



Mobilitat sostenible *i segura*

PTP

Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
Número 31
3r trimestre 2004
www.laptp.org



Trambaix Trambesòs



Primer balanç



El Carsharing ja és a punt

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, Ricard Riol, 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, Cinto Bus, Hispano Iguadina, 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.

Cogestió dels serveis ferroviaris de Renfe a Catalunya

En iniciar-se l'estiu, Pasqual Maragall va tornar de Madrid amb el compromís que José Luís Rodríguez Zapatero es prendria seriosament la proposta d'una cogestió en el serveis ferroviaris de Renfe, sembla que sobre els de rodalia però també sobre els regionals. Molts es van quedar bocabadats. ¿Com era possible que en tants pocs mesos s'hagués passat del més ranci centralisme ferroviari, representat pel PP, a una proposta de quasi federalisme ferroviari que pot satisfer la majoria de peticions provinents de Catalunya? Cal recordar que el darrer mandat del govern del popular ha estat probablement un dels més negres de tota la història de la democràcia espanyola en quant a possibilitats d'actuar des de la perifèria. Els plans ferroviaris es feien d'esquena a tothom; els directius de Renfe tenien prohibit parlar amb les autoritats locals o regionals sinó era amb el consentiment exprés del ministre Álvarez Cascos; fins i tot es negaven a passar les estadístiques de trens que eren de l'interès de les autonomies.

Ara caldrà veure en què es concreta aquesta idea de cogestió. Sembla que es vol començar per les línies de caràcter regional, la de Puigcerdà i la de la Pobla de Segur, però el que és evident és que aquesta proposta no pot sinó reportar beneficis. Com posava de manifest el document de la PTP de l'any 2003 on s'analitzaven els serveis de rodalia, Renfe té un estil de gestió que privi-

legia les atencions als viatgers de les gran estacions, però se'n desentén d'aquelles on els trànsits –i les recaptacions– són menys importants. Això és justament el que passa a les línies de Puigcerdà i la Pobla de Segur. Són estacions de baixa recaptació monetària però d'un alt interès social. És per això que la intervenció de la Generalitat, amb l'experiència acumulada per FGC, no pot sinó suposar millores en el servei. Es tracta de fer el mateix que fa 25 anys es va començar a fer amb els FGC.

Quan es parla de transport públic, si es vol que la gent l'agafi cal posar l'oferta abans que la demanda. En altres paraules, s'ha de posar el carro davant dels bous. Aquest ha estat el model de FGC i ha donat força bons resultats. Catalunya és la comunitat autònoma de tot Espanya amb la utilització més elevada de serveis de tren regional, però per a molts –i també per a la PTP–, la insuficient oferta de transport públic fa que només una petita part de la demanda potencial es canalitzi cap al transport públic.

Tot Europa s'està descentralitzant en el camp ferroviari: Alemanya, França, Gran Bretanya i ara sembla que també es vol incorporar Espanya des de l'entesa entre Maragall i Zapatero. L'estudi de PTP posava en relleu nombroses mancances en el servei de Renfe. La via més ràpida per solucionar-los és que, tant com es pugui, la gestió dels serveis es decideixi des de Catalunya. Molta sort i molta força en l'empresa. ●

SUMARI

ÉS NOTÍCIA

El Carsharing ja és a punt

Fa quatre anys es va presentar el projecte per implantar a Catalunya una xarxa de carsharing. Ràpidament, la proposta llençada per la PTP va trobar una bona acollida entre administracions i sectors de l'opinió pública i la ciutadania. El proper novembre entrarà en període de proves, i a partir del gener, en ple servei. (pàg. 3)

ÉN PORTADA

Primer balanç dels tramvies

Les dues xarxes del tramvia (el Trambaix i el Trambesòs) ja porten en circulació el temps suficient com per dur a terme una primera anàlisi del que han significat per al transport públic i la mobilitat de la ciutat, així com avaluar el seu funcionament, extreure'n conclusions i apuntar millores de cara al futur. (pàgs. 4-5)

ÉN PORTADA

El tramvia? Per la Diagonal central

Ja tenim Tramvia a la Diagonal. En el tram de Ponent el nombre d'usuaris i el grau de satisfacció que expressen superen totes les previsions. Caldrà veure si s'esdevé el mateix en el tram de Llevant, i sobretot si es manté el mateix nombre de viatgers, prestacions i serveis una vegada superada la novetat del Fòrum 2004. (pàgs. 8-9)

DOCUMENT

Greus problemes a rodalies de Renfe

Ara fa un any que la PTP va realitzar un estudi obre l'estat de les estacions de Rodalies. Des d'aleshores Renfe ha pres algunes de les mesures correctores que demanàvem, No obstant, aquest operador ha realitzat diferents accions molt qüestionables des del punt de vista dels usuaris, com la manera d'actuar en la línia C4. (pàgs. 14-15)

EUROPA

El carril-bus reversible a Lió

El govern local de Lió està desenvolupant un Pla per proposar alternatives a l'ús del vehicle privat. Entre les mesures adoptades cal destacar la creació d'un carril-bus reversible i segregat de la circulació de cotxe. Aquesta acció significa la reducció de dos carrils destinats, fins ara, al trànsit de vehicles privats. (pàg. 16)

MOBILITAT

Iniciatives en favor de la mobilitat

Sabadell va posar en funcionament la Taula de la Mobilitat com a òrgan de debat i participació ciutadana per treballar per un model de mobilitat més sostenible i segur. També, es va aprovar el Pacte per la Mobilitat, que estableix un model de mobilitat sostenible compatible amb el desenvolupament econòmic i social. (pàg. 20-21)

El novembre entrarà en període de proves, i pel gener en ple servei

El carsharing ja és a punt

La implicació de les administracions ha estat clau per la posada en marxa

Fa quatre anys es va presentar a l'Ajuntament de Barcelona el projecte inicial per implantar a la ciutat una xarxa de carsharing o cotxe compartit. Ràpidament, la proposta llençada per la PTP va troba una acollida favorable entre les diferents administracions i amplis sectors de l'opinió pública i la ciutadania.



Nadal, Mayol i Noy el dia de la presentació.

Després de diversos estudis tècnics i financers, negociacions i creació d'infraestructures informàtiques i de serveis, el passat 19 de juliol es va presentar oficialment Carsharing Catalunya, que entrarà en funcionament en període de proves durant el novembre i a ple rendiment a començaments de 2005.

En un acte celebrat a la seu de la conselleria de Política territorial i Obres públiques (PTOP) el Secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va destacar que el carsharing representa "un canvi en les administracions i la societat civil que reclamen solucions intel·ligents en la gestió de les infraestructu-

res de transport existents". La tinent d'Alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Imma Mayol, va afirmar que "tot i que el carsharing no és la solució als problemes de mobilitat, sí que contribueix en la potenciació de l'ecomobilitat i és un mitjà a potenciar ja que estimula un ús racional del vehicle privat"; Mayol també va voler palesar que l'aliança entre Generalitat, Ajuntament i PTP, i el suport dels operadors, ha estat imprescindible per dur endavant el projecte. El president de la PTP, Pau Noy, va destacar "l'ampli mercat potencial que té el carsharing a l'àrea metropolitana, ja que la major part dels seus habitants fan un ús limitat del cotxe"; així mateix, va afegir que l'objectiu

és "arribar en cinc anys als 11.000 associats".

Un servei a l'abast

Durant el període inicial de proves (novembre - desembre) Catalunya Carsharing comptarà amb una flota de 10 vehi-

● **El projecte és força ambiciós, ja que preveu assolir la xifra d'11.000 associats en cinc anys.**

● **Es penalitzaran les conductes incíviques i els usos contraris al Codi de Circulació.**

cles –tots ells de color vermell– que en seran 30 a partir del proper gener i s'anirà incrementant segons les necessitats. Aquesta flota estarà formada per quatre categories de vehicles: utilitaris, cotxes compactes, familiars i vehicles de transport.

Pel que fa als punts de recollida i devolució dels vehicles, inicialment hi haurà cinc punts a tota Barcelona: a Ciutat Vella, Sant Andreu, Gràcia, Eixample i a prop de l'estació de Sants. El servei estarà operatiu durant les 24 hores i es garanteix el 100 % de la prestació de servei sempre que es faci la reserva amb un dia d'antelació, mentre que si es fa al llarg del mateix dia es pot garantir al voltant del 98 % de seguretat de disposar del vehicle que es sol·liciti.

Com a servei ciutadà que impregna la filosofia del carsharing, es penalitzarà el comportament incívic dels usuaris, especialment aquells clients que embrutin indègudament el vehicle i no tinguin cura en un correcte manteniment, que tinguin una conducta al volant contrària al Codi de Circulació, arribant-se al cas d'expulsió en cas de dur a terme una conducció temerària. Podeu trobar més informació a : www.catalunyacarsharing.com. ●

JPM

Després d'uns començaments amb dificultats els nous tramvies han obtingut una

Trambaix i Trambesòs:

Les dues xarxes del tramvia ja porten en circulació el temps suficient com per dur a terme una primera anàlisi del que han significat per al transport públic de la ciutat, així com avaluar el seu funcionament, extreure'n conclusions i apuntar millores de cara al futur.



L'acollida assolida per part dels usuaris és força satisfactòria.

Nou esquema ferroviari: Rodalia + Metro + Tramvia

Des del 3 d'abril de 2004 Barcelona forma part de les més de 350 àrees metropolitanes d'arreu del món que disposen de xarxa tramviària. Els dos nous tramvies aporten junts 18,5 km i 39 parades a la xarxa de metro preexistent, que disposava de 105 km entre FMB i FGC. Gràcies al Trambaix i Trambesòs, la xarxa ferroviària integrada ha crescut més d'un 15%, esdevenint l'ampliació anual més gran de la història del metro de Barcelona (1924-2004).

Sens dubte una inversió

trascendental per a Barcelona, que a més de batre un rècord d'extensió de xarxa, ha estrenat nous comportaments socials: pacificant el trànsit a molts carrers propers, creant una nova disciplina urbanística, més democràtica, on el transport públic és prioritari i aconseguint un nou model de ciutat més còmoda, segura i accessible per al vianant. El primer tram, corresponent a la xarxa Trambaix, es va inaugurar entre Francesc Macià i Sant Joan Despí 33 anys i 16 dies després que l'alcalde franquista Porcioles exterminés de forma calculada una de les xarxes més potents d'Europa: Tranvías de

Barcelona S.A. El 8 de maig, també fou estrenat el Trambesòs, entre la plaça de les Glòries i l'estació de Sant Adrià. Passats 5 mesos de l'estrena, és hora de fer un primer balanç.

Els problemes inicials

Un fet sense precedents va suspendre per sorpresa el servei a les dues explotacions del tramvia la tarda del 8 i 9 de maig. El material bituminós de segell de la via amb el paviment va dilatar-se per sobre del carril i es va enganxar a les rodes del tramvia. La ràpida reacció de l'empresa que el gestiona féu possible la neteja de les vies,

amb la participació de més de 600 obrers. Tot i així, va caldre més d'una setmana per a recuperar el servei i l'opinió pública se'n va ressentir. Un fet aïllat del que afortunadament els usuaris es van oblidar ràpidament, tornant a fer servir el tramvia com abans.

3.000.000 de viatgers: un èxit de debò

Ni els problemes inicials, ni la mala premsa que responsabilitzava al tramvia d'unes topades causades per la indisciplina viària, han pogut aturar el creixent èxit del nou mitjà. Esfereïts els fantasmes, que vaticinaven una escassa rendibilitat social i un caos circulatori, avui el tramvia es desenvolupa amb total normalitat en el funcionament de la ciutat. Amb la mateixa oferta d'autobús d'abans de la inauguració, els nous tramvies estan captant una mitjana diària de 30.000 viatgers que l'han escollit lliurement.

Nous valors a Barcelona

Els valors combinats de regularitat, una conducció suau, rapidesa i màxima accessibilitat són responsables directes de l'èxit. Lluny d'ésser un transport turístic, com alguns preconitzaven, el Trambaix registra l'afluència màxima de viatgers en hora punta i els dies laborables.

acollida favorable per part de l'usuari

primer balanç

Aquest fet demostra clarament que és un sistema molt eficient per anar a treballar o estudiar. A més ofereix importants innovacions per al transport metropolità, com és el fàcil transport de bicicletes, el plaer de viatjar en superfície ajardinada i a plena llum solar i l'accès còmode sense rampes per a cadires de rodes i cotxets de nen, fets que aprofiten els seus usuaris des del primer dia.

Noves connexions i tipus de viatge

El traçat d'ambdues línies ha generat nous corredors que no estaven satisfets adequadament per les xarxes de Metro i Bus, de forma que s'estalvia temps i es guanya accessibilitat. Serveixi d'exemple el fàcil accés al Metro des de Sant Joan Despí i Esplugues i l'enllaç directe de barris molt populosos cap a la Zona Universitària i Diagonal per al Trambaix. Per al Trambesòs, la unió de Sant Adrià amb Barcelona per la façana marítima i la connexió de la nova Diagonal amb el centre de Barcelona.

Destaquem també tres tipus d'usos al nou tramvia. Un d'ells, com a línia d'aportació al metro, a poques parades del tramvia sempre es troba algun intercanviador. En segon lloc s'està explotant el seu paper de transport de proximitat, aquell de curta distància i durada pels quals resulta especialment eficaç. També són freqüents els viatges llargs superiors als 30 minuts, per la bona freqüència ofertada al tram comú i comoditat en l'accés.



Les freqüències són un punt a millorar.

● **El traçat d'ambdues línies ha generat corredors que no estaven prou coberts amb bus i metro**

● **Fins ara, el contrapunt el posa la retallada en les freqüències de pas.**

En constant progrés

Paulatinament l'empresa concessionària ha anat millorant alguns aspectes que per la novetat del sistema, no estaven del tot polits. En aquesta línia va incrementar i millorar la senyalització viària, que no havia estat suficient davant de la conducció salvatge i inesperada d'uns pocs conductors; va perllongar les baranes a les parades fins arribar a les rampes d'accés, va incrementar la freqüència els dissabtes per la tarda al Trambaix, i els seus maquinistes, més experimen-

tats, aprofiten millor el perjudicial cicle semafòric. També s'ha millorat la informació al viatger i es pensa en la creació d'un comitè d'usuaris, com ja succeeix amb els FGC i com seria desitjable amb el Metro i bus de TMB. La PTP ha col·laborat amb l'empresa Tramvia Metropolità S.A. en aquestes millores, i ho continuarà fent en el futur.

El contrapunt: retall de freqüències

Els progressos del tramvia i l'increment de viatgers feien pensar en un pròxim increment de freqüències als ramals del Trambaix i a l'hora vall de la línia Trambesòs. Però l'Autoritat del Transport Metropolità ha cregut més convenient retallar el servei al Trambaix i Trambesòs, creant una segona hora vall a la nit i primera hora del matí on es pasa dels 15 min als 36-40, i dels 16 min als 32 al Trambesòs. A més, una segona reducció del servei implica, des de l'agost, fer esperar 18 minuts en comptes de 15 als ramals del Trambaix. Resulta sorprenent que al tramvia, que no ha arribat al llindar del que és capaç, no se'l potencii adequadament per estimular-ne l'ús ara que està despegant. Des de la PTP confiem que les retallades del servei siguin transitòries i l'ATM adopti la proposta del Pla de Serveis del Transport Col·lectiu 2002-2005, que estableix una freqüència mínima de 15 minuts als transports de ciutats limítrofes amb Barcelona i superiors als 25.000 habi-

Segons l'enquesta de www.tramvia.org

- El 80% dels internautes troben lent el tramvia;
- el 83% creu que hauria de disposar de prioritat absoluta als semàfors;
- el 77% responsabilitza les administracions públiques del fracàs semafòric;
- el 88% és favorable a crear una campanya d'usuaris dirigida a l'administració per a resoldre el problema.

tants, com és el cas dels municipis del Tram.

L'estafa semafòrica: un vet municipal

Sens dubte, la gran assignatura pendent del nou tramvia a Barcelona és gaudir d'una protecció semafòrica que li permeti passar d'una velocitat mitjana de 17 km/h als 20 km/h pels qual fou dissenyat, i que foren promesos pels mateixos Ajuntaments i Generalitat.

Com la majoria de tramvies moderns, té instal·lat un dispositiu que li permetria regular el sistema semafòric en diverses graduacions: la microrregulació (retard de l'ona verda a petició del tramvia) o prioritat absoluta, per aturar-se només a les parades. Però cap ajuntament no ha autoritzat el funcionament d'aquesta multimilionària inversió a la totalitat de la línia. Els cicles semafòrics són regulats amb prioritat per al transport privat, com poden comprovar els usuaris del Trambaix a l'alçada de Numància.

El tramvia només disposa de 20 segons de cada 2 minuts de cicle semafòric, per poder superar la cruïlla de la discòrdia, ja que aquest és el temps que atorga l'Ajuntament de Barcelona.

Però aquest no és l'únic entrebanc, els tramvies només poden superar un semàfor quan han estat detectats pel mateix, operació que requereix alguns segons i que és totalment innecessària quan el flux paral·lel de vehicles ja disposa de senyal verd. Per acabar d'adobar-ho, i tot i gaudir d'unes condicions d'acceleració i frenada més favorables, el tramvia disposa de menys temps per atravesar una cruïlla respecte la resta del trànsit paral·lel: cotxes, motos i autobusos. ●

Ricard Riol

PTP. Secció Baix Llobregat

	Trambaix	Trambesòs
Recorregut	pl. Francesc Macià / Esplugues / Cornellà / Sant Joan Despí	Ciutadella / plaça Glòries / St. Adrià de Besòs
Inauguració	3 - abril: pl. Francesc Macià / Sant Martí de l'Erm (T1 i T2) 19 - maig: Montesa / Sant Martí de l'Erm (T3)	8 - maig: plaça Glòries / estació Renfe de Sant Adrià 14 - juliol: plaça Glòries / Ciutadella - Vila Olímpica
Longitud de la xarxa	12 km	6,5 km
Línies en explotació	T2 i T3 (T1 de reforç)	T4
Trams de doble via	80 %	95 %
Nombre de parades	24 parades + 1 baixador	14
Tramvies a l'hora punta	15	7
Parc mòbil operatiu	19	9
Velocitat comercial	16 - 17 km / h	17 - 18 km / h
Conductors autoritzats	54	23
Expedicions horàries	Entre 230 i 275	Entre 144 i 236
Viatgers en dia feiner (*)	> 22.000	> 7.000
Viatgers en dissabte (*)	> 12.000	> 8.000
Viatgers en diumenge (*)	> 7.000	> 6.000
Freqüència mínima (*)	10' tram comú i 20' en ramals	16 minuts
Freqüència màxima (*)	5' tram comú i 15' en ramals	8 minuts
Correspondències amb altres ferrocarrils	Metro: L3 i L5 Rodalies Renfe: C4	Metro: L1 i L4 Rodalies Renfe: C1
(*) Dades corresponents al mes de juliol Podeu consultar l'actualització de la informació a www.tramvia.org		

Les conclusions de la PTP

Considerem que l'aposta pel tramvia a Barcelona ha estat un èxit. La gran quantitat de viatgers després són fets que ens situen en la tònica europea pel que fa el tramvia modern. Però cal continuar treballant per millorar un tramvia que encara pot donar molt més d'ell mateix. Treballar per resoldre els entrebancs semafòrics, ja que condicionen el prestigi, rapidesa i eficiència del sistema. També caldrà replantejar, una vegada més, l'enllaç de les dues xarxes a través de la Diagonal. Per què és prioritari protegir semafòricament el tramvia?

- Perquè cal fer atractius els temps de viatge del transport públic de superfície. Incrementar els viatges en tramvia a Barcelona ens afavoreix a tots: descongessa la via pública i redueix la sinistralitat i la contaminació: atmosfèrica i acústica. Una inversió tan alta com el tramvia no es pot deixar a mig gas.
- Perquè el transport públic ha de tenir prioritat. Cal prioritzar-lo sobre el privat, per ser l'únic en oferir un accés universal: conductors, vianants, persones minusvàlides, usuaris de la bici...
- Per garantir una freqüència homogènia. Com que ja disposa de plataforma reservada, tan sols li faltaria una protecció semafòrica acurada per esdevenir molt més fiable i regular (cada 5 minuts exactes).
- Perquè no colapsa. Com que circula sobre eixos principals de la ciutat, l'exigència d'un senyal en verd cada 5 minuts (el cas més restrictiu) no condiciona l'ona verda preexistent.
- Per estalviar tramvies i costos. Amb prioritat semafòrica es necessiten menys unitats circulant simultàniament a la línia: disminueixen els costos d'explotació (que paguem tots) i els maquinistes disposen de més temps per al descans.
- Per estalviar energia. A les frenades i accelerades és quan el tramvia consumeix més energia, i amb prioritat semafòrica només seria necessari aturar-se als punts de parada. ●

Inaugurat el tram entre la Ciutadella i plaça de les Glòries

...I segueix creixent



La nova estació de Ciutadella / Vila Olímpica.

El 14 de juliol van entrar en servei uns altres 1,8 km del Trambesòs. El nou recorregut va des de la plaça de les Glòries fins el Parc de la Ciutadella, concretament a l'entrada del zoològic al carrer Wellington, i té quatre parades: Auditori-Teatre Nacional, Marina (amb correspondència amb L1 del metro), Wellington i Ciutadella-Vila Olímpica (correspondència amb la L4). Les previsions, situen el nombre d'usuaris del nou tram en 185.000 viatgers anuals. En total, la línia T4 del Trambesòs

té una longitud de 6,5 km amb 14 parades i, des de la seva inauguració el maig passat, el nombre de viatgers que l'han utilitzat gairebé és de mig milió.

En l'acte de presentació de les noves estacions, per al president de Tramvia Metropolità, Albert Vilalta, la prolongació de la línia "és un tram que presta molt servei, ja que uneix equipaments de primer ordre com la Universitat Pompeu Fabra, el Fòrum, el Port Olímpic, l'Arxiu Nacional, l'Hospital del Mar, l'Auditori, el Zoològic...". Per la seva banda, l'alcalde de Barcelo-

na Joan Clos va insistir en el fet que el Trambesòs representa "un avenç al planejament urbanístic, ja que primer fem arribar el transport públic i després s'avançarà en la urbanització d'allà per on passa amb nous habitatges, oficines, hotels, equipaments", seguint la línia apuntada per Vilalta, segons Clos, el Trambesòs dibuixa "una nova centralitat de la ciutat, ja que parlem d'una zona on ja hi ha, i haurà, molts serveis al públic". Finalment, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va

destacar el fet que el tramvia "arrenqués amb dificultats i entrebancs, però s'ha acabat consolidant gràcies a l'acollida per part de la societat". Així mateix, Nadal va anunciar algunes novetats com l'acord definitiu perquè el Trambaix arribi a Sant Just Desvern, urbanitzant l'entorn per on circuli, l'estat avançat de negociacions perquè també ho faci fins a Sant Feliu; i el contracte-programa tancat amb Alstom per al subministrament de 50 trens destinats a la línia 9 del metro. ●

J.P.M.

Tramvia integrat = freqüència integrada

L'any 2004 Barcelona ha batut un rècord històric d'ampliació anual de xarxa ferroviària des dels inicis del metro. Els gairebé 18,5 km de tramvia han suposat un augment del 15 % de la xarxa ferroviària integrada. Un fet sense precedents que a la PTP celebrem per doble motiu: el notable increment de la cobertura territorial ferroviària i la incorporació del tramvia i els valors que representa a les nostres ciutats.

Des dels inicis del servei comercial, Trambaix i Trambesòs s'han consolidat amb l'entorn i han assolit la xifra de 3.000.000 de nous viatgers, sense cap supressió ni retall de les línies d'autobús preexistents. Aquest èxit però, no s'ha vist reflectit en una millora de les freqüències inicials, que semblaven poc adients als ramals del Trambaix i a les hores vall del Trambesòs.

L'ATM ha considerat que calia retallar, encara més, el servei a les dues xarxes de

tramvia en un moment en què aquest no havia arribat al llindar de les seves possibilitats. Així, hem vist com freqüències de 15 i 16 minuts arribaven als 32 i 40 minuts d'espera, fet del tot insòlit en unes línies que apareixen al plaol de Metro de Barcelona. Mai s'havia arribat a uns temps d'espera tan alts, en un sistema ferroviari urbà de la 1ª corona tarifària. És per això que la PTP ha proposat a l'ATM una revisió integral dels horaris actuals i per això fa una proposta d'uns de nous que s'annexa a aquest comunicat.

Per què és necessària la revisió d'horaris?

1. Perquè en el marc de la integració tarifària, i tenint en compte que la xarxa funciona integrada, molts viatges en tramvia són de correspondència amb el metro, per la qual cosa és obligat facilitar uns enllaços ràpids oferint unes freqüències similars als metros de FGC i FMB.

2. Perquè en tractar-se de municipis que superen els 25.000 habitants, i formant part del continu urbà de Barcelona, segons les directrius de la proposta del Pla de Serveis del Transport Col·lectiu 2002-2005 de l'ATM, no poden excedir els 15 minuts de freqüència en les seves línies troncales de bus i tramvia.

3. Barcelona no pot disposar d'un plaol de Metro que a segons quines hores del dia ofereixi estacions amb freqüències superiors als 20 i 30 minuts: és un fet totalment dissuasori de l'ús del transport públic ferroviari.

4. Perquè els valors del tramvia, economia, baix consum energètic i altres, s'han d'explotar al màxim.

5. Perquè el tramvia ocupa un espai important dels nostres carrers que es reserva per a la mobilitat ecològica, per la qual cosa s'ha de potenciar el seu ús per sobre d'altres mitjans coincidents, sobretot privats. ●

Redacció

En el seu retorn a Barcelona, l'èxit del tramvia està assegurat

El tramvia...? Per la Diagonal central

Els més fermes opositors al tramvia ara comencen a reconèixer que potser anaven errats.

Ja tenim Tramvia a la Diagonal. Sembla ser que en el tram de Ponent el nombre d'usuaris i el grau de satisfacció que expressen superen, de llarg, totes les previsions. Caldrà veure si s'esdevé el mateix en el tram de Llevant, i sobretot si es manté el mateix nombre de viatgers i el nivell de prestacions i serveis una vegada superat el més que probable entusiasme de la novetat de la celebració del Fòrum 2004.



Els tramvies són una bona eina per lluitar contra la dictadura del cotxe.

En qualsevol cas, l'èxit del tramvia, en el seu retorn a Barcelona, sembla assegurat. Fins i tot aquells pretesos experts i erudits, que asseguraven que el tramvia és més propi de ciutats mitjanes i petites que d'una ciutat gran com Barcelona, comencen a admetre que potser estaven equivocats en la seva oposició frontal al nou sistema de transport públic i en plantejar el dilema tramvia-metro com si algú hagués pretès que fossin siste-

mes equivalents o substitutori un de l'altra i que el tramvia no era altra cosa que el metro de les ciutats "pobres" que no tenien empena ni recursos suficients per construir un metro.

Sense negar en absolut l'escandalós déficit en infraestructures de transport que pateix Barcelona, i també tot Catalunya, com a conseqüència del continuat drenatge de recursos a que està sotmesa pel règim d'espòli fiscal quasi colonial a que la sotmet l'Estat, cal dir que el dilema entre

tramvia o metro està mal plantejat.

El tramvia i el metro són sistemes de transport que compleixen missions diferents i complementàries i tots dos són necessaris per una ciutat com Barcelona.

Un fals dilema

A ningú amb dos dits de front, a no ser que no tinguin res a fer, se li acut viatjar de Cornellà a Sant Adrià de Besòs o Badalona en tramvia. I el fet que un dia sigui possible aquest recorregut no ha de ser

cap pretext perquè la ciutat no pugui aspirar a tenir una línia de metro amb el mateix o semblant traçat.

No cal, ara i ací, una descripció detallada de les característiques diferencials d'ambdós sistemes de transport públic. Ni l'accessibilitat, ni la velocitat, ni la comoditat, ni molts altres aspectes es poden comparar. Es tracta de sistemes diferents, amb prestacions diferents i amb objectius de servei diferents. Que ara en tinguem un, el tramvia, no vol dir que els ciutadans hàgim de

renunciar a l'altre, el metro.

Però el tramvia de la Diagonal ha nascut amputat. Li han crescut abans les extremitats que el tronc, abans els ramals que el tram central.

Per quan està programada l'execució del tram central? Em consta que el projecte està estudiat en detall i que hi ha anàlisis tècnics solvents i propostes concretes de disseny de tots els elements que han de permetre instal·lar el tramvia en superfície en el tram central de la Diagonal, entre la plaça de Francesc Macià i la de les Glòries Catalanes.

És en aquest tram on el tramvia de la Diagonal assoliria el seu veritable sentit, com a element bàsic del transport públic de superfície en la nova dimensió de l'eix cívic de la ciutat central que necessita urgentment ser alliberat de part del trànsit rodat que avui la fa incòmodament transitable pels vianants.

Un gran eix cívic

Per quan la constatació que la Diagonal no és una dreuera pels cotxes i els autobusos sinó el gran eix cívic de la ciutat de la segona meitat del segle XX, que aspira a estar ben equipada en el primer decenni del segle XXI?

Com és possible mantenir un eix cívic com la Diagonal, amb la densitat de trànsit rodat actual, amb la contaminació acústica i atmosfèrica que avui suporta?

Quin dia es decidiran els ciutadans de Barcelona a prescindir de la dictadura de l'automòbil privat que desgracia el que podria ser el millor passeig de la ciutat i el converteix en un carrer vulgar, incòmode, amb unes voreres estretes, que enfront dels comerços amb prou feines arriben als 2 metres d'amplada i de les quals no es pot baixar un peu sense jugar-se la vida?



Intercanviador tramvia - tren a Sant Adrià.

● **El tramvia i el metro són sistemes de transport que compleixen missions diferents i complementàries i tots dos són necessaris per a una ciutat com Barcelona.**

● **El tramvia assoliria el seu ple sentit com a element bàsic del transport públic circulant per superfície pel tram central de la Diagonal, entre les places de Francesc Macià i les Glòries.**

● **Superada amb èxit l'etapa inicial de posta en servei del tramvia, res no ens ha d'espantar per donar un pas endavant per guanyar territori a l'automòbil i retornar la ciutat als ciutadans.**

Quin dia es podrà transformar la Diagonal en un *boulevard*, com es feu en el seu moment amb el passeig de Gràcia suprimint les calçades laterals, ampliant les voreres i ordenant el trànsit rodat de manera que en els 50 m d'amplada hi circulin sense interferències greus els vianants, les bicicletes, els tramvies, els autobusos i els pocs automòbils privats, els ocupants dels quals vulguin passejar lentament sobre rodes?

Si això s'esdevé algun dia serà el dia que el tramvia s'instal·li en el tram central i connecti els ramals de Llevant i de Ponent, avui despenjats.

En aquest moment, la Diagonal podrà assolir, amb plenitud, la seva "condició anàloga metropolitana de gran eix cívic de la ciutat central" amb el tramvia amb una funció semblant a la de les escales mecàniques dels grans magatzems o a la dels "tapis roulants" dels grans aeroports del món.

Qui s'hi oposa?

El canvi de secció de la Diagonal central per encabir el tramvia és possible. Els estudis dels tècnics de l'Ajuntament ho demostren abastament. La nova Diagonal podria tenir voreres de 6m. al costat dels comerços i dels equipaments. No caldria prescindir de cap dels rengles d'arbres que avui la qualifiquen.

El tramvia en superfície afavoriria els desplaçaments a

través del nou eix cívic per les persones amb alguna discapacitat física o per aquells que, simplement, renunciïn a caminar més del compte en els diversos recorreguts possibles al llarg d'aquest magnífic eix cívic de més de 10 Km, únic a les ciutats del món.

Els compradors tindrien a l'abast les diverses opcions de botigues i magatzems.

L'intercanvi de transport públic entre el tramvia i les línies de transport que travessen la ciutat en direcció mar-muntanya es faria amb la màxima eficàcia.

La nova urbanització que comportaria la instal·lació del tramvia permetria, com ja ha passat a Cornellà, a Esplugues, a Sant Joan Despí o a Sant Adrià del Besòs, una millor qualitat de l'espai públic...

Quins interessos s'oposen a aquesta transformació? Els lobbies de l'automòbil? O és la por dels nostres polítics que no gosen suprimir dos carrils de trànsit rodat per donar més i millor espai als ciutadans que es desplacen a peu? Només cal desitjar que aquesta por no els condueixi a fer un disbarat més gran que el de no construir el tram central de la Diagonal: construir-lo en túnel, sota terra, passant per sota les línies de metro, a més de 20 m. de la superfície del passeig.

Jo crec que, superada amb un èxit esclatant l'etapa de posta en servei del tramvia retornat a Barcelona, res no ha d'espantar per donar un pas endavant més en la política que ja fa una colla d'anys està desenvolupant el nostre Ajuntament: la de guanyar territori a l'automòbil i retornar la ciutat als ciutadans.

A la Diagonal central el tramvia és l'instrument d'aquesta política. ●

Lluís Cantallops

Arquitecte

La Comunidad de Madrid también se plantea reintroducir el tranvía

Metro de superficie... para la periferia

El proyecto del gobierno de Esperanza Aguirre tiene varios aspectos ocultos.

El gobierno de la Comunidad de Madrid anuncia que realizará 30,6 km de líneas tranviarias antes de 2008. Con la puesta en marcha de estos tranvías, la Comunidad de Madrid volverá a disfrutar de un medio de transporte urbano ampliamente utilizado y apreciado en las demás ciudades europeas



El proyecto de tranvía para Madrid sólo contempla la periferia.

Para defender esta decisión, la administración autonómica incluye en los proyectos básicos frases como: “los metros ligeros aparecen en las mejoras de las redes de transporte público colectivo de casi todas las urbes europeas, por su eficacia e integración urbana”, o como: “los bajos costes de instalación y de mantenimien-

to, la facilidad de conexión con los otros modos y medios de transporte, su aportación a la calidad y habitabilidad de la ciudad, su integración en el paisaje urbano, o su reducido consumo de energía, son algunas de las razones para su constante implantación en los núcleos urbanos”, o como: “los metros de superficie modernos se caracterizan por ser rentables,

seguros, ecológicos, de fácil combinación con otros sistemas de transporte urbano, y con unas capacidades que vienen a oscilar entre las 3.000 y 10.000 personas transportadas por hora y sentido”.

No obstante, existe una notable contradicción entre lo que dicen, lo que piensan y lo que hacen las administraciones autonómicas de Madrid desde

hace varios años, y nos pone ante la evidencia de que una cosa son las frases sensatas que hemos entresacado de los anteproyectos y otra cosa son las características y condiciones de las tres líneas de tranvías que ahora proponen, ya que ninguna se sitúa en el corazón de Madrid. Todas las líneas se proyectan en la zona periurbana del oeste y suroeste de la ciudad. La primera conecta Boadilla del Monte con la estación de la línea 10 del metro de Madrid, denominada Colonia Jardín, siguiendo el corredor de la carretera M-511, la segunda va desde la estación ferroviaria de Aravaca a Pozuelo de Alarcón y a la citada estación de metro, Colonia Jardín, siguiendo los ejes de las carreteras 503 y 502, y la tercera une Navalcarnero con Móstoles utilizando el eje de la antigua carretera N-V.

El coche no se toca

¿Qué pasaría si el metro de superficie entre Navalcarnero y Móstoles discurriera por la infraestructura existente, en vez de construir una nueva plataforma? Es decir, ¿qué ocurriría si la plataforma tranviaria se instalará sobre las calles y carreteras existentes, aprovechando el suelo destinado al transporte de la antigua N-V, tanto dentro de Móstoles como dentro de Navalcarnero, así

como en el recorrido rural entre ambos núcleos, además de aprovechar la amplia A-5 desde el Cerro de las Cabezas hasta la Dehesa de Marimartín?

Es muy probable que este análisis no se haya efectuado, ya que las personas responsables del actual gobierno autonómico descartan, por principio, toda actuación que reste espacio al automóvil.

Recordemos lo que podíamos leer en el número 1 de la revista "Madrid Ecologista" (verano de 2002): "en contradicción con el criterio de la Política Común de Transportes, que según las pautas ambientales de la Unión Europea exigen, en primer lugar y de forma inmediata, la reducción del transporte en automóvil, los documentos donde se reflejaron las conclusiones de los estudios previos de Metro-sur (ahora línea 12 del metro de Madrid) justificaban la opción de construir un metro subterráneo en vez de un metro de superficie, señalando que el metro ligero o tranvía implica una alta ocupación del viario urbano, lo que genera, por tanto, una reducción del espacio destinado al automóvil".

La metodología de análisis de la Comunidad de Madrid sigue, según parece, fórmulas ya superadas donde se incluye el reconocimiento de la demanda, orígenes y destinos de los viajes, características geológicas del terreno, alternativas de trazado, estudios económicos y financieros del proyecto, y sistema de transporte a proponer al Consorcio Regional de Transportes, pero se excluye la evaluación estratégica del impacto ambiental que las nuevas infraestructuras para el transporte conllevan, ya que no se desea considerar los costes externos de los diferentes modos y medios de transporte en liza, ni en el aspecto de los

costes externos ecológicos, ni en el de los costes externos sociales.

Efectos perjudiciales

Pero al mismo tiempo aparecen cada vez más pruebas, como señalaba la Comisión Europea en mayo de 2001, de que las minúsculas partículas de polvo presentes en el aire, medidas en micrones o incluso en nanómetros, tienen efectos nocivos en la salud humana por cuanto provocan muertes prematuras y reducen la calidad de vida al agravar algunas enfermedades respiratorias como el asma. Además, uno de los motivos por los que las partículas causan más preocupación es debido a que no parece haber ningún umbral de concentración por debajo del cual no existan efectos.

En un informe reciente de la Agencia Europea de Medio Ambiente se refleja que en las principales ciudades europeas se registra cada año la enorme cifra de 60.000 muertes provocadas por la exposición a largo plazo a la contaminación atmosférica. Los niños están más expuestos que los adultos a los riesgos medioambientales, como pone de manifiesto la proliferación de las alergias y el hecho de que uno de cada siete niños sufre de asma. Comparada con la situación de hace 30 años, esa proporción representa un aumento sobrecogedor. Para invertir esta tendencia alarmante, la Comisión Europea puso en marcha en junio de 2003 la estrategia europea de medio ambiente y salud.

La imprudente protección del transporte en automóvil y camión que sostiene el actual Gobierno lo lleva a proponer líneas de metro de superficie en la periferia de la gran ciudad y a construir metro subterráneo en las zonas de urbanización más compacta. Con estas decisiones,

el Gobierno de Esperanza Aguirre se convierte en un gran obstáculo para aprovechar racionalmente en el transporte público colectivo los recursos financieros disponibles, además de convertirse en un gran obstáculo para reducir el cambio climático, reducir la generación de ozono troposférico, reducir el ruido y reducir la congestión, y en un gran obstáculo ante los intentos de mejorar la calidad del aire y ampliar el espacio público disponible para una vida cotidiana más humana y confortable.

● **Todas las líneas proyectadas se sitúan en la periferia, ninguna atraviesa el corazón de Madrid, sin cuestionar la supremacía de la presencia del vehículo privado en la capital.**

● **El actual gobierno de la Comunidad de Madrid está desaprovechando una situación inmejorable para tratar de reducir los niveles de contaminación del aire.**

Ancho incompatible

Los resúmenes de los proyectos de las tres líneas tranviarias (Boadilla del Monte – Madrid; Aravaca – Pozuelo de Alarcón – Madrid y Navalcarnero – Móstoles) ofrecen muy poca información a las personas, organizaciones ecologistas, organizaciones vecinales, administraciones municipales, etc., para poder realizar una auténtica valoración de la idoneidad de las propuestas. Estamos, otra vez más, ante una información insuficiente orientada a un efectuar un superficial procedimiento de evaluación del impacto ambiental, incapaz de interferir en los planes de las administraciones públicas.

Las características técnicas que se señalan para los tranvías de los tres proyectos indican la obligatoria compatibilidad con las unidades de tren del metro de Madrid, lo que implica la incompatibilidad, al menos en principio, con las unidades de tren de los servicios de cercanías. El ancho de vía del metro de Madrid es de 1.445 mm, un poco superior al ancho normal europeo de 1.435 mm, e inferior al ancho de vía de la red de cercanías de la Comunidad de Madrid que tiene el ancho ferroviario ibérico de 1.668 mm. Establecer líneas de metro de superficie con un ancho incompatible con las red de cercanías impide la futura explotación de vehículos "tran-tren", tranvía en la ciudad y tren en las cercanías, o conduce a la creación de dos redes de cercanías incompatibles entre sí, pero situadas sin embargo sobre un mismo territorio. Es curioso situarse ante esta propuesta en un momento y en un lugar donde se está trabajando a marchas forzadas por la interoperabilidad de todas las redes ferroviarias europeas. ●

**Ecologistas en Acción .
Majadahonda (Madrid)**

Promoció de la bicicleta i peatons

La carretera de Mata-depera de Sabadell tindrà un vial per a ciclistes i un altre per a vianants. Fa poc, han començat les obres de construcció de les dues vies protegides del trànsit motoritzat en un tram de 800 metres a la carretera BV-1248, que estarà dividit per una cuneta verda de protecció. El carril per a bicicletes serà de 3,5 metres d'amplada i de doble sentit. L'altre vial contigu, el de vianants, estarà separat per una línia d'arbrat. Les dues vies connectaran amb un camí rural fins a l'aparcament del bosc de Can Déu. Així, els vianants podran entrar pels camins existents fins a l'ermita de Sant Julià d'Altura. Els nous camins estaran il·luminats gràcies a la instal·lació de punts de llum encastats al llarg de tot el tram. També hi haurà àrees de repòs amb bancs de fusta i papereres. El conjunt de les obres costarà 481.023 euros. L'Ajuntament assumeix el cost del projecte i la Diputació de Barcelona farà les obres.

Commemoració dels 25 anys de FGC



Del 7 al 28 de setembre, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya celebra els seus 25 anys d'història amb la inauguració d'una exposició al palau Robert de Barcelona (pg.Gràcia-Diagonal), que recull l'evolució de l'empresa durant aquests anys. El contingut inclou fotografies, objectes singulars i àudiovisuals que permeten deixar constància de les transformacions viscudes durant aquest període.

A més, abans d'entrar a l'exposició, també s'ha habilitat a la cruïlla del carrer Còrsega amb l'avinguda Diagonal, un antic automotor restaurat de la sèrie 600 que es podrà visitar per dins. L'horari de visita és els dissabte i diumenges 11, 12, 18, 19, 25 i 26 de setembre, de 10 a 14 hores i de 16 a 20 hores.

Coincidint amb l'exposició, els diumenges dies 12, 19 i 26 de setembre s'han programat circulacions especials amb trens històrics, com els models Brill 18 i 301, que efectuaran el trajecte de la L6 (Pl.Catalunya-Reina Elisenda).

Per a més informació es pot visitar una pàgina web feta amb motiu d'aquesta celebració: www.fgc.es/25aniversari.

Nous busos a Tusgsal

Tusgsal ha incorporat 7 nous midibusos a la seva flota. Es tracta de vehicles (10,4 metres) de la firma sueca SCANIA, del model "Omnicity". A aquesta nova adquisició s'han de sumar les efectua-



des el passat 19 de maig ja es van presentar 13 midibusos SCANIA del mateix model, i el 22 de juny, que es van presentar 11 nous autobusos IVECO City Class, de mida estàndard (12 metres). Tots aquests vehicles es caracteritzen per ser de sòl baix i adaptats a persones de mobilitat reduïda i disposar d'un sistema de conducció per SAE. A més, equipen aire condicionat, disposen de moderns sistemes de confort, seguretat i frenat. L'emissió de gasos, fums i partícules contaminants es troben per sota dels índexs recomanats a les normativa europea establerta. En definitiva, en tant sols un any, TUSGSAL ha incorporat un total de 54 nous autobusos a la seva flota, cosa que representa una renovació del 35% del total.

Nota de Redacció

En el número anterior informàvem de la bona marxa del microbús del Papiol entre el nucli urbà i l'estació de Renfe. Al mateix temps, també comentàvem el fet que l'Ajuntament havia aconseguit que autocars Roig no retallés els horaris del bus entre Papiol i Barcelona. En aquest sentit, volem deixar constància que l'empresa operadora entre l'estació de Renfe i el municipi és Autos Castellbisbal, SA

Avancem en l'accessibilitat

La Generalitat invertirà 2,8 milions d'euros per fer més accessibles les estacions de la LI del metro. Les obres d'accessibilitat consisteixen bàsicament en la construcció d'un ascensor des del nivell del carrer fins el vestíbul. Tots els ascensors disposaran de doble connexió de servei elèctric, per poder funcionar en cas d'avaría, i també de sistema "rescatamàtic", perquè es pugui fer l'evacuació cap a la part superior en cas de fallida dels sistemes elèctrics de l'estació. Aquestes obres es complementen amb la construcció de rampes i la implantació d'encaminaments normalitzats per invídens en els recorreguts adaptats. Les estacions que s'adaptaran són: Avinguda Carrilet, Rambla Just Oliveras, Can Serra, Florida, Santa Eulàlia, Hostafrancs, Rocafort, Urgell, Glòries, Navas, Sant Andreu, Torres i Bages, Baró de Viver i Santa Coloma.

Bus urbà a Torredembarra

Torredembarra disposa d'un servei d'autobús urbà que pretén, segons la regidora de Via Pública, Maria Dolors Toda, "cohesionar el territori i integrar les urbanitzacions al poble". El nou servei és en període de proves fins al 30 d'octubre i fa un recorregut de tres quarts d'hora i que surt, des de les vuit del matí fins a les set de la tarda, de la Marítima i recorre per l'antiga N-340, la carretera de la Pobla de Montornès, carrer Pere Romeu, Camí del Moro, carrer Montsià, Camí de la Rasa, avinguda de la Diagonal, avinguda David Sánchez, camí Vell de la Pobla, avinguda Sant Jordi, avinguda Catalunya, carrer Onze de Setembre, avinguda de les Oliveres, carrer dels Pins, passeig Rafel Campalans, Mediterrani i avinguda Francesc Macià. L'alcalde, Miquel Àngel Lecha, assegurava que el fracàs de l'autobús urbà que es va implantar fa dos d'anys va ser que la companyia "no respectava els horaris".

Sistema antifrau a algunes estacions de FGC

Els usuaris de les estacions de Terrassa i Rubí de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) són els primers que hauran de passar un control de validació a la sortida de les estacions en segons quines hores, com a dissuasió contra el frau. El tancament de les sortides amb màquines validadores, que no s'obren si no s'hi introdueix un bitllet o el bitllet no és l'adequat per al trajecte, s'estendrà a d'altres estacions "de manera progressiva", segons va informar la companyia. Un estudi divulgat per FGC, detectava a l'estació de Terrassa un 9,8% de frau d'aquest tipus; a Sant Cugat, un 10,2%, i a Rubí, un 4%. A l'estació de la UAB, el frau es disparava fins al 12,1%. En total, a la línia del Vallès el salt de zona suposa el 60% del frau, i a la del Llobregat-Anoia, el 75%.

la paradeta

per Núria Fradera



Les coses clares:

Així ens em trobat a l'entrada d'una població a la Catalunya Nord:

- 1- no es permetia passar als que no fossin del poble,
- 2- hi havia un aparcament vigilat (i gratuït), i
- 3- a més a més hi havia un servei de busos-llençadora gratuïts des del pàrquing a la població. A veure si prenen nota per aquí.

Dr. Tr@ffic news reporters

¿Nueva version de "Quién sabe dónde?"

Al observar el plano de regionales-RENFE para Catalunya nos hemos encontrado que falta la línea C-5, que corresponde al itinerario Barcelona-Ripoll-Puigcerdà... ¿Olvido?, ¿despiste?, ¿premonición de traspaso a la Generalitat? Esperamos con impaciencia la respuesta de Renfe a este nuevo Expediente X



Aquest estiu l'operador ferroviari ha adoptat mesures contràries a l'usuari

Greus problemes a rodalies de Renfe

Cal aprovar urgentment un pla de mesures de xoc pel correcte funcionament del servei.

Ara fa un any que la PTP va realitzar un estudi obre l'estat de les estacions de Rodalies de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Des d'aleshores Renfe ha pres algunes de les mesures correctores que des de la PTP demanàvem: instal·lació de màquines autoventa o el canvi de format dels horaris de butxaca.

No obstant això, aquest operador ha realitzat diferents accions molt qüestionables des del punt de vista dels usuaris. La més destacada és la manera d'actuar en la línia C4 Sud, entre Molins de Rei i Martorell, degut a les obres de l'AVE. Les estacions afectades són Castellbisbal, el Papiol i Martorell.

A més, en els nous horaris d'estiu, les sortides de Barcelona en direcció a Vilafranca són a les hores i cinc minuts, amb la qual cosa aquelles persones que treballen en horari fix no puguin agafar aquests trens i s'hagin d'esperar el que surt a les hores i 35 minuts amb una

espera addicional de mitja hora.

D'altra banda, Renfe ha suprimit l'origen-final de molts trens que abans ho feien a Martorell i ara els ha passat a Molins de Rei. Això significa que l'estació de Martorell ha perdut un 29 % dels trens respecte el mateix període de l'any anterior sense que la demanda hagi baixat. Les estacions del Papiol i Castellbisbal no han perdut cap tren, perquè aquestes parades les cobreixen els trens que venen o van a Vilafranca o a Sant Vicenç, uns trens que abans no paraven a aquestes estacions.

Les conclusions d'això són un empitjorament del servei:

- S'ha produït una impor-

tant reducció de servei a algunes estacions.

- S'ha produït una pèrdua de temps als usuaris que venen de més enllà de Martorell (Sant Sadurní, Vilafranca,...) ja que ara els trens fan més parades de les que feien abans.

- Es produeixen aglomeracions en la majoria de trens d'aquesta part de la línia. Renfe va assegurar que tots els trens serien de composició doble, però la PTP ha comprovat que sovint no és així.

- Els horaris estan mal dissenyats (en el quadre adjunt s'indica la reducció de servei)

Les obres de l'AVE

Cal recordar que el motiu de les obres és la construcció d'un tren d'alta velocitat, l'AVE, en el tram entre Martorell i Castellbisbal, que tindrà un volum de passatgers molt inferior al de la xarxa de Rodalies.

Lamentem que s'hagi autoritzat l'inici d'unes obres en l'AVE que causen tants inconvenients als trens que usa la majoria de la població.

A més a més, aquestes obres de l'AVE també impedeixen millores anunciades ja fa quatre anys, com la creació de la línia C-5 (o R-7 en la nova nomenclatura), entre la UAB i Martorell, a partir de la prolongació pel corredor del Vallès dels actuals serveis que arriben a la UAB. El Ministeri de Foment ha posat diverses dates



Les obres de l'AVE ha convertit Rodalies en el germà petit de Renfe.

Nombre de circulacions diàries (NCD)
Línia C4 (Sant Vicenç de Calders - Manresa)

Dies feiners			
	NCD 2004	NCD 2003	Dif.
Vilafranca	74	76	-2
Martorell	77	108	-31
Castellbisbal / Papiol	68	64	-4
Molins de Rei	141	141	0

Dies feiners			
	NCD 2004	NCD 2003	Dif.
Vilafranca	33	33	0
Martorell	68	92	-24
Castellbisbal / Papiol	68	65	3
Molins de Rei	92	92	0

a l'obertura d'aquesta línia però les ha incomplet sistemàticament sense que haguem sentit cap explicació oficial.

Les obres en curs també fan impossible, tal com s'havia anunciat al setembre de 2003, que alguns trens de la C1 arribessin a Molins de Rei, des de l'actual terminal de la C1 a l'Hospitalet, permetent un reforç molt important del servei entre Molins i Barcelona i la connexió directa entre aquest sector del Baix Llobregat i el Maresme. Tampoc no s'ha resolt eficaçment la freqüència en la línia C-4 sud, en la última franja horària del dia, en la que hi ha intervals de servei superiors als 30 minuts.

Aglomeracions

Un altre dels temes en què Renfe s'hauria de posar a treballar urgentment són les aglomeracions que es produeixen a les línies C1 i C2 Sud els dies festius per l'afluència de viatgers a les platges. És cert que ha incrementat la oferta a estacions com ara Platja de Castelldefels, però és ben evident que això no és suficient i caldria prendre mesures de xoc.

Per altra banda, al mig del darrer pont de Sant Joan, Renfe va operar els seus trens el divendres 25 de juny, amb

horaris de festiu, no de feiner com corresponia. Això va provocar que les persones que aquell dia treballaven s'haguessin d'esperar més temps a les parades i una major saturació de passatge. Aquesta mesura només va ser anunciada per megafonia i sense l'antel·lació suficient perquè tots els usuaris en tinguessin constància.

● Una mala gestió dels horaris, unit a incidències com avaries, vagues, congestió... obliguen a plantejar solucions urgents a aquets problemes.

I per acabar, volem deixar constància que en el mes de juny s'han produït un elevat nombre d'incidències a les xarxes de rodalies i regionals de Renfe, per causes diverses com avaries, congestió en els trens, vagues,... que han perjudicat els usuaris i, en alguns casos, acabat la seva paciència.

Davant d'aquestes circumstàncies Renfe hauria d'aprovar un pla de mesures de xoc per fer front als problemes plantejats. ●

Redacció

A Barcelona 3 de cada 4 desplaçaments es fan en transport públic, a peu o en bici

S'incrementa l'ús del transport públic

El nombre d'usuaris del transport públic va créixer a Barcelona un 5,24% l'any passat, segons dades del Pacte per la Mobilitat. Així, més del 75% dels desplaçaments que es fan a l'interior de la ciutat es realitzen en metro, bus, a peu o en bici. Per contra, només un de cada quatre es fa en cotxe. En canvi, a l'àrea metropolitana continua l'hegemonia del vehicle privat. El 2003 hi va haver menys accidents però més morts.

L'ús del transport públic es va incrementar a Barcelona de forma sensible, un 5,24%, i també els desplaçaments en bicicleta o a peu (0,81%), segons les dades presentades ahir en el ple del Pacte per la Mobilitat referides a l'any 2003. Això vol dir que només un de cada quatre desplaçaments a la ciutat es fa en transport privat, com el cotxe o la moto. En el 40,6% dels casos s'utilitza el metro o el bus, i en el 35,5%, la bici o es va a peu. El nombre d'usuaris ha augmentat perquè també ha crescut l'oferta de transport públic. La creació de noves parades i de la línia 11 han aportat 2,3 quilòmetres més de metro. L'entrada en servei de noves estacions suposa que dels 34,5 milions de nous viatges, 10 han estat en metro.

Més cotxes fora de la ciutat

El Pacte per la Mobilitat subratlla el descens del nombre d'accidents el 2003, que han estat 295 menys que l'any anterior. Tot i això, la mortalitat va pujar considerablement, i fins a un total de 46 persones van perdre la vida en sinistres en carrers i avingudes, un 31,4% més, ja que el 2002 el nombre de morts va ser de 35.

El vehicle privat, amb un 61,9%, continua sent el transport majoritari en els desplaçaments amb origen o destí a Barcelona. L'ús massiu del cotxe és conseqüència directa "del dèficit en el transport col·lectiu a l'Àrea Metropolitana", va comentar Jordi Hereu, regidor de Seguretat i Mobilitat. En la mateixa línia, els accessos no aconsegueixen absorbir el nombre de vehicles, per la qual cosa es "constata una saturació de les rondes, en especial de la de Dalt en hores punta". Tot i el nombre de vehicles a les entrades, "s'ha registrat una petita disminució del volum de trànsit a les vies interiors de la ciutat, que ha afavorit un lleu increment de la velocitat", va remarcar Jordi Hereu. ●

Redacció

L'actuació ha suposat la supressió de dos carrils de circulació per al cotxe

El carril-bus reversible a Lió

Una barrera dóna pas alternatiu a cadascún dels sentits de la marxa.

Com a implementació del Pla de Desplaçaments Urbans (PDU), el Sytral, organisme encarregat de la gestió del transport públic de l'àrea metropolitana de Lió (que juntament amb Marsella es disputa el qualificatiu de segona conurbació de França), desenvolupa el Pla de mandat corresponent als anys 2002-2007 amb l'objectiu de proposar alternatives reals de transport al vehicle privat.

Aquest Pla contempla la prolongació de dues de les quatre línies de metro, les dues línies de tramvia, la construcció de dues línies més de tramvia i la creació de dos eixos de transport de superfície amb carril reservat en sentit est-oest i nord-sud, mitjançant troleibusos de darrera generació.

L'eix nord-sud, que serà recorregut per les línies C1 i C2 de troleibús, estarà completat el 2007. De mica en mica, però, es van executant trams parcials en forma de carril segregat que ja poden ser utilitzats per les línies d'autobús actuals, amb els consegüents estalvis de temps i millora de la regularitat del servei.

El novembre de 2003 es va inaugurar el tram de 750 metres de longitud conegut com a "Montée des Soldats", que consisteix en un carril bus que va pel centre de la calçada i que pel matí (fins a les 13.00 h)

El govern local de Lió està desenvolupant un Pla per proposar alternatives a l'ús del vehicle privat. Entre les mesures adoptades cal destacar la creació d'un carril-bus reversible i segregat de la circulació de cotxes.



Un autobús accedint al carril bus segregat en sentit ascendent.



El punt de parada situat a la meitat del carril bus està degudament dissenyat per a garantir un fàcil accés a l'autobús.

s'utilitza en un sentit i per la tarda (a partir de les 14.00 h) en l'altre.

Pas alternatiu

Aquest carril bus transcorre per una avinguda que des del centre de la ciutat permet accedir a un petit altiplà en el qual hi ha el barri residencial de la Croix-Rousse i el municipi de Caluire-et-Cuire. Anteriorment, aquesta via disposava de dos carrils de circulació per sentit. Amb la construcció del carril bus, els carrils s'han reduït a un per sentit i un de central per a l'autobús.

El carril bus, que es troba situat en una cota lleugerament superior a la dels dos altres carrils de circulació, està protegit en els seus extrems per una barrera que només s'obre quan s'acosta un autobús en el sentit de circulació que li pertoca, així com altres vehicles de serveis i emergències. Al mig d'aquest tram hi ha una parada, de manera que segons l'hora del dia els viatgers accedeixen a l'autobús des de les voreres laterals o bé des d'unes illetes degudament protegides que hi ha al centre de la calçada.

En espera de la conclusió de l'eix nord-sud i de la seva electrificació perquè hi puguin passar troleibusos en l'horitzó 2007, avui en dia tres línies d'autobús es beneficien d'aquesta actuació. ●

Francesc Xandri

Davant nostre s'obre el repte de trobar substituïts al petroli barat

La prova més difícil

L'alternativa més racional rau en un dràstic increment del transport públic.

Quan anem de viatge a Centreeuropa ens quedem impressionats per les estacions de tren amb 14 vies o més, i l'alta freqüència de busos i tramvies en ciutats de cent mil habitants. El transport de ciutats com Lleida, Girona, Tarragona, Mataró, Reus o Sabadell està a anys llum d'aquestes ciutats, però no és impossible arribar-hi si es prioritza la despesa pública i deixem de banda papanatismes com el del TGV.

Tenim molts números perquè el preu del petroli se situï d'aquí a 7 o 8 anys per sobre dels 100 dòlars el barril. A partir d'aquest preu, l'economia trontollarà com quan ho va fer amb les dues primeres grans crisis del petroli, el 1973 i el 1979. Mentre que els sectors industrial, domèstic i comercial podrien sortir-se'n d'aquest atzucac, el del transport entraria en crisi.

El transport només tindria alternatives raonables en la sobrietat i en un dràstic increment del transport públic. Un petroli a 100 dòlars suposarà



Cal buscar alternatives viables al petroli.

una benzina a 2 o 3 euros el litre. Es pot racionar la benzina? Sembla que no, perquè tot racionament implica un mercat negre. Val més que deixem que el preu fluctui lliurement i des de les administracions assegurem els serveis bàsics.

Sobrietat, per tant, a l'hora de fer desplaçaments i un increment substancial en l'ús de l'automobilitat. Pensem que la meitat de desplaçament urbans que es fan en cotxe tenen un recorregut inferior als 2 km. Molts d'aquests viatges es podrien fer a peu, anant a comprar a prop, o en transport públic. Com sempre, seran les classes populars les que facin el principal esforç de sobrietat, per bé que globalment fan ja un ús reduït del cotxe. De mitjana un vehicle fa a Barcelona 7.000 km a l'any. Això podria representar fins a mil euros addicionals de benzina. Els que tenen un poder adquisitiu alt fan uns

40.000 km a l'any. Consideren el seu vehicle com una prolongació de casa seva i sols el dei-

● **Davant l'increment del preu del petroli només tindrem alternatives raonables en la sobrietat en el consum i la promoció del transport públic.**

● **La meitat dels desplaçaments urbans en cotxe són inferiors als 2 km, uns trajectes que es podrien fer perfectament a peu.**

xen per anar a dormir. Aquests gastarien fins a 9.000 euros a l'any de benzina. Molt més si és un 4x4. Però qui de debò ho passarà malament serà el mig milió de catalans que per millorar la seva qualitat de vida han optat per viure a les zones de baixa densitat, amb habitatges aïllats o adossats, que tant han proliferat en els darrers vint anys. És gairebé impossible que en aquestes àrees tinguin oferta de transport públic si no és a la demanda.

Caldria que les administracions preparessin un formidable desplegament de transport públic perquè la ciutadania pugui mantenir el seu esquema bàsic de desplaçaments. Serà un magnífic moment pel carsharing, pel viatge compartit o carpooling, i per la bicicleta en àmbits urbans. També ho serà pel transport públic. Però fora de Barcelona no n'hi ha, de transport públic. És possible multiplicar-lo per cinc fora de Barcelona? Sí, si es prioritzen els recursos i es dota el transport públic d'un instrument de finançament.

No hem de pensar en moltes noves línies fèrries de passatgers que tan agraden a Maragall. Construir-les és molt car i es triga molts anys. En cas d'emergència les úniques línies a construir són les de mercaderies, però finançades pel sector privat. La solució per incrementar de forma ràpida el transport són busos i tramvies a les ciutats i un servei d'autocar cada mitja hora a comarques. ●

Pau Noy

President de la PTP

Millores en el servei d'autobusos durant l'estiu i de caps de setmana

TMB compleix amb els deures

Moltes de les actuacions efectuades responen a una demanda feta des de la PTP.

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, ha fer arribar la seva felicitació a la direcció de TMB per les millores introduïdes en el servei d'autobusos en els darrers mesos. La PTP feia temps que havia demanat millores els caps de setmana i en el servei de l'estiu, millores que s'estan duent a terme en aquest any 2004.



La línia 11 ha estat un de les s'ha regit per horaris detallats.

Algunes millores que s'han introduït, per exemple, són que la totalitat de la flota sigui de pis baix en els caps de setmana (potser amb alguna petita excepció), l'increment de servei durant el juliol, comparat amb el de 2003 i el fet que durant l'agost 31 línies d'autobús amb baixa freqüència de pas han passat a tenir horaris fixos, per tal de facilitar als usuaris preveure l'hora d'arribada de l'autobús a la parada que correspongui. L'objectiu

ha estat de donar millor servei sense haver de disparar més despeses pressupostàries. Per a TMB, això ha suposat una innovació i un gran canvi en la política de transport, tenint en compte la demanda real tot adaptant el material i el personal disponible. Les línies que s'han regit per horari detallat han estat aquestes: 6, 11, 12, 23, 30, 31, 35, 40, 42, 44, 51, 54, 58, 60, 62, 66, 71, 76, 78, 92, 95, 96, 97, 102, 103, 104, 141, 155, 158, 159 i 185. D'altra banda, van millorar a

les hores punta i en els intervals el servei de les línies 6, 7, 10, 15, 17, 19, 32, 33, 36, 39, 41, 42, 43, 50, 57, 59, 72, 74, 79,

● Els usuaris valoren positivament que les línies amb alta freqüència de pas es regeixen per horaris detallats.

92, 95, 109 i 157. Només en hora punta ho van fer les línies 9, 11, 27 i 64. La línia 31 ha millorat la freqüència però no les hores punta.

Els usuaris valorem positivament aquestes mesures que haurien de portar necessàriament a incrementar la confiança en el transport públic i a un increment de passatge. Totes aquestes actuacions estan incloses en el catàleg de mesures que a principi d'any vam lliurar a TMB. Ens satisfà que TMB es preocupi d'aquells petits detalls de la gestió que no apareixen en les grans magnituds de la gestió a l'hora de fer balanç, però que contribueixen a millorar el servei i, de retruc, a incrementar el passatge.

Demaneu a TMB que de cara a la tardor les línies de bus amb freqüència igual o superior als 15 minuts funcionin amb horaris de pas públics per les parades principals. De fet, aquests 15minuts de freqüència són habituals en els busos del barri i els seus horaris són públics. Per a les persones usuàries d'aquestes línies, esperar 5 minuts en comptes de 15 o 20 minuts és una raó sovint decisiva per a la utilització del servei. Donar informació és una forma de tractar millor el client i això redundarà necessàriament en una superior utilització. ●

Ricard Fernández

TMB dona un pas endavant en l'accessibilitat i en el confort dels vehicles

Renovació de la flota d'autobusos

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha adquirit 145 vehicles nous per incorporar-los a la seva flota d'autobusos a finals d'aquest any o principis del 2005. La compra, que s'ha adjudicat a través d'un concurs d'ofertes, suposa la inversió de 38,5 milions d'euros.

	Estàndard		Articulat	
	Gasoil	GNC	Gasoil	GNC
Irisbús Iveco	10 vehicles (Noge)	20 vehicles (Castrosúa)		50 vehicles (Castrosúa)
Evobús (Mercedes)	15 vehicles (Evobús)		30 vehicles (Evobús)	
Man		20 vehicles (Castrosúa)		
Total	25 vehicles	40 vehicles	30 vehicles	50 vehicles

Les ofertes presentades per les empreses Iveco, Mercedes Benz i Man han resultat les guanyadores del concurs d'adjudicació del nou material mòbil per a la xarxa d'Autobusos de Barcelona que contempla la incorporació de 145 nous autobusos (80 articulats i 65 de tamany estàndard).

L'adjudicació dels vehicles

es distribueix en 55 de motor de gasoil i 90 de gas natural comprimit (GNC).

Totes les ofertes incorporen als vehicles els darrers avenços tècnics, de confort i de qualitat, i entre els quals cal destacar els que contribueixen a l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda.

En aquest sentit, la incor-

poració de nous vehicles permet continuar treballant per tal que a l'any 2006 tota la flota d'autobusos de Barcelona estigui totalment adaptada i que totes les persones, independentment de la seva situació de mobilitat, puguin utilitzar el transport públic per als seus desplaçaments. ●

Redacció

Nova guia d'autobusos

Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) publica una edició renovada del plànol de la seva xarxa d'autobusos, amb l'objectiu d'informar als usuaris sobre els itineraris de les línies de TMB que donen servei a Barcelona i la seva àrea metropolitana.

La nova versió d'aquest plànol, del qual s'han editat 150.000 exemplars, incorpora millores respecte a les anterior edicions i, entre altres, ofereix les següents novetats:

- Neteja del fons cartogràfic del plànol per una millor lectura del recorregut de la línia.
- Incorporació de l'àrea metropolitana al plànol d'autobusos, amb el recorregut complet de les línies de TMB que donen servei a les poblacions de l'àrea.
- Incorporació d'horaris amb la primera i darrera sortida de cada una de les línies d'autobusos (laborables, dissabtes i festius).
- Informació sobre les tarifes.
- Inclusió dels recorreguts de les línies



amb el nou
plànolbusbcn,
és impossible
perdre's

de tramvia (Trambaix i Trambesòs).

TMB, en un esforç continu per millorar la qualitat del transport públic a Barcelona i la seva àrea metropolitana, vol que aquest renovat plànol del Bus, més pràctic i complet, es converteixi en una ajuda imprescindible per moure's per la ciutat amb la seva xarxa d'autobusos.

Amb motiu de la seva edició, TMB comunicarà als seus clients i als ciutadans que ja la tenen a la seva disposició a través d'una campanya de comunicació que, sota el lema "Amb el nou plànol d'autobusos és impossible perdre's", inclou cartells, suports en busos i oppis informatius, així com octavetes que seran distribuïdes en les xarxes de bus i metro.

Tots els ciutadans poden obtenir la nova edició del plànol en els Centres d'Atenció al Client de TMB situats a les estacions de metro d'Universitat, Sants-Estació, Diagonal i Sagrada Família. ●

Redacció

El Pacte per la Mobilitat a Sabadell ja dóna els seus fruits

Iniciatives en favor de la mobilitat i l'accessibilitat

Les iniciatives impliquen un transport públic més a l'abast i afavorir l'ús de la bicicleta.

La ciutat de Sabadell, tal com vam publicar en números anteriors, va posar en funcionament la Taula de la Mobilitat com a òrgan de debat i participació ciutadana amb l'objectiu de treballar per un model de mobilitat més sostenible i més segur. Seguidament, es va aprovar el Pacte per la Mobilitat, signat per les entitats que integren la Taula de la Mobilitat, que estableix que Sabadell vol un model de mobilitat sostenible, integrador i segur i que sigui compatible amb el desenvolupament econòmic i social de la ciutat.



A Sabadell hi ha persones que treballen per la mobilitat sostenible.

El pacte també estableix les línies estratègiques principals a seguir per assolir aquest objectiu, que han de ser desenvolupades en el si de les diferents comissions de treball de la Taula a partir del debat de les entitats. Cal destacar les que estan orientades a potenciar els mitjans alternatius al vehicle privat (caminar, bicicleta i transport col·lectiu), a aconseguir una ciutat més accessible, a fomentar un ús

més racional de la mobilitat o el transport motoritzat i a difondre entre la població els valors de la sostenibilitat en la mobilitat. En els darrers mesos s'han fet alguns avenços que cal destacar.

Un transport col·lectiu més accessible

A més de la progressiva incorporació d'autobusos de pis baix (el 70 % de la flota) l'entrada en funcionament del sistema de localització d'auto-

busos via satèl·lit (SAE) està permetent diverses actuacions per a l'increment de la qualitat del servei, especialment pel que fa a la seva accessibilitat.

Per una banda, s'està començant a instal·lar unes pantalles a les marquesines que informen, de forma visual, sobre les línies de la parada i el temps de pas per la mateixa. A dins de l'autobús, la informació sobre la propera parada també es facilita actualment a partir de pantalles visuals i en breu es

farà de forma acústica.

Per altra banda, amb la col·laboració de les entitats participants en la Comissió d'accessibilitat de la Taula de la Mobilitat s'ha treballat un disseny de l'espai de les marquesines destinat a la informació de les línies i els horaris que permet obtenir una informació més accessible a les persones amb dificultats de visió.

Finalment, s'està treballant per garantir l'accés amb cadires de rodes a totes les marquesines alineant els elements de mobiliari urbà i tapant els forats dels escosells.

Més quilòmetres de carril bici

Durant l'any 2004 la xarxa de carrils bici de Sabadell s'incrementarà en 3,2 km. D'una banda s'està executant un vial de 800 m de llargada per la Carretera de Matadepera que lliga la part nord de la ciutat amb la zona del bosc de Can Deu. Aquest vial, que es construeix sobre el que era el voral no urbanitzat de la carretera, preveu un espai per a bicicletes amb dos carrils d'1,5 metres cadascun, segregat de la calçada per un espai verd, i un itinerari per a vianants segregat d'aquest últim per una filera d'arbres. Aquest projecte, fruit de la col·laboració entre l'Ajuntament i la Diputació de Barcelona, s'està executant actualment.

Per altra banda, durant els propers dos mesos s'executarà el projecte de la zona sud de la ciutat, un projecte treballat amb les entitats que integren la Comissió de la Bicicleta de la Taula de la Mobilitat i que amb 2,4 km de llargada relliga els carrils de la zona entre si i amb diversos equipaments d'interès com l'estació de tren o el Parc Central.

A més, durant el present exercici s'està treballant en la millora i manteniment dels carrils existents i en la



Acondicionar les parades representa més qualitat i seguretat.

instal·lació d'aparcaments en els punts d'interès.

Més espai de qualitat i segur per als vianants

Amb l'objectiu de planificar millor les inversions que l'Ajuntament dedica cada any a la reducció de barreres arquitectòniques a l'espai públic, s'acaba d'enllestir una aplicació GIS de diagnosi, planificació i seguiment que permetrà establir diferents fases d'actuació segons els itineraris principals i secundaris de la ciutat.

A part d'això, cal destacar altres actuacions com l'adaptació integral del barri de Can Puiggener en el qual s'han adaptat i senyalitzat amb bandes rugoses per als invidents tots els passos, el projecte de peatonalització del barri de Can Deu o els projectes de camí escolar segur iniciats en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible.

Pedagogia i conscienciació

Una de les línies estratègiques del Pacte per la Mobilitat és la de conscienciar la població sobre els valors de la mobilitat sostenible i segura. En aquest

● **Les mesures estan orientades a fomentar un ús més racional de la mobilitat i a difondre els valors de la sostenibilitat en la mobilitat.**

● **Al llarg de 2004, Sabadell disposarà de 3,2 km més de carril bici, ahora que es milloraran els ja existents i s'habilitaran més aparcaments.**

sentit, la ciutat de Sabadell, durant el 2004, celebrarà dues Setmanes de la Mobilitat Sostenible i Segura. La primera es va fer al maig; aprofitant el bon temps i la col·laboració d'algunes entitats de la Taula de la Mobilitat, es va repartir informació i multes simbòliques als vianants i es va fer promoció de

l'ús de la bicicleta amb el sorteig d'una bicicleta, el préstec gratuït de bicicletes o una exposició sobre l'ús de la bici a la ciutat. També es va fer una prova pilot de camí escolar amb una molt bona acceptació per part dels implicats.

La segona, se celebrarà el mes de novembre i es continuarà amb la línia iniciada al mes de maig.

En aquesta mateixa línia, i de cara al proper curs, s'incorporaran dues activitats sobre mobilitat sostenible i segura al programa Ciutat i Escola, un catàleg d'activitats complementàries que les escoles trien lliurement i que servirà per anar introduint els valors de la sostenibilitat en la mobilitat entre els escolars.

Entre d'altres, aquests són alguns petits avenços que s'estan fent a la ciutat de Sabadell en favor de la mobilitat sostenible i l'accessibilitat universal. Finalment, cal destacar el paper de les entitats de la ciutat en la implantació de moltes d'aquestes iniciatives a través de la participació en la Taula de la Mobilitat de Sabadell. ●

Rafael Requena

Desplaçar-se en vehicle privat produeix uns costos que paga tota la societat

Els costos del transport

Abans de l'estiu, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va presentar les conclusions d'un estudi, que comptabilitzava els costos del sector del transport a Catalunya.

La majoria de nosaltres entenem per "costos del transport" aquelles despeses derivades del consum de combustible, lubricants, pneumàtics, aparcaments, peatges, multes, etc. Però a aquests costos se n'hi afegeixen uns altres, els externs, que paga el conjunt de la societat catalana. Són aquells derivats dels fenòmens produïts pel fet de desplaçar-nos massivament amb transport privat: embussos, contaminació atmosfèrica i acústica, sinistralitat a les carreteres, etc.

El fet és que si fem una ullada a les conclusions de l'estudi veurem que aquests darrers no passen gens desapercibuts. De manera específica, els costos externs són aquells que no són suportats per les asseguradores, són les invalideses, els danys psíquics, la contaminació sonora, la pol·lució atmosfèrica, etc.

L'any 2001 el transport va tenir un cost total de 49.000 milions d'euros i d'aquests, 4.240 (9%) eren derivats dels costos socials i ambientals causats principalment pels accidents i el canvi climàtic, i oca-

sionats en major mesura pel vehicle privat (motos i cotxes), seguit del transport de mercaderies per carretera. La conclusió és que la circulació de cotxes i motos ens surt molt cara.

Vist això, estaria bé que, abans d'agafar el cotxe ens hi paréssim a pensar un moment, i no vull dir amb això que no s'hagi d'agafar el cotxe mai, simplement que cal fer-ne un ús racional. Tampoc vull dir que tota la responsabilitat caigui sobre l'individu, i depengui de la disjuntiva "agafo el cotxe o el transport públic?".

● **El 2001, el cost total del transport va ser de 49.000 milions d'euros; el 10 % eren derivats dels costos socials i ambientals causats pels accidents i el canvi climàtic.**

Es clar que la cultura del vehicle privat com a símbol de llibertat de moviment i d'un cert prestigi social, encara és present, i que en aquest sentit també cal educar i sensibilitzar al ciutadà, però cal tenir present la responsabilitat que té l'administració a l'hora de planificar un sistema de mobilitat eficient. En definitiva, corregir l'actual tendència a l'alça i reduir un 9 % el cost total del transport, només s'aconseguiria si s'incrementessin en un 70 % els viatges en ferrocarril i en un 15 % els viatges en autobús. La

Generalitat, doncs, té una important tasca: més ferrocarril, més tramvies, més carrils bus i reduir els espais per a l'automòbil.

La correcta gestió de la mobilitat

És important que totes aquestes consideracions ens les apliquem al nostre territori. El Camp de Tarragona està vivint un procés de creixement important de la mobilitat i segurament haurem notat que cada vegada ens movem més i que per tant, comencem a tenir pautes de mobilitat pròpies d'un espai metropolità. Aquestes pautes ara cal reforçar-les amb una millora dels repartiments modals, de manera que es potencii l'ús del transport públic entre les ciutats del Camp.

També hem de tenir en compte que al Camp de Tarragona hi ha espais de menor densitat de població, en els quals molt probablement no sempre hi haurà la demanda suficient per posar en marxa un servei de transport públic. La

senzilla pràctica de compartir el cotxe pot resultar molt eficaç. L'Ajuntament de Cambrils, ja ha començat a estudiar la possibilitat de introduir el "taxi compartit", plantejat com alternativa al autobús urbà, doncs aquest està sent deficitari.

Tenim l'experiència d'una vintena de ciutats del Vallès i del Baix Llobregat que practiquen el servei de "cotxe compartit" i que gestiona fins a mig miler de viatges diaris i que consisteix en posar a disposició dels potencials usuaris una plataforma per facilitar que es trobin les persones que fan recorreguts similars.

Treballar de manera coordinada per aquest tipus de pràctica en tot l'àmbit del Camp, podria ser un bon inici, ja que amb l'experiència d'aquests vint municipis s'han deixat de consumir més de 2.000.000 litres de combustible i s'han deixat d'emetre més de 600 tones de CO₂, contribuint a reduir una part substancial dels costos ambientals del transport. ●

Núria Pérez

PTP del Camp de Tarragona



El transport alternatiu redueix la despesa pública.

Les actuals connexions en transport públic no satisfan tota la demanda

Els dèficits de l'àrea metropolitana

Viure a l'àrea metropolitana, en concret a Sant Feliu de Llobregat i treballar a Barcelona, és tota una aventura.

He arribat a la trista conclusió que si has de viatjar en transport públic, més concretament amb Renfe, és el mateix viure on comença el riu Llobregat que pràcticament al final.

Darrerment és un autèntic secret saber a quina hora arribaràs a la feina, sortint a la mateixa hora de casa i confiant a agafar el tren que suposadament et deixarà a la porta del metro just per fitxar quant toca. Arribes mig adormida a l'estació, et trobes una nota que anuncia que hi ha una vaga, desconeguda amb anterioritat, i confies amb què hi haurà uns serveis mínims eficients. El teu tren no passa, el següent tampoc, l'estació s'omple i s'omple... finalment, en passa un però senzillament no hi caps. Arribes una hora tard que, en el millor del casos, has de recuperar, ja que és culpa teva per no preveure la possibilitat d'una vaga i haver sortit de casa tres hores abans.

L'endemà surts tres hores abans, però no hi ha vaga, confies en arribar tant d'hora que fins i tot podràs recuperar les hores de retard del dia anterior. Però no, hi ha una connexió per obres en un poble de no sé on i els trens arriben amb, almenys, quinze minuts de retard. El primer tren previst no passa, però encara tens temps. El segon tampoc. I després d'una hora i tres cafès, comences a tenir



clar que ja és una mica just.

Per fi arriba un tren curt de vagon i, com una sardina i arriscant el teu físic i el d'altres que aixafes per arribar a una hora decent, entres al tren. Tampoc és tan terrible, convençuda que encara et queda mitja hora de marge per no fer tard. Aquesta mitja hora, i mitja més, te la passes a l'entrada de l'estació de Sants, ja que un tren supersònic de no sé on va amb retard i sembla ser que no hi ha vies suficients. Total, torno a tenir unes horettes a recuperar, ja que no he fet bé les previsions i hauria d'haver sortit de casa cinc hores abans.

N'hi ha, que com jo, no solament apostem pel transport públic com a mitjà net i sostenible, sinó que fins i tot no tenim ni carnet de conduir ni cotxe i sempre hem defen-

sat que no calia, que una podia moure's per tot arreu en transport públic. M'equivocava, no és veritat. Si vius a Sant Feliu de Llobregat, després d'un mes d'arribar cada dia tard a la feina, tens clar que vas errada. També puc agafar un bus que passa pel mig de la Diagonal i és possible que es trobi dins d'un embús de trànsit durant un parell d'hores.

Mentre camino per l'estació pensant com arribar a la feina a l'hora, plorant la meva sort, arribo a la trista conclusió que Renfe em pren el pèl, em tracta com si fos idiota i no m'explica res de res, el recurs de la queixa el desestimo, un altre hora de cua per fer una reclamació que és pur pallar mullat i si el bus s'encaïlla la Diagonal, com vaig a Barcelona i arribo a l'hora?

Tinc algunes solucions.

Anar a peu a Barcelona, anar a peu al metro de Cornellà --aquella gent si que tenen sort, tenen metro, increïble i magnífic invent--, demanar a algú que em vingui a buscar i em porti a Barcelona en cotxe. Explicar que no és el mateix parlar de transport públic si n'ets usuària a Sant Feliu que fer grans filosofades sobre la necessitat de fer-ne ús i anar amb cotxe. Treure'm el carnet de conduir i demanar una subvenció a Renfe per poder comprar un cotxe i un a plaça d'aparcament. I, per últim, la més definitiva, deixar de treballar i que Renfe em pagui el sou.

És francament trist que encara hi hagi ciutats com Sant Feliu que no hagin resolt el tema del transport. Que si et trobes a Barcelona més tard de les deu de la nit hagis d'esperar tres quarts d'hora per tornar a casa. Que sigui una aventura diària, el que hauria de ser un hàbit ordenant, una sortida a l'hora, una arribada a l'hora. Que el plaer de viure fora de Barcelona es converteixi en un martiri diari cada cop que has d'agafar un tren. ●

Mònica Ximeno

Usuària de Renfe



Barcelona • 9 i 10 • novembre • 2004
Hotel Meliá Barcelona • avinguda de Sarrià 50

Estructura de les jornades

- Nous sistemes de finançament dels tramvies
- La contribució del tramvia a la millora de l'urbanisme de la ciutat
 - Tradició i futur al tramvia
- L'aportació del tramvia a una nova mobilitat i la conseqüent preservació del medi ambient
 - Presentació de projectes de tramvia

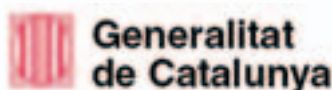
Més informació i inscripcions: www.laptp.org • jornada@laptp.org • tel.: 932 009 520

Organitza



*Associació per a la Promoció
del Transport Públic*

Amb la col.laboració de



ATM
Autoritat
del Transport
Metropolità