

Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
Número 35
3r trimestre 2005
www.laptp.org



Setmana de la
Mobilitat
Sostenible i Segura

Èxit de la campanya
Els trens de rodalies són el nostre metro

El Pla de Serveis no es pot ajornar més

Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).
c/ Clot 86, entresol C
08018 Barcelona
Tel. i Fax: 93 244 49 70
E-mail: info@laptop.org
web: www.laptop.org

Director:

Jordi Pascual (jpascual@laptop.org)

Cap de redacció:

Ricard Fernández (rfernandez@laptop.org)

Secretària de redacció:

Roser Pastor

Consell de Redacció:

Lluís Carrasco, Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernández, Manuel Ferri, Pau Noy, Albert Obiols, Jordi Pascual, Rafael Requena, Ricard Riols, José Luis Rodrigo, Joan A. Tineo i Francesc Xandri.

Fotomecànica i impressió:

Cevagraf

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

7.000 exemplars

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

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

Agraïments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:

Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tussal, Renfe; i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUT-HOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Saurer, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

En els últims anys hem vist com el ferrocarril ha tingut una atenció privilegiada per part dels successius governs de la Generalitat. S'han encarregat la construcció de més quilòmetres metro que en cap altra època, s'ha batallat políticament perquè el tren d'alta velocitat arribés el més aviat possible a Barcelona i, fins i tot, s'ha presentat la proposta d'eix ferroviari transversal, la línia de tren que si es portés a terme seria la més cara de construir a tot Europa. Definitivament, el ferrocarril està de moda i amb més o menys encert tots els governs s'hi apunten.

Però també és ben evident que la major part de ciutadans no es poden beneficiar d'aquest impuls ferroviari, perquè no viuen a Barcelona, que és on està creixent la xarxa de metro, perquè la majoria no agafarà el tren d'alta velocitat perquè les tarifes de Renfe seran massa elevades o perquè les línies ferroviàries del futur tenen períodes de maduració de molts anys, si és que algun dia les arribem a veure en funcionament.

El 80% de la població necessita més transport públic ara, no d'aquí a deu o vint anys. De fet, només els que viuen a Barcelona tenen uns serveis de transport públic en condicions. La resta de ciutadans tenen uns serveis precaris o insuficients, quan no inexistents. Tota aquesta gent està esperant una

acció del govern de Catalunya consistent en posar en marxa una autèntica xarxa de transport públic, tant a l'àmbit metropolità com a la resta del país. Està molt bé que Catalunya es doti d'un nou estatut d'autonomia. Però cal que els ciutadans vegin millores de forma ràpida, especialment quan aquestes millores tenen un pressupost a l'abast. Amb 100 milions d'euros es podria oferir a tot Catalunya un molt bon servei de transport públic. 100 milions d'euros és que el que costa fer 30 o 40 km d'autopista.

L'anterior govern de Catalunya va marxar sense aprovar el pla de serveis, un pla que havia de permetre estendre el transport públic a tota l'àrea metropolitana. No s'han fet públiques les raons per les quals, dos anys després, el govern tripartit no ha aprovat encara aquest pla. El govern té l'obligació moral d'aprovar d'una vegada el Pla de Serveis, més si es té en compte la previsió continguda en el Pacte del Tinell de donar transport a tot el territori de Catalunya.

L'aprovació d'un pla de serveis de transport per a tot Catalunya és una necessitat social de primer ordre que no es pot ajornar. En el moment de celebrar noves eleccions, la millora del transport públic a tot Catalunya serà una de les formes a través de les quals l'opinió pública mesurarà la bona o mala gestió de l'actual govern. ●

SUMARI

ACTUALITAT

Necessitem trens suficients i puntuals

La participació en la recollida de signatures a favor de la campanya ha estat força exitosa. En el moment de tancar aquest escrit ja hi ha recollides més de 9.000 signatures, d'aquestes signatures 1.116 ho han fet per via electrònica en la web de la PTP dedicada a la campanya, i que ha estat visitada per més de 5.000 persones. (pàgs. 4-5)

ÉS NOTÍCIA

Més voltes que els "29"

Aquella frase que va ser tota una reeixida expressió popular barcelonina durant dècades, degut al recorregut de circumval·lació del "29", pot tornar-se a posar de moda quan el recorregut del Trambaix es perllongui fins Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat, amb un traçat sense cap avantatge competitiu. (pàgs. 8-9)

MOBILITAT

Una combinació intel·ligent i pràctica

L'ús quotidià de la bicicleta a la ciutat, si bé encara és baix respecte la resta de mitjans de transport, es troba actualment en ple creixement i té un potencial molt elevat per arribar a mig termini als nivells de les ciutats europees més desenvolupades. L'accés amb bicicleta al transport públic és una passa important. (pàgs. 10-11)

EMPRESES

Millores a estacions de metro i de FGC

Tant els FGC com el Metro introdueixen importants millores a diverses estacions de la seva xarxa guanyant, així, en conceptes tant importants com la seguretat i el confort dels usuaris. La remodelació del vestíbul de "Provença" (FGC) i la col·locació d'ascensors (metro) són les actuacions més emblemàtiques. (pàgs. 14-15)

OPINIÓ

Més que un gesto mediàtic

Resulta ser que tras las elecciones los responsables elegidos suelen blindarse en su puesto y tratan de compartir con el resto de los mortales en lo que a movilidad se refiere. Para ello, en buena medida suelen utilizar en sus desplazamientos locales el llamado vehículo oficial incluyendo un profesional de la conducción. (pàgs. 18-19)

REPORTATGE

Un ambicioso proyecto de reforma

En julio de 2004, el municipio de Seúl llevó a cabo una reforma del sistema de autobuses, para crear una red integrada y mejorar el nivel del sistema de transporte público. El sistema antiguo, basado en la competencia entre metro y autobús, fue convertido en un sistema complementario mutuamente beneficioso. (pàgs. 20-21)

El 22 de setembre comença la Setmana de la Mobilitat sostenible i Segura 2005

Segueixen els dubtes

L'Ajuntament de Barcelona recupera pistonada, però la Generalitat punxa

Novament arriba puntual a la seva cita la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura entre el 22 i 29 de setembre, encara que alguns ajuntaments, com el de Barcelona, l'han endarrerida alguns dies. Aquest any s'espera superar el discret paper que aquesta Setmana va realitzar l'any passat.

En la present edició de la Setmana, sembla que l'Ajuntament de Barcelona s'ha posat de nou les piles mentre que la Generalitat, al menys fins el moment de tancar aquesta edició, sembla que aquesta diada no vagi gaire, o gens, amb ells, perquè continuen organitzant activitats més pròpies d'una ONG que del Govern d'un país. No obstant, aquest any hi trobem dues importants novetats a destacar:

- Jornada "Al carrer tots hi pintem". S'organitza a les principals poblacions de Catalunya i

es concentra, sobre tot, el dilluns, 26 de setembre. L'activitat consisteix en oferir un espai als escolars perquè pintin la seva ciutat, en una clara al·legoria de què els vianants i els infants pinten més que els automobilistes, que segueixen essent els reis del carrer.

- Joc de la mobilitat. Les empreses operadores de transport públic distribuïran massivament un díptic amb preguntes sobre la mobilitat en clau sostenible. Qui encerti correctament les respostes participarà en diversos sorteigs amb premis.

Més Àrea Verda

D'entre els conjunt de les activitats rellevants que organitza l'Ajuntament de Barcelona destaquen actuacions prou significatives com el desplegament de la segona fase de l'Àrea Verda a diferents barris de la ciutat, l'entrada en funcionament d'un carril bus-VAO a la Meridiana, el desenvolupament d'un programa que dona prioritat als autobusos en els semàfors i la incorporació d'un segon cotxe de vigilància per reforçar la disciplina viària en els carrils bus. ●

Redacció

La PTP sí compleix

Si des de les administracions la tònica general és d'una de calenta i una de freda, la PTP segueix apostant per una Setmana plena de continguts. Així, la PTP, organitza diverses activitats en col·laboració amb les altres entitats:

1. Visita a la Barcelona real. Dilluns, 26, a les 8 del matí, estació d'Arc de Triomf. Es convida a la premsa i les autoritats a conèixer la Barcelona real, la saturació dels trens i les dificultats d'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda. En acabar, es convida els assistents a un bon esmorzar. Més informació www.laptp.org. Inscripcions a 93 244 49 70.

2. Cursa de Transports. Dimarts, 27 de setembre, 19 hores. S'organitzen catorze curses sortint des de diversos punts de la ciutat. Es convida als regidors de districte i famosos. Es vol implicar a

les ràdios i a altres mitjans. Més informació www.laptp.org. Inscripcions a: scasorran@laptp.org

3. Diagonal per a tothom. Dijous, 29 de setembre, 11 hores. Marxa lúdico-reivindicativa per demanar a l'Ajuntament de Barcelona una nova secció de la Diagonal que doni resposta a les necessitats de la mobilitat sostenible. És a dir, més espai pel tramvia, que ha de passar en superfície, però també més espai pels vianants, pels ciclistes, pels autobusos i per a les activitats ciutadanes. Més informació www.laptp.org. Inscripcions a 93 244 49 70.

4. Els vianants reivindiquen el seu espai. Dijous 29 de setembre i dissabte 1 d'octubre. Passejades per la Rambla de Catalunya amb caràcter cultural, esportiu i de denúncia d'ocupació de l'espai pels vianants, posant denúncies

simbòliques a les motos aparcades a la vorera. A més es fa el concurs fotogràfic. Més informació 93 301 37 78

5. Campanya Posa't el cinturó. Divendres, 30 de setembre. Activitat a càrrec de P(A)T. Acte de control i premi als qui portin el cinturó de seguretat del darrera del cotxe cordat. Més informació www.pat-apat.org

6. Visita a les vies verdes de Girona. Dissabte, 1 d'octubre. Tot el dia. Organitza el Consorci de les Vies Verdes de Girona en col·laboració amb entitats ciclistes. Es fleta un tren de Renfe que surt de Barcelona i es fa un recorregut guiat per les vies verdes ciclistes de Girona. www.bacc.info

7. Bici-barris. Diumenge, 2 d'octubre. Matí, a partir de les 10 del matí. Vista en bicicleta als barris de Barcelona. www.bacc.info. ●

Èxit de la campanya "Els trens de rodalies són el nostre metro"

Necessitem trens suficients i puntuals

La "pressió" política ja ha generat una resposta per part del Govern central

La participació en la recollida de signatures a favor de la campanya ha estat força exitosa. En el moment de tancar aquest escrit ja hi ha recollides més de 9.000 signatures, d'aquestes signatures 1.116 ho han fet per via electrònica en la web de la PTP dedicada a la campanya, i que ha estat visitada per més de 5.000 persones.



Són moltes les persones que s'ha pronunciat en favor d'un millor servei de rodalies, amb més trens, més puntuals, més accessibles i més segurs.

La iniciativa en favor de més i millors trens de rodalies ha rebut el suport de nombroses entitats cíviques i forces polítiques. Així mateix, el manifest ha estat signat individualment per diputats, diputades, regidors i regidores de totes les forces polítiques parlamentàries catalanes. Fins i tot abans de ser lliurades les signatures, la

posada en marxa del procés de recollida ja ha comportat en si un èxit polític, donat que ha provocat que el Govern de l'Estat, per la "pressió" política hagi anunciat diferents accions (evure requadre adjunt).

Juntament amb la recollida de signatures, també s'ha dut terme les següents actuacions polítiques:

- Mocions municipals d'adhesió al manifest aprovades per unanimitat de totes les forces polítiques, CiU, ERC, EUIA, ICV, PP, PSC; havent rebut, de moment, el suport explícit dels municipis de Molins de Rei, Sant Adrià del Besòs i Sant Feliu de Llobregat

- Proposició no de Llei, on som citats expressament, presentada al Parlament espanyol i aprovada per majoria en la que es compromet al Govern de l'Estat en la realització urgent d'un Pla de Xoc de rodalies per a Barcelona, .

- Preguntes al Govern central en el marc del Senat presentades per part del senador Jaume Bosch (ICV), recollint totes les propostes del manifest.

Accions de Renfe

Si qualifiquem la campanya d'èxitosa no és pas per donar-nos autobombo, sinó que està plenament justificat. Així, quan encara la recollida de signatures trobava vigent, des de Renfe ja es van a terme una seguit

d'operacions directament relacionades amb el contingut del manifest:

- Acceleració de la sempre postposada entrada en funcionament de la línia C-5 (Martorell-UAB-Hospitalet)

- Extensió de 8 trens (4 per sentit) de la línia C-1 fins a Molins de Rei, entre les 7 i les 9 del matí.

Des de la PTP, CCOO i l'OCUC ens felicitem per aquest èxit inicial de la recollida de signatures, i en les properes dies farem arribar Delegat del Govern central, al Govern de la Generalitat, al Gerent de Renfe Rodalies, al Síndic de Greuges i a tots els grups polítics del Parlament de Catalunya. Seguirem amatents de què els compromisos adquirits pel Govern en el Parlament espanyol s'acompleixin i que podem gaudir finalment d'un servei suficient i de qualitat en el servei de rodalies de Renfe a Barcelona. Sense oblidar que també cal millorar i molt, totes les línies d'àmbit regional català que estan força abandonades.

Volem agrair als milers de persones i entitats que ens han donat suport, la seva participació i els cridem a mantenir-se actius en la reivindicació d'un transport públic, suficient, sostenible i de qualitat per a Catalunya. ●

Lluís Carrasco

Vicepresident executiu de la PTP



Diferents imatges de la campanya de recollida de signatures en favor del Manifest.

Compromisos adquirits pel Govern de l'Estat

- Estudi de Rodalies de Renfe Barcelona.
- Contemplar la millora de rodalies a Barcelona en els Pressupostos Generals de l'Estat del 2006, aportant nous trens i millores importants.

L'OCUC també exigeix millores a Renfe

Quan l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) i Comissions Obreres (CCOO) ens van comunicar la seva intenció d'exigir a Renfe una millora dels serveis de rodalies, l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya (OCUC) va copsar clarament la importància d'adherir-se a una campanya d'aquestes característiques.

D'una banda, perquè el principal objectiu de l'organització és vetllar pels drets dels consumidors i usuaris —en aquest cas del transport públic ferroviari— i, de l'altra, perquè la mobilitat és un element essencial que requereix una cobertura territorial i un servei adequat a les necessitats de la ciutadania.

I així ho han corroborat els nostres socis i sòcies, que han anat signant el manifest durant els darrers mesos i han mostrat, en molts casos, el seu descontentament amb allò que ha esdevingut l'actual servei de Renfe.

Igualment, cal no oblidar les implicacions ambientals que es deriven dels nostres desplaçaments i del model predominant de transport basat en el vehicle privat, que es posiciona com una de les principals causes del canvi climàtic i del consum de recursos energètics.

Per això, des de l'OCUC, fa alguns anys que estem dedicant esforços per assolir una mobilitat més sostenible, tant ambientalment com social.

Algunes de les activitats que hem realitzat han estat emmarcades en les darreres celebracions de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura i van des de la difusió de tríptics informatius fins al lliurament gratuït d'una quota de soci de l'OCUC a tot aquell que acrediti, presentant qualsevol tipus de bitllet (T-10, T-Mes, T-50/30...), el seu desplaçament regular en transport públic.

A més, durant tot l'any participem com a organització que representa els consumidors en diferents grups de treball i comissions (Mesa de la Mobilitat de Barcelona, Mesa de la Mobilitat de Sabadell, Mesa de la Mobilitat de Mollet del Vallès, Mesa de la Mobilitat de Catalunya, Consell de la Mobilitat de l'ATM, etc.).

Així com també fem difusió de criteris de mobilitat sostenible des dels mitjans de comunicació de l'OCUC: pàgina web www.ocuc.org, revista OCUC-press i el butlletí informatiu de l'OCUC.

Eventualment, i com és propi de la naturalesa de l'organització, assessorem i tramitem reclamacions, queixes i denúncies en matèria de transport. ●

Vanessa Bastida

Proposta de conversió de la línia de rodalies R-1 en un veritable metro regional

Alternatives a la B-500

Caldria crear una nova línia des de Mataró fins Granollers sense entrar a Barcelona

En la dècada dels 90 el servei de rodalies de Renfe va patir una molt important metamorfosi que va comportar incrementar substancialment el passatge transportat.

Dos van ser els factors que expliquen aquesta transformació. El primer és un dràstic increment en la freqüència dels trens. El segon és el col·lapse de la xarxa viària que va portar a molts conductors a explorar les possibilitats del ferrocarril.

A vui el tren torna a estar col·lapsat en l'hora punta que va de 7 a 9 del matí i també en alguns moments de la tarda. El 75 % dels trens que surten al matí de Badalona reboten de passatge, van tan carregats com els metros de Barcelona en els trams centrals, amb la diferència que mentre que a Barcelona el viatge en aquestes condicions difícilment suportables pot durar 5 minuts, màxim 10, en el cas de Renfe fàcilment pot doblar d'aquests valors. Però la resta de trens van també molt plens. Entre 1992 i 2003, mentre el passatge de rodalies Renfe de Barcelona s'havia incrementat en un 58 % l'oferta de trens s'ha, pràcticament, congelat, amb només un petitíssim augment del 2 %. Per tant, greus aglomeracions perquè l'increment del 58 % de passatge s'ha hagut de distribuir en la mateixa quantitat de trens. L'alternativa a aquesta situació insostenible és la següent:

- Increment de la capacitat de la línia R-1: No cal esperar a la construcció de la tercera via prevista en el PDI per incrementar la capacitat del corredor del Maresme. A més, aquesta tercera via té greus problemes d'implantació per manca d'espai. El que s'ha de fer és convertir la línia R-1 en un veritable metro regional com



Alternativa a la B-500 a curt termini.

tenen altres ciutats europees. Fer-ho és bastant fàcil i val pocs diners. Com sempre, es revelen més eficients i més fàcils les mesures de gestió que el formigó pur i dur. Es proposa desenvolupar les idees que darrerament han sortit de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat de Catalunya.

- Freqüència dels trens en hora punta: Cada 3 minuts amb parades alternes en les estacions de la línia. Cada estació tindrà una freqüència de 6 minuts, un valor que ja és típic del metro.

- Velocitat: Pràcticament es doblaria la velocitat, passant dels actuals 50 km/h a 75 km/h. El temps de recorregut, per exemple des de Mataró fins Barcelona - Clot - Aragó passaria dels 32 minuts a uns 23 minuts.

- Capacitat: Tots els trens

sense excepció han de ser de 6 cotxes en hora punta. Però a curt termini caldria introduir trens de dos pisos per a la qual cosa s'haurien de fer algunes petites reformes en els túnels de la línia que, entre Mataró i Barcelona són dos: el de Montgat i el de plaça Catalunya. La capacitat d'un tren de dos pisos amb cinc cotxes és el doble i això permetrà que el passatge es traslladi en unes millors condicions de confortabilitat.

- Inversió: Naturalment, caldrà fer una inversió en nous trens, en canviar el sistema de regulació electrònica de la via perquè pugui admetre més trens, en adequar els gàlids del túnels de la línia perquè puguin passar els trens de dos pisos i en millorar la bifurcació de Clot perquè alguns trens puguin anar pel túnel de Passeig de Gràcia,

perquè el de plaça Catalunya està saturat

Alternativa al túnel B-500

El túnel que proposa la Conselleria de PTOIP per sota de la Conreria té la mateixa filosofia que el túnel d'Horta, un increment de la capacitat, quatre carrils més, dos per sentit, entre la costa i el Vallès Oriental. Actualment, tant pel Nus de la Trinitat com pel Túnel de Parpers en la B-40 hi ha una bona comunicació en autovia. Com que estan saturant-se, es proposa incrementar la capacitat però sense peatge per a l'usuari. Si es fa aquesta obra, d'aquí a deu anys, quan el petroli comenci a encariar-se, tot estarà saturat però amb el doble de trànsit. El fet que, a diferència de Collserola, el túnel proposat sigui sense peatge farà que es colmati molt més ràpidament. Millor abandonar aquest projecte i apostar per les alternatives sostenibles que són molt més econòmiques i ofereixen molta més capacitat i s'assegura que mai no es col·lapsaran.

A curt termini

Es proposa la creació d'una línia de tren R8 (la R7 és la que es posarà en servei d'aquí a pocs dies entre Martorell i Barcelona passant per la línia el Papiol-Mollet) entre Mataró i Granollers sense entrar a Barcelona i passant per l'actual infraestructura.

- L'itinerari seria el següent: Mataró - Badalona - Sant Andreu Comtal - Mollet - Granollers. La freqüència ini-

cial seria un tren cada 15 minuts. El temps de viatge entre Badalona i Granollers seria de 31 minuts si s'aturés a totes les estacions i de 24 minuts si s'estalviés l'aturada a algunes estacions. Entre Mataró i Granollers el temps de viatge seria de 54 minuts amb parades a totes les estacions i de 35 si fos semidirecte.

• Capacitat. Si fos en una composició de 3 cotxes d'un tren normal de rodalies la capacitat diària seria 10.000 places per sentit, si fos amb una freqüència de 15' entre 6 del matí i 10 del vespre. Amb composició doble, seria de 20.000 places. I si calgués incrementar encara més la capacitat, es podrien posar trens de dos pisos o

● L'actual saturació dels trens de la línia del Maresme només es pot combatre amb més ferrocarril, amb millores en les infraestructures existents i creant nous recorreguts

doblar les freqüències, amb la qual cosa es disposaria d'una capacitat de transport de 40.000 persones/dia per sentit, una oferta superior a la de qualsevol autopista. El fet que els trens no

entrin als túnels de Barcelona assegura que mai no tindran problemes de capacitat disponible per circular.

• Inversió. La inversió consistirà únicament en incorporar més trens i en condicionar la via que va paral·lela al riu, entre Besòs i bifurcació Comtal, que es troba actualment en funcionament però pràcticament en desús. Ja veiem que amb una inversió mínima es dona una capacitat de transport superior a la de qualsevol autopista.

A mig termini

A mig termini es proposa introduir sobre aquest recorregut un parell de millores per augmentar la interconnexió amb la xarxa.

• Nova estació a Barcelona, justament abans d'arribar al triangle ferroviari, per donar servei al barri de Bon Pastor i fer transbordament amb la L2 de metro, a l'estació de Verneja. Aquesta actuació no precisa moure o construir cap altra via. Només construir l'intercanviador.

• Nova estació a Can Zam. Per a més endavant es proposaria que la via que va en sentit mar-muntanya, paral·lela al riu Besòs, saltés el riu per fer correspondència a Can Zam amb la nova línia 9 de metro, millorant l'efecte xarxa. Això suposaria crear la primera estació de Renfe a Santa Coloma de Gramenet. ●

Redacció

Girona - Lleida: 6.500 milions

Uns 6.500 milions d'euros és el que val construir l'eix transversal ferroviari que algun dia hauria d'unir Lleida i Girona per l'interior, una vella idea de Pasqual Maragall que ara podria començar a prendre cos. Es vol que aquesta línia sigui de velocitat alta i que hi pugin passar trens de mercaderies, de viatgers i tramvies. No hem acabat d'entendre aquesta idea dels tramvies entrant i sortint de ciutats com ara Tàrraga i Cervera i creuant-se després amb trens que circulen a 180 quilòmetres per hora. Els objectius del projecte són vertebrar transversalment la Catalunya interior, disposar d'un bypass de Barcelona per a les mercaderies que van de l'Espanya central cap a França i millorar el transport comarcal.

Estem davant d'una bona idea però amb uns quants inconvenients, alguns d'ells importants. Vegem quins són:

El primer és l'alt valor de la inversió: per sobre dels 6.000 milions d'euros, a raó de 18 milions el quilòmetre, una xifra descomunal, sense calendari i sense saber d'on sortiran els diners.

El segon problema és que aquesta infraestructura no es presenta associada a una proposta de servei. Al nostre país encara continuem presentant ferrocarrils sense pensar

com els farem anar. Ha passat amb el TGV i podria tornar a passar amb l'eix ferroviari transversal.

A països Suïssa això mai no podria passar perquè en aquell país han culminat la reforma del seu ferrocarril després d'un gran debat al voltant del que ells anomenen el triangle màgic: oferta, material mòbil i infraestructura. Gràcies a aquesta visió integrada han posat en marxa, amb gran èxit, el projecte batejat amb el nom de Tren 2000, que comporta una inversió per a tot el país similar a la de l'eix transversal ferroviari. Les actuacions no són gaire espectaculars però al darrere hi ha un gran reflexió de com treure el màxim profit a cada quilòmetre de via.

L'APUNT

El quart cinturó ferroviari hauria de permetre portar el ferrocarril als polígons industrials més importants del Vallès Occidental i de l'Oriental. La imminent entrada en escena de nous operadors ferroviaris farà que molts empresaris es puguin plantejar la possibilitat d'encarregar el transport dels seus productes i subministraments a través del tren, com es fa en altres llocs d'Europa.

Convido el Govern de la Generalitat a iniciar aquesta reflexió, conjuntament amb els operadors, els experts i les forces socials, sobre com ens hem de gastar els primers 6.000 milions d'euros en la reforma del ferrocarril. I aquí apareixerà sens dubte un gran projecte prioritari: el quart cinturó ferroviari, la major part del qual ja és operatiu. Per completar-lo només falta l'enllaç entre Martorell i Terrassa, modificar la connexió a Cerdanyola i duplicar l'enllaç a Mollet.

En total, una inversió viable, inferior als 200 milions d'euros, trenta vegades menys del que val construir l'eix transversal ferroviari, que permetria disposar d'un nou corredor ferroviari amb la triple funció d'estructuració territorial, sortida de mercaderies cap a Espanya i França i d'alternativa al quart cinturó viari, la principal amenaça per a la sostenibilitat que avui té el nostre país.

Projectes com el desdoblament de la via fins a Vic, l'extensió del ferrocarril fins a la Costa Brava, el tren de la riera de Caldes i la construcció de trens-trams a la conurbació de Tarragona i Girona, són altres projectes ferroviaris prioritaris i més viables que l'eix ferroviari transversal. ●

Pau Noy

President de la PTP

La prolongació del Trambaix

“Més voltes que el 29”

L'extensió del Trambaix presentarà un traçat poc competitiu front el cotxe i l'autobús

Allò que va ser una reeixida expressió popular barcelonina durant dècades, degut al recorregut de circumval·lació del “29”, pot tornar-se a posar de moda quan el Trambaix es perllongui fins Sant Just Desvern i Sant Feliu, amb un traçat sense cap avantatge competitiu.

L'any 1989 l'EMT va iniciar els estudis del tramvia del Baix Llobregat, que havia de connectar les poblacions de Barcelona, Esplugues, Cornellà, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, i més darrerament Sant Feliu de Llobregat. Els ajuntaments afectats van fer-se seu un projecte que reivindicaren amb força davant

d'una Generalitat que es mostraria reticent en principi.

L'any 1991 l'EMT convoca un concurs internacional on les empreses presentaren un seguit de projectes pel Trambaix que conformaven dos ramals en dos eixos bàsics: la carretera que uneix Cornellà i Esplugues i la antiga N-340. Ja des d'aleshores s'entreveia l'especial problemàtica de la N-340 a Esplugues, entre la plaça de Santa Magdalena i la frontera amb Sant Just, degut a la seva secció més estreta. L'ajuntament d'Esplugues s'hauria de decidir entre desviar el trànsit privat, desviar el tramvia o fer-los compartir el mateix espai. Però la decisió fou ajornada fins el traspàs del projecte a l'ATM el 1998 i la seva aprovació definitiva a principis de l'any 2000.

Cotxes o tramvies?

L'estudi de 2000, després d'aprovar-se definitivament el tramvia i quan semblava que Generalitat i Ajuntaments s'havien posat d'acord, l'Ajunta-

tament d'Esplugues va rebutjar el pas del tramvia pel tram central de Laureà Miró. El Trambaix va patir la pitjor ensopegada de la seva història, en vedar-se el seu pas per un dels dos eixos principals d'aquesta zona del Baix Llobregat.

El resultat d'aquella decisió unilateral, que prioritzava el transport privat sobre el tramvia, fou la inevitable desviació de la línia T3 per l'Avinguda del Baix Llobregat. La desviació perjudicarà greument la connexió directa de Sant Just i Sant Feliu amb Collblanc i la Diagonal de Barcelona. L'ATM no va poder solucionar el problema amb un Ajuntament que, en mig de les pressions del “lobby” anti-tramvia, es va veure entre l'espasa i la paret.

Per la seva banda l'ATM rebutjava sistemàticament qualsevol solució que no fos la via de tramvia en plataforma exclusiva o que impliqués la construcció d'un túnel, reduint a dues les opcions per l'Ajunta-

ment d'Esplugues: desviar el trànsit o el tramvia. Malauradament el consistori va cedir a les pressions del transport privat, traient del centre i del camí més directe al tramvia, el transport més net, de més capacitat, menys contaminant i menys sorollós. Esplugues, estendard de la reivindicació tramviària al Baix Llobregat, esdevingué la representació més conservadora de l'hegemonia automobilística, per sobre dels vianants, del transport públic eficaç i dels interessos dels més de 50.000 habitants de Sant Feliu i Sant Just, i dels més de 41.000 de Molins i Sant Vicenç.

Clara situació de desavantatge

El traçat previst per a la línia T3 és un tortuós recorregut que no només incrementa la distància respecte Laureà Miró sinó que presenta els següents desavantatges:

- El tram entre Rambla de Sant Just i Montesa (1,48 km) serà íntegrament de via única, llevat de la parada Sant Martí

Comparativa entre el traçat previst (av. Baix Llobregat) i l'alternatiu (ctra. Laureà Miró)

	Av. Baix Llobregat	Ctra. Laureà Miró	Reducció
Longitud	2.629 m.	1.122 m	56,2 %
Parades	4	2	-2
Percentatge via doble	Només parades	100 %	
Pont d'Esplugues a Rbla. Sant Just	12 minuts	4 minuts	-8 minuts
Pl. Francesc Macià a Rbla. Sant Just	30 minuts	22 minuts	
Pl. Francesc Macià a Sant Feliu / Torreblanca	35 minuts	27 minuts	



Diferents propostes de traçat del Trambaix.

de l'Erm i la sortida de Montesa, habilitades per a l'encreuament de tramvies. Les vies úniques dificulten una flexibilitat en l'explotació quan s'incrementi la demanda, i una acumulació progressiva de retards en cas d'incidència.

- El recorregut per l'avinguda del Baix Llobregat és ple de revolts i contracorbes. Fins a 9 corbes s'han previst com a alternativa al pas rectilini per Laureà Miró.

- El recorregut ha de sortejar 5 agulles, amb les conseqüents limitacions de velocitat (15-30 km/h) respecte les 2 agulles a 30 km/h que caldrien per al traçat per Laureà Miró.

- La zona servida entre Rambla de Sant Just i Montesa té una densitat de població molt inferior a la de La Mallola, el barri que es beneficiaria de la nova parada del traçat per Laureà Miró. Els tramvies han d'ubicar-se allà on hi hagi demanda, atès el seu caràcter de transport d'alta capacitat en superfície.

- Tot i la gran inversió que suposa el tramvia per l'avinguda del Baix Llobregat, els seus 12 minuts de recorregut a penes podran competir

amb els 5 minuts que triga l'autobús directe per Laureà Miró, cosa que el convertirà en una inversió altament deficitària.

La PTP planteja una solució

El gran creixement d'usuaris del Trambaix i una opinió ciutadana cada vegada més favorable al tramvia fan pensar que l'eix marginat de la N-340, entre Pont d'Esplugues i Rambla de Sant Just, encara té solució. La PTP proposa reprendre el pas del tramvia pels 1.100 metres del tram central de Laureà Miró, però amb un nou format: la plataforma compartida amb la resta de vehicles. La PTP recupera així un projecte de l'EMT de 1991 que preveia el trànsit compartit, però proposant el canvi d'ubicació de les vies: del carril dret de cada sentit, a la part central de la calçada. La proposta es realitza atenent als següents criteris:

- El tram central de Laureà Miró és tan curt que es podria regular semafòricament sense comprometre la velocitat del tramvia, la seguretat global ni la capacitat del vial.

- Tan sols adelantant uns segons la fase semafòrica del

● **En el seu moment, l'Ajuntament d'Esplugues es va plegar davant les pressions del vehicle privat**

● **No obstant, l'alcalde és receptiu als plantejaments de la PTP i no descarta fer-los arribar al Departament de PTO**

tramvia, aquest discorreria sense trobar obstacles gairebé mai.

- La pròpia marxa del tramvia pacificarà el trànsit immediatament posterior, evitant superar el límit legal dels 50 km/h.

- L'estalvi de recorregut i temps és tan gran per Laureà Miró que els desavantatges de la plataforma compartida queden sobradament superats.

- La circulació del tramvia amb trànsit compartit no es contraposa a la voluntat municipal de mantenir la configuració actual de Laureà Miró.

- La ubicació del tramvia a la zona central evitarà les típiques afectacions per càrrega i descàrrega.

- L'espai necessari per a la parada de La Mallola es pot aconseguir sense reduir voreres ni carrils de circulació, ubicant-se a les proximitats del pont de la AP-2 a Laureà Miró.

- La solució permet segregar les vies del tramvia de la resta del trànsit en un futur.

- A part de reduir els temps de desplaçament entre la Diagonal i Collblanc amb Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat, els veïns del barri espluguenc de La Mallola també es beneficiarien de la capacitat, silenci i rapidesa del tramvia.

L'alcalde recull la proposta

La PTP ha fet arribar la proposta directament al alcalde d'Esplugues, Lorenzo Palacín, en una reunió celebrada el passat mes de juliol. L'alcalde va reconèixer que el traçat per l'avinguda del Baix Llobregat no era el més òptim des d'un punt de vista comarcal, tot i que la N-340 no perdria cap carril de circulació si no arribava el metro a Esplugues. També va afirmar que cap administració havia fet arribar una proposta de tramvia amb trànsit compartit al consistori, i es va mostrar obert a estudiar aquesta solució i fer-la extensible al conseller d'Obres Públiques en una pròxima reunió. Des de la PTP agraïm les atencions rebudes per part del senyor Palacín i l'encoratgem per solucionar un escull que perjudicarà sens dubte altres municipis i molts usuaris del transport públic. ●

Ricard Riol
Vocal de tramvies de la PTP

Transport públic i bicicleta

Una combinació intel·ligent i pràctica

Cada cop més, el transport ferroviari facilita l'accés de les bicicletes als trens

Una política reeixida de promoció de la bicicleta ha de tenir en compte tot un ventall de mesures: itineraris segurs, còmodes i continus; pacificació del trànsit motoritzat; aparcaments segurs en el lloc d'origen i de destinació; punts de venda i reparació; serveis de lloguer de curta i llarga durada; i finalment, però no per això menys important, potenciar la intermodalitat entre el transport públic i la bicicleta, per eixamplar el "radi d'acció" dels ciclistes.

La intermodalitat es defineix com el desplaçament realitzat entre l'origen i la destinació, combinant dos o més mitjans de transport. Aquesta permet reforçar de manera sinèrgica tant la bicicleta com el transport públic, quan es combinen en la cadena del transport. Per facilitar aquesta combinació cal promoure cadascun dels tres casos possibles d'intermodalitat.

• **Bicicleta + Transport públic:** L'usuari es desplaça a l'estació de ferrocarril o autobús amb bicicleta i la deixa aparcada durant el dia. Els factors que incideixen en aquest tipus de desplaçament són bàsicament dos: la comoditat i seguretat d'accés, i la possibilitat d'aparcament sense haver de patir vandalisme o robatori. Les actuacions haurien d'anar enca-

L'ús de la bicicleta per als desplaçaments quotidians, si bé encara és baix respecte la resta de mitjans de transport, es troba actualment en ple creixement i té un potencial molt elevat, per arribar a mig termini als nivells de les ciutats europees més desenvolupades.



minades a facilitar els accessos a l'estació i habilitar aparcaments de bicicletes, preferentment en espais tancats i vigilats.

• **Transport públic + Bicicleta:** Es basa sovint en el lloguer de bicicletes a l'estació, encara que també es pot donar el cas d'usuaris que deixin la seva bicicleta de forma permanent a l'estació durant els dies laborables. Aquest cas, és habitual en moltes ciutats europees.

Les actuacions haurien d'anar encaminades en permetre que l'usuari pugui deixar la bicicleta a l'estació en un lloc segur durant les nits i caps de setmana. En algunes estacions es podria posar en funcionament un servei econòmic i àgil de lloguer de bicicletes, que inclogui un servei d'aparcament de pupil·latge pensat perquè es pugui guardar la bicicleta en períodes de temps llargs.

• **Bicicleta + Transport públic + Bicicleta:** Aquest és un cas molt habitual a Catalunya, donat que el transport de bicicletes en els trens és gratuït i encara no hi ha aglomeracions de ciclistes en els vagons. Generalment, l'accés de bicicletes als trens es limita en moments de màxima afluència de viatgers.

Consells pràctics

Per pujar la bicicleta en el tren cal tenir en compte els següents consells pràctics:

- Cal plantejar-se si convé adquirir una bicicleta plegable, en el cas de fer servir molt sovint la intermodalitat. Un cop plegada té la consideració

d'una maleta i hi cap a tot arreu.

- En els espais multiusos cal deixar el lloc, de manera preferent, a les persones amb cadira de rodes o amb un cotxet de nen.

- Convé evitar les hores de molta afluència de viatgers, encara que estiguin dintre de l'horari permès (excepte si es té una bicicleta plegada).

- Cal procurar que la bicicleta no impedeixi el pas, ni pugui embrutar la roba de la resta de viatgers.

- Un tensor elàstic (pop) és de gran ajuda per immobilitzar la bicicleta. No convé lligar la bicicleta amb un cademat, per si calgués desplaçar la bicicleta amb rapidesa. Cal sempre tenir un ull sobre la bicicleta i preveure els moviments del tren.

- Saber quines portes del tren queden tancades durant una part important del trajecte pot ser de gran ajuda.

- És recomanable utilitzar l'ascensor abans que les escales mecàniques, per accedir a l'andana.

- Si es deixa la bicicleta aparcada a l'estació, cal lligar-la almenys amb un cademat de tipus "U-rígida" de la gama més alta, i procurar que no es puguin treure fàcilment les peces de la bicicleta (selló, rodes, timbre, etc.). ●

Haritz Ferrando

Bicicleta Club de Catalunya - BACC

Les normatives de cada empresa

A continuació, s'exposen quines són les condicions de transport de la bicicleta en les diferents empreses de transport públic ferroviari de la Regió Metropolitana de Barcelona

FGC

Es poden transportar bicicletes, gratuïtament, tots els dies de l'any i durant tot l'horari del servei. Cas de donar-se algun conflicte per l'elevada ocupació, els empleats poden determinar el direccionament del client amb bicicleta a un altre cotxe o tren. Tots els trens disposen d'un espai destinat a tal efecte.

RENFE

Està permès el transport de la bicicleta amb les següents condicions:

En els trens de rodalies, l'horari és de 10 a 15h de dilluns a divendres i tot el dia els caps de setmana i festius. En cas de molta afluència de viatgers, l'empresa es reserva el dret de no admetre les bicicletes. En els trens regionals, les bicicletes s'han de situar a les plataformes o als espais destinats a aquest efecte. Si es va en grup de més de 5 persones, s'ha de demanar permís amb antelació a la companyia.

TMB: Metro

El client té dret a transportar bicicletes i cotxets, sempre que no suposin molèsties per a la resta d'usuaris del servei. El mes de juny 2005, Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) ha ampliat l'horari en què és possible portar la bicicleta al metro. En aquest sentit, els dissabtes, els diumenges i els festius, així com tots els dies dels mesos de juliol i agost es permet l'ús de la bicicleta en les instal·lacions del suburbà durant tot l'horari del servei. De setembre a juny es pot

transportar la bicicleta, els dies laborables, de les 5 a les 7 h i de les 9:30 a les 17 h, i a partir de les 20:30 h fins a l'acabament del servei de Metro. A més d'aquesta iniciativa, TMB ha editat uns fullets explicatius que sota el lema "La bicicleta al Metro. Fes-ho bé" tenen per objectiu incidir en el bon ús de la bicicleta en les seves instal·lacions. El fulletó conté les recomanacions següents:

- Si vas amb bicicleta, no utilitzis les escales mecàniques i si utilitzes els ascensors, fes-ne bon ús i dóna prioritat a les persones amb mobilitat reduïda.

- Als vestíbuls utilitza els accessos que permetin el pas de bicicletes sense dificultats.

- No dificultis el pas a altres usuaris, ni a les estacions ni a l'interior dels trens.

- A l'interior del tren situa't a la plataforma d'entrada i porta la bicicleta agafada, mantenint-la sempre separada de les portes perquè es puguin obrir i tancar correctament, i evitar possibles incidents. A més, has de tenir en compte que només es permet dues bicicletes per plataforma.

- L'empresa es reserva el dret de no admetre-hi l'accés amb bicicleta per motius justificats com ara aglomeracions de passatge, avaries o d'altres incidències.

- L'empresa declina qualsevol responsabilitat pels danys i perjudicis que aquest transport pugui ocasionar a persones i també pels danys que puguin patir les bicicletes. L'únic responsable serà la persona que viatgi amb la bicicleta.

- Recorda que no està



Combinar el transport públic i la bicicleta és una solució de mobilitat intel·ligent i pràctica.



Interior d'un vagó de FGC habilitat per a poder transportar bicicletes

● Quasevol política de promoció de l'ús de la bicicleta ha de contemplar la seva intermodalitat amb altres modes de transport sostenible, especialment el ferroviari

permès circular en bicicleta dins del recinte del Metro i que s'hi admet una sola bicicleta per viatger i bitllet.

TRAM Tramvia

Es permet el transport d'accessoris com bicicletes i cotxets per a nens petits. L'accés de bicicletes es permet sempre que no impliqui molèsties per la resta dels viatgers pel seu elevat nombre en el vehicle, circumstància aquesta que serà considerada pel personal de l'empresa. ●

H.F.

Al·legacions de la PTP al Pla d'Energia

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic ha presentat un total de 13 al·legacions al Pla d'Energia de Catalunya (2006-2015). En elles es demana, entre d'altres, el compliment del Protocol de Kyoto, la internalització dels costos del sistema energètic; que s'hi inclogui el cost de la compra de drets d'emissió de gasos d'efecte hivernacle - en el cas que se sobrepassi el 15 % de sostre- i, sobretot, que el model establert pel Pla inclogui actuacions per a la reducció en les emissions i en la despesa energètica del sector del transport. Indiquen, en aquest sentit, que el pla hauria de fer servir un model simulació de transferència des del vehicle privat al transport públic, en viatgers, i de la carretera al ferrocarril en mercaderies, que relacioni recorreguts amb emissions de gasos d'efecte hivernacle. En aquest sentit la PTP posa el seu sistema

de modelització transport-emissions a disposició del Govern de la Generalitat de Catalunya.

La PTP, d'aquesta manera, deixa clar que tot i que reconeixen en el Pla de l'Energia una voluntat de canvi de paradigma energètic, el consideren del tot insuficient. Denuncien que el PEC és fonamentalment un pla de gestió de l'oferta, pensat per incrementar el subministrament de gas i energia elèctrica, però que no actua suficientment en la vessant fonamental de la demanda. En aquest sentit critiquen que no estableix mecanismes per actuar sobre el principal sector consumidor d'energia a Catalunya, el del transport, que absorbeix un 40 % del total de la despesa.

En aquest sentit la PTP assenyalava que el PEC no és un document transparent pel que fa als càlculs dels consums energètics del transport i les seves emissions associades, que només a Catalunya representen aproximadament un 30 % del total. Per tant critiquen que aquesta manca d'informació està afectant a la possibilitat d'establir polítiques adequades de mobilitat.

En general, per tant, s'oposen a un Pla que consideren continuïtat de l'actual sistema insostenible de proveïment d'energia, i critiquen unes alternatives "massa genèriques" sobretot en referència al camp del transport. Pensen que el marc per al desenvolupament de la política energètica a Catalunya en el futur hauria de significar realment un canvi de model cap a la sostenibilitat. ●

Nou plànol d'autobusos de TMB

Des del passat 11 de juliol d'enguany, Transports Metropolitans de Barcelona ha posat en circulació una nova edició renovada del plànol de la seva xarxa d'autobusos, amb l'objectiu d'informar als usuaris sobre els itineraris de les seves línies. S'han editat un total de 200.000 exemplars que incorporen diverses millores que s'afegeixen a les introduïdes en anteriors edicions i, a més, s'ha procedit a la substitució dels plànols de les marquesines de les parades d'autobús per una d'actuals idèntics als nous exemplars editats.



Renovada la pàgina web dels FGC

La pàgina web dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya s'ha tornat a renovar, guanyant en dinamisme i un disseny força actual; a més, és disponible tant per a Flash com HTML. Accedint a www.fgc.net es poden veure els canvis efectuats en la presentació, que s'han fet amb el principal propòsit de facilitar l'accés a totes les consultes d'una manera més ràpida i còmode i disposar del màxim d'informació possible. Així mateix, es pot accedir a un banc d'imatges força interessants.

Fe d'errades

En l'anterior número de la nostra revista, en la plana 13 i en el requadre del Doctor Tr@ffic News Reporters s'ha comès una errada. Es dona a entendre que el Consell Comarcal del Baix Llobregat era el responsable de la jornada, i de la convocatòria en forma de tríptic, quan en realitat qui realitzava la jornada era el Departament de PTOP – Secretaria per la Mobilitat, i també era qui va cursar la major part de les convocatòries. Les convocatòries que es van emetre des del Consell Comarcal, sí portaven les dades completes, amb la relació de línies de transport públic.

la paradeta



Una nova forma d'ecologia

Ens ha sobtat aquesta nova manera de fixar els pals de parada, aprofitant el lloc destinat a l'arbrat. Segurament deu de ser per aquesta causa que hi ha parades que no s'actualitzen mai, perquè el responsable pensa que regant-la ja n'hi ha prou...

Dr. Tr@ffic news reporters

Aproximacions impossibles



Amoltes pel·lícules de ciència ficció hi ha persones que es transporten a altres punts de geogràfics en qüestió de segons. En aquesta publicació, una estació de metro de l'est de la ciutat de Barcelona, Baró de Viver, ha travessat part de l'àrea metropolitana, fins ubicar-se a Sant Joan Despí i s'ha transformat en una estació de Rodalies. Esperem que hagi retornat ja a la seva ubicació natural.

Novetats a la xarxa ferroviària urbana

Millores a estacions

Tant els FGC com el Metro introdueixen importants millores a diverses estacions de la seva xarxa guanyant, així, en conceptes tant importants com la seguretat i el confort dels usuaris.



El vestíbul de l'estació de "Provença" de FGC serà objecte d'una remodelació

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha iniciat les obres de millora del vestíbul de l'estació Provença. Actualment, a causa de la seva correspondència amb la L3 i L5 de metro, suporta una gran afluència de passatgers, especialment a les hores punta, arribant fins als 11.500 passatgers. Durant la resta de l'any, el volum ascendeix fins als 8 milions d'usuaris.

L'actuació consisteix a ampliar el vestíbul, que passarà de 390 a 1.080 m², essent la superfície total de 1.335 m² repartits en dos nivells. La reforma reduirà l'acumulació de passatgers a l'andana, i s'evitaran les actuals aglomeracions, de manera que tant sols caldrà accedir a les andanes moments abans de l'arribada del tren, tot permetent la regulació de l'accés a les andanes i evitant saturacions a les hores punta.

A més d'això, altres millores són l'obligatòria i necessària adaptació de les instal·lacions a les persones amb mobilitat

reduïda, amb la construcció de rampes i nous ascensors hidràulics. Les obres han comportat l'anul·lació d'un carril del carrer de Balmes entre Còrsega i Rosselló entre el 12 de juliol i el 10 de setembre, degut al forçós desviament de serveis d'aigua, gas, electricitat i telefonia prèvies a l'ampliació del vestíbul. A partir de novembre d'enguany s'iniciaran les obres d'ampliació pròpiament dites.

L'intercanviador d'Amadeu Torner

FGC també està construint la nova estació anomenada Amadeu Torner, situada en el municipi de l'Hospitalet de Llobregat i ubicada entre les estacions d'Ildefons Cerdà i Gornal. Pertanyent a la xarxa de l'anomenada línia del Llobregat-Anoia i L8 de metro,

s'emplaçarà a la mateixa avinguda de la Gran Via, ben a prop del nucli residencial de Can Pi, i enllaçarà amb la futura L9 de metro (amb una estació de correspondència) la qual accedirà directament al recinte firal de Pedrosa, actualment en procés d'ampliació. L'existència d'aquest intercanviador representarà una major presència de transport públic de gran capacitat en l'anomenat Eix Granvia, que esdevindrà d'aquí a pocs anys en un important corredor de desenvolupament econòmic amb oficines, empreses, hotels, fires i espais comercials i de lleure.

Per aquest motiu, entre el 16 de juliol i l'11 de setembre d'enguany, el tram comprès entre les estacions de Plaça d'Espanya i l'Hospitalet-Av. Carrilet ha romàs tancat. El

motiu tècnic de la clausura és deu a què s'ha hagut de demolir un tram del túnel, una part de les vies s'han hagut d'habilitar provisionalment com a andanes, s'han erigit murs pantalles i s'han forjat parets de cinc metres de gruix per evitar filtracions d'aigua durant aquest període, ha calgut substituir el servei ferroviari per mitjà d'autobusos alternatius emprats diàriament durant el mes d'agost per unes 24.000 persones.

Accessibilitat al metro

Darrerament s'estan accelerant les obres d'adaptació a persones de mobilitat reduïda de totes les estacions de la xarxa de metro de Barcelona. En aquests moments, de les 127 estacions actuals, 40 ja estan adaptades, 59 en obra adjudicada o començada, 22 en projecte i 6 són de nova construcció en obres de prolongació.

Les obres de millora responen a una ferma aposta del Departament d'Obres Públiques i Transports de la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità. Amb aquesta iniciativa, la Generalitat referma el seu compromís d'adaptar tota la xarxa no només de metro sinó també dels FGC abans del 31 de desembre de 2006, tal com marca la Llei d'accessibilitat aprovada pel Parlament de Catalunya.

Durant els mesos d'estiu d'enguany són destacables les obres de remodelació de vestíbuls, col·locació de nous ascen-

sors hidràulics carrer-vestíbul i vestíbul-andanes i col·locació de rajoles especials per a invidents a les estacions de Rocafort i Urgell de la L1, i de Montbau, Maria Cristina, Palau Reial i Zona Universitària de la L3. El motiu és que han comportat restriccions de trànsit a la Gran Via (entre la plaça d'Espanya i el carrer de Casanovas), un tram de la ronda de Dalt i l'avinguda Diagonal (entre la plaça de la Reina Maria Cristina i el carrer del Doctor Ferran).

● **El vestíbul de l'estació de Provença de FGC gairebé triplicarà la seva capacitat d'acollida**

● **Cada vegada són més les estacions de metro accessibles per a persones amb mobilitat reduïda**

D'altra banda, la construcció del nou intercanviador ferroviari de Sagrera-Meridiana va comportar la interrupció temporal del servei de metro a la L1 en el tram Fabra i Puig-Clot i de la L5 en el tram Maragall-Sagrada Família durant el passat mes d'agost. A canvi, TMB i Sarbús ho van suplir amb un servei substitutori d'autobusos. Fins acomplir els terminis de l'any 2006, és molt probable que pròximament hi hagi més restriccions, un sacrifici temporal que mereixerà la pena suportar pels beneficis que durà a la població una vegada totes les obres estiguin definitivament enllestides. ●

Ricard Fernández

Encara més novetats a FGC

Un tren turístic per l'Alt Llobregat

El passat 1 de juliol, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya ha posat en marxa una nova línia de tren turístic, tot aprofitant l'antic traçat d'una línia fèrria que va circular entre principis del segle XX fins a l'octubre de 1963, entre els municipis de La Pobla de Lillet i Castellar de n'Hug, al Berguedà. El resultat ha significat una reactivació de l'economia d'aquests territoris perquè el sector del turisme s'ha vist notablement beneficiat. Això els ha compensat de la forta crisi industrial soferta en els darrers anys. Durant un mes ja han viatjat 4.395 persones, cobrint-se així el 98 % de les previsions.

El tren està format per una locomotora dièsel i dos cotxes descoberts aptes per a 25 viatgers cadascun. El trajecte, de 3,5 km de longitud, disposa de quatre estacions: la Pobla de Lillet, la Pobla Centre, Jardins Artigas i Castellar de n'Hug. La primera d'elles permet acostar-se al Museu del Transport, la segona al centre de la vila de la Pobla de Lillet, la tercera als Jardins d'Artigas (dissenyats per Antoni Gaudí entre 1901 i 1905) i la darrera estació, al Museu del Ciment Asland del Clot del Moro. L'oferta és d'un tren cada hora entre les 10 del matí i les 7 de la tarda, circulant durant el període comprès entre l'1 de juliol i el 15 de setembre de cada any, aproximadament. El temps de viatge és de 20 minuts i el preu del bitllet senzill és de 3 euros, essent més reduït per a jubilats, infants, grups i residents.

Transport de mercaderies més sostenible

La signatura d'un acord per part del Govern català permetrà que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya pugui transportar per ferrocarril els cotxes recent sortits de fàbrica de la factoria Seat de Martorell fins al Port de Barcelona. Així ho va anunciar el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal, durant el Saló Internacional de Logística.

El principal objectiu d'aquesta iniciativa és d'intentar contribuir a resoldre el problema de les saturacions de les carreteres catalanes. En el cas concret, significaria la desaparició de fins a 25.000 tràilers a l'any.

Actualment, el transport de mercaderies per carretera representa el 95 % del total, per la qual cosa l'ampliació de la quota del 5 % restant correspondria al transport ferroviari. El resultat

de l'aprofitament de la línia de mercaderies dels FGC comportaria, entre d'altres coses, un augment de la quota de transport de mercaderies per ferrocarril, la descongestió de les carreteres, la reducció dels índexs i els riscos d'accidentalitat, i la possibilitat de transportar una càrrega molt superior que no pas per carretera. Tot plegat s'hauria de convertir en la llavor d'una futura gran xarxa de transports sostenible de mercaderies, que s'estendria per altres línies ferroviàries catalanes, incloent el futur tren d'alta velocitat.

Cotxes de la fàbrica SEAT a Martorell fins el Port en ferrocarril

La PTP ha adreçat una felicitació als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per la decisió, anunciada abans de l'estiu, de començar a transportar per ferrocarril cotxes des de la fàbrica de SEAT a Martorell fins el Port de Barcelona. La inversió suposarà una inversió de 4,5 milions d'euros.

El conveni signat entre la conselleria de PTO, el Port de Barcelona i SEAT, estableix que sigui la conselleria qui assumeixi el cost de la construcció del ramal de connexió de la línia de FGC amb la factoria de SEAT i el feix de vies corresponent. Aquesta actuació té un cost previst de 3 milions d'euros. D'altra banda, el cost previst per l'adaptació del traçat que assumirà FGC es calcula en uns 710.000 EUR. Pel que fa a la construcció d'un tram de via adaptada a l'amplada de FGC al port de Barcelona, el cost previst per l'Autoritat Portuària de Barcelona és d'uns 800.000 euros.

Certament, la càrrega que transportarà FGC no seran més de 80.000 tones l'any, quantitat que representa el 0,03% del total de la càrrega transportada a Catalunya en tots els modes de transport terrestre, però la decisió de fer-ho és important perquè suposa que FGC entra en l'operació de transport de mercaderies en àrees noves, a part de la tradicional transport de mineral.

La PTP proposa anar una mica més enllà i demana a FGC que anunciï que vol convertir-se en el nucli bàsic d'un nou operador ferroviari català, perquè ja s'ha vist que el servei de Renfe és insuficient i necessita de la competència. La liberalització ferroviària que es dona a Espanya des de l'1 de gener d'enguany fa possible jurídicament aquesta proposta. Ara cal prendre la decisió política. ●

R.F.

Novetats a la xarxa d'autobusos

Més transport públic als polígons industrials

L'accessibilitat als centres de treball va avançant en la sostenibilitat

Progressivament, la xarxa de transport públic es va acostant cada vegada més als polígons industrials. Des del 27 de juny s'ha millorat la connexió entre els municipis de Montmeló, Parets i Montornès amb els polígons industrials de la zona. Els nous serveis d'autobusos tenen la virtut de tenir una oferta horària coordinada amb els horaris dels trens de Rodalies-Renfe a les estacions de Parets del Vallès i Montmeló. El resultat és que més de 13.000 treballadors/es de 377 empreses per allí ubicades ja poden accedir regularment al seu lloc de treball amb transport públic.

Els nous serveis que s'han anat inaugurant en els darrers mesos responen a l'objectiu de generar un model de mobilitat no discriminatori socialment, de facilitar la mobilitat dels treballadors i treballadores de les fàbriques, empreses i magatzems del lloc de residència al lloc de treball, com una manera de fomentar el transport públic, ajudar a possibilitar l'accés als qui no disposen d'automòbil i també per a reduir l'ús que se'n fa d'aquest, evitant incrementar el nombre d'accidents de circulació.

La implantació de noves línies d'autobús, sumades a les ja existents, respon a un progra-

Serveis a polígons industrials de Barcelona i la seva Regió Metropolitana

37 Hospital Clínic-Zona Franca (Consorti)
 38 Pl.Catalunya-Zona Franca (Cotxeres TMB)
 88 Paral·lel-Port-ZAL
 109 Estació C. Sants-Zona Franca (Mercabarna)
 110 Metro "Av.Carrilet"-Zona Franca (Circumval·lació)
 N1 Zona Franca (Mercabarna)-Pl.Catalunya-Via Júlia (Servei nocturn)
 SJ Estació FGC "Sant Joan"-Polígon Industrial Can Sant Joan (Sant Cugat V.)
 Factoria Gec-Alsthom (Sta. Perpètua M.)-(autopista)-Badalona
 Factoria Gec-Alsthom (Sta. Perpètua M.)-(autopista)-Cornellà
 Factoria Gec-Alsthom (Sta. Perpètua M.)-(autopista)-l'Hospitalet de Llobregat
 Factoria Gec-Alsthom (Sta. Perpètua M.)-(autopista)-Sta.Coloma de Gramenet
 Polígon Industrial Montornès Nord-(autopista)-Barcelona
 Polígon Industrial Montornès Nord-(autopista)-Granollers
 Polígon Industrial Montornès Nord-(autopista)-Granollers

Noves línies als polígons industrials de Montornès Nord, El Pedregar, Llevant, Circuit, Can Volart, Zeta, Autopista i Mollet

Montmeló-Estació Rodalies-Renfe-Polígons industrials
 Montornès del Vallès-Polígons industrials
 Parets del Vallès-Estació Rodalies-Renfe-Polígons industrials

● El foment del transport públic als centres de treball respon a una clara intenció social

ma pilot de mobilitat per a 22 polígons industrials que està elaborant la Generalitat aquest 2005. Aquesta actuació està prevista en la Llei 9/2003 de

Mobilitat que estableix que el Govern ha d'elaborar un pla de mobilitat per als polígons industrials i zones de concentració de centres de treball. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques assegura que en els pressupostos d'enguany de la Generalitat de Catalunya s'estan invertint uns 400.000 euros per a la millora de l'accessibilitat als polígons industrials. Per a més informa-

ció, podeu consultar la web de mobilitat de Comissió Obrera Nacional de Catalunya (www.conc.es/nou/transport_collectiu.htm), la qual, juntament amb la PTP, treballa activament per corregir els desequilibris socials i ambientals que produeix l'actual sistema de mobilitat basat en el vehicle privat i permetre l'accés universal al lloc de treball. ●

Redacció

L'economia ja no és la prioritat

Per als europeus, el medi ambient ja és tant important per a la seva qualitat de vida com l'estat de l'economia i els factors socials. Aquesta conclusió s'extreu dels resultats del primer Eurobaròmetre per a examinar les actituds davant del medi ambient des de l'expansió de la UE a 25 països l'any passat.

Reguntats sobre la valoració de la influència de l'economia, els aspectes socials i els factors ambientals en la seva qualitat de vida, el 72 % dels enquestats afirmen que els factors ambientals hi influeixen "molt" o "força". Els aspectes econòmics van ser valorats d'aquesta manera pel 78 % i els factors socials, igual que els ambientals (72 %). Finalment, una gran majoria dels ciutadans europeus (el 88 % dels enquestats) creu que les

polítiques econòmiques i laborals haurien de tenir en compte les repercussions sobre el medi ambient.

Les principals preocupacions mediambientals dels europeus són aquelles que afecten directament llurs vides, de les que en destaquen cinc de prioritàries: la contaminació de l'aigua, els desastres deguts a la mà de l'home com els vessaments de petroli i els accidents industrials, el canvi climàtic, la pol·lució de l'aire i les indústries químiques. Tanmateix, hi ha algunes diferències rellevants entre els habitants de l'antiga Europa dels 15 i els dels 10 estats recentment incorporats: per exemple, el canvi climàtic és la primera preocupació per a la UE-15 i tant sols la setena pels nous estats membres.

En aquest sentit, Dudley Curtis, cap del gabinet de comunicació de T&E, afirma que "una vegada més sembla haver-hi discrepàncies entre les polítiques que els europeus demanen i les que porta a la pràctica la Comissió". ●

Francesc Xandri

Avança el peatge dels camions?

L'acord del passat 21 d'abril dels ministres de transport de la UE podria permetre la revisió de la directiva coneguda com a Eurovinyeta (que data de 1999) de manera que quedés completada durant el 2006.

Alguns dels canvis efectuat sobre el text original van ser proposats per T&E, però l'acord encara limita als estats membres en el peatge per la infraestructura, cosa que implica que no pot cobrir els costos mediambientals i de salut, el que comporta (segons un comunicat a càrrec d'un grup d'ONG per a la defensa del medi ambient, sindicats i grups de la indústria del transport, tots ells encapçalats per T&E) que els ministres de transport "han rebutjat una Europa neta i competitiva".

El responsable de política de la T&E, Markus Liechti, ha dit que "estem contents que moltes de les coses que vam dir que eren inacceptables han estat posteriorment extretes, però el que en primer lloc sempre hem mantingut és que si es volen unes taxes justes (per la qual cosa se suposa que és aquesta directiva) cal incloure-hi tots els costos, inclosos els del medi ambient i la salut. No

és tant sols frustrant per als grups ecologistes, sinó també per a l'economia europea.

Estimacions recents situen els danys en el medi ambient i en la salut causats pels camions a la UE en 170.000 milions d'euros. Si això no es carrega als transportistes de camions, l'economia continuarà tenint serioses distorsions, fet que farà que els problemes actuals s'agreguin. Per això s'ha perdut una gran oportunitat per a reduir les taxes en el treball o en els fons per la innovació."

Altres modificacions del text original consisteixen en l'eliminació de la restricció d'aplicar el peatge basat en la distància recorreguda a les autopistes i carreteres pertanyents a la xarxa transeuropea de transport, de manera que els estats membres podran, si així ho volen, carregar taxes als camions en tot tipus de carreteres.

T&E espera que en el text definitiu es podrà incloure una càrrega per danys al medi ambient. ●

FX.



La movilidad no debe ser únicamente una declaración de buenas intenciones

Más que un gesto mediático

Muchos cargos políticos se autoexcluyen del sistema al no usar transporte público

Resulta ser que tras las elecciones generales, autonómicas o locales, los responsables elegidos –sean nuevos o los mismos–, por no se sabe bien qué tipo de metamorfosis en el ADN, suelen blindarse en su puesto en el Olimpo y tratan de evitar en lo posible la zona terrenal a compartir con el resto de los mortales en lo que a movilidad se refiere. Para ello, en buena medida suelen utilizar en sus desplazamientos locales el llamado vehículo oficial –que suele llevar implícito el cargo– incluyendo un profesional de la conducción.



Hace más de seis años (en abril de 1999 con motivo del Día sin coches) la PTP ya invitaba a los políticos a dejar "el coche en casa".

Desde la plataforma que otorga el llamado poder y estatus, resulta que el nuevo presidente / ministro / director general / consejero / alcalde se blindan y en cuanto a la fórmula movilidad-ecología-sostenibilidad empieza a utilizar un discurso en el que hablará de las bon-

dades del sistema de transporte público; de las grandes inversiones tipo PEIT o similar en materia de más cemento y más asfalto –o sea, más de lo mismo– o mucha alta velocidad a modo de "café para todos" para unos pocos y menos para los muchos usuarios de las cercanías; que sí a la eficiencia energética por allí y

la reducción en la dependencia del oro negro por allá; que sí al apoyo y fomento del transporte público...

Pero luego son incapaces de aplicar la prioridad semafórica en su circunscripción; que si hay que dejar de utilizar el vehículo y caminar más y/o utilizar el transporte público; que si la foto en la bicicleta el domingo para quedar bien; que si el cumplimiento del protocolo de Kyoto por aquí y las emisiones y su mercadeo por allá; que si la importancia de tener buenos comportamientos medioambientales; que si la foto ante la apertura de un nuevo tramo de la red de metro –más probable en Madrid que en Barcelona– etc.

Un modelo insostenible

Todo lo anterior... bien "arropadito" y con el apoyo mediático de los "altavoces habituales". Luego la realidad, el día a día de su "apretada agenda" les lleva a aislarse de la sociedad a la que los aparatos respectivos han tratado de "adoctrinar" antes de las elecciones. Dicen lo bueno que es el transporte público... pero su actividad diaria les hace "imprescindible" el uso del vehículo oficial en lugar del metro, el tranvía, las cercanías, los autobuses o la bicicleta sin ir más lejos. Y es que la misma receta es válida para aquellos que antes en puestos de respon-

sabilidad de gobierno pasan a la oposición.

Catalunya... está heredando los frutos de un modelo de "desarrollo" (!?) basado en un urbanismo extensivo realizado de espaldas a un desarrollo sostenible –incluyendo la movilidad– y de las "grandes y publicitadas" inversiones en materia de movilidad: las rondas, una genial (!?) infraestructura que ha quedado caduca transcurridos tan sólo poco más de dos lustros desde su inauguración... y es que momentos claves y estratégicos como los Juegos Olímpicos de 1992 dejaron un "cero patatero" de inversión en infraestructura de transporte público, salvo el marketing correspondiente y algunos cambios de colores en algunas estaciones –por ejemplo, se pintaron los pilares de la estación de Sants.

Con todo ello y más, cuando hoy en día se solicitan y defienden por parte de administraciones e instituciones varias algunos proyectos de infraestructuras viarias como la autovía B-500 o el cuarto cinturón que más parecen seguir los patrones de movilidad que precisamente han llevado al fracaso y al límite la situación actual. Y ello ignorando los cada vez más que evidentes indicadores que abogan por cambios profundos en lo que a movilidad se refiere, así, nos surgen interrogantes respecto a si vamos en la dirección correcta.

El tiempo aprieta

La congestión permanente es ya una realidad en el acceso a grandes ciudades como Barcelona y su área de influencia; la saturación en los servicios de cercanías, carentes de inversiones notables en infraestructura están al límite de su capacidad, principalmente en hora punta; la bicicleta sigue

● **Estamos recogiendo los frutos de un modelo de desarrollo basado en un urbanismo intensivo, ajeno a la sostenibilidad**

● **El cambio cultural respecto a la movilidad no hay que predicarlo sólo desde el púlpito, sino que hay que ejercitarlo a diario**

● **Los discursos electorales sobre movilidad caen en saco roto a la hora de adoptar medidas reales de gobierno**

● **La ciudadanía estará orgullosa de aquellos cargos electos desplazarse cotidianamente en transporte público**

"eternamente olvidada" e ignorada en Barcelona y buena parte de las poblaciones de la primera corona a pesar del marketing político que quiere hacernos creer lo contrario: el oro negro en constante aumento en cuanto a precio se refiere, la calidad del aire que empeora por momentos según organizaciones ecologistas, el ruido que llena nuestro día a día, el peatón y ciudadano de a pie como eterno olvidado en esta loca carrera en la que estamos convirtiendo el día a día son, y el protocolo de Kyoto por las nubes, son, entre otros, factores que contribuyen a plantearse la pregunta que nos hacíamos en el anterior párrafo.

Un cambio de comportamientos

Señores políticos... no sólo hay que hablar. Es más importante el gesto diario y constante. Tienen más riesgo de accidente ocupando el asiento trasero del vehículo oficial –a pesar del conductor profesional al volante– que si utilizan el transporte público, ese del cual tanto hablan y tan poco practican.

El cambio cultural en cuanto a movilidad no sólo hay que predicarlo desde el Olimpo y los medios, que queda muy bien. Hay que ejercitarlo, y en ello... ustedes se encuentran a años luz y poco legitimados a solicitarlo cuando no lo llevan a cabo. Y es que la facilidad con la que hablan de grandes proyectos de infraestructuras como el retrasado AVE; el "eix transversal ferroviari" o la L-9, no les debe hacer esconder el ala en el día a día de decenas de miles de ciudadanos usuarios del transporte público y de otros muchos potenciales que imitarían sus "sanos" gestos.

La ciudadanía no necesita alcaldes que el día sin coches acudan a entrevistas radiofónicas en el vehículo oficial. Ni tampoco "consellers en Cap" más preocupados por el día a día de la F-1 y hacer de comentaristas en televisiones autonómicas –TV3– (por cierto, cuyo partido, ERC, solicitaba recientemente en el Congreso de los Diputados un aumento de la velocidad máxima en autovías hasta los 130 km/h siendo denegada la propuesta). Ni secretarios generales –de CiU por ejemplo– que publican artículos sobre "Evitar accidentes" y únicamente hablan del transporte público una sola vez en el mismo. Incluso presidentes de la Generalitat que el día de la "Diada Nacional" no son capaces de desplazarse desde Sant Boi al parque de la Ciutadella utilizando el "metro del Baix Llobregat" –cuya parada dista 10 minutos caminando desde la iglesia en la que se realiza la ofrenda floral a Rafael Casanova– y su posterior enlace con la L1.

Más bien al contrario, la ciudadanía estará orgullosa de alcaldes que cojan el metro, que no sean ajenos a las altas temperaturas estivales de espera en la L5; que tomen aquella/s líneas de autobús cuyos tiempos de espera han aumentado; de consellers que utilicen por ejemplo las colapsadas Cercanías para ir al circuito de Montmeló o de presidentes de la Generalitat que cojan el tranvía y no sólo el día de su inauguración o los Ferrocarriles de la Generalitat en Provença. En definitiva, de ciudadanos, que lo son, integrados y no autoexcluidos del sistema.

Un gesto, un simple gesto que sin lugar a dudas les legitimaría más. ●

Carlos Ortí

Red de autobuses de Seúl

Un ambicioso proyecto de reforma

En julio de 2004, el Gobierno Metropolitano de Seúl llevó a cabo una ambiciosa reforma del sistema de autobuses, con el objetivo de crear una red integrada y de mejorar el nivel del sistema de transporte público. El sistema antiguo, que potenciaba la competencia entre el metro y el autobús, fue convertido en un sistema de interconexión mutuamente beneficioso.



En color, la distribución de las áreas urbanas de Seúl; en blanco, las zonas suburbanas, cada una identificada con un número.

El sistema de rutas de autobús se convirtió en un sistema de transferencia modal. El funcionamiento pasó de ser privado a ser semipúblico: la autoridad pública del transporte decide las rutas y los métodos de funcionamiento, mientras que la gestión propiamente dicha corre a cargo de varias compañías privadas cualificadas. Se crearon 36 km de carriles bus en las vías principales en el 2005 y se espera alcanzar los 170 km en un futuro cercano.

También se implementó un nuevo sistema de tarifas para los transbordos entre autobús y metro, así como un sistema de tarjetas inteligentes (de radiofrecuencia sin contacto). Actualmente se gestiona el recorrido de los autobuses y su distribución mediante un Sistema de Gestión de Autobuses y un GPS.

A los 6 meses de la implementación del proyecto, ya se observaban resultados positivos en cuanto a número de pasajeros, seguridad, puntualidad y

fiabilidad. El uso medio diario ha aumentado en 620.000 pasajeros y 760.000 pasajeros de trasbordo. La velocidad de los autobuses se ha duplicado, hasta alcanzar los 22 km/h. El transporte público en conjunto ha aumentado sus ingresos un 12,9%, y el autobús un 2,5%. El proyecto se ampliará a toda la zona cubierta por la red de metro y se implementarán más políticas de restricción del tráfico de coches.

Las siguientes, son las cinco principales características que

se destacan en este nuevo sistema:

1. Se han simplificado los recorridos de los autobuses.

2. Se han establecido cuatro categorías de autobuses diferentes.

3. El actual sistema de precio fijo ha sido reemplazado por un nuevo sistema de tarifa basada en la distancia que se viaja. El metro también ha adoptado este sistema.

4. El número de los autobuses indican las diferentes áreas de Seúl, lo que facilitará a los pasajeros a identificar el lugar de origen y destino.

5. La instalación del sistema de comunicación vía satélite permite a los pasajeros verificar el horario de llegada de los autobuses, por medio de teléfonos móviles o PDAs.

Tipo de autobuses y tarifas

Se aplica una tarifa básica en caso de que no se transfiera a otro autobús sin importar la distancia (cambio; 1 euro = 1.282 won). La tarifa básica cubre los primeros 10 km. más 100 won por cada 5 kilómetros adicionales.



Con el nuevo sistema de tarifas, los pasajeros obtendrán beneficios en los precios cuando necesiten transferirse de autobús a autobús, de autobús a metro o viceversa. Por ejemplo, si se realiza un viaje de 14 km en metro, y se transfiere a un autobús para otro viaje de 5 kilómetros dentro de los 30 metros de la salida del metro, se paga solamente 800 won por los primeros 10 kilómetros más 100 won por cada 5 kilómetros adicionales; por lo que en este caso, se le aplicará la suma de 1.000 won en la tarjeta.

Los descuentos de transferencia sólo se aplican si los pasajeros realizan la transferencia dentro de los 30 minutos de

haber marcado la salida al bajar de los autobuses o salir del metro. Los descuentos de transferencias solo se aplican siempre y cuando marque la salida.

Los autobuses rojos no reciben este beneficio y desde 2005 no se podrá pagar con efectivo en los autobuses metropolitanos de Seúl.

Tarjeta T-money

T-money es el nuevo título de transporte, tanto para los autobuses como para el metro. La tarjeta T-money puede ser de prepago o se puede pagar después de viajar a través de tarjetas de crédito. La tarjeta de prepago que puede ser utilizada

sólo para el transporte público. Se pueden encontrar el tipo "popular" (de 1.500 won) y el tipo "de lujo" (2.500 won) que acumula puntos por los servicios utilizados de las compañías afiliadas.

Las tarjetas T-money se recargan fácilmente en cualquier lugar de venta de las mismas o en los kioscos desde la suma de 1.000 won hasta 90.000 won. Los que abandonan Seúl y ya no necesitan utilizar más esta tarjeta, pueden recibir la suma restante en la tarjeta, menos los 1.500 won del valor de la tarjeta en los puntos de adquisición de la T-money.

Con la utilización de la tarjeta T-money, los pasajeros podrán disfrutar de mayores beneficios en descuentos que pagando en efectivo. Por ejemplo, si usted toma cinco veces el autobús o metro por una distancia de menos de 10 kilómetros, sólo se le aplicará la tarifa mínima de 800 won, mientras que si paga en efectivo, la suma total que abonará para este viaje será de 4.000 won. ●

Cristian Canales

	<p>Autobús azul Los autobuses azules recorren entre las principales zonas dentro de Seúl y operan en dos áreas de Seúl.</p>
	<p>Autobús verde Los autobuses verdes operan entre líneas, dentro de un área de Seúl, para transportar a los pasajeros a los lugares de transferencia.</p>
	<p>Autobús rojo Los autobuses rojos prestan servicios expresos conectando Seúl con otras áreas suburbanas. El servicio es rápido y cómodo, pero no cuenta con descuentos por transferencia.</p>
	<p>Autobús amarillo Los autobuses amarillos circulan en un área determinada en los principales zonas de Seúl.</p>

EL APUNTE

Un peculiar sistema de numeración

Los autobuses de Seúl tienen un sistema de numeración racional, cuyos dígitos nos informan acerca de su recorrido y su destino. Así, el autobús "048" nos indicaría lo siguiente:

0: significa que comienza su recorrido en el área N° 0 (Jongno, Junggu, Yongsan).

4: significa que el autobús parte con destino al área N° 4 (Seocho, Gangnam).

8: número que identifica a esta línea de autobús.

Los desastres no vienen solos

Es triste y estremecedor seguir los detalles del desastre natural, y parcialmente creado por los humanos, que ha asolado la zona del sur de Estados Unidos, con un punto mítico como Nueva Orleans anegado.

El ser humano ha participado en la magnitud de la catástrofe. De un lado por asentarse el centro de una ciudad a niveles por debajo del mar y no adecuar los diques. De otro lado colaborar en empeorar el cambio climático con un continuo vertido de emisiones en la atmósfera -vertido que probablemente agrava la situación general de los fenómenos climáticos. Esto es especialmente relevante en el país que gasta más energía por habitante y que hace menos por contro-

lar estas emisiones y que es Estados Unidos. Este lo sabemos y lo lamentamos. Es poco ético por parte del Gobierno norteamericano no querer sumarse a los acuerdos internacionales que pretenden limitar estas emisiones y frenar el empeoramiento del clima e la tierra.

Pero esto no es lo peor - estaba anunciado. Lo más grave es que un gobierno - el nuestro - ha decidido echar leña al fuego. Se ha aprobado ayudar al país amigo con más petróleo. A quien le ocurre enviar gasolina al país con más reservas, al país que gasta más energía para moverse y que no ha exigido a los ciudadanos de estados no expuestos a la catástrofe de reducir notablemente su consumo de energía.

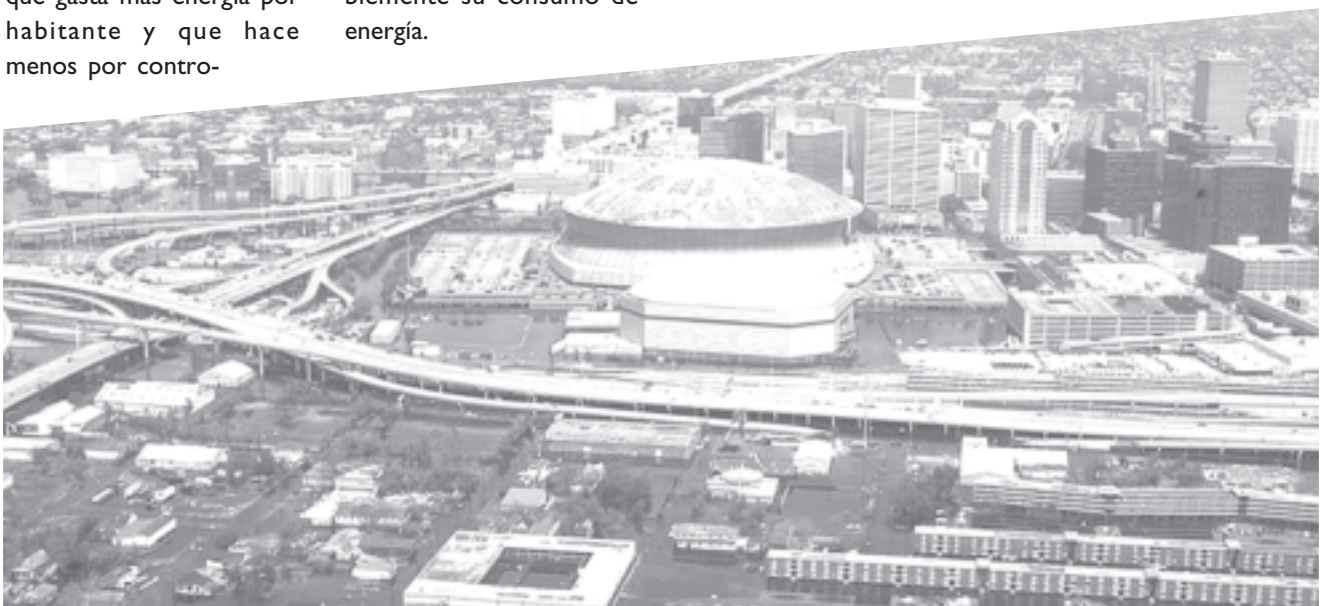
● **Ante la decisión de nuestro Gobierno, sólo podemos exclamar: "¿A quién se le ocurre enviar gasolina al país con más reservas y que más gasta?"**

● **Hay necesidades y urgencias de mayor calado que el petróleo, pero se ha elegido la opción ambientalmente más reprochable**

Hay muchas necesidades y ayudas urgentes cuando se produce una catástrofe natural. El Gobierno de España y las organizaciones de ayuda y de caridad tienen procedimientos ensayados de ayuda. Medicinas, agua, potabilizadores, tiendas, mantas, alimentos etc. etc.

Pero esta vez no. Se ha elegido la ayuda más reprochable desde el punto de vista ambiental y el menos efectivo desde el punto de vista humano. Esperemos que el Gobierno logrará cambiar la decisión y corta el chorro de petróleo hacia Estados Unidos y inyecta ayuda humanitariamente más adecuado. ●

Ole Thorson



Nueva Orleans anegada de agua, una imagen poco frecuente en los países desarrollados.

Les comarques gironines ja compten amb una secció territorial de la PTP

Un canvi en la política de transports a Girona

La millora del transport públic serà l'eix central d'actuacions durant els propers mesos

El passat 1 de juliol, es va presentar a Girona la secció territorial de la PTP. L'acte comptà amb la presència dels responsables locals de la secció, Maria Assumpció Rey i Marta Masó, a més de la Pau Noy, president de l'entitat, Lluís Carrasco, vice-president executiu, i Manel Ferri, vicepresident de relacions socials.

En el decurs de l'acte es palesà l'enorme diferència entre les inversions que el Govern de la Generalitat porta terme en la demarcació de Girona en favor del vehicle privat, autovies i carreteres i les que es fan en transport públic. Recentment, un portaveu de la Conselleria declarava que en aquests moments les inversions en carreteres, entre les que s'acaben d'executar i les que estan en curs, significaven 600 milions d'euros.

Doncs bé, les aportacions de la Generalitat al transport públic d'aquesta demarcació de Girona sumen anualment només 0,5 milions. La relació entre aquests 600 milions per al cotxe i el camió, i el mig milió per al transport públic és una dada certament molt preocupant que posa de relleu el poc interès que el transport públic de Girona desperta en el Govern, més enllà de plans i projectes que de moment no tenen ni calendari ni pressupost.

L'aposta del Govern de la Generalitat pel cotxe és suïcida,

perquè és incompatible amb els objectius de Kyoto, i això s'acabarà pagant; és cara perquè d'aquí no res el barril de petroli pot situar-se en 100 \$; tendeix a la congestió, perquè a diferència del transport públic, tot l'espai que se li dóna al cotxe l'acaba ocupant en poc temps; provoca una elevada accidentabilitat i altes externalitats; i socialment és exclouent perquè impedeix la mobilitat de la meitat de la població que no té permís de conduir o no pot accedir a l'ús del cotxe, especialment dones, persones grans i joves.

Girona: la mparent pobra del transport públic

Segons un document del propi Govern, la despesa en transport públic que fan el conjunt d'administracions públiques en les comarques gironines és de 8,75 euro/habitant, (l'aportació de la Generalitat és d'1 euro/habitant) la xifra més baixa de tots els territoris de Catalunya. La relació es veu en la taula adjunta.

Demanem al Govern de la Generalitat un canvi en la seva política i que en el que queda

● **L'aportació del conjunt de les administracions en transport públic a les comarques gironines és la més baixa de tot el país; des de la PTP treballarem per capgirar-ho**

de legislatura es doni prioritats a les actuacions de millora del transport públic en les comarques gironines.

En la reunió es va aprovar el document titolat "Nou criteris per a un pla de transport a les comarques gironines", que també el podreu trobar al web: www.laptp.org/arxiu/girona..pd

f, en el qual es proposen unes bases per relançar la política de transport a les comarques gironines.

En el decurs del que queda d'any, la PTP a les comarques de Girona centrarà el seus esforços en demanar el suport de la població, d'entitats i, especialment, d'administracions locals perquè la millora del transport públic es converteixi en una prioritat en l'acció del Govern de Catalunya en les comarques gironines, per a la qual cosa es presentarà a les administracions locals una proposta de moció tipus i a les entitats un manifest d'adhesió. Aquests documents estaran disponibles en el web de PTP en els propers dies.

Si voleu contactar amb la secció de PTP a les Comarques Gironines ho podeu fer enviant un missatge a l'adreça electrònica: girona@laptp.org. ●

Redacció

Territori	Aportació / habitant
Barcelona	76
Resta EMT	34
2a Corona RMB	10
Camp de Tarragona	17
Àrea de Lleida	14
Àrea de Girona	9

Font: Direcció General de Ports i Transports. Generalitat de Catalunya.2003



Barcelona >> 1, 2, 3 >> Febrer >> 2006

Jornades internacionals sobre sistemes eficients d'autobusos

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) ha situat la millora de l'autobús com una de les seves principals preocupacions. La seva flexibilitat i baix cost de funcionament i implantació, fan de l'autobús l'element central de la política de transport en la major part de les nostres ciutats. Però el cert és que les xarxes d'autobús no tenen el reconeixement públic que tenen altres sistemes de transport com el ferrocarril, el metro o el tramvia en la seva versió moderna. Tanmateix, en altres llocs del món s'ha demostrat que si els poders públics protegeixen i promouen l'autobús, aquest pot arribar a assolir nivells de servei semblants a què ofereixen els sistemes ferroviaris.

Això és precisament el que persegueixen les jornades internacionals: donar a conèixer experiències internacionals rellevants d'exploració eficient de xarxes d'autobusos. Per aconseguir unes ciutats més humanes, segures, sostenibles i competitives, la millora del servei d'autobús constitueix avui un repte de primera magnitud.

Preu d'inscripció al públic general: 300 € + IVA >> Preu per als socis de la PTP i estudiants: 60 €

Més informació a www.laptp.org/busbcn i al telèfon 637 999 523 >> Correu electrònic: jornada@laptp.org

Ponentes invitados
**Porto Alegre, Seúl,
Sydney, Bogotá, Leeds,
Santiago de Chile, París,
Curitiba, Zurich,
Vancouver...**

