros en el tráfico. Se declara acorde con el objetivo de reducción de la Unión Europea: reducción del 50 % de muertos entre 2000 y 2010. La Generalitat añade también el número de heridos graves. Hace pocos días que el Ayuntamiento, en su nuevo Plan

de Seguridad vial, se adhirió a este objetivo de limitar la nocividad de la movilidad.

En segundo lugar, se observa un cambio en la sociedad respecto a la forma de conseguir la reducción. Cada vez hay más aceptación sobre el hecho de la necesidad de un mayor control de las velocidades mediante el radar y del alcohol y la conducción mediante etilómetros. Los medios de comunicación no se muestran contrarios a las medidas y aceptan el reto de una mejor seguridad vial.

En tercer lugar, se nota una ligera tendencia a la baja en las cifras de muertos y heridos en el tráfico en los últimos años. La firmeza en la actuación tanto del gobierno de la Generalitat como de otras varias administraciones augura que esta buena evolución prosiga.

## Un compromiso por la seguridad vial

La Asociación de Prevención de Accidentes de Tráfico, P(A)T, lanzará a partir de ahora una campaña de adhesión por parte de todas las administraciones y entidades para un "Compromiso por la seguridad vial". Dicho compromiso incluye tres actuaciones por parte de cada institución:

1) Adherirse formalmente al objetivo de menos 50 % de la Unión Europea.

2) Elaborar un Plan de

Seguridad Vial.

3) Empezar acciones directas para conseguir una reducción de los siniestros y víctimas desde el primer mes de ratificación del objetivo.

Las actuaciones para mejorar la seguridad vial de nuestro país comportan una labor de todos, tanto individuos como entidades.

Es necesario trabajar en todos los temas que afectan a la siniestralidad y al comportamiento de los conductores, pero lo más importante es lograr que todos acepten el hecho de que la velocidad mata y el alcohol predispone al conductor a no respetar las normas, situándolo en inferioridad de condiciones al aumentar considerablemente el tiempo de reacción desde la primera copa. Es preciso convencer a conductores y gestores de que hay que frenar estos dos problemas de la movilidad.

Se puede añadir otra actuación muy importante: Siempre hay que abrocharse el cinturón de seguridad y llevar el casco, incluso para dar la vuelta a la esquina.

Desde P(A)T invitamos a todos los integrantes de la sociedad a subirse al tren de la prevención y a presionar a los conductores para que ejerzan un buen comportamiento y respeten a sus conciudadanos. ●

Ole Thorson

Vicepresidente de P(A)T

La prevenció s'ha d'acompanyar també de mesures dissuasòries

# Què fa el Govern?

A l'any 2003 hi va haver a Catalunya 20.618 accidents de trànsit amb víctimes que van suposar 29.378 persones afectades de les quals 667 van ser morts.

**T**ot i que aquestes dades són esperançadorament millors que les de l'any passat encara estem lluny dels paràmetres desitjables si els comparem amb els resultats dels països de la Unió Europea que tenen una millor seguretat viària.

L'accidentalitat en el trànsit és evitable i per això s'hauria de tractar com si fos una epidèmia i, en aquest sentit, el Govern de la Generalitat treballa amb esforç per aconseguir una seguretat viària amb garanties.

Com lluitem contra l'accidentalitat? Doncs des de dues vessants ben clares com si es tractés de dues cares d'una mateixa moneda. La prevenció, per una banda i la repressió, per l'altra, dues línies d'actuació íntimament lligades i que no poden funcionar una sense l'altra.

Les accions preventives cerquen consolidar-se en el nostre subconscient i aconseguir un canvi cultural de la nostra societat favorable a la seguretat viària.

Què estem fent en el marc preventiu? Doncs senzillament realitzant actuacions adreçades als factors que hi participen en la circulació, la via, el vehicle i, fonamentalment la persona.

Entre d'altres accions, estem identificant i arrançant aquells trams de la xarxa viària on es produeixen més accidents; hem donat llum verda perquè es realitzin auditories

de seguretat viària per a vies de nou traçat o arrançament de les existents; participem de manera activa en el projecte *Pròsper* que es basa en l'ús tecnològic associat a la reducció de la velocitat en els turismes, ens hem posat en contacte amb fabricants de cotxes que operen en el nostre país perquè ens ajudin en un tema actual a tota Europa com són els limitadors de velocitat; estem aplicant a tot el cicle formatiu una metodologia novedosa basada amb predictors de risc que detecten possibles actituds o comportaments de risc en infants i joves i apliquen uns protectors en funció de cada risc; duem a terme un programa de cursos de reciclatge de conductors; hem elaborat un mòdul formatiu de sensibilització dirigit als infractors viaris, com a opció alternativa a la sanció, suspensió del permís o llicència de conduir; així mateix hem incrementat l'activitat de patrullatge de la Policia de Trànsit en aquelles vies més accidentògenes i amb major intensitat; finalment, també realitzem campanyes publicitàries de conscienciació focalitzades en l'alcohol, la velocitat i els sistemes de seguretat passiva.

**D'**altra banda hi ha les accions repressives-dissuasòries que si bé tenen una resposta, eficaç i ràpida, també és cert que aquesta resposta té una permanència en el temps relativament curta.

Amb tot, les accions més repressives es centren en el reforç del patrullatge de la Policia de Trànsit en aquelles carreteres on es registren accidents com a conseqüència de la velocitat. En aquest sentit, s'instal·laran 15 radars automàtics més afegint-se als 6 ja existents per controlar objectivament les infraccions d'excés de velocitat i per aconseguir un efecte dissuasori. També continuarem fent controls permanents i aleatoris d'alcoholèmia, que ens ha d'ajudar i de fet comencem a detectar-ho, una actitud social positiva de no beure si s'ha de conduir. En qualsevol cas, volem aquests controls esdevinguin de més qualitat, és a dir, que poguem detectar els màxims conductors i conductores circulant sota els efectes de l'alcohol i, conseqüentment, evitar que continuïn conduint sota els efectes de l'alcohol. D'altra banda, també estem fent especial incidència en el control de l'ús del cinturó, el casc i els sistemes de retenció infantil, com sistemes que permeten que les conseqüències en cas d'accident siguin menys gravoses.

Així mateix i per tal de lluitar i reconduir les conductes imprudents i temeràries i perseguir els conductors reincidents, hem proposat la implantació del permís per punts. Implantació en la doble vessant de consciència col·lectiva vers la no infracció, i de la possibilitat de rehabilitar aque-

lles conductes mitjançant la gestió i el desenvolupament dels cursos de reciclatge per a aquells conductors/es que pretenguin recuperar punts perduts (rehabilitació de conductes imprudents i temeràries) o, en el pitjor dels casos, quan serà obligatori per la pèrdua total de punts. En tots els països on s'ha aplicat ha mostrat una remarcable eficàcia, dissuasiva i pedagògica.

**P**er últim, hem proposat la modificació del codi penal en matèria de delictes contra la seguretat del trànsit atès que l'actual regulació és deficient i comporta una impunitat en casos de conductes molt greus, així com la modificació de la Llei de Seguretat Viària per tal d'adaptar-la a les noves necessitats del trànsit i la circulació dels carrers i les carreteres.

Està clar que el Govern de la Generalitat lluita des de les diferents vessants contra l'accidentalitat i contra aquelles actituds poc solidàries de conductors que tot i que sortosament són una minoria, representen un perill real en la seguretat viària de la resta d'usuaris de la via.

És evident i palès que les mesures i accions són nombroses perquè aquest govern sap i és conscient que la sinistralitat al nostre país s'ha de tractar de manera transversal implicant a tots els actors institucionals i socials. ●

Rafael Olmos

Director del Servei Català de Trànsit



El tramvia retorna a Barcelona despertant l'interès de l'usuari

# Ara va de bo

Important presència de les institucions en l'acte inaugural a Sant Joan Despí

Feia temps que des de la PTP esperàvem amb delit aquest moment. Després de dos ajornaments, el 3 d'abril es va inaugurar el Trambaix, el tramvia que uneix diverses poblacions del Baix Llobregat amb la plaça Francesc Macià de Barcelona. Després d'un parell de dies de portes obertes, el dilluns 5 d'abril entrava oficialment en servei.



Usuaris esperant a l'estació de "Montesa", al terme d'Esplugues.

**E**n el marc de les cotxeres del Trambaix a Sant Joan Despí, l'assoleït dissabte 3 d'abril es va donar el tret de sortida al nou tramvia. Amb la presència de molts noms mediàtics de la política catalana en l'acte inaugural (presidència de la Generalitat, consellers, aspirants a ministre en aquell moment, alcaldes, alts i ex-alts càrrecs de l'administració...), però amb absències igualment mediàtiques —per bé que justificades— (els alcaldes de Barcelona i l'Hospitalet) i també absències amb un perfil més polític: no hi va haver cap representació de CiU, PP i ERC per discrepàncies (segons versions oficials) amb les suposades corredisses amb les quals s'havia volgut posar en servei el Trambaix.

Mentre esperàvem els discursos protocolaris i visitàvem les instal·lacions, vam poder escoltar algun comentari al voltant que aquella era una immillorable oportunitat perquè el conseller de Política Territorial i Obres Públiques anunciés la unió dels dos tramvies al llarg de la Diagonal... i per superfície. Esperar una millor ocasió.

Després dels parlaments, els convidats van accedir a diversos combois per al trajecte inaugural fins Francesc Macià. Tan bon punt vam deixar el recinte, amb prou feines una desena de persones exhibia rètols en contra el tramvia. Vam enfilem sense problemes les successives estacions, en les quals força gent esperava a les andanes per retrobar-se o estrenar-se, segons els casos, amb el tramvia.

● **A les andanes del recorregut la gent esperava amb il·lusió retrobar-se, o estrenar-se, amb el recuperat tramvia.**

## Stop al tramvia

Haviem deixat enrere Cornellà i tot just entre les parades de "La Sardana" i "Pont d'Esplugues" ens vam aturar. Un accident tot just la diada inaugural? No. Ràpidament ens vam assabentar que un altre grupet de persones havia tallat les vies i impedia la circulació del primer dels combois, el de les autoritats. Els presumptes opositors al tramvia no només havien volgut torpedinar-lo durant les fases de discussió del

projecte, sinó que volien entorbolir una data històrica. Després de gairebé una hora d'estira-i-arronsa, i de replegar el "picnic" que havien preparat damunt les vies, es va imposar l'anomenada "normalitat".

El cert és que les persones que vam trobar a la sortida de les cotxeres, més les que van tallar la via, amb prou feina superaven en nombre a aquelles que esperaven, sota un sol de rigor, a qualsevol de les estacions per pujar al tramvia. Una evidència més de què no per fer més soroll es té la raó. I si bé en democràcia és fonamental escoltar i respectar les minories, aquestes no poden pretendre imposar els seus punts de vista ni recórrer a accions de força en comptes del diàleg i la negociació. ●  
Jordi Pascual

Tohom va coincidir en celebrar el dia, però no van faltar les reivindicacions

# “Un jornada històrica”



El primer en prendre la paraula va ser Albert Vilalta, president de Tramvia Metropolità, qui va recordar que el tramvia va ser una clau del desenvolupament de Barcelona “unint les viles que formaven la ciutat a començaments del segle passat, com ara uneix ciutats properes a la capital catalana”. Va destacar els més de 300 milions d’usuaris del tramvia en la dècada dels 50. Segons Vilalta, el tramvia “humanitza les ciutats perquè respecta el medi; avui estrenem tramvia, però també nous espais viaris i zones verdes”.

Núria Marí, alcaldessa accidental de L’Hospitalet en substitució de Celestino Corbacho, va unir la data de la recuperació del tramvia amb una altra significativa com el 25è aniversari de les primeres eleccions municipals després del franquisme, una època que tant de mal va fer al Baix Llobregat: “Vint-i-cinc anys de progrés de ciutats i barris, amb sostenibilitat i participació de les persones”. Per

Marí, el més important és que el tramvia apropa els veïns i veïnes de les ciutats per on circula i complementa l’oferta de metro i autobús a L’Hospitalet.

Un altre alcalde accidental –el de Barcelona– va pujar a l’estrada. Xavier Casas, en representació de Joan Clos, va destacar que el tramvia suposava “una oportunitat per transformar espais i racons i de la ciutat”. I que juntament amb les futures línies 9 i 11 del metro es donarà un pas endavant cap a una mobilitat més sostenible en el conjunt urbà. Casas va destacar que amb el Trambesòs, el tramvia donarà servei a dues vies d’entrada i sortida de Barcelona i de relació amb ciutats veïnes, com són els extrems de la Diagonal.

L’alcalde d’Esplugues, Lorenzo Palacín, va remarcar que una de les responsabilitats dels governs locals és “oferir serveis bàsics als ciutadans, com l’aigua, electricitat i mitjans de transport públic, i el tramvia n’és un d’ells”. No obstant, Palacín va reconèixer que “el

tramvia ha despertat recels, però espero que des d’avui sigui vist com un mitjà eficaç”; per afegir que “malgrat tot, Esplugues seguirà reivindicant l’arribada de la línia 3 del metro”.

El següent en prendre la paraula va ser José Montilla, aleshores encara alcalde de Cornellà. Montilla va recordar que el Trambaix té el seu origen en “l’entossudiment d’un grup d’alcaldes de la comarca que considerava que el tramvia era un mitjà idoni de connexió amb Barcelona”, un projecte, però, que avançava i s’encallava. Per a l’actual Ministre d’Indústria el tramvia ha significat una remodelació en positiu dels centres de les ciutats i va destacar “la col·laboració que ha existit entre les institucions”.

L’alcalde de Sant Joan Despí, Eduard Alonso, va revelar que es van decidir pel tramvia perquè “les autoritats competents d’aleshores (en referència al Govern de CiU) ens negaven l’arribada del metro”. No obstant, va seguir reclamant la presència del metro amb la prolongació de les línies 9 i 12 i va expressar el seu convenciment que “la gent estimarà el tramvia perquè soluciona molts problemes. Alonso també va

demanar un respecte a les normes de circulació, “ja que la víctima (el transport públic) no pot ser vista com el botxi”.

Joaquim Nadal, conseller de PTO, va animar els ciutadans a apropiarse del tramvia, a fer-lo seu per “veure i viure la ciutat d’una altra manera”, tot destacant la vocació de servei públic que té el tramvia. Nadal també va posar èmfasi en el paper que ha jugat l’ATM com a “punt de trobada i relació entre el món local i el Govern de Catalunya”.

Els parlaments es van tancar amb la intervenció del president de la Generalitat, Pasqual Maragall, qui va qualificar aquest dia com la “festa de l’Àrea Metropolitana”, ja que l’opció d’un nou tramvia va prendre cos el 1987, el mateix any en què va desaparèixer l’AMB. Per Maragall el tramvia és “el mitjà metropolità per excel·lència, ja que el metro surt unes poques estacions de la ciutat de Barcelona”. El tramvia també representa un nou paisatge, ja que “el paisatge no és només cases i muntanyes, sinó també allò que s’hi mou”.

Tot i no prendre la paraula, entre els convidats també cal destacar la presència dels consellers de Treball i de Medi Ambient, Josep M. Rañé i Salvador Milà, respectivament; del director de Ports i Transports, Jordi Julià; del secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal; i de l’exregidora de Mobilitat de l’Ajuntament de Barcelona i expresidenta de TMB, Carme San Miguel; així com empreses de transport públic i una delegació de la PTP. ●

JPM

● **Tot i la satisfacció pel tramvia, els alcaldes d’Esplugues i Sant Joan Despí van seguir reclamant l’arribada del metro a les seves ciutats.**

Coincidint amb la inauguració Fòrum de les Cultures

# El Trambesòs també roda

Sant Adrià guanya en mobilitat en estar connectats el tramvia i l'estació de Renfe

Amb prou feines un mes després de l'entrada en servei del Trambaix, el 8 de maig va començar a rodar el Trambesòs en el tram comprès entre la plaça de les Glòries i l'estació de Renfe a Sant Adrià, al llarg del tram nord de la Diagonal al districte de Sant Martí.

**E**n aquesta ocasió el lloc triat per l'acte inaugural van ser les cotxeres de Sant Adrià, molt a prop del recinte del Fòrum de les Cultures, que s'inauguraria unes hores més tard. Potser per aquesta raó, la impressió general va ser que la posada de llarg del Trambesòs va ser menys lluïda que no pas la del seu germà. D'altra banda, cal afegir, que en recórrer menys poblacions, també hi havia menys presència de càrrecs públics.

Així mateix, les extremes mesures de seguretat del Fòrum havien actuat com a element dissuasori per a què molts ciutadans s'acostessin a conèixer el nou mitjà de transport.

De nou Albert Vilalta, president de Tramvia Metropolità, va ser l'encarregat d'obrir la tanda del parlaments. Vilalta va voler destacar "el gran repte que ha suposat posar en marxa aquest tramvia en només quinze mesos de treballs i de gran esforç", alhora que agraià a la ciutadania la comprensió que ha tingut envers les obres. El Trambesòs també ha suposat connectar les noves zones que acosten, encara més, la ciutat al

● **De tots els presents, el més cofoi era, sens dubte, l'alcalde de Sant Adrià, que veu com la seva ciutat deixa de ser la ventafocs de la regió metropolitana i s'equipara a les altres ciutats.**

front marítim "completant el somni del Pla Cerdà".

El segon en prendre la paraula va ser el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, que va destacar la transformació "física i material a Sant Adrià, amb un riu net, sense torres elèctriques i molt proper al Fòrum". El conseller va assenyalar que el tramvia representa una nova manera d'entendre les coses ja que "canvia el cos i l'ànima dels pobles i ciutats, amb un nou concepte de proximitat, sentit de la col·lectivitat i de la convivència".

En aquesta ocasió, Barcelona sí que va estar representada pel seu alcalde, Joan Clos, que



**El Trambesòs circulant per la zona del Fòrum.**

va començar tot dient que el tramvia és "un mitjà a reivindicar per al segle XXI", ja que representa "un avenç cultural en la manera de com ens hem de moure a les ciutats, preferentment en metro i tramvia, que depenent de les densitats de població cadascun té la seva adequació.

## Dia històric per a Sant Adrià

Un satisfet Jesús M. Canga, alcalde de Sant Adrià, va ser l'encarregat de tancar els discursos protocol·laris, reivindicant en tot moment l'orgull de ser adrianencs. El tramvia "iguala Sant Adrià en qualitat de vida a altres ciutats metropolitanas" —va començar destacant Canga— per seguir destacant que el tramvia també és "un mitjà accessible per a la gent gran, la gent que ja era

usuària del tramvia fa 40 anys".

Emocionat per una data històrica com aquest 8 de maig, va recordar als presents que "hem assolit que el tramvia hagi posat Sant Adrià al mapa, que s'hagin escoltat les reivindicacions històriques de la nostra gent". Sens dubte, un gran premi per a una ciutat que, injustament, sempre que ha sortit als mitjans de comunicació ha estat per notícies no gaire positives que poc tenen a veure amb la majoria de la població.

Com dèiem al començament, la presència institucional no va ser tant nodrida com el 3 d'abril, no obstant cal destacar la presència de l'alcalde de Buenos Aires, que hores més tard també havia d'assistir a la inauguració del Fòrum. ●

Redacció



## Premià Autobús adaptat

La línia C-14 de l'empresa Casas, que presta el seu servei entre Premià de Mar i Premià de Dalt, ja compta amb un vehicle adaptat a persones amb mobilitat reduïda. Aquesta era una reivindicació de l'Ajuntament des de feia mesos arran del compromís adquirit en resposta a les peticions per part de persones amb dificultat de mobilitat. El nou autobús disposa d'una rampa per facilitar l'accés a qui ho necessiti i té una capacitat per a 40 persones.

## Viladecans Vilabús gratis a la Fira

Enguany es va celebrar a Viladecans la XXXIV edició de la fira de Sant Isidre. La novetat de l'edició d'aquest any va ser que els ciutadans i ciutadanes de Viladecans van poder anar en autobús a la Fira, còmodament i de manera gratuïta amb un servei d'autobusos, mitjançant una butlleta que es podia recollir als comerços de la ciutat i a la Revista de Viladecans del mes de maig. Aquest servei va funcionar des de la tarda de divendres dia 14 i fins el diumenge 16 de maig. Els autobusos de la xarxa Vilabús es va convertir, així, en el transport més idoni per visitar la fira. Que segueixi l'exemple. D'altra banda, l'Ajuntament, l'EMT i l'empresa Mohan han signat un conveni per establir una nova línia de urbà que entraria en servei a finals d'estiu o, com a molt tard, durant la propera tardor.



## TUSGSAL ha presentat tretze vehicles nous

**A**quests vehicles són MIDIS que disposen d'unes mides més reduïdes i que permeten poder fer arribar transport públic a llocs inacessibles per a vehicles de 12m. Incorporen nous elements que emeteixen menys gasos contaminants i estan adaptats a persones amb mobilitat reduïda. A l'acte hi eren diferents representants de les localitats que es beneficiaran d'aquests vehicles (Badalona, Sta. Coloma, St. Adrià, Tiana i Montgat). La alcaldessa de Badalona i també presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport, Maite Arqué ha recordat que aquesta mesura està emmarcada en el procés de renovació de la flota que TUSGSAL porta a cap. Pel mes de juny es completarà aquesta actuació amb la posada en servei d'uns altres 18 vehicles estàndars.

## Rubí Un nou autobús urbà

La flota d'autobusos que ofereixen servei a Rubí ha començat el mes d'abril amb la renovació d'un dels seus vehicles. Des de l'1 d'abril, ha entrat en funcionament un nou Scania OMNACITY de 22 seients i 66 places de peu, substituint un vell vehicle de la marca Pegaso.

A l'igual que altres vehicles de la flota, té una mida inferior a una part dels autobusos que circulen per altres ciutats (10,5 metres en comptes de 12 metres). Té un motor de 260 CV i compleix amb els requeriments de la norma Euro III de protecció de les emissions al medi ambient. Així mateix, és un vehicle de plataforma totalment baixa, és a dir, que no té graons a l'interior de l'habitacle, entre la porta d'entrada i les dues de sortida. Està equipat amb aire condicionat, rampa d'accés i espai reservat per a dues cadires de rodes.

Actualment, el total de la flota d'autobusos que donen servei a Rubí és d'11 vehicles que s'alternen per les 4 línies o trajectes que actualment hi ha dissenyades a la ciutat.

## Setmana de la mobilitat sostenible i segura

Es farà del 8 al 14 de novembre. L'Ajuntament de Barcelona ha anunciat que no participarà en el dia sense cotxes de 22 de setembre. Sembla doncs que aquesta data queda en via morta i s'aposta per fer una setmana a la tardor. La PTP proposarà que sigui una setmana de proves i de reclamar temes pendents, com la unió dels dos tramvies. També s'ha proposat que es faci l'entrada a la Diagonal en un carril bus amb cons fins a Sant Feliu amb el suport dels Mossos d'Esquadra.



## CicloBus Fòrum

El Ciclobus Fòrum Barcelona és un servei de lloguer de bicicletes per conèixer la ciutat de manera sostenible, i es complementa amb els sistemes de transport públic per accedir a la zona del Fòrum. Inicialment està pensat que funcioni fins el proper 26 de setembre, però es preveu que es pugui reconvertir en un producte turístic més.

## Millorem el tren al Penedès

El passat 15 d'abril el col·lectius dels "Txukis" va mantenir una reunió amb la PTP per tractar sobre l'estat de la línia de ferrocarril al Penedès i planificar-ne les principals reivindicacions.

- Incrementar la freqüència de trens

Laborables: ampliar la franja en un quart d'hora. Festius: freqüència mitja hora.

- Incrementar la capacitat de les unitats

Els trens haurien de ser dobles tots.

- Revisió dels pàrkings de la línia.

Per exemple: la il·luminació del de Sant Sadurní és insuficient. Hi ha una voluntat de privatització del pàrking de Sant Sadurní, de fer-se, pot provocar un increment desmesurat

del cost i la pèrdua de la vinculació al servei públic.

- Ampliar el recorregut dels trens fins a Sant Vicenç de Calders, amb parades arreu. El Baix Penedès encara està pitjor que l'Alt Penedès

- Reclamar a RENFE que anunci els canvis de servei a la premsa i ràdios comarcals, o que s'arribi als Ajuntaments implicats.

- Talls amb substitució per servei d'autobusos.

- Incrementar la seguretat de les unitats, i que no s'elimini la figura del Revisor.

- Informar a les estacions dels altres mitjans de transport públic.

Exemple: A Cornellà de Llobregat, avís de connexió amb el Trambaix.

## Carril-bus a Lleida

El centre urbà de Lleida compta, des del 7 de juny, amb carril bus tant al carrer del Príncep de Viana, com a la rambla de Ferran i a la rambla de Francesc Macià. Aquestes mesures i la reordenació del trànsit dels carrers Príncep de Viana i Comtes d'Urgell tenen com a objectiu, d'adaptar els autobusos a les necessitats de les persones i prioritzar el transport públic.



Així mateix, la línia L-9 Hospitals millora el seu servei amb una nova parada davant de consultes externes de l'Hospital Arnau de Vilanova i arriba fins al nou Campus universitari i la zona lúdica. Aquesta línia, juntament amb l' L2 Ronda, L4 Mariola, L7 Secà, L8 Balàfia-Gualda, LL11 Butsènit-Llívia i L14 Agrònoms, passa pel nou carril de Príncep de Viana. Totes aquestes línies compten amb dues parades al carril de Príncep de Viana amb la finalitat d'atansar el servei públic de transport a l'estació.

El desviament d'aquestes línies permet també descongestionar d'autobusos el carrer d'Anselm Clavé, de l'ordre de més de 20 unitats per hora, fet que millora el trànsit en general i afavoreix el compliment de la freqüència de pas del transport urbà.

## la paradeta

per Albert Obiols



pre més a prop per portar-te m

## Allò que el vent no s'endugué...

El temps passa que vola. I sinó, mirin la darrera actualització de les tarifes d'aquesta parada. Al cap d'un temps de fer l'ortografia, la parada va tenir un altre estil d'informació: la transparent, ja que el pannel informatiu ha estat arrencat i des d'aleshores no l'han reemplaçat.

## Dr. Tr@ffic news reporters

### ¿En qué quedamos?



Un amable lector de esta revista nos ha remitido esta fotografia de un palo de parada donde se ven diferentes líneas de bus que paran, segun se mire arriba o abajo. Luego viene cuando el autobus solicitado no se detiene porque "no es su parada", quedando el viajero con una cara de sorpresa indescriptible.



El primer tram de la línia 9 podria entrar en servei en 2006

# Avancen les obres de les línies 9 i 10

Aviat es procedirà a perforar el túnel per sota del Besòs

L'ambiciós projecte que suposa la construcció de les línies 9 i 10 del metro segueix a bon ritme i dins dels terminis previstos. La màquina tuneladora ja és a punt de començar a perforar per sota del Besòs.

Les obres de construcció de la L9 i L10 de metro avancen segons els pronòstics establerts. Des que fa un any i mig es va instal·lar a Santa Coloma de Gramenet la primera de les dues tuneladores (anomenada popularment la *Besi*) i des de fa gairebé un any la segona a Badalona (anomenada popularment la *Llobri*), de seguida es procedirà a travessar sota el riu Besòs. Concretament la segona, procedent del barri del Gorg, i que ja ha excavat 1.573 metres de longitud, serà l'encarregada de penetrar a Barcelona, si bé abans estarà tres setmanes aturada per a realitzar treballs de manteniment.

Segons el director general de Ports i Transports de la Generalitat, Jordi Julià, les obres avancen a bon ritme fins el punt de pronosticar que, a finals de l'any 2005, els túnels dels ramals de Santa Coloma de Gramenet (L9) i Badalona (L10) estaran perforats fins al tronc comú de Sagrera-Meridiana, cosa que permetria fer entrar en servei aquest primer tram l'any 2006.

Cal recordar que tota la línia sencera no estarà operativa fins l'any 2008, malgrat que per diversos punts, com la plaça Maragall, la ronda Guinardó i la plaça Lesseps ja s'està treballant per a fer la caixa de les estacions, totes elles a gran pro-

funditat. En canvi, el seu pas pel carrer A de la Zona Franca es preveu en superfície i elevat, mitjançant un viaducte, una solució semblant a la del metro de Nova York.

A finals d'any, es preveu que la tuneladora *Besi* es desmunti i es traslladi al carrer Santander per a perforar sota el triangle ferroviari. Des de Sagrera-Meridiana, serà l'encarregada de perforar també fins arribar a la Zona Universitària. Pel que fa a la *Llobri*, aquesta realitzarà les excavacions del tram Onze de Setembre-Sagrera TAV i, posteriorment, treballarà per la zona de Can Tunis i la Zona Franca. ● Ricard Fernández

PTP [Associació per a la Promoció del Transport Públic]  
Rambla de Catalunya, 29, 4rt. 08007 Barcelona

## Subscriu-vos a l'Info PTP

La millor selecció de la informació sobre el món del transport públic al vostre abast diàriament, consulteu [www.laptp.org](http://www.laptp.org)

**Sabadell Universitat**  
edició 2004

**La Llei de la Mobilitat: desenvolupament i món local**

**Dijous, 8 de juliol • A partir de les 10.00 h**  
**Casal Pere Quart • Rambla, 69 • Sabadell**

**Més informació**  
**[www.sabadelluniversitat.org](http://www.sabadelluniversitat.org) • 902 078 700**



El tribunal suprem alemany falla en favor de les tesis governamentals

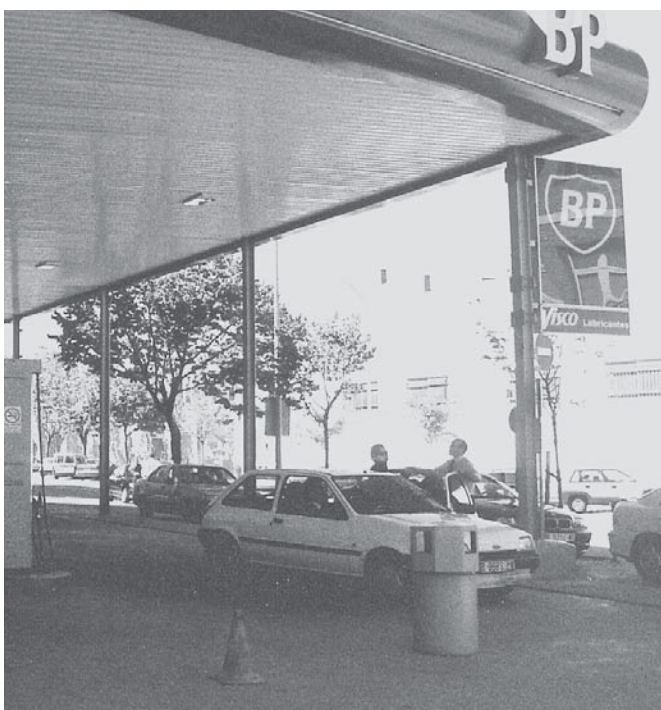
# L'ecotaxa és positiva per a l'economia

Els diners recaptats s'inverteixen en fons de pensions futures

Cada vegada que al nostre país es planteja la possibilitat de fixar una ecotaxa les veus interessades de sempre posen al crit al cel. Així ha estat amb la decisió del Govern català de finançar la sanitat pública amb

un recàrrec sobre els combustibles.

Ara, a Alemanya, un país que ens porta alguns dies d'avantatge en polítiques mediambientals, un tribunal ha declarat els beneficis de l'impost ecològic.



**L'ecotaxa contribueix a crear ocupació.**

La Cort Suprema alemanya ha decretat que l'ecotaxa no és en absolut anticonstitucional. Els seus raonaments no fan més que fonamentar l'opinió que les polítiques mediambientals contribueixen a la creació d'ocupació.

La patronal alemanya del sector industrial va acudir al la Cort Federal Constitucional tot

argüint que la taxa sobre el consum d'energia elèctrica i altres combustibles fòssils, que va implantar el govern roig-verd encapçalat pel canceller Gerhard Schröder, obria una escaleta constitucional ja que, segons els empresaris, amenaçava l'ocupació estable i contribuïa a la deslocalització d'empreses en encarir els costos de producció.

La suspensió de l'ecotaxa hauria suposat una pèrdua d'ingressos xifrada en milers de milions d'euros per a les arques federals. Finalment, però, en la seva sessió del maig passat la cort va refusar el recurs adduint que l'ecotaxa ha contribuït a la protecció dels llocs de treball, ja que els ingressos s'ha pogut utilitzar per garantir el sistema de pensions. En aquest sentit, Jürgen Trittin, ministre de Medi Ambient, s'ha mostrat satisfet per la decisió del tribunal, assenyalat el fet que 250.000 llocs de treball s'han pogut salvar gràcies al fet que els ingressos s'han destinat als fons de pensions. Al mateix temps, la taxa ha permès reduir les emissions de diòxid de carboni provinents dels cotxes en 1,5 % (l'ecotaxa que s'aplica sobre els combustibles fòssils és de 0,0307 euros per litre de carburant).

## Ocupacions verdes

La decisió legislativa es produeix pocs dies després que el govern alemany fes públiques noves dades sobre l'ocupació ambiental al país, que en 2002 representava el 3,8 % de tota la

força de treball; la qual cosa equival a 1,5 milions d'ocupacions. En el mateix període, la mitjana europea de persones que treballaven en temes relacionats amb el medi ambient va ser de l'1,3 %. Trittin va afegir que aquestes dades reflecteixen que les polítiques ambientals de futur adoptades pel govern són positives tant per al creixement econòmic com per al conjunt de la societat.

Un estudi publicat recentment per l'Agència Europea del Medi Ambient emfatitza que la implementació del Protocol de Kioto suposaria una reducció dràstica de la despesa en el combat contra la pol·lució ambiental.

Per la seva banda, a Gran Bretanya, amb l'aplicació de mesures dràstiques sobre les companyies fabricants de cotxes per obtenir uns vehicles més eficients va suposar una reducció de 200.000 tones de CO<sub>2</sub> durant 2003. Un canvi en el sistema impositiu que redueix els incentius per quilometratge i recompensa els vehicles amb baixes emissions, ha permès una reducció de quilòmetres conduïts xifrada en 600.000 km, amb una creixent popularització dels motors dièsel. Aquesta disminució de quilòmetres equival a una reducció del 0,5 % de les emissions de CO<sub>2</sub> provinents del trànsit rodad. ●

Redacció

Tanto en la red de Renfe como la de Ferrocarrils de la Generalitat hay un amplio

# Propuestas de mejora

Como ya informamos en el número 28, la PTP ha llevado a cabo un estudio de evaluación de la red ferroviaria de cercanías en Catalunya. Junto a un listado de las deficiencias detectadas, dicho documento expone una serie de propuestas para la mejora del servicio, tanto para Renfe como para Ferrocarrils de la Generalitat.

## Renfe: Mejorar las instalaciones i el servicio



**El mantenimiento de las instalaciones y la atención al usuario son aspectos a mejorar para Renfe.**

**E**n el apartado de estaciones, Renfe ha dado prioridad a las relaciones entre Barcelona y algunas estaciones importantes (Badalona, Vilanova, Terrassa, Mataró...) pero se ha olvidado completamente de otras.

El estado de abandono de un buen número de apeaderos lo presagia. Habitualmente, la

degradación del espacio de la estación viene acompañada por una degradación del servicio. En algunas de estas estaciones, en los días festivos sólo para un 25 % de los trenes que sí lo hacen en día laborable, lo que resulta inaceptable.

Algunos de los apeaderos citados no disponen ni de máquina para validar billetes. En otros casos se clausura el vestíbulo y se obliga a los viajeros a esperar a la intemperie, ya sea permanentemente o durante algunas horas al día. Da la sensación de que Renfe no tiene interés en los viajeros procedentes de estaciones con poca demanda y concentra sus esfuerzos en las rutas de mayor rentabilidad.

La prioridad debería ser la de dignificar algunas estaciones absolutamente degradadas, dotándolas de un entorno adecuado y ofreciendo un servicio de mayor calidad.

En este sentido deberían tomarse las medidas oportunas conducentes a:

- Dotar de los equipos suficientes de validación a todas las estaciones.
- Ofrecer a los viajeros un recinto adecuado donde esperar el tren a cualquier hora.
- Efectuar el manteni-

miento adecuado de los elementos informativos de las estaciones (carteles, horarios...).

- Instalar máquinas autoventa de amplias prestaciones en un mayor número de estaciones.

La falta de accesibilidad en el servicio de Renfe es el mayor déficit. La gente mayor lo tienen difícil para viajar en tren. Especialmente grave lo tienen las personas que sufren problemas de movilidad, ya que sencillamente no pueden utilizar la red de cercanías de Renfe.

En algunos casos, son necesarias importantes obras de infraestructura, pero en muchos otros, simplemente, harían falta obras menores (una rampa, retocar la anchura de alguna puerta...) para mejorar la situación en determinados lugares.

Otra prioridad es la de adecuar las instalaciones ferroviarias a su utilización por el mayor número de viajeros posible. No basta con instalar alguna medida paliativa en ciertas estaciones, sino que es necesario actuar sobre el conjunto de la red con el fin de poder reconducir esta situación y garantizar la plena accesibilidad de todas las personas que deseen viajar en Renfe.

# de la red de cercanías

● La degradación de las instalaciones, de una estación o un apeadero es la antesala de una degradación en el servicio.

## Servicio al viajero

En lo que se refiere al servicio a los viajeros hay que tener en cuenta que a éstos les gusta que se piense en ellos. Por eso, las incidencias reiteradas que se suceden sin que medie ningún aviso o explicación provocan la irritación de los usuarios habituales:

- Averías que obligan a retrasos importantes, desvíos o limitaciones de servicio,
- Se enteran de la vía en que va a detenerse su tren cuando ven el primer coche del mismo desviarse hacia dicha vía, cruzando por delante del convoy para no perderlo...
- En las estaciones sin personal no hay un servicio claro de apoyo al viajero (excepto en algunas estaciones de la línea C-3), lo cual provoca una sensación de desamparo.
- No existe prácticamente información sobre otros modos de transporte.

Renfe, pues, debería ser pensar un poco más en el viajero y coordinar las secciones de la empresa para atender las diferentes necesidades de los viajeros (información, confort, servicio, aglomeraciones). ●

## FGC: Andenes con poca capacidad



Los andenes de FGC pueden ser un problema.

La problemática de FGC es muy distinta de la de Renfe, aunque tiene un punto en común como las aglomeraciones.

En el Metro del Vallès se está tocando techo en cuanto a número de trenes que pueden circular por la línea, debido a la coexistencia de trenes metropolitanos y de cercanías. FGC ha decidido actuar aumentando la capacidad de transporte por tren, incorporando más trenes de 4 unidades. Esta actuación es correcta, pero tiene un horizonte de utilidad limitada en el tiempo, ya que a medio plazo puede repetirse el mismo fenómeno con los trenes de 4 coches.

Quizá hoy suene excesivo, pero se debería empezar a valorar la posibilidad de aumentar a medio plazo la longitud de los

● En el Metro del Vallès se corre el peligro de una sobresaturación de la línea con las consiguientes aglomeraciones.

andenes para dar cabida a trenes de 5 ó 6 coches. Tampoco sería descartable, si el aumento de la demanda no cesa de crecer, reestructurar los servicios en la línea los días laborables:

- En los servicios Terrassa y Sabadell, eliminar algunas paradas en el tramo Sarrià-Sant Cugat.
- En los servicios a Rubí y Universitat Autònoma, intercalados y decalados adecuada-

mente con los anteriores, efectuarían parada que los trenes que lo dejasen de hacer en el caso anterior.

• En la línea Llobregat - Anoià, la problemática de aglomeraciones es más matizada, no obstante se deberían aumentar los trenes de doble composición, ya que según nuestro parecer (en las pruebas de control efectuadas) no hay suficientes trenes de esta categoría.

• Prolongación de la línea S-8 hasta Masquefa o Piera en días laborables.

• Reestructuración de servicios en el tramo de la línea L8, para independizarlos el máximo posible de las líneas de cercanías y regionales, aumentando así la velocidad comercial de toda la explotación.

En el aspecto de accesibilidad FGC ha desarrollado una línea de actuaciones importantes, lo que supone un claro avance en el camino de la plena adaptabilidad, con una gran parte de las estaciones adecuadas y el resto de ellas con un calendario de ejecución aprobado. No obstante, consideramos que a medio plazo se debería considerar la posibilidad de elevar los andenes (al menos en el tramo de la línea L8) con el fin de agilizar las operaciones de entrada y salida de viajeros y la consiguiente mejora en la velocidad comercial. ●

Un estudio de:

José L. Rodrigo y Albert Obiols



## La bona salut dels autobusos urbans

Cada vegada són més els municipis catalans que fan una aposta decidida per la mobilitat sostenible com a forma de desplaçar-se a l'interior de les seves poblacions. En aquest sentit, els autobusos urbans representen un mitjà idoni per al transport de viatgers per a poblacions mitjanes, unint barris i acostant serveis que, d'una altra forma, viurien d'esquena els uns dels altres o dificultarien moltes de les gestions quotidianes. Així mateix, molts d'aquests serveis també serveixen com a connexió de les poblacions amb altres mitjans de transport públic de major abast, com ara el ferrocarril. Més autobusos, més línies, innovacions tecnològiques... tot evidència que els nostres ajuntaments han pres consciència de la importància del transport públic en la gestió de les polítiques urbanes de mobilitat. Com a prova fefaent d'aquesta orientació, publiquem en les properes pàgines un seguit d'accions empreses per diverses poblacions prou representatives com Granollers, Sant Boi, Molins de Rei o El Papiol, que no són sinó la punta d'un iceberg

Millors freqüències de pas i major amplitud horària

# Granollers Dues noves línies

Granollers, des de 5 d'abril, té una nova xarxa d'autobusos urbans. La reestructuració, en la qual han participat els ajuntaments de Granollers, les Franqueses, Canovelles i La Roca, ha implicat la creació de dues noves línies els dies feiners, la

modificació de la L.3 i la implantació d'una nova línia els dissabtes, festius i feiners d'agost. El servei està inclòs dintre del sistema tarifari integrat i per tant permet realitzar transbordaments gratuïts amb títols ATM.



Tots els autobusos de Granollers estan adaptats.

**L**es línies 21 i 22 són les dues noves rutes creades per als dies feiners que uneixen Can Bassa i Bellavista, i Can Bassa amb la Torreta respectivament passant per l'estació de França (Renfe) i la d'autobusos. Aquest nou servei implica una millora de la freqüència de pas. Ara hi ha un autobús entre el centre de Granollers i l'Hospital cada 15 minuts. A més, hi ha un increment de l'amplitud horària del servei, que comença a 2/4 de sis i realitza les darreres sortides a 2/4 d'onze.

Els dissabtes, festius i feiners d'agost circularen ara per Granollers la L.1 i la nova L.20 que connecta Can Bassa amb Bellavista i La Torreta amb una freqüència de 30 minuts

● **No només s'ha avançat en l'oferta quantitativa de transport públic, sinó també qualitativament, ja que totes les línies tenen els vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.**

els dissabtes i els feiners d'agost i de cada hora els festius.

Totes les línies tenen vehicles adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

Aquesta nova oferta s'ha complementat amb un conjunt d'actuacions

urbanístiques que aporten un gran benefici als usuaris del transport públic com ara la creació d'un quilòmetre de carril bus a l'avinguda Sant Esteve entre l'estació de França i la d'autobusos.

### Prioritat semafòrica

També s'han instal·lat plataformes al Pg. Colom que faciliten als viatgers un accés més còmode a l'autobús principalment a la gent gran i les persones amb algun problema de mobilitat.

Una de les actuacions més decidides alhora d'afavorir aquest transport urbà és sense cap mena de dubte la instal·lació de sis semàfors en els quals els autobusos tenen prioritat semafòrica, aquest fet fa que hi hagi un augment de la velocitat comercial del bus.

A les parades, la informació que hi està exposada també ha modificat el format. A cada punt de parada hi ha la informació de totes les línies urbanes i les possibilitats de transbordament amb altres mitjans de transport com els autobusos interurbans o la connexió amb Renfe.

Per promocionar aquest nou servei s'han editat uns fulletons on s'expliquen els horaris, freqüències, recorreguts i enllaços. A més a més, els quatre municipis han regalat als seus veïns bitllets gratuïts perquè puguin provar aquest servei. ●  
Redacció

Creixement espectacular del 20 % en la xarxa d'autobusos urbans

# Sant Boi

## Un milió més d'usuaris



**Més de 5 milions de viatgers a Sant Boi.**

El nombre d'usuaris dels autobusos de Sant Boi ha crescut un 20 %, en passar de 4,5 a 5,5 milions de viatgers al llarg de l'any 2003. L'augment ha coincidit amb la posada en xarxa de la nova xarxa d'autobusos. La línia que ha experimentat un increment més significatiu és la línia urbana SB1, que ha guanyat gairebé 300.000 passatgers (+57 %). El carrilet també ha experimentat una evolució creixent del nombre de viatgers.

Sant Boi va estrenar la nova xarxa d'autobusos el 24 de febrer de 2003. Fruit d'un conveni entre l'Ajuntament, l'Entitat Metropolitana del Transport i l'empresa Oliveras, SA, per dissenyar i posar en funcionament una xarxa amb noves línies, recorreguts més extensos, majors freqüències de pas, vehicles més moderns i millors connexions amb altres mitjans de transport.

### Línies urbanes

La línia urbana SB1 va ampliar el recorregut per arribar a connectar tots els barris amb les estacions del carrilet, amb una freqüència de pas de quinze minuts (la meitat que fins aleshores). Aquests canvis han significat un augment del nombre d'usuaris àmpliament superior al 50 %. Una novetat de la nova xarxa va ser la crea-

ció d'una segona línia, l'SB2, que dona servei als barris de muntanya. Si hi sumem els usuaris d'aquesta nova línia, el servei d'autobús urbà ha passat de transportar 490.000 viatgers l'any 2002 a 830.000 un any després (+ 68.8 %).

### Línies interurbanes

Les dues línies que connecten Sant Boi amb Barcelona (L70 i L72) van modificar els seus trajectes. Des de febrer passat comparteixen part dels respectius recorreguts i asseguren, combinades, una connexió amb la ciutat comtal cada deu minuts. Això ha fet créixer en més d'un 7 % el nombre de passatgers que transporten conjuntament.

Les línies L74 i L75 repre-

senten una altra parella de línies (la primera d'elles, nova) que funcionen ara de manera combinada, amb l'avantatge de proporcionar una connexió cada quinze minuts amb Cornellà. Les dues línies juntes han transportat un 30 % més de viatgers que l'any 2002.

L'augment de freqüència de la línia L96 (Sant Boi - Castelldefels), que ara és de 20 minuts, ha propiciat un augment d'usuaris en un 23 %.

### El carrilet

Les estadístiques sobre l'ús del carrilet també reflecteix una evolució creixent del nombre d'usuaris, sobre tot pel que fa als viatges amb origen a l'estació del Molí Nou. L'any 2003, els usuaris de les dues estacions de ferrocarril de Sant Boi van arribar a ser més de 2.500.000, 130.000 més que l'any anterior.

En conjunt, el transport públic de Sant Boi va tenir, l'any 2003, 8.020.000 usuaris, molt per sobre dels 6.940.000 de l'any anterior. Les xifres reflecteixen un creixement significatiu, del 15,5 %. ●

● **Sant Boi és un exemple paradigmàtic de que hi ha una demanda de transport públic que cal satisfer.**

### L'APUNT

## La mobilitat, un dret

El transport públic és l'eix que vertebrava la vida a les postres ciutats i ha d'ésser una garantia que tots els ciutadans podran exercir el dret a la mobilitat. Prova d'això és el resultat, pel que fa a l'augment del nombre d'usuaris de la nova xarxa d'autobusos de Sant Boi. Això no obstant, som conscients que tot és millorable, i en aquest esforç diari hi estem posats."

Maria José Jordán

Regidora de Transport de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat

Gairebé 120.000 ciutadans s'han convertit en usuaris de l'autobús urbà

# Molins de Rei Un any de bon servei

El balanç del primer any de servei de l'autobús urbà de Molins de Rei només pot rebre el qualificatiu d'exitós. Un promig de 12.000 usuaris mensuals no fa més que confirmar l'encert de la decisió.

**F**un any que Molins de Rei disposa del servei de bus urbà. Durant aquest primer any de funcionament, el nombre d'usuaris s'ha anat incrementant: en total en els deu darrers mesos han agafat el bus 119.432 viatgers, cosa que suposa que la mitjana mensual és d'11.943 usuaris. El mes d'octubre va ser el que va registrar més viatgers, concretament

17.391, coincidint amb la campanya que es va engegar conjuntament amb els venedors del mercat, que regalaven passis als seus clients per utilitzar l'autobús urbà.

Per la bona acollida que ha tingut el MolinsBus i per les diverses peticions per part dels vilatans d'ampliació del servei durant els dissabtes i el mes d'agost, l'Ajuntament ha aprovat que el bus també circuli tots



**L'autobus de Molins ha tingut una excel·lent acollida per part de la gent.**

els dissabtes de l'any i els dies feiners del mes d'agost, de 9 del matí a 2 de la tarda, amb una freqüència de pas d'un bus cada hora.

## Actuacions paral·leles

Durant l'any passat s'han dut a terme dues actuacions a la via pública que han fet possible que el temps en què el bus fa el seu recorregut es pugui escurçar.

Una d'aquestes actuacions va ser l'adaptació dels semàfors de la vila, de manera que en les cruïlles per les que passa el bus, aquest tingui prioritat semaforica, per sobre del vehicle privat.

La segona actuació va ser la prolongació del carrer Felip Canalias, que enllaça directament amb el carrer Primer de Maig i, per tant, s'ha eliminat la volta que el MolinsBus es veia obligat a fer pujant per Menéndez Pelayo i sortint a la N-340, per tornar a baixar per Primer de Maig.

Tot això ha fet que en dins del horari habitual, de dilluns a divendres, l'autobús també hagi pogut augmentar la seva freqüència de pas en les considerades hores punta (de 9.30 a 15.00 h), i que aquesta sigui de tres vegades a cada hora, en lloc de dues, com s'havia previst inicialment. ●

## Una bona acceptació

**U**n nombre d'usuaris de 119.432 en aquest primer any de vida. Una bona connectivitat entre els diferents barris de Molins de Rei. Una aposta decidida per part de l'Ajuntament per donar i millorar aquest servei de transport públic... Aquests són alguns dels arguments que han fet del MolinsBus un servei acceptat per tothom i que des de fa uns dies l'Ajuntament ha aprovat que el bus també circuli tots els dissabtes de l'any i els dies feiners del mes d'agost, de 9 a 14 h, amb una freqüència de pas d'un bus cada hora.

Fa un any naixia a Molins de Rei aquest

servei públic. La ciutadania reclamava un transport que arribés a tots els barris de la vila i als equipaments que hi ha arreu, a més d'acostar els usuaris a l'estació del ferrocarril o als comerços molinencs.

El funcionament del bus ha permès connectar els barris d'una vila que té una topografia difícil, amb forts pendents i una barrera com la que suposa la via del tren.

L'Ajuntament ha estat compensat amb una gran utilització per part dels molinencs i les molinenques. Cal anar substituint el cotxe privat per altres mitjans de transport col·lectiu que ajudin a fer els desplaçaments

de manera més sostenible.

Ha estat un any molt satisfactori, però ens ha posat el llistó molt alt, perquè el transport públic, el bus urbà, ha estat i serà una aposta clara de les administracions locals, que —un cop més— han hagut d'assumir econòmicament la posada en marxa d'un servei necessari. És per això que cal recordar que, en temes com aquest, s'han de suplir els déficits i ajudar els ajuntaments a finançar aquest tipus de servei que té com a únic objectiu la sostenibilitat. ●

Miquel Vila

Regidor de Via Pública i Mobilitat de Molins de Rei



La connexió entre el nucli urbà i l'estació de Renfe ha tingut 80.000 usuaris

# El Papiol L'èxit del microbús

El municipi del Papiol és un exemple paradigmàtic de promoció de la mobilitat sostenible i el transport públic. Amb el nucli urbà dalt d'un turó i l'estació de Renfe a peu de carretera, ara fa un any va posar en marxa un servei de microbús per a aquelles persones que necessiten agafar el tren en la seva mobilitat quotidiana.



El microbús del Papiol arriba a l'estació de tren.

**H**a passat un any des que el Microbús El Papiol-Estació de Renfe feia el seu primer viatge inaugural. Després de 12 mesos en circulació el nou servei de transport està funcionant molt bé. Produït-se un increment del nombre de viatgers mes rere mes.

Fa un any parlàvem que el servei havia començat amb gairebé 5.000 usuaris en un mes. En l'actualitat ja podem parlar d'una mitjana de 7.000 viatgers mensuals que agafen el transport de dilluns a divendres. En total han estat 79.958 usuaris que han fet servir el Microbús.

Des que va començar el servei i fins l'actualitat els usuaris han pujat aproximadament en un 40 %. Altra dada molt significativa és l'increment dels

viatgers durant el segon semestre de l'any 2003. La gran majoria dels desplaçaments es fan des del centre de la vila cap a l'estació i només un 5-10 % dels usuaris realitzen viatges

● **L'Ajuntament del Papiol ha dut a terme un exercici exemplar que posa de relleu la necessitat de promoure la connectivitat modal com a eina de promoció de l'ús del transport públic.**

urbans més curts, com per exemple, des de la "Tendeta" fins la Plaça Gaudí o el Poliesportiu.

## Autocars Roig no retallarà horaris

Per altra banda, l'Ajuntament ha aconseguit que Autocars Roig no retalli els horaris de la línia Papiol Barcelona-El Papiol, ja que l'empresa pretenia reduir-los fins a 7 viatges, amb una freqüència de pas de dues hores.

L'organisme de la Generalitat que regula els transports públics, la Conselleria de Ports i Transports, va donar la raó al Consistori després que aquest fes al·legacions en contra d'aquesta retallada i ha obligat Autocars Roig a continuar amb l'horari habitual. ●

## Demanda social

**L**a idea del Bus de l'Estació neix de la voluntat política de cobrir una demanda social dels ciutadans del poble: la millora de les connexions entre El Papiol i altres poblacions del Baix Llobregat i, especialment, Barcelona.

Primer es va pactar amb la Renfe perquè parés un tren a l'estació del Papiol cada mitja hora i després vam procurar que hi hagués sempre un bus de l'estació per apropar als usuaris fins al centre del poble. Actualment, la connectivitat amb Barcelona és molt més bona que fa un parell d'anys.

Les xifres d'usuaris del primer any de funcionament (prop dels 80.000) demostren que el bus de l'estació és un servei molt útil pel ciutadà. S'han superat amb escreix les expectatives inicials de l'Ajuntament.

El Bus de l'estació és un servei deficitari, però en la gestió d'un poble no tot s'ha de valorar numèricament. El més important és que cobreix una necessitat ciutadana important. Actualment s'estudia fer arribar el bus de l'estació a més indrets del nostre poble. ●

Joan Borràs

Tinent d'alcalde del Papiol

Les prioritats per al transport a Barcelona

# Més competitivitat i més sostenibilitat

Parlem molt del TGV i oblidem que la majoria de persones són usuàries de rodalies

Els canvis en els governs de Catalunya i de l'Estat semblen haver desfermat una onada reivindicativa de les autoritats de Barcelona amb noves demandes per construir més metro a la ciutat i per situar l'estació de TGV a l'aeroport, en comptes de fer-la al Prat, tal com s'havia acordat després d'una difícil negociació. Aquestes demandes de l'Ajuntament indiquen clarament quines són les noves prioritats, que per l'entendre de molts no es corresponen amb els problemes reals de mobilitat.

**E**n el capítol de mobilitat, les prioritats haurien de ser dues: fer la ciutat més competitiva i sostenible, és a dir, aconseguir una disminució en el nombre de cotxes que entren i surten de la ciutat, i millorar la xarxa de transport públic: trens de rodalies, metro, busos i, ara, la xarxa de tramvies, per aconseguir que l'opció del



Abans que el TGV, hi ha altres prioritats.

transport públic sigui més atractiva de manera immediata.

Per solucionar el primer problema, el milió de persones que cada dia entren o surten de la ciutat en cotxe, cal donar la prioritat a la millora de freqüències de les rodalies de Renfe i FGC, a la construcció de carrils bus protegits per les quatre entrades principals de la ciutat (Meridiana, Diagonal i Gran Via Sud i Nord) i a la construcció de noves connexions ferroviàries amb la perifèria. La construcció de la línia 9 de metro està resultant una autèntica sagnia per a les finances públiques, amb el dubtós honor de ser anunciada com la

● **Tenim el repte de fer disminuir el nombre de cotxes dels nostres carrers i millorar la xarxa de transport públic.**

més llarga d'Europa, la qual cosa suposarà la construcció de trams de molt dubtosa rendibilitat. Les noves infraestructures s'haurien d'adreçar íntegrament a la millora de la connectivitat amb la perifèria, no a continuar foradant una ciutat que ja té una bona xarxa de transport.

## Política inversora

Quant al segon repte, les inversions s'haurien de dedicar a la compra de nous trens, a fer totes les estacions accessibles, a aconseguir que els autobusos tinguin la garantia de servei i d'informació a l'usuari de què gaudeix el metro, i a la unió dels dos tramvies en superfície per la Diagonal. Aquesta darrera és l'opció més econòmica i més rendible: sobre 30 km de xarxa preexistent, amb només 4 km més, es produirà un increment de demanda d'un 50%.

Però el que sorprèn més és que el consistori no hagi informat dels problemes que ocasionarà l'arribada del TGV a Barcelona. S'han silenciats les conseqüències que aquesta operació tindrà sobre els serveis de rodalia de Renfe. Caldria que algú expliqués quin és el guany de viatgers que suposa l'arribada del TGV a l'aeroport i quants anys s'endarrerirà l'arribada d'aquest tren a la ciutat pels nous canvis de plans. Seria també d'agrair que algú expliqués com es justifica la greu pertorbació que el TGV causarà als trens de mercaderies. Els usuaris del ferrocarril agrairíem una declaració del tripartidient que en cap cas es tolerarà que les obres del TGV suposin una disminució en la qualitat dels serveis. ●

Pau Noy  
President de la PTP

El repte de planificar i gestionar la mobilitat al Camp de Tarragona

# Un fort impuls al transport públic

La creixent pressió demogràfica a la regió es podria traduir en una mobilitat insostenible

El març passat, el Consell Executiu de la Generalitat es va reunir per primera vegada a la Delegació del Govern de la Generalitat a Tarragona, tot evidenciant la voluntat descentralitzadora. Entre els acords que es van prendre, destaca el desenvolupament i impuls del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona, una regió amb un alt índex de població i, per tant, amb moltes i diverses necessitats de mobilitat.



**Tarragona i Reus formen una conurbació que reclama solucions sostenibles en transport.**

**E**l Consorci del Transport Públic és l'entitat de què formen part la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Tarragona, Reus i Valls, i que té com a objecte impulsar la coordinació del sistema de transport públic en l'àmbit territorial de les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès. Aquest és el verita-

ble òrgan interadministratiu que ens ha de permetre planificar i coordinar l'oferta de serveis de transport públic, planificar de manera coordinada les infraestructures de suport al transport, promoure el sistema tarifari integrat i analitzar la mobilitat, entre d'altres funcions, de manera que esdevingui l'eina que procuri iniciar els processos necessaris per impul-

sar un nou model de mobilitat més sostenible i segura al Camp de Tarragona.

Ara bé, desenvolupar aquest nou model de mobilitat significa dur a terme les accions necessàries per canviar l'actual dependència psicològica que genera el vehicle privat i apostar per un tipus de mobilitat que se satisfaci en un temps i costos raonables i que minimitzi els efectes negatius sobre l'entorn i la qualitat de vida de les persones. En aquest sentit l'Associació per a la Promoció del Transport Públic del Camp de Tarragona (PTP), vol posar de manifest la necessitat de promoure amb decisió i celeritat un seguit d'actuacions, moltes d'elles en relació a la nova Llei de mobilitat, necessàries per assolir aquest nou repte.

## Fomentar la participació

En primer lloc, cal constituir el Consell Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona com a òrgan de consulta i participació dels diferents representants i organismes, entitats, ciutadans i ciutadanes interessats segons allò que s'estableix en la Llei. El paper que associacions com la nostra poden jugar en aquest Consell, esdevé fonamental per traslladar les necessitats dels usuaris i ciutadans del Camp de Tarragona. Tanmateix, com a òrgan de col·laboració i consulta en

qüestions de caràcter tècnic i econòmic, s'hauria de constituir la Comissió tècnica d'operadors de transport tant públics com privats.

Des de la PTP del Camp de Tarragona, volem que el Govern actui i informi sobre els diferents projectes que en matèria de mobilitat estan iniciats al Camp de Tarragona. Així, conèixer les noves pautes de mobilitat de les persones i els turistes, l'avenç de l'interessant projecte del tramvia del Camp de Tarragona, les possibilitats d'implantar la integració tarifària, i impulsar el procés de planificació i gestió d'una actuació clau per la millora de l'accessibilitat amb l'exterior com és l'Estació central i intermodal, esdevenen actuacions que cal prioritzar.

Com a representant de la PTP al Camp de Tarragona, vull posar de manifest la nostra il·lusió i confiança respecte tot aquest procés que la Generalitat impulsa. Ara però, resulta imprescindible que tots els ciutadans i ciutadanes del Camp ens impliquem i treballem junts per tal d'assolir un model de mobilitat que esdevingui molt més sostenible i segur, i que pugui contribuir a millorar la qualitat de vida de la nostra societat i de tots aquells que ens visiten. ●

**Paco Medina**

Coordenador de la PTP- Camp de Tarragona



# La PTP estén el seu compromís amb la sostenibilitat

Es dies 2, 3 i 4 d'abril es va celebrar la XII Mostra del Medi Ambient i de la Cooperació que organitza Mediterrània, Centre d'Iniciatives Ecològiques, a la Rambla Nova de Tarragona. Mediterrània és un grup ecologista amb inquietuds mediambientals i amb la necessitat de donar a conèixer i difondre temàtiques relacionades amb el medi ambient i la cooperació a tots els sectors de la societat. Aquesta trobada és un certamen que engloba principalment tres àmbits d'actuació: l'àrea científica, la mostra com a fira d'expositors i les activitats lúdico-divulgatives.

Pel que fa la fira d'expositors, s'hi van mostrar aspectes molt diversos d'entitats, empreses i institucions que treballen a favor del desenvolupament sostenible. La fira va comptar amb uns setanta expositors, d'àmbits i sectors ben diferents com ara publicacions, menjars elaborats artesanament, productes reciclats, energia alternativa, centres d'educació ambien-



La PTP va ser present a la fira amb un estand.

tal, entitats ecologistes o institucions que duen a terme iniciatives en defensa de l'entorn, entitats de cooperació internacional, cooperatives agrícoles, etc.

La PTP del Camp de Tarragona va ser-hi present durant els tres dies dedicant-se a difondre els objectius de la PTP tant a àmbit nacional com d'aquesta secció territorial. El nombre de visitants i interessats fou força elevat i la majoria de gent s'interessava sobretot pel darrer número de la revista sobre el Trambaix i especialment el dissabte, coincidint amb el dia de la seva inauguració.

Esperem que a través d'aquesta incitava s'hagi contribuït a incrementar el nombre de persones interessades en la nostra associació, però també esperem haver despertat l'interès en la necessitat de millorar la mobilitat a les nostres comarques i de planificar-la segons criteris de sostenibilitat. ●

**Núria Pérez**

PTP - Camp de Tarragona

## 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