

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

PTP

Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
www.transportpublic.org

Hivern 2011

58

B-23: aquest any sí?



7-9

Cursa de transports:
edició 2011

12-13

Ocupació i mobilitat
a estudi

17-19

Los ferrocarriles suizos
en 2010

26-27

Castelldefels suprimeix
un carril bici exemplar

28-30

Foro Andando:
en defensa del peatón

Edita:PTP (Associació per a la Promoció del Transport
Públic). C/ Indústria 220, entresol. 08026 Barcelona.

Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62

Fax 93 531 05 67

Web: www.transportpublic.orgMail: info@transportpublic.org**Coordinador:**

Ricard Riol Jurado

Consell de Redacció:

Blai Aparici, Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Silvia Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferri, Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí, Núria Pérez, Jordi Porta, Ricard Riol, José Luis Rodrigo, Joan Anton Tineo i Francesc Xandri.

Projecte gràfic i impressió:

Barcino Solucions Gràfiques, SL

Dipòsit legal: B-42.532/95**Tiratge:** 4.000 exemplars**Foto portada:** Prova de carril Bus a la B-23. 23/09/07.

Foto: Xavier Lujan

"El consell de redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits"

Agraïments:

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a: Entitat Metropolitana del Transport, Ajuntament de Barcelona, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tusgsal, Renfe, Tramvia Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Baixbus, Grup Sarbus, Grup Sagalés, Soler i Sauret, Transports de Llicà d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell, Grup Transports Generals d'Olesa i Transports Ciutat Comtal.

Índex

EDITORIAL**El principal repte del transport públic és finançar-lo** 3**ACTUALITAT****Estat i Generalitat presenten els seus plans contra la contaminació** 4-6**Cursa de transports: edició 2011** 7-9
Crisi amb el bus de Barberà 10-11
Ocupació i mobilitat a estudi 12-13**MOBILITAT PRIVADA****Conduir amb més de 65 anys** 14-16**FERROCARRIL****Los ferrocarriles suizos en 2010** 17-19**VIATGES SOSTENIBLES****Andorra: accessible en bus** 20-21**LA PROPOSTA****La PTP es reestrena al Camp de Tarragona** 22-23
B-23: triomf a l'eficiència 24**INTERNACIONAL T&E****Què passa amb les furgonetes?** 25**BICICLETA****Castelldefels suprimeix un carril bici exemplar** 26-27**VIANANTS****Foro Andando: en defensa del peatón** 28-30**PARADETA Dr. Traffic** 31**ENTREVISTA Pere Navarro** 32**Socis i sòcies de la PTP**La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Els socis de la PTP es beneficien de preferència i descomptes a les activitats de l'associació (cursos, sortides, xerrades...), així com de l'enviament de la revista *Mobilitat Sostenible i Segura* i el butlletí electrònic InfoPTP. Per només 32 € l'any pots donar suport a l'entitat que des de 1993 treballa incansable per la millora del transport públic. Si vols donar suport a aquest projecte pots fer-te soci o sòcia a l'adreça www.transportpublic.org, enviar un correu electrònic, trucar al nostre telèfon o enviar per fax o carta aquesta informació:**Dades personals:**

Nom Cognoms

Professió Adreça

Municipi País Codi postal

Telèfon de contacte Correu electrònic

Dades bancàries per a la domiciliació bancària (titular):

Nom Cognoms DNI

Banc / Caixa

Número de CCC (20 dígits):

El principal repte del transport públic és finançar-lo

EDITORIAL



Els costos econòmics de la congestió s'haurien de fer pagar als seus responsables per finançar alternatives de mobilitat.

El **finançament** és el repte més important al qual s'haurà d'enfrontar el transport públic en els propers temps, si volem fer d'aquesta modalitat de mobilitat sostenible una autèntica alternativa al vehicle privat en els desplaçaments més quotidians. Ningú no discuteix ja la importància del transport públic en matèria de sostenibilitat i equitat social; però el cert és que els seus beneficis -tot i repercutir al conjunt de la societat- no figuren a cap compte de resultats. Degut a un model de finançament inestable i massa voluntariós, s'ha viscut un episodi crític en el transport públic d'accés als polígons de Santiga i Can Salvatella, quan l'Ajuntament va suprimir l'autobús que els comunicava amb les Rodalies (pàg. 10). Aquest episodi té el risc de reproduir-se a mesura que avancin les retallades dels serveis amb menys ocupació a càrrec dels ajuntaments, entitats consorciades (ATMs i EMT) o de la pròpia Generalitat de Catalunya. A la manca d'un model estable de finançament, que obliga a buscar crèdits als bancs (més deute), s'ha d'afegir una baixa taxa de cobertura general dels usuaris (40 %). Necessitem més fonts de finançament i més estables.

Una manera de millorar la taxa de cobertura és fer el transport públic més atractiu que el privat, amb mesures econòmiques com les que la PTP proposa per als carrils bus d'accés a Barcelona (pàg. 24) o les propostes de racionalització i millora al Camp de Tarragona (pàg. 22), on a més l'entitat ha recuperat la seva històrica delegació. En els temps que corren no es pot oblidar el **paper social del transport públic**, que permet estalviar diners als ciutadans, com es posa de manifest a les Curses de Transport (pàg. 7). Tanmateix cal destacar el **paper econòmic** del transport públic, un sector que cas que incrementés el seu pes en el pastís de la mobilitat afavoriria la creació de llocs de treball per sobre de l'automoció, com demostra l'estudi d'ISTAS-CCOO (pàg. 12). En el **capítol ambiental**, el transport públic serà clau per donar alternativa a l'excés de vehicles de l'àrea metropolitana, que se salda amb 3.500 morts prematures cada any a causa de la contaminació, motiu pel qual ens exposem a fortes sancions per part de la Comissió Europea. Per aquest motiu, l'Estat i la Generalitat han presentat els seus plans de lluita contra la pol·lució (pàg. 4), on el transport públic -que necessita més i millor finançament- juga un paper clau.

Tampoc no es poden passar per alt els reiterats incompliments de l'administració catalana pel que fa l'elaboració d'una llei de finançament. La disposició addicional vuitena de la llei 9/2003 de Mobilitat estableix el següent: "En el termini d'un any a partir de l'aprovació d'aquesta llei, el Govern ha de presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús dels combustibles alternatius que en reguli el marc organitzatiu." La PTP sempre ha estat a favor de l'austeritat en la despesa pública, per això va rebutjar el *Pacte Nacional per a les Infraestructures*. El conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, reconeix que ha heretat un Departament hipotecat pels pagaments diferits de les autovies amb peatges a l'ombra i del model econòmic d'una línia 9; ambdues infraestructures fortament qüestionades per la nostra entitat. Amb aquestes limitacions pressupostàries estem molt preocupats: les tisores podrien arribar abans que una bona llei de finançament i d'un pla de serveis més atractius que l'actual.

Ricard Riol Jurado
President de PTP

Estat i Generalitat presenten els seus plans contra la contaminació

Nou pla de millora de la qualitat de l'aire. Nous problemes

Que la qualitat de l'aire a la RMB presenta uns nivells de contaminació que superen amb escreix els criteris que marca la UE és un fet reconegut, i des de fa anys, Brussel·les demana unes mesures que permetin reduir realment els nivells de contaminació, fins al punt que, en cas de no aplicar-se, es podrien imposar sancions econòmiques a les administracions competents.

D'aquests nivells de contaminació es deriven problemes molt importants, sobretot per la salut de les persones, amb unes conseqüències socials i econòmiques que van més enllà d'aquestes possibles sancions de Brussel·les. Els estudis realitzats fins ara confirmen que l'esperança i la qualitat de vida de les persones és més reduïda en les zones amb més contaminació: es calcula que a Barcelona es produeixen unes 1.200 morts prematures per causa de la contaminació, que es podrien evitar reduint els nivells de contaminació fins als nivells que marca la UE, i més encara si s'adoptessin els nivells de l'OMS.

Els contaminants als quals cal fer front provenen dels motors de combustió, per la qual cosa el moviment de persones i mercaderies es converteix en el principal focus d'emissions. S'ha calculat que el 82 % de la contaminació per diòxid de nitrogen i el 94 % de les micropartícules provenen del trànsit rodant. Per tant, és obvi que les mesures que s'hagin d'adoptar en aquest sentit han d'orientar-se a gestionar (i reduir) tant la mobilitat com el parc de vehicles de la RMB.

El Pla de millora de la qualitat de l'aire 2011-2015, presentat pel conseller de Territori i Sostenibilitat el propassat 22 de setembre, proposa mesures en els sectors més contaminants, i reconeix que el principal problema continua sent el transport. Però, igual que l'anterior, es queda curt a l'hora de buscar les solucions més adients a les

necessitats dels ciutadans i ciutadanes de Catalunya. Novament, es prioritzen més les "necessitats" polítiques que les realitats socials.

Es calcula que a Barcelona es produeixen unes 1.200 morts prematures per causa de la contaminació

Actualment, els nivells de contaminació continuen sent molt perjudicials per a la salut de tots aquells que vivim en la conurbació de Barcelona, i les mesures adoptades no podran, en cap sentit, millorar-les, malgrat les previsions del Departament, que estimen que les seves mesures aconseguirien la reducció d'un 16 % de les micropartícules i d'un 20 % del diòxid de nitrogen.

A diferència de l'anterior Pla, en el qual es van impulsar mesures destinades a limitar la mobilitat en vehicle privat, com la polèmica limitació de la velocitat a 80 km/h en els principals accessos a Barcelona, el nou pla incorpora mesures encaminades a incentivar la renovació dels vehicles més contaminants,





confia tota l'aplicació d'altres mesures a la bona voluntat dels ciutadans i cedeix la gestió als ajuntaments implicats.

Una de les mesures que podria tenir més incidència és la creació de les anomenades Zones Urbanes d'Atmosfera Protegida (ZUAP) que els municipis podran delimitar en els seus nuclis; en el cas dels municipis de més de 100.000 habitants, la creació d'aquestes zones serà obligatòria. Això permetrà definir espais on la circulació de vehicles motoritzats només estarà permesa a aquells menys contaminants. Però això implicarà també l'aplicació de mesures d'etiquetatge dels vehicles, una mesura que dependrà de les mesures que ha d'elaborar el govern central i que, de moment, està aparcada fins després de les eleccions generals. Això està relacionat amb altres mesures impulsades pel pla que tenen en compte la necessitat d'una profunda renovació del parc de vehicles de la RMB: estimular la compra de vehicles poc contaminants, bonificació en els peatges a aquests vehicles, el foment de la moto elèctrica, increment de l'ocupació dels vehicles, desenvolupament de plans de mobilitat urbana, etc.

En casos d'episodis greus de contaminació, el pla fixa quatre accions, malgrat que no es fa cap referència a prohibicions o sancions, sinó que manté un to totalment voluntari: en situacions de contaminació greu, les

cimenteres i elèctriques reduiran les seves emissions i es recomanarà als ciutadans que "evitin" la mobilitat en vehicle privat;

El nou pla incorpora mesures encaminades a incentivar la renovació dels vehicles més contaminants

també s'aplicaran mesures de velocitat variable, sense que en cap cas s'hi inclogui la prohibició de circular amb vehicle privat.

Els responsables mediambientals del Govern creuen que s'aconseguirà rebaixar la contaminació de l'àrea metropolitana, però no estan convençuts que es faci en el termini que marca Europa. I també saben que és el trànsit el principal focus d'emissions, com es reflecteix en el fet que de les 34 mesures del pla, 19 estiguin relacionades amb la mobilitat.

Malgrat que la diagnosi del problema és correcta, les mesures adoptades haurien d'haver estat més ambicioses, i amb mesures addicionals per sancionar i forçar al

compliment del pla: s'evita el problema polític que comporta establir aquest catàleg de sancions i es fia la rebaixa de les emissions a la "bona voluntat" de la població.

La mesura més important a aplicar, les restriccions a la circulació de vehicles, la reducció de la mobilitat en vehicle privat, el foment del transport públic i dels mitjans de desplaçament menys contaminants, no s'aborden amb l'extensió necessària, de manera que no es garanteix la reducció de la pol·lució. Les bonificacions dels vehicles menys contaminants o peatges més reduïts als més ecològics, no implicarà una significativa reducció de la mobilitat i, per tant, de la contaminació.

Algunes conclusions sobre el nou Pla

Malgrat que s'identifica clarament el problema, el trànsit, la Generalitat ha decidit traspasar una bona part del problema als ajuntaments de la RMB, inhibint-se i deixant les possibles (i necessàries) restriccions de trànsit en mans dels alcaldes: "que decideixin els ajuntaments", va assenyalar Assumpta Farran, directora de qualitat ambiental.

Aquesta inhibició va en sentit contrari al de la resta d'estats d'Europa, on més de 130 ciutats ja apliquen mesures per restringir

Epíleg: el Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire

El passat 4 de novembre, el Consell de Ministres va donar llum verda a l'aprovació del *Plan Nacional de Mejora de la Calidad del Aire*, que proposa l'adopció de 90 mesures, agrupades en set àrees d'actuació, que principalment afecten al trànsit rodat i a la indústria. El pla també incideix en la millora i simplificació de l'accés a la informació, per aconseguir una adequació de la consciència de ciutadania que impliqui un canvi de comportaments habituals, especialment els relacionats amb la mobilitat i la seva influència en la salut.

Les mesures que es plategen són molt similars a les del Pla de la Generalitat, com la creació de ZUAP i l'etiquetatge per a automòbils basat en el seu nivell d'emissions de contaminants, la renovació del parc de vehicles per promoure el vehicle elèctric o híbrid, i la limitació variable de la velocitat. Però també inclou un protocol per a la correcta ubicació de les estacions de mesura de partícules contaminants i la introducció d'un sistema d'informació, control i prevenció de la contaminació atmosfèrica per garantir l'intercanvi d'informació en situacions de risc entre les diferents administracions.



el trànsit, considerant que és l'única via per frenar dràsticament la pol·lució. Així, s'aprova un pla que assumeix que l'àrea de Barcelona seguirà excedint els nivells fixats per la UE fins 2015 i més enllà. Malgrat això, el Departament insisteix en descartar la necessitat d'aplicar mesures de restricció del trànsit, assenyalant que la problemàtica a l'àrea de Barcelona és distinta a d'altres casos de ciutats europees, perquè els nivells de dieselització del parc de vehicles són més alts a Barcelona que, per exemple, a Berlín. Però també s'ha de tenir en compte que aquests estats europeus han imposat restriccions a vehicles d'aquest tipus des de fa anys.

Les dades que tenim fins ara demostren que la limitació de la velocitat en els accessos a Barcelona va aconseguir la reducció de

Es fa essencial la reducció del número de cotxes que entren i surten de les zones urbanes

les emissions, però el Govern va justificar la retirada d'aquesta mesura argumentant que s'aplicarien mesures compensatòries que, ara, el conseller traspasa als ajuntaments, deixant de banda el problema.

Les mesures de caràcter tecnològic no haurien de ser, des del nostre punt de vista, l'element central del pla, sinó que s'hauria

de centrar en la necessitat de disminuir el nombre de cotxes que circulen per la xarxa viària catalana. Això, que ha estat reconegut per tots els experts, encara no ha estat assumit per les administracions: no és suficient amb el reconeixement que és necessari racionalitzar l'ús del vehicle privat, sinó que es fa essencial la reducció del nombre de cotxes que entren i surten de les zones urbanes, especialment al voltant de Barcelona. Només així es podrà aconseguir una reducció real dels nivells d'emissions.

Però totes les mesures han d'anar acompanyades d'un règim sancionador que permeti a les administracions posar fil a l'agulla en l'aplicació de les mesures, encara que no siguin excessivament populars. Per exemple, una mesura que es va introduir en el pla del govern anterior, la necessitat de fer plans de desplaçament d'empresa, va fracassar per la manca d'un règim sancionador que obligués les empreses a dur a terme aquestes mesures. I el nou pla continua amb la mateixa mancança, amb el perill que el resultat sigui el mateix que en el pla anterior.

Per tant, des de la PTP considerem que s'han d'aplicar mesures de reducció del trànsit en vehicle privat, fomentant el transport públic i la mobilitat no motoritzada. S'han d'evitar les mesures de "bona voluntat", que no aconseguiran el que hauria de ser l'objectiu principal de reducció del trànsit, malgrat la impopularitat d'aquestes mesures. Ningú no vol contaminació, però tampoc vol deixar el cotxe a casa.

Miquel de Toro

Cursa de transports: edició 2011

ACTUALITAT

Les curses de transport ja se celebren als quatre àmbits integrats de Catalunya

Com cada any, durant la SMSS la PTP va organitzar, amb el suport de les diferents ATM i dels ajuntaments, diferents curses de transports. La PTP ha organitzat directament sis curses de transports: dues urbanes a l'Hospitalet i Barcelona i quatre interurbanes a cadascun dels àmbits integrats de Catalunya (Regió Metropolitana de Barcelona, Camp de Tarragona, Lleida i Girona). Més de 136 participants han fet possible la demostració dels avantatges econòmics i ambientals de la mobilitat sostenible sobre 48 trajectes repartits pel territori català. Les curses han tingut repercussió mediàtica sobre diversos diaris, planes web d'ajuntaments i cinc aparicions en televisió.

Amb aquesta activitat s'obté una comparativa sobre temps de viatge, costos, emissions i consum d'energia de diferents desplaçaments amb un destí comú, en funció del mitjà de transport escollit. Per tant, no és una competició, sinó un mitjà per comparar en igualtat de condicions les alternatives que tenim al nostre abast.



La Cursa de Transports de Girona

Va tenir lloc el 22 de setembre i va permetre comparar els resultats en cotxe i en bus del recorregut entre Llagostera i la capital gironina. L'inici de la Cursa es va situar a l'Ajuntament de Llagostera, mentre que la destinació era la Plaça de Catalunya de Girona. El resultat d'aquesta Cursa va ser molt clar: es va produir pràcticament un empat en temps de viatge entre el cotxe i el bus, però l'usuari del transport públic va estalviar un 80 % del cost real del trajecte respecte del vehicle privat.



La Cursa de Transports de Lleida

El 23 de setembre va ser el dia escollit per celebrar la primera Cursa de Transports al Segrià. En ella van participar més de 30 voluntaris i van col·laborar 14 ajuntaments: Albatàrrec, Alcarràs, Alfarràs, Alguaire, Alpicat, Cervera, Mollerussa, Montgai, Puigverd de Lleida, Rosselló, Sidamon, Tàrrega, Tèrmens i Torrefarrera. A totes les rutes hi participaven el bus i el cotxe, mentre que a tres d'elles també intervenia la bici. En aquesta Cursa els resultats van ser concloents: els usuaris del transport públic van estalviar entre



un 85 % i un 94 % respecte del cost real del cotxe, mentre que la despesa de combustible era menys de la meitat de la que té el vehicle privat. Pel que fa a temps de viatge, el bus només va trigar, de mitjana, vuit minuts més que el cotxe. Els ciclistes, en canvi, van arribar abans que els cotxes o gairebé a la vegada a les rutes en què hi participaven.

La Cursa de Transports del Camp de Tarragona



El 29 de setembre es va celebrar aquesta Cursa interurbana, que va comptar amb sis rutes, 18 participants i la col·laboració dels ajuntaments d'Altafulla, Cambrils, Salou, Tarragona i Valls. Els mitjans de transport que participaren en aquesta ocasió van ser el cotxe i el bus a totes les rutes, així com el tren, la bici i la moto elèctrica en algunes d'elles. Pel que fa als resultats d'aquesta Cursa, cal destacar que el primer participant que va arribar a la meta, a la Plaça de la Font de Tarragona, procedent d'Altafulla va ser el ciclista, seguit a poca distància pel cotxe i per la moto elèctrica. A més, el voluntari que participava en tren des de Reus arribà abans que el que ho feia en cotxe, mentre que gairebé hi va haver un empat tècnic entre el bus i el cotxe a la ruta urbana de Tarragona. A la resta de rutes va arribar abans el cotxe que el transport públic, tot i que cal distingir entre Salou, on la diferència entre vehicle privat, bus i tren va ser poc significativa, i Cambrils, Altafulla i Valls, on els temps de viatge del transport públic van ser sensiblement superiors als del cotxe.

Les Curses de Transports de l'àrea metropolitana de Barcelona

Enguany la PTP va organitzar tres curses de transports a l'àrea de Barcelona: una a L'Hospitalet, una altra a la ciutat comtal i una tercera, interurbana, amb Barcelona com a destinació.

LA CURSA DE TRANSPORTS DE L'HOSPITALET DE LLOBREGAT



Aquesta Cursa va tenir lloc el 26 de setembre i incorporà com a novetat el seu format de gimcana. I és que aquesta vegada vam proposar fer una ruta circular en què tots els participants sortissin d'un mateix indret (Ca n'Arús, a la Rambla Marina) i passessin per diferents punts del municipi (la Ciutat Judicial, el mercat de Collblanc i l'Hospital General), on es prenia nota dels temps parcials emprats, per acabar novament a Ca n'Arús. Els mitjans de transport participants van ser el cotxe, la moto, el transport públic (bus, metro i FGC), el taxi i la bici. Entre la vintena de participants es va sortejar una bicicleta plegable, que guanyà el nostre soci Adrián Fernández Carrasco. Pel que fa als resultats, la bici demostrà que és el mitjà més competitiu, tant en temps de viatge com en costos, emissions i consums d'energia. A la ruta en sentit horari per la ciutat el transport públic va resultar més ràpid que el cotxe, cosa que no va succeir en sentit antihorari.

LA CURSA DE TRANSPORTS URBANA DE BARCELONA



Aquesta Cursa, que enguany ha arribat a la seva vuitena edició, es va celebrar el 29 de setembre i en ella van participar més de 40 persones. En aquesta ocasió es van establir set orígens diferents, però un destí comú: la Plaça de Sant Miquel, a tocar de l'Ajuntament. Els mitjans de transport que participaren van ser el cotxe, la moto,

la moto elèctrica, el transport públic, el taxi, la bici, el bicing, els patins i a peu. Pel que fa als resultats, la bici demostrà novament que és el mitjà més veloç i sostenible, seguida del transport públic. De fet, en tres de les set rutes d'aquesta Cursa la bici fou el mitjà més ràpid, mentre que els patins, la moto, la moto elèctrica i el taxi es van repartir el liderat a la resta de recorreguts. Per la seva part, el transport públic quedà entre els tres mitjans més ràpids en cinc de les set rutes, mentre que el cotxe va ser l'últim en arribar-hi també en cinc ocasions. Com era d'esperar, es constatà que la forma més barata de moure's per la ciutat comtal és anar a peu, en patins, bici o bicing, mentre que el cotxe i el taxi són els mitjans més cars. La moto elèctrica, la moto i el transport públic van quedar en posicions intermèdies.



LA CURSA DE TRANSPORTS INTERURBANA DE BARCELONA

En aquesta Cursa, celebrada el 27 de setembre, van participar 16 ajuntaments: Alella, Cornellà, Esplugues, L'Hospitalet, Lliçà d'Amunt, Mataró, Montornès, Pallejà, Sant Adrià, Sant Boi, Sant Cugat, Sant Feliu, Sant Joan Despí, Sant Just, Santa Coloma de Cervelló i Terrassa. Les 36 persones que intervingueren eren treballadors o representants polítics dels ajuntaments. Pel que fa als resultats, cal dir que a cinc de les 16 rutes el transport ferroviari va resultar més ràpid que el cotxe, mentre que en quatre ocasions el transport públic arribava no més de 10 minuts després que el vehicle privat.

Càlculs demostrats a les Curses de Transport

TEMPS DE VIATGE

A les curses de transports es calcula el temps de viatge porta a porta entre un origen i una destinació. Per això s'inclou el temps d'aparcament per al transport privat i el temps d'accés a la parada i l'espera al transport públic. Com a la realitat, a la Cursa tots els viatges comencen i acaben a peu.

COSTOS DIRECTES

El transport té un cost directament assumit per l'usuari, anomenat cost directe, i una part que es repercuteix sobre el conjunt de la societat, anomenat cost extern o indirecte.

Al vehicle privat els costos directes inclouen la mitjana de la despesa per posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar. Per tant, s'hi compten tant les grans despeses fixes (adquisició del vehicle, manteniment, reparacions, impostos i assegurances, repercutides sobre la vida útil del vehicle, expressades en euros/km) com les variables (benzina, aparcament, peatges, etc.). A les curses de Lleida, Girona i Camp de Tarragona el cost de peatge i aparcament es comptabilitza a banda i es repercuteix sobre els quilòmetres de cada ruta. En canvi, a les rutes de l'àrea de Barcelona s'ha considerat sempre un cost d'aparcament de 2 euros, mentre que el peatge només s'ha inclòs a les rutes en què aquest existeix.

Al transport públic els costos directes no són proporcionals al recorregut fet, ja que les tarifes són planes segons la zona, i no depenen dels quilòmetres realitzats. Per al càlcul del cost a les rutes de l'àrea de Barcelona s'ha pres com a referència la T-10, en tant que títol de transport més venut, i s'ha dividit el preu per deu per obtenir el cost d'un viatge. Als recorreguts amb transbordament s'ha dividit aquest cost pel número de mitjans de transport utilitzats. A les curses de Girona, Lleida i Camp de Tarragona el títol de transport considerat ha estat la T-10/30.

DESPESA ENERGÈTICA

S'han tingut en compte tres conceptes per avaluar aquesta qüestió: el consum generat pel vehicle en el seu desplaçament, el cost energètic de processar l'energia i fer-la arribar als vehicles i el cost energètic emprat en la construcció dels vehicles repercutit sobre la seva vida útil. No s'han considerat les despeses energètiques del manteniment dels vehicles, ni el desballestament al final de la seva vida útil, ni les relacionades amb la construcció i manteniment de les infraestructures que utilitzen. S'expressen per separat el consum d'energia primària i el consum d'energia fòssil d'acord amb el *mix* elèctric espanyol.

EMISSIONS DE CO₂

S'han tingut en compte dos conceptes: les del propi desplaçament i les emeses per a la construcció dels vehicles, repercutides al llarg de la seva vida útil. No s'han considerat les emissions de processament i transport de l'energia, ni les associades al manteniment dels vehicles, ni el desballestament al final de la seva vida útil, ni les relacionades amb la construcció i manteniment de les infraestructures que utilitzen.

Tots els resultats, detalls dels càlculs i de la metodologia emprada, així com les galeries fotogràfiques, es troben disponibles a www.transportpublic.org

Javier Paricio
Vocal de Participació PTP

Crisi amb el bus de Barberà

ACTUALITAT



L'autobús esdevé un servei públic essencial

Aquest estiu l'Ajuntament de Barberà ens ha demostrat com suprimir determinats serveis de transport públic pot comportar una situació molt delicada per a centenars de ciutadans

El passat mes d'agost l'Ajuntament de Barberà del Vallès va anunciar la supressió del servei de les línies 2 i 3 d'autobús urbà, operades per Sarbus. La línia 2, amb una freqüència de 30 minuts de 7 del matí a 10 de la nit feia un recorregut circular exclusivament pel nucli urbà, comunicant diversos barris amb el centre i amb l'estació de tren. La línia 3, amb 13 úniques expedicions al dia (de dilluns a divendres), comunicava l'estació de la línia R4 de Rodalies i el centre de Barberà amb els polígons industrials Can Salvatella i Santiga-Provasa. La línia 3, durant el 2010 i el primer semestre del 2011 va tenir una mitjana d'uns 2.500 passatgers per mes (unes 10 persones per expedició). La línia 2 en el mateix període va tenir una mitjana d'uns 1.620 passatgers per mes (només unes 3 persones per cada expedició). El motiu esgrimit per l'Ajuntament per justificar la clausura del servei va ser l'elevat cost econòmic per les arques municipals en temps de crisi que representava el servei, a més de no tenir la obligació legal de prestar servei urbà de transport públic col·lectiu de passatgers. Barberà del Vallès té 32.000 habitants. Amb l'eliminació de les línies 2 i 3 només quedava en servei al municipi la línia 1, que comunica l'estació de tren i el nucli urbà amb el centre comercial Baricentro. Aquesta línia el 2010 va tenir una mitjana de 8.300 passatgers al mes, el què representa unes 12 persones per expedició. És a dir, amb les dades de passatge a la mà podem observar com la línia 1 i la línia 3 tenen un nivell de passatgers per expedició similar, en canvi a la línia 2 es constata un baix nivell d'utilització.

Cal destacar que la majoria d'itineraris de la línia 2 es poden fer a peu amb menys de 30 minuts per carrers amb voreres per a vianants, no és el cas del recorregut que cobria la línia 3, ja que els polígons de Santiga i Can Salvatella tenen una

també per l'autopista AP7. Els únics serveis de transport públic col·lectiu que cobrien els polígons eren l'esmentada línia 3 del bus urbà de Barberà, la línia d'Autocars Font (amb 3 úniques expedicions per sentit, també de dilluns a divendres, que uneix



extensió conjunta de 347 ha, amb prop de 700 empreses instal·lades i uns 15.000 treballadors. Això els converteix en un important pol d'atracció laboral per a tota la comarca. Tant Santiga com Can Salvatella es troben allunyats diversos quilòmetres del nucli urbà de Barberà del Vallès, separats pel riu Ripoll, i en el cas de Can Salvatella,

Barcelona, Montcada i Reixac i Ripollet amb els polígons), i només per una petita part del polígon de Santiga, la línia Sabadell – Sta. Perpètua – Badalona de Sagalés.

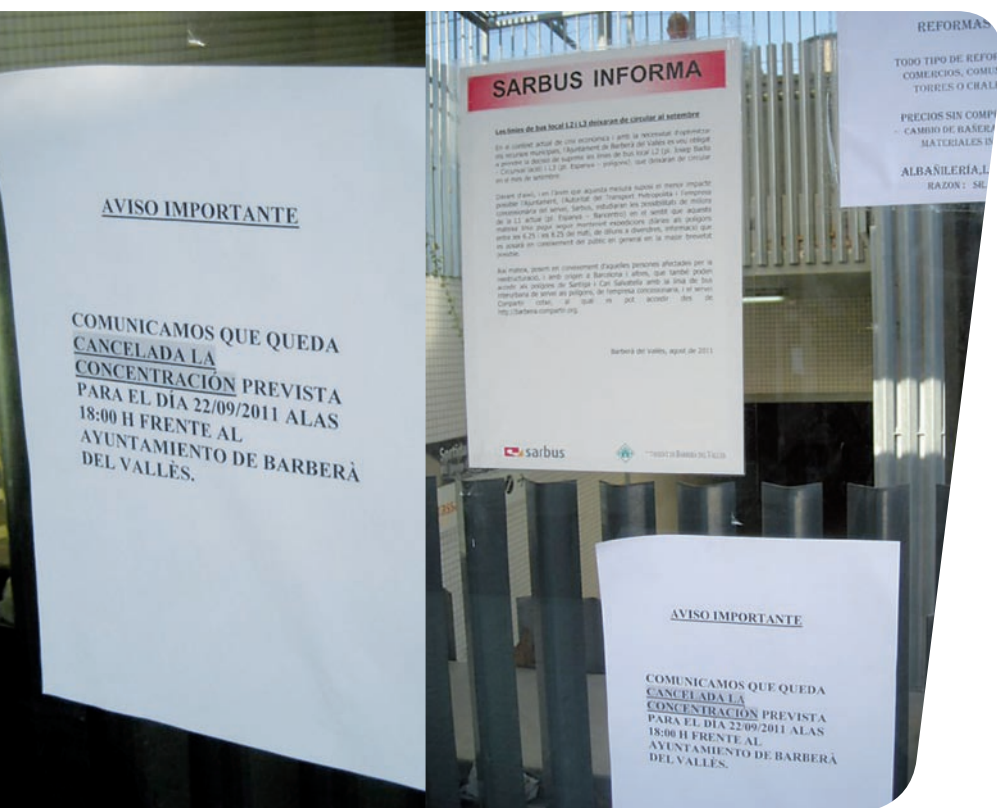
Aquesta supressió del servei de bus als polígons, de la qual molts treballadors no se'n van assabentar perquè estaven de vacances, va comportar un trasbals



important per als centenars de treballadors que utilitzen el transport públic per accedir als seus llocs de treball. En el millor dels casos va implicar haver d'utilitzar el seu vehicle privat amb el consegüent augment de despeses mensuals dedicades al transport. Per a aquelles persones que no tenen carnet de conduir o vehicle propi la situació va ser molt més complicada, ja que van patir serioses dificultats per poder arribar a la feina i tornar a casa. En molts casos havien de caminar fins a una hora per camins inhòspits per al vianant.

ser les primeres accions. La PTP va crear un grup al Facebook per coordinar els usuaris i va sol·licitar una reunió amb el regidor de mobilitat, el senyor Antonio Báez. Paral·lelament els treballadors van començar una recollida de signatures. Igualment, diversos mitjans de comunicació es van fer ressò de la problemàtica, com *El Punt Avui*, TV3, RAC1 i Ràdio Sabadell. En la reunió amb el regidor, l'Ajuntament va informar que només tenia intenció de restablir tres expedicions al matí (6:25, 7:25, 8:25 des de l'estació de Rodalies) però finalment

sense cotxes i data d'inici de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, diverses treballadores i representants de la PTP feien entrega al registre de l'Ajuntament de 545 signatures reclamant formalment el restabliment del servei de bus als polígons industrials del municipi. Finalment el dilluns 26 de setembre els polígons Santiga i Can Salvatella tornaven a tenir servei de bus, tot i que amb una dràstica reducció del servei, passant de les 13 expedicions d'abans de l'agost a les 5 actuals. Això sí, aquestes cinc expedicions l'Ajuntament calcula que donen servei a un 77 % dels treballadors que



Aquesta supressió del servei de bus als polígons, va comportar un trasbals important per als centenars de treballadors que utilitzen el transport públic per accedir als seus llocs de treball

L'Ajuntament no va donar cap alternativa als usuaris, només es va limitar a dir que estudiaria posar en servei tres expedicions a primera hora del matí. Això va provocar la indignació dels treballadors, que, amb l'ajuda de la PTP, ràpidament es van mobilitzar per exigir el restabliment del servei. Trucades i correus electrònics a l'Ajuntament van

es va sortir amb el compromís del regidor de restablir cinc expedicions, les tres del matí, una a les 13:15 i una altra a les 16:40, allargant en els dos darrers casos el servei de la línia 1 que finalitzava al Baricentro. Igualment es va comprometre a tornar a posar en marxa el servei als polígons abans del 28 de setembre. El 22 de setembre, dia

utilitzaven l'autobús abans de la clausura del servei. Si l'Ajuntament enlloc de prendre una decisió unilateral i de fets consumats hagués consultat treballadors, empresaris, sindicats i entitats per negociar una reducció del servei els treballadors dels polígons de Barberà no haguessin hagut d'anar i tornar de la feina de manera precària durant quasi un mes.

Albert Parés

Presentat l'estudi, *La generación de empleo en el transporte colectivo en el marco de una movilidad sostenible*

Durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura 23, en un acte conjunt entre la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura i els col·legis d'enginyers industrials i de camins, es va presentar a Barcelona l'estudi *La generación de empleo en el transporte colectivo en el marco de una movilidad sostenible* elaborat per ISTAS, Instituto Sindical de Trabajo, Ambiente y Salud, treball en el qual va participar com a assessor qui subscriu aquesta crònica.

Segons aquest informe, en què per primer cop es fa una radiografia en profunditat de la mobilitat espanyola, per cada comunitat autònoma i, classificada en vint sistemes diferents de transport, per als anys 2003 i 2008, es podrien crear 140.000 llocs de treball nets en el sector del transport, un 46 % més dels actuals, si es definís una

estratègia adequada de suport a la mobilitat sostenible. El treball, a més, quantifica el

Segons l'informe presentat, per cada comunitat autònoma, es podrien crear 140.000 llocs de treball nets en el sector del transport

consum energètic de cada mode transport. Les emissions de CO₂ i gasos contaminants, els llocs de treball pertanyents a la mobilitat

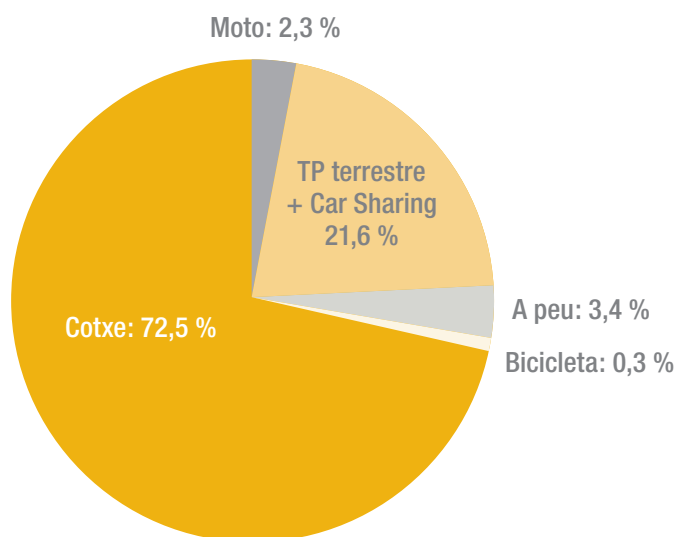
sostenible i l'estalvi generat segons dos escenaris. En aquests moments de crisi i incertesa econòmica aquest treball de recerca ofereix una informació molt interessant relacionada amb la creació d'ocupació.

La dada que una política de transports orientada a la mobilitat sostenible podria crear 140.000 llocs de treball, tots ells estables i no deslocalitzables, fins a una suma equivalent en ordre de magnitud a la dels treballadors de les empreses que fabriquen automòbils a Espanya hauria de fer reflexionar les autoritats sobre la conveniència de donar un cop de timó en la política de transports, per orientar-la, no cap a la mera provisió d'infraestructures, com es fa ara, sinó cap a la gestió de la mobilitat.

L'estudi classifica la mobilitat segons es tracti de transport sostenible i no sostenible. En la

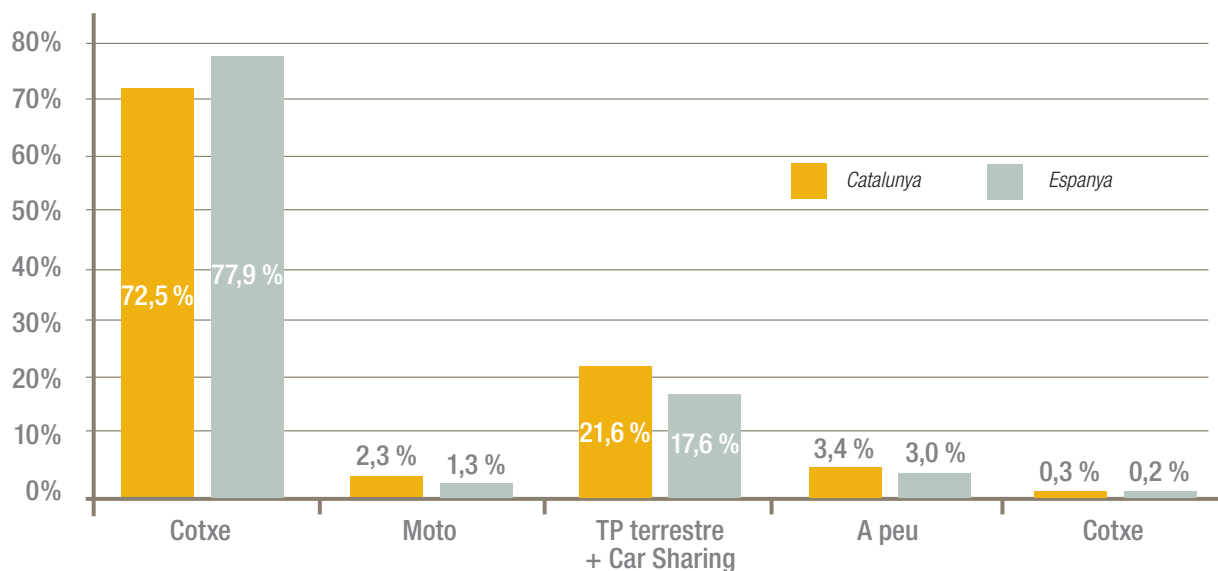
Les dades de Catalunya

Distribució mobilitat a Catalunya. Viatgers-km. 2008
(sense Renfe LD, Avió o Vaixell)



Comparativa Catalunya - Espanya

Comparativa de mobilitat de passatgers entre Catalunya i Espanya 2008
(Dades sense avió ni vaixell)



primera categoria s'inclou el transport públic, els modes no motoritzats, a peu i en bicicleta, el taxi i el Car-Sharing. En els no sostenibles el cotxe, la moto, l'avió i el vaixell. El criteri d'exclusió de la categoria de sostenible és a partir dels seus consums energètics o de la seva taxa d'accidentalitat.

Ahora, l'estudi classifica els modes segons el seu consum. De baix consum són els modes a peu, bicicleta i ferrocarril. De mitjà consum són l'autobús i el Car-Sharing. Mentre que

dintre de la categoria d'alt consum es troben el cotxe, la moto, el taxi, l'avió i el vaixell.

Els dos escenaris del 2020

En el **tendencial**, la mobilitat augmentaria en el 2020 fins a la xifra de 433.960 milions de viatgers-km, la qual cosa representaria un petit augment, en relació a la de 2008, del 4,5 %. S'ha tingut en compte el que ha succeït en el bienni 2008-2010. El consum energètic se situaria en 828.5749 terajoules, un 2,6 % superior al del 2008, amb una lleugera disminució en el consum mitjà per viatger-km de l'1 %. Amb prou feines es produeixen canvis. En aquest escenari l'ocupació en el sector de la mobilitat sostenible creix només un 6 %.

En l'escenari d'**eficiència energètica**, l'any 2020 la mobilitat disminuiria a Espanya fins a la xifra de 403.831 milions de viatgers-km, un valor inferior al de l'any 2008. Els modes sostenibles creixen espectacularment, del 20 % al 31 %, i també els de baix o nul consum energètic que ho fan fins el 20 %. El consum energètic se situa en 700.411 terajoules, un 13 % per sota del valor de 2008, amb una important disminució del 16 % en el consum mitjà unitari respecte del que havia el 2003. En aquest escenari l'ocupació en aquest sector creix un 46 %, donant feina nova a 140.000 persones.

Pau Noy

Vocal de Relacions Internacionals PTP



Més informació

Sumari de l'estudi des de

www.istas.net/web/abretexto.asp?idtexto=3498

Document complet

www.ccoo.es/comunes/temp/recursos/1/988824.pdf

Presentació del document

www.transportpublic.org/images/pdf/20110926-fmss.pdf

Conduir amb més de 65 anys

MOBILITAT
PRIVADA

Reflexió personal sobre la jornada que va oferir la Fundació Abertis el dia 5 de juliol

Tinc més de 65 anys, formo part del món de la Gent Gran [GG] i sóc conductor. Personalment estava molt interessat sobre la qüestió i la jornada va respondre al meu interès.

Al llarg de la seva vida l'ésser humà va perdent les condicions físiques i mentals. Habitualment n'és conscient d'aquesta circumstància. La tendència natural és anar abandonant les situacions de risc; pel que fa al volant, la tendència és deixar de conduir o circumscriure's a recorreguts més segurs perquè són coneguts.

Fins fa poc, des de les administracions no s'havia prestat l'atenció que reclama el tema, només es considerava que la GG al volant comportava un risc; a més, era un destorb per a la resta del trànsit. Però les coses canvien i s'ha passat de voler limitar en general la conducció de la GG, a només evitar que conduïxin aquells que no tenen condicions per a fer-ho.

Les coses canvien; però, perquè i com canvien?

- L'esperança de vida al món occidental creix a gran velocitat i el percentatge de GG s'accentua acceleradament. A més,

a la costa mediterrània, hi afluïx un nombre considerable de GG dels països septentrionals europeus, que en fan d'aquest entorn la seva residència habitual. La capacitat adquisitiva d'aquest segment de la població els fa anar a viure "al camp", fora d'entorns urbans, raó que encara els

La tendència natural és anar abandonant les situacions de risc; pel que fa al volant

fa més dependents del vehicle privat. Una part molt considerable d'aquesta GG és usuària habitual del seu cotxe.

- Si les comparem amb les d'inicis del segle XX, al segle XXI, la població arriba a la situació de GG en unes condicions vitals immillorables, tant des de la vessant física com mental. A la mateixa edat, el meu

besavi tenia una capacitat vital força inferior a la meua. L'esperança de vida era aleshores de menys de 50 anys; ara és de més de 80.

- De manera generalitzable, les millors condicions vitals permeten un substancial allargament de la vida activa i independent. Els avis i les àvies actuals s'han obert un fructífer camp d'acció, sovint en tasques de suport a la generació següent, però també en altres activitats, que els dona un pes específic molt remarcable, actiu i solidari, dins la nostra societat.
- Una raó derivada i complementària que modifica substancialment la situació socioeconòmica, és la importància que aquest segment creixent de població ha adquirit davant el panorama electoral. Ara sí que cal tenir-lo molt en compte. Ara sí que els polítics comencen a prestar atenció al tema.

"La conducció de cotxe per part de la GG no ha de ser un problema; ha de ser una realitat que cal gestionar bé" (Pere Navarro, director general de Trànsit).





CONDUIR AMB 70 I 80. PER QUÈ NO?

JORNADA SOBRE LA MOBILITAT DELS MAJORS DE 64 ANYS



Així doncs, les circumstàncies obliguen a replantejar la qüestió, però ...

Què cal fer?

Sintetitzant, les meves reflexions em porten a suggerir la següent relació:

- No iniciar accions sense haver fet prèviament un estudi de conjunt de la situació, amb una anàlisi global i una diagnosi de circumstàncies, tant de les actuals com de les que són extrapolables

“La conducció de cotxe per part de la GG no ha de ser un problema; ha de ser una realitat que cal gestionar bé”

cap al futur. Es tracta d'un panorama força nou, que s'ha d'abordar amb seriositat i convicció. No ha de ser improvisat, influenciat ni condicionat davant la imminència d'unes eleccions.

- Si bé, de manera general, és convenient millorar moltes de les condicions del trànsit viari i autoviadu, ara caldrà fer-ho de manera decidida i sense gaires dilacions, atenent prioritàriament a les especials condicions de conducció de la GG.
- En aquest sentit, ens cal fer un replantejament global en la tècnica i el disseny de les infraestructures viàries i autoviadu, eliminant o suavitzant entorns de fort impacte per a les condicions físiques, psicològiques i mentals dels conductors de classe GG.
- Si bé la senyalització de la nostra xarxa viària es pot qualificar de demencial per a la capacitat interpretativa de qualsevol usuari, la GG és la que més està afectada per la confusió que envolta la informació senyalètica. Cal trobar la manera d'assabentar eficientment, evitant qualsevol motiu d'entorpidiment per a una comprensió àgil, ràpida i simple de tot usuari i, encara més, en el cas de la GG.
- És estrany que la indústria automobilística, tant tocada per la crisi, no hagi tingut encara en compte una exigència que aquest sector de població pot reclamar a curt termini: un tipus de vehicle més ben

adaptat a les seves necessitats i a les seves capacitats físiques i psicològiques (de manera similar al que ha passat amb els telèfons mòbils i altres tecnologies de les comunicacions, ja adaptades).

- En l'exercici dels seus drets, la GG ha d'accedir a una conducció més confortable i plaent. Però els drets comporten obligacions: simultàniament cal promoure i exigir la seva auto-responsabilitat



per abandonar el volant davant de circumstàncies d'avís. Però també, des de les administracions cal controlar aquesta condició: és imprescindible fer un seguiment mèdic, continu i efectiu de les condicions físiques i mentals de tots els conductors de vehicles; encara més de la GG. Cal coordinar legalment els dispositius



informàtics per posar en marxa una interconnexió informativa entre els Sistemes Públics de Sanitat (estatals i autonòmics) i la Direcció General de Trànsit, perquè siguin les circumstàncies sobrevingudes les que, de manera immediata i en temps real, excloguin de la conducció els usuaris no capacitats que no s'hagin auto-exclòs.

Actualment tenim a canvi, una panòpia de trams subjectes a diferents velocitats les quals varien segons les circumstàncies

- En atenció a especials circumstàncies (principalment en el món rural), també es podria estudiar com limitar l'àmbit geogràfic de conducció a aquell entorn concret on la persona se sent més segura perquè coneix bé allò que l'envolta. Aquest tipus de restricció podria resoldre una problemàtica molt específica.
- El conductor ha d'estar obligat a una actualització continuada dels seus coneixements en relació al món de la mobilitat motoritzada en què s'ha de submergir diàriament o periòdicament. Uns controls obligatoris haurien de ser periòdics per a tothom, i encara més per a la GG. En aquest sentit cal revisar de cap-a-rel tot el dispositiu general de concessió i revisió dels carnets de conduir, modificant els

més que discutibles mètodes i resultats del sistema avui en marxa.

- Per últim, caldria investigar fórmules per desincentivar l'ús del cotxe, principalment en zona metropolitana, quan no urbana, que és on la GG té més problemes per conduir i on s'incrementa el risc d'accidentalitat. Cal potenciar (i premiar) l'ús del transport públic i de sistemes de desplaçament assistit, així com la marxa a peu i en bicicleta. Cal, per tant, millorar la confortabilitat d'aquests modes de desplaçament en l'àmbit periurbà i la seva intermodalitat. Caldria també estudiar aquell sistema, que s'està estenent en el món més ben desenvolupat, de poder fer un intercanvi de cotxe privat que s'entrega a canvi de tenir dret a certes prestacions de serveis de mobilitat (bé amb l'administració, o amb alguna ONG dedicada a aquesta funció).

I què cal no fer

El que ens cal és no fer incoherències. Només un exemple. Tres anys després de la seva implantació i quan ja tothom, de bon grat o no, s'estava habituant a conduir a 80 km/h en un reduït entorn de la xarxa viària metropolitana, es va aixecar la limitació. Actualment tenim a canvi, una panòpia de trams subjectes a diferents velocitats, les quals varien segons les circumstàncies (trams de velocitat variable). Tants canvis fan que molt sovint no es recordi a quina velocitat s'ha d'anar en un lloc concret.

A banda de raons de contaminació i de qualitat de l'aire, n'hi havia d'altres que aconsellaven la limitació a 80 amb un considerable pes específic:

- Es tracta d'un espai incompatible amb velocitats pròpies de vial segregat convencional en zona no urbana, degut al risc que representa, de manera gairebé constant, la forta densitat del trànsit en l'entorn metropolità.
- També és una zona amb un alt nombre d'accessos i sortides, fins i tot amb impresentables brançals d'enllaç dins altres enllaços, amb trenats que compliquen de manera extrema la fluïdesa del trànsit i la bona interpretació del recorregut que cal fer.
- Conseqüentment és un espai on la senyalètica és extremadament complicada, ni que sigui per indicar només els moviments essencials.
- I és, a més a més, una zona on el trànsit habitualment està sotmès a una tensió alta.

Hores d'ara jo, que sóc GG i conductor habitual, compromès amb la mobilitat responsable, i bon coneixedor territorial i de la xarxa viària dels voltants de Barcelona, trobo que la referida incongruència ha disminuït la confortabilitat i seguretat en la meva circulació dins aquest entorn concret. Allò que m'afecta, afecta sens dubte a un alt percentatge de GG, sense descurar altres usuaris més joves.

Justament és això el que cal no fer: navegar a contracorrent del procés que, de manera natural indiscutible, es va produint en el nostre entorn.

Atendre a la GG que vol seguir conduint perquè té tot el dret, serà positiu per a la millora global de la mobilitat motoritzada en el nostre país. Cal posar-se les piles.

Joan Anton Tineo

Los ferrocarriles suizos en 2010

FERROCARRIL



En plena transformación

“Qui veut découvrir la Suisse et voir ce que les gens font dans ce pays n’a qu’à prendre le train. C’est certainement l’un des meilleurs indicateurs de l’état du pays et sa population.”

Estas palabras corresponden al señor doctor Ulrich Gygi, actual presidente del Consejo de Administración de CFF SA (SBB CFF FFS) durante la conferencia de prensa de presentación de los resultados del ejercicio 2008, el 2 de abril del 2009. Tras su lectura uno puede hacerse una idea de la profunda importancia que para la economía y la sociedad del país, de poco más de 7,5 millones (7.866.500 a 31.12.2010), tiene el transporte público y más concretamente el ferrocarril. Un ferrocarril diseñado para el pueblo y para el uso de la ciudadanía, sin alcanzar la fiebre pro-AVE que ha sido tan habitual en estas latitudes en las que nos encontramos.

2010 ha sido testimonio de dos cambios de profundo calado en la dirección de la política de movilidad y transportes de la Confederación:

- **Max Friedli.** *Responsable de la OFT (Oficina Federal de Transportes).* Persona con gran interés en la ópera y el teatro, quien tras 16 años al frente de la misma se jubilaba el 31 de mayo. Su sustituto al frente de la OFT desde el 1 de junio es el señor Peter Füglistaler, ex responsable de finanzas de la división de infraestructuras de los SBB CFF FFS.
- **Moritz Leuenberger.** *Del PSS (Parti Socialiste Suisse).* Desde 1995 y hasta 31 de octubre del 2010 ha ocupado el máximo puesto de responsabilidad en el Departamento de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicación (DETEC). La persona que le sustituye en el cargo desde el 1 de noviembre es Doris Leuthard del PDC (*Partie démocrate-chrétien suisse*), ex

responsable del Departamento Federal de Economía (DFE) entre el 2006 y el 2010.

Max Friedli y Moritz Leuenberger, sin ellos no se puede entender el éxito del plan Rail 2000

Dos personas sin las cuales no se puede entender el éxito del plan Rail 2000, los nuevos túneles alpinos del *Lötschberg* y del *Gotthard* (NLFA) o la introducción de la viñeta suiza para el transporte de mercancías por carretera (RPLP).

- En 2010, una de las piezas clave de la política de transportes suiza, la galería del nuevo túnel base del Gotthard veía como su tubo este era completamente finalizado



en lo que a la perforación se refiere el 15 de octubre, concretamente a 30 kilómetros del portal sur y 27 del norte, en un acto cargado de simbolismo y retransmitido en directo por internet y las televisiones públicas suizas, lo que da idea de la importancia del acontecimiento. El tubo oeste ha sido perforado en su totalidad el pasado 23 de marzo 2011. La previsión es que a finales de mayo 2016 la sociedad AlpTransit Gotthard S.A. entregue esta obra a los SBB CFF FFS para su explotación.

- SBB CFF FFS recibió el primer premio UIC de sostenibilidad, en el marco de la décimoprimer conferencia sobre la gestión

El tren escuela de SBB CFF FFS recorre la geografía ferroviaria helvética formando a los más jóvenes sobre comportamientos en el uso del transporte público

sostenible de la Unión Internacional de Ferrocarriles y segunda edición del premio UIC de sostenibilidad celebradas en Madrid los días 16 y 17 junio. “Compromiso SBB en la movilidad sostenible: dando los próximos pasos”, reconociendo el programa de integración de la gestión sostenible en la estrategia de gestión y negocio de ferrocarriles federales así como el compromiso por la protección del clima y el ahorro de energía en todos los escalones de la organización.

- El tren escuela de SBB CFF FFS recibió a su alumno 100.000. Desde el 2003 este convoy formado por cuatro coches recorre la





geografía ferroviaria helvética formando a los más jóvenes (de 11 a 16 años) sobre actitudes y comportamientos a tener en cuenta en el uso del transporte público. 77 estaciones y más de 5.000 clases han sido testimonio de su validez. Sembrar para recoger.

- La ONG ATE (**Association Sports et Environment**) junto a otras 20 entidades presentaron (septiembre de 2010) a la Cancillería Federal las firmas (140.759) que avalan la iniciativa popular “*Pour financer les nouveaux projets d’infrastructure, l’initiative «pour les transports publics»* con el objetivo de financiar nuevos proyectos de

Suiza optó en su momento por un modelo de transporte público y ferrocarril no basado en la “fiebre” de la alta velocidad

infraestructura ferroviaria modificando la actual redistribución de tasas de los hidrocarburos (75 % a carreteras y 25 % al tren) para pasar al 50-50.

- La Confederación ha financiado con 110 millones de euros (un tercio del presupuesto) las obras de rehabilitación de una línea de vía única y degradada en Francia (*Bourg-en-Bresse – Nurieux – Bellegarde-sur-Valserine*, “*ligne des*

Carpatés”, 47 km.) que ha permitido que desde el 12 de diciembre del 2010 los TGVs unan *Genève* y *Paris Gare de Lyon* en tan sólo 3 horas (9 pares de circulaciones).

- 29 organizaciones –entre asociaciones, empresas de transporte... pusieron en marcha a lo largo de 2010 recorridos en tren a vapor por toda la geografía de la Confederación. A ello hay que sumar la oferta de otras entidades en hacer lo propio en barcos a vapor. Puesta en definitiva en valor por el material histórico.
- SBB CFF FFS transportó cada día 951.000 clientes y 200.000 toneladas y cerró 2010 con un resultado económico positivo de 298’3 millones CHF. Una de cada tres personas acude a trabajar en la Confederación en tren. La cifra de empleados de esta compañía es de 28.143 para una red de sólo 3.138 kilómetros.

Y es que Suiza optó en su momento por un modelo de transporte público y ferrocarril no basado en la “fiebre” de la alta velocidad, en el alejamiento de estaciones fuera del centro la ciudad, en no estar puesto en boca del propio Obama... pero donde la materia gris no se ha perdido en fiebres ni delirios de grandeza, sino que es puesta día a día al servicio de sus habitantes en conjunto y no sólo al servicio de una minoría, todo ello avalado en los procesos de democracia directa de los que esta publicación ya ha sido testimonio en números anteriores.

España con un paro cercano a los cinco millones de desempleados (4.910.200 según los datos de la última EPA, de los que 727.600 están en Cataluña) cuenta

con varios récords. Disponer de aeropuertos fracasados ya de origen como Lleida-Alguaire, Ciudad Real o el de Castellón por citar algunos; líneas de metro como la 9 y 11 para BCN (la más larga de Europa, ¿y?), doble pozo sin fondo, no sólo en lo físico sino en el plano económico; o la política de AVE para todos; o la inauguración de la T-1 del aeropuerto de Barcelona sin



conexión ferroviaria (eso sí, con 10.000 plazas de aparcamiento para coches) no son más que algunos ejemplos de la incongruencia de disponer de excelentes y caras infraestructuras de movilidad que están probablemente de espaldas a lo que la sociedad demanda, y si no que se lo pregunten a los usuarios de servicios como las Cercanías o Regionales (RENFE, ADIF y Fomento) que han visto descapitalizadas sus vías. En Cataluña lo sabemos de primera mano. Coger el tren en nuestro caso también es uno de los mejores indicadores del estado del país y de la población.

Carlos Ortí
Vocal en la Junta de la PTP

Andorra: accessible en bus

VIATGES
SOSTENIBLES



Una escapada per a un cap de setmana al país dels Pirineus

TEMPS

A PARTIR DE DOS DIES

COST

ANAR I TORNAR DES DE
BARCELONA I UNA NIT D'HOTEL A
PARTIR DE 45 € PER PERSONA

En aquest número us proposem visitar Andorra sense cotxe. Contràriament al que es pot pensar, és una opció molt factible, econòmica, sostenible i també molt còmoda, ja que els set municipis andorrans estan servits de manera excel·lent pel transport públic i l'accés a les pistes d'esquí urbans en la majoria dels casos.

Com arribar i sortir?

Des de Barcelona hi ha 17 autobusos al dia cap a Andorra la Vella, de diferents operadors amb diferents recorreguts. La ruta més convenient és amb Autocars Nadal / Julià, amb vuit expedicions directes al dia des de l'Estació de Sants que triguen 2:45 hores, el mateix que amb cotxe, i costa a partir d'uns 20 € anar i tornar. Hi ha abonaments de quatre viatges d'anada i tornada que fan molt econòmic viatjar en grups.

Des de Girona hi ha dos serveis diaris (3:30h) que també paren a Vic (2:30 h). Alsina Graells també ofereix dos diaris des de Barcelona amb parada a Sabadell (3:35 h), Terrassa (3:20 h), Manresa (2:45 h) i Solsona (1:45 h), i dos més per Igualada (3 h) i Calaf (2:30 h). També hi ha un servei diari amb parada a Berga (1:45 h).

Des de Tarragona n'hi ha tres al dia (3:30 h), que també paren a Valls (2:50 h), Montblanc (2:30 h) i Tàrrrega (2 h). Un d'ells segueix fins a Reus (4:10 h) i els altres dos a Salou (3:45 h), Cambrils (4 h) i l'Hospitalet de l'Infant (4:30 h).

Des de Lleida hi ha vuit busos diaris (a partir de 2:15 h), cinc dels quals també paren a Balaguer (2 h). La majoria

de les línies que van a Andorra des de Barcelona, Tarragona o Lleida paren a Ponts (1:20 h), Oliana o Organyà, entre d'altres. Des de la Seu d'Urgell, a més, hi ha 15 autobusos més al dia que arriben a Andorra la Vella i Escaldes-Engordany.

Totes les rutes i horaris de transport públic, tant internacional com nacional, poden consultar-se al web www.transportpublic.ad

Com moure's?

El Govern d'Andorra ha establert una xarxa de transport públic molt potent, que fa innecessari l'ús del cotxe per als desplaçaments nacionals. Amb set línies d'autobús s'arriba a tots els municipis, i pràcticament a tots els nuclis habitats, amb freqüències màximes de 30 minuts. Bàsicament s'articulen en tres corredors que circulen per les valls i que es troben a Andorra la Vella.

Així, la línia 1 i la línia exprés (que fa servir un carril prioritari multiús, veure MSS 43) van riu avall cap a Sant Julià de Lòria cada 9 minuts (línia exprés) o cada 20 (L1). Les línies 2, 3 i 4 van cada 10 minuts fins a Encamp, cada 20 fins a Canillo i Soldeu, i cada 30 minuts fins al Pas de la Casa. Finalment, les línies 5 i 6 van cap al nord, amb un bus cada 15 minuts fins a la Massana i Ordino, i cada 30 minuts fins a Arinsal.

L'accés a totes les pistes d'esquí es fa amb remuntadors, telefèrics o telecabinas des dels mateixos nuclis urbans, a excepció del sector Arcalís, on s'arriba amb un autobús llançadora molt freqüent des dels sectors d'Arinsal i Pal (la Massana). Per tant, es pot sortir de casa i anar a esquiar o a caminar per la muntanya sense necessitar el cotxe.

Què fer?

El turisme a Andorra es basa en tres aspectes fonamentals: les compres, la neu i





la natura. Pel que fa a les compres, la capital indiscutible és Andorra la Vella i també Escaldes-Engordany, amb un eix comercial ple de botigues de tota mena, si bé les altres parròquies (municipis) també tenen les seves zones comercials. Ordino i Canillo són els pobles amb més encant, tot i que l'arquitectura romànica és present en molts altres nuclis.

L'accés als espais naturals és bastant senzill, gràcies al bon servei de transport públic i dels remuntadors i funiculars de les instal·lacions esportives comercials. Quant als esports a l'aire lliure, hi ha nombroses rutes de senderisme, bicicleta de muntanya, vies ferrades, etc. Nombroses empreses ofereixen

activitats d'aventura, com ara barranquisme, escalada, boscos d'aventura, rutes a cavall, excursions guiades, etc... i solen oferir transport. Si es vol anar per lliure, hi ha un bus cada hora que puja d'Ordino fins al coll d'Ordino, des d'on es poden iniciar diverses rutes de senderisme seguint pistes GR. A Canillo hi ha una pista de gel que funciona durant tot l'any. A Sant Julià de Lòria hi ha el complex Naturlandia, accessible en autobús des del centre de la vila, que ofereix activitats per a tot l'any, entre les quals el popular Tobotronc, un trineu guiat amb un recorregut d'uns 5 km pel mig del bosc.

A l'hivern, la neu és la gran protagonista amb la majoria de sectors d'esquí accessibles

des dels mateixos nuclis urbans. Hi ha per a tots els gustos: Vallnord i Grandvalira són els complexos més grans i ofereixen diferents pistes d'esquí i d'altres activitats, mentre que Parador Canaro s'ha especialitzat en els esquiadors principiants. Vallnord és accessible des de la Massana, Arinsal i Ordino, i ofereix nombroses pistes d'esquí de diferents nivells i Grandvalira, accessible des de Canillo, Encamp, Solder i Pas de la Casa, ofereix a més de les pistes d'esquí, parcs d'snowboard, circuits infantils, de raquetes de neu i d'esquí de fons, entre d'altres.

Xavier Lujan

Tècnic de mobilitat PTP



Font: Viquipèdia

Consells pràctics

Per a trobar allotjament, podeu consultar el web del Govern d'Andorra, www.andorra.ad, o buscadors d'ofertes com www.atrapalo.com.

Per a les persones que no puguin pujar a Andorra en transport públic, l'estació d'esquí i esports de muntanya Vallnord proposa el programa **Vallshàring**, que ofereix descomptes i fins i tot paga el peatge del túnel del Cadí a aquelles persones que facin servir el cotxe compartit per arribar a les seves instal·lacions.

La PTP es reestrena al Camp de Tarragona

LA PROPOSTA

La nova delegació de la PTP presenta onze propostes de mobilitat de cara als Jocs Mediterranis de 2017



El passat 14 de novembre de 2011 es va presentar oficialment la delegació de la PTP al Camp de Tarragona, dirigida per l'exdiputat del Parlament de Catalunya Daniel Pi, un històric defensor del transport públic. L'acte, celebrat al Col·legi de Periodistes de Tarragona, va servir per presentar el document "Tarragona 2017. Aconseguint la primera medalla per al transport públic".

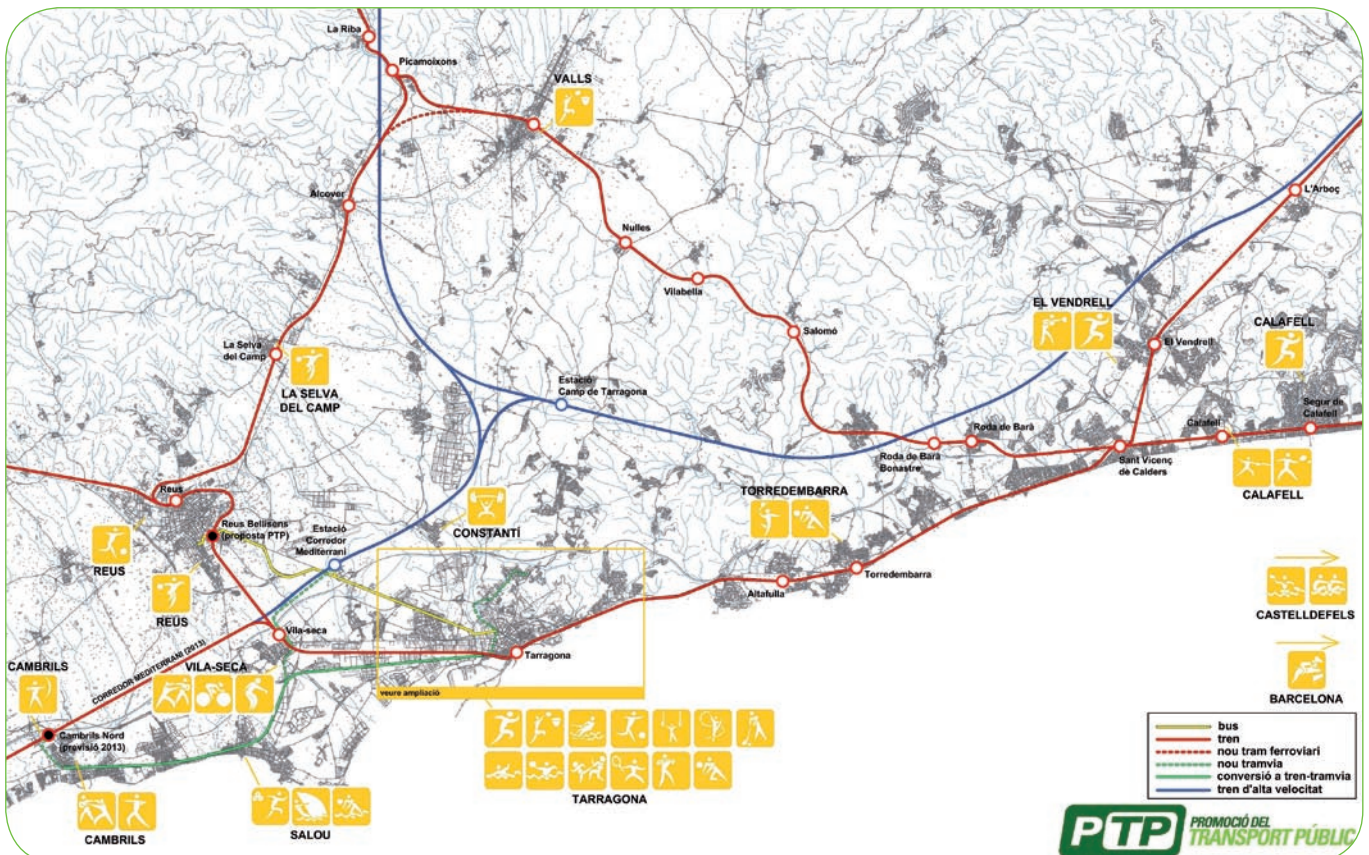
El document incorpora onze propostes per fer del transport públic l'eix essencial de la mobilitat que generin els Jocs, com ha passat a altres ciutats que han organitzats exitosament esdeveniments similars. Al mateix temps, l'esforç que es faci en aquest sentit ha de servir per millorar i impulsar el transport públic a l'àrea del camp de Tarragona amb caràcter definitiu, ja que avui presenta importants mancances i

baixos índexs d'utilització. Per fer-ho possible, des de la PTP proposem un seguit de mesures i d'actuacions, econòmiques i fàcils d'executar, que permetran donar un impuls al transport públic de l'àrea del Camp així com cobrir un aspecte essencial per a la sostenibilitat dels Jocs.

1- Remodelació de la xarxa de l'EMT

Proposem desenvolupar la proposta del

PMU de Tarragona, com ha fet Vitòria, amb un esquema que, amb menys línies i més freqüència de pas, aconsegueixi ser més competitiu amb el vehicle privat i guanyar molts més passatgers. L'EMT fa de Tarragona una de les ciutats catalanes amb més usuaris del transport públic per habitant i any fora de l'àrea metropolitana, però necessita incrementar l'ocupació





dels seus transports per generar un model econòmicament viable i socialment més atractiu.

2- Remodelació de la T11 per afavorir la circulació d'autobusos

Democratitzar les funcions d'aquest vial per permetre una ràpida connexió en transport públic de Reus i Tarragona amb l'Aeroport i l'estació del Corredor Mediterrani.

3- Creació d'una xarxa de transport públic autènticament metropolitana

Cal treballar per una xarxa interurbana i urbanes complementaries i amb nivells similars d'oferta i qualitat. No poden haver prohibicions de trànsit ni restriccions, com és el fet que l'EMT no pugui arribar a l'Aeroport de Reus o que els autobusos interurbans no puguin fer parades comunes amb els urbans a les zones universitàries.

4- Millora de la connectivitat interior amb un sistema de Rodalies

Proposem un model de Rodalies coordinat amb els trens Regionals i de Rodalies de Barcelona, per acabar amb la frontera ferroviària de Sant Vicenç de Calders. També cal construir el *by-pass* de la Plana Picamoixons per enllaçar Reus amb Valls.

5- Millora de la connectivitat exterior amb l'increment de la qualitat i les freqüències als trens regionals

Es proposen tres mesures en aquest àmbit. Primer, incrementar la freqüència de pas a totes les línies, especialment les que ofereixen un servei més decadent (Sant Vicenç de Calders – Valls / Reus – Montblanc – Lleida i Reus – Casp) i les que tenen un gran potencial de creixement (corredor Litoral). Segon, cal connectar les línies regionals actuals amb l'Aeroport del Prat fent-hi parar tots els trens i mantenir el caràcter semidirecte

del servei Catalunya Exprés. En tercer lloc la PTP també aposta per una línia de Catalunya Exprés paral·lela a l'AP7 sobre la línia ferroviària de l'interior que connecti, sense transbordaments, les àrees urbanes i comarques del corredor Mediterrani que no són Barcelona: el Camp de Tarragona, el Penedès, el Baix Llobregat (*hub* Martorell), el Vallès Occidental (*hubs* de Rubí – Hospital General i Sant Cugat – Volpelleres), el Vallès Oriental (*hub* Granollers) i l'àrea de Girona.

6- Executar la 1a fase del TramCamp

El projecte és molt necessari però ha de tenir un inici auster per fer-se realitat. Proposem una inversió inicial de 50 milions d'euros en comptes de 580 milions d'euros, que garantiria la connexió de tota la franja costanera de l'àrea central del Camp de Tarragona amb el centre de Tarragona i de Vila-seca.

7- Creació d'un eix cívic al carrer Pere Martell per a busos i tramvies

Aquest carrer permetria resoldre el handicap de la connexió de l'estació de Tarragona amb el centre neuràlgic de la ciutat. A través del TramCamp, la franja costanera entre Cambrils i Salou quedaria connectada directament amb la plaça Imperial Tàrraco.

8- Programa d'intercanviadors que posi fi a l'actual manca de connectivitat entre els modes de transport públic entre sí i amb el vehicle privat

Per lògica metropolitana, han de tenir un plantejament supramunicipal, com tot el transport públic. Cal prestar atenció a les futures intermodalitats ferroviàries com l'estació de Vila-seca (TramCamp i bifurcació de les línies de Reus i Tortosa), la nova estació del Corredor Mediterrani de Cambrils Nord o la nova estació que es planteja a Reus – Bellisens, incrementant

l'accessibilitat urbana del ferrocarril i la seva intermodalitat amb els autobusos urbans i interurbans.

9- Democratitzar els carrers i acabar amb l'aïllament d'alguns nuclis de Tarragona

Assegurar la mobilitat no motoritzada en condicions segures entre tots els nuclis dispersos de la ciutat i el seu entorn. Continuar amb la pacificació del trànsit de la ciutat.

10- Creació d'un plànol integrat de transports públics amb una nomenclatura de línies també integrada

La xarxa ha de ser llegible per als residents i per als visitants, per això cal poder disposar d'un plànol metropolità com ja el tenen altres conurbacions europees.

11- Incloure els títols de transport integrat al preu de les entrades als Jocs

Seguint l'exemple dels Jocs de Vancouver, cal considerar el transport públic la forma predeterminada de viatjar, i evitar el col·lapse al voltant dels esdeveniments esportius com passa en alguns partits del Nàstic.

La PTP ha presentat aquestes propostes amb la voluntat de generar un consens al voltant del transport públic amb les entitats socials, econòmiques i polítiques de la ciutat de Tarragona i l'àrea metropolitana. Per aquest motiu són propostes obertes al diàleg i al debat. Al mateix temps s'utilitzaran tots els canals on té participació la nostra entitat per poder avançar en un model de mobilitat més sostenible per al Camp de Tarragona.

Redacció

B-23: triomf de l'eficiència

LA PROPOSTA



Prova de carril bus a la B23
Sant Just Desvern. 23 de setembre de 2007

Foto: Lluís Carrasco

Associació per a la Promoció del Transport Públic

El carril bus flexible a la B23: èxit d'una reivindicació històrica

- L'any 2007, en plena era de les vaques grasses, la PTP va demostrar que era possible generar un carril bus més auster i eficient que els basats en macroinfraestructures, com el de la C58.
- El Departament de Territori i Sostenibilitat i el Servei Català de Trànsit donen suport a una proposta de la PTP que faria estalviar més de 100 milions d'euros a l'erari públic.
- Una vegada aprovada, la mesura podria estar llesta en cinc mesos per un import molt reduït: 3,5 milions d'euros.

La PTP ha felicitat el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Servei Català de Trànsit per considerar la proposta de carril bus flexible, austera i eficient, defensada per l'entitat des de fa quatre anys. Durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura de 2007, en plena època de vaques grasses, i davant l'escepticisme de molts tècnics i polítics, la PTP va defensar -gairebé en solitari- la possibilitat de generar carrils bus flexibles mitjançant el *lifting* de les autopistes actuals. Es plantejava així una alternativa a la construcció d'infraestructures faraòniques com la de la C58. L'avantatge de la mesura es pot resumir en tres punts:

• Execució ràpida i econòmica

La proposta de carril bus flexible es fonamenta en un redisseny de les calçades actuals per donar prioritat a la capacitat respecte la velocitat. Donada la proximitat a la ciutat, els 120 km/h no són practicables durant moltes hores del dia i la màxima prioritat és donar capacitat. Un límit de 80-90 km/h permet reduir l'amplada dels carrils actuals per fer lloc a un quart carril que prioritzi els accessos en autobús.

• Eficiència per als autobusos

La ubicació d'un carril bus als accessos de Barcelona és una necessitat del present que no pot esperar projectes cars i lents. Un accés reservat per a autobusos permetria donar més servei en hora punta amb la flota actual i captar més viatgers en oferir una alternativa més atractiva respecte del vehicle privat.

• Flexibilitat per a l'autobús

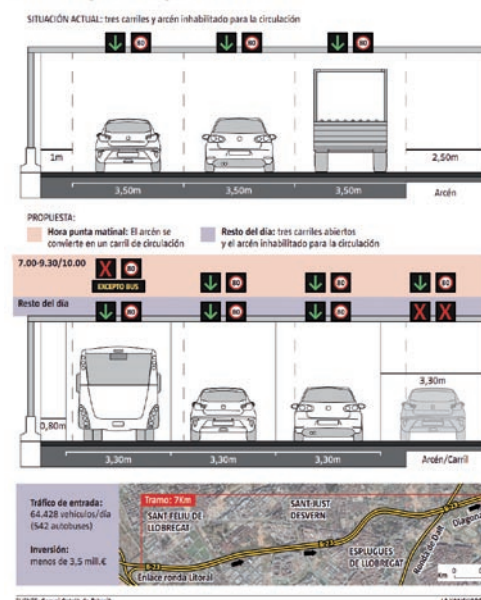
Els punts d'accés i sortida del carril bus no es limiten a comptats i costosos enllaços viaris a diferent nivell. Al contrari, el carril bus flexible resulta útil tant per als autocars discrecionals i autobusos de llarg recorregut com per als serveis suburbans exprés actuals o nous que es puguin generar.

• Madrid ha de posar fil a l'agulla

La B23 és una via de titularitat estatal i la seva rehabilitació necessita l'acord del Ministeri de Foment. Per aquest motiu la PTP demana que totes les entitats interessades en la mobilitat sostenible del país que donin suport a la Generalitat de Catalunya. Com es pot comprovar en aquesta i d'altres reivindicacions, assolir un model de mobilitat més sostenible és una carrera de fons en què la PTP obre el debat i manté una actitud perseverant davant l'opinió pública i l'administració.

Redacció

La solució provisional per a la B-23



Què passa amb les furgonetes?

INTERNACIONAL
T&E

Notícies aparegudes en el Butlletí de la Federació Europea pel Transport i el Medi Ambient, de la qual la PTP n'és membre



Relaxament dels estàndards d'emissions de les furgonetes mentre el sector surt de la crisi



Mesos enrere comentàvem que la indústria de l'automòbil havia aconseguit que la Comissió Europea moderés el límit d'emissions de les furgonetes, ajornant finalment del 2016 al 2017 el límit de 175 g/km i augmentant-lo per al 2020 de 135 g/km a 147 g/km, adduint que la crisi havia afectat fortament la indústria del sector.

Però ja el gener passat, el grup Volkswagen, un dels principals constructors de furgonetes, va anunciar que després de la gran crisi del 2009 i la consegüent davallada del mercat, durant el 2010 es va tornar als nivells rècord de vendes de 2007 i 2008.

Kerstin Meyer, de la T&E, ha declarat que "la indústria va utilitzar un descens puntual de les vendes per justificar l'afebliment d'una estratègia a 10 anys vista per millorar l'eficiència en el consum de combustible que hauria permès als compradors, majoritàriament petites empreses, d'estalviar en els propers

anys; la propera vegada que els constructors tornin a dir que ve el llop, els legisladors haurien d'adoptar una visió a llarg termini".

Llibre blanc: l'estratègia es basa en el "miracle" tecnològic a partir del 2030

La Comissió Europea ha publicat el seu esperat llibre blanc del transport, però en comptes de ser, com correspondria, una guia de les polítiques comunes a seguir pels propers 10 anys, s'ha presentat més com una estratègia de transport per l'horitzó 2050.

L'objectiu principal és el de reduir en un 60 % per al 2050 els nivells d'emissions del 1990 del sector del transport, però els plans pels propers 19 anys són només una reducció d'un 20 % dels nivells d'emissions actuals, de manera que el còmput global representa un objectiu d'increment del 8 % entre el 1990 i el 2030.

A més a més, l'única mesura concreta que la Comissió proposa per al mandat actual

(2010-2014) és el d'incrementar la capacitat aeroportuària, cosa que farà que l'objectiu de reducció d'emissions esdevingui encara més difícil d'assolir.

Per tot plegat, el director de la T&E Jos Dings ha manifestat que "els plans de la Comissió són els de reduir les emissions únicament un 1 % anual fins al 2030, i posteriorment un 5 %. Ajornar les mesures i confiar en avenços tecnològics miraculosos és una estratègia completament errònia".

Rècord de consum energètic el 2010

L'Agència Internacional de l'Energia ha comunicat que el 2010 es va registrar el rècord de consum energètic relacionat amb emissions de CO₂. Tot plegat fa que el món s'hagi aproximat perillosament al nivell d'emissions que no s'hauria d'assolir fins al 2020 si es vol limitar l'increment de temperatura global en 2°C.

Francesc Xandri

Castelldefels suprimeix un carril bici exemplar

BICICLETA



S'ha comès un crim!

Mentre en els anys 70 països com Holanda van aprofitar un moment clau de la història per capgirar les polítiques de mobilitat i sortir de la crisi; al 2011 a Espanya, Catalunya i Castelldefels en particular, es fa totalment el contrari.

En els 70 van coincidir una sèrie de factors que van fer recapacitar la població dels Països Baixos: crisi energètica, crisi econòmica, moltes morts a les carreteres i ciutats i una ocupació espacial dels vehicles enorme, tant per circular com per aparcar, que obligava enderrocar edificis i afectar el medi ambient de manera notòria. Us sonen aquests factors? Evidentment. És un paradigma que es podria extrapolar a l'actualitat, gairebé sense canviar ni una coma.

La gran diferència rau en com reacciona la població holandesa d'aleshores i la d'aquí, en l'actualitat. Allà, per capgirar els problemes esmentats van veure que no s'havia de

dependre tant d'un combustible fòssil caduc, que possiblement haurien de rebaixar el "nivell de vida" que aleshores tenien i que s'havia d'acabar d'una vegada per totes l'alta

Holanda va crear carrils bicis segurs i separats del trànsit rodat per fer que la gent retornés a les dues rodes





ocupació espacial i accidentalitat dels cotxes. I això ho van fer en gran mesura **amb l'ajuda de la bicicleta**. Van crear **carrils bicis segurs** i separats del trànsit rodat per fer que la gent retornés a les dues rodes, sense tenir por a ser envestits, a més a més d'altres mesures com les **peatonalitzacions** dels centres i les **regulacions** de l'aparcament.

El mes de novembre del 2011 és un més de **dol** per a Catalunya. Per primera vegada s'està realitzant una **política en contra del progrés**, desmantellant un carril bici altament utilitzat, tant pels veïns de Castelldefels com pels visitants del poble (**més de 1000 usos** diaris en caps de setmana al mes d'abril, imagineu-vos el mes de juliol o setembre). Un carril bici de dos quilòmetres que treia un carril de circulació (sentit Gavà) dels quatre que té el Passeig Marítim en aquest tram, que és residencial (el tram comercial només té dos carrils). Un carril bici que **optimitza l'espai** de la calçada fent-lo més democràtic i més segur, ja que per una banda, es dotava d'espai per als vianants en un punt on no hi havia vorera i per altra, fa que no hi hagi tan de perill a l'hora d'aparcar, ja que amb el carril s'obligava a aparcar fent marxa enrere i sortir de cara. A més a més, aquest carril era necessari, ja que en l'actualitat està prohibit circular en bici pel passeig segons quines hores i dates, per l'alt nombre de vianants.

Aquest carril bici, a més a més, va tenir un **cost molt reduït** i va ser subvencionat en la seva totalitat pel govern central, amb un pla de subvencions per a la sostenibilitat (PLAN E).

El mes de novembre del 2011, per primera vegada s'està realitzant una política en contra del progrés, desmantellant un carril bici altament utilitzat (més de 1000 usos diaris en caps de setmana al mes d'abril)

Aleshores, us preguntareu... per què es vol treure? El més greu de tot és que **no hi ha motius tècnics** sinó **només polítics**, i és que el senyor Manuel Reyes, nou alcalde del PP de Castelldefels ho va posar en el seu programa electoral, atenent que hi hauria un caos circulatori a l'estiu i que això anava en

detriment del turisme que genera la platja. Simplement això: no volien que els cotxes fessin cua per aparcar a primera línia de la platja. El més greu de tot és que, per A o per B, no l'han pogut desmantellar abans de l'estiu i s'ha demostrat que no hi ha hagut cap caos circulatori ens el contrari, hi ha hagut menys accidents i el carril ha tingut molt bona acollida. A més, desmantellar-lo té un cost de 23.600 €, que aquests sí que



els ha de pagar l'ajuntament (un dels més endeutats de l'estat) amb els diners dels seus veïns, és clar.

El més trist de tot no és l'estupidesa d'un senyor en concret, sinó que no ha servit de res les al·legacions que han fet tant l'excalcalde del PSC, juntament amb ICV i el BACC (amb d'altres associacions com Catalunya Camina, Bicibaix i La Saboga i la PTP) ja que –tot i estar molt ben fonamentades– les han desestimat amb uns arguments insultants i amb una manca de rigor tècnic d'escàndol.

El que ha fet l'ajuntament de Castelldefels hauria de ser il·legal

Jordi Porta

PTP Baix Llobregat

Fotos: BACC i Maria Elisa Ojeda



Foro Andando: en defensa del peatón

VIANANTS



Foro Andando: la prioridad el peatón, el viandante

El pasado 17 de febrero se presentaba el Foro Andando en el marco del 2º Encuentro de Ciudades para la Seguridad Vial (Protagonista: el peatón. Un espacio compartido) celebrado en Córdoba durante los días 17 y 18. Este foro nace para poner en valor el desplazamiento a pie y su silencio y la figura del peatón en particular (caminante, viandante, transeúnte, paseante) frente al claxon de coches

y motos y el ruido de sus motores –ojo al coche eléctrico...- con el objetivo de que la figura del viandante sea tenida en cuenta en la agenda social y política en lo que a la movilidad se refiere en las distintas administraciones del Estado (central, autonómica y local), para ser tratado en condiciones de no inferioridad respecto a otros modos sino de igual a igual.

En la actualidad el foro –www.foroandando.org– coordina asociaciones de peatones de Andalucía (A pata Córdoba, Peatones de Sevilla), Cataluña (Badalona Camina, Barcelona Camina, Sant Boi Camina, Terrassa Camina y Vilanova i la Geltrú Camina) y Madrid (A pie, Asociación de Viandantes) y con la puerta abierta a otras agrupaciones que quieran sumarse en la defensa de quien camina.

Y es que de la misma forma que camiones, coches y motocicletas tienen “¿poderosas?” asociaciones patronales que defienden los intereses de la industria de dichos modos (ANFAC –Asociación Nacional de Fabricantes de Automóviles y Camiones-, Faconauto –Federación de Asociaciones de Concesionarios de la Automoción-, Anesdor –Asociación Nacional de Empresas del Sector de dos ruedas-, STA –Sociedad de técnicos del Automóvil- o clubes de automovilistas...) con múltiples derivaciones e hilos que recorren influenciando al máximo todos los estamentos de la administración, industria y medios de comunicación, el peatón resultaba hasta hace no mucho en inferioridad de condiciones en cuanto a su representación como un actor más en el marco de la movilidad. No obstante, resulta obvio que, si sumamos, somos más: y es que toda persona es peatón con independencia de si camina por sí mismo o algunos pretenden “caminar” por él.

Viandantes en diversas categorías como las personas que se desplazan en sillas de ruedas –por alguna discapacidad, bien sea física o psíquica, adquirida o ya incorporada desde nacimiento-; personas de edad avanzada; jóvenes, niños; padres y madres con carros de bebés, etc. Sin olvidar a quien conduce un vehículo, que también es peatón, pero no todo peatón es conductor.

“Las ciudades españolas tienen un claro déficit con los peatones”

También reflejar que con cierta frecuencia, la mayoría de entidades vecinales han perdido aquella frescura de tiempos pasados y la movilidad como tal del peatón, el vecino, no ha figurado entre sus prioridades, por el contrario sí lo asociado al “angustioso” y “habitual” problema del aparcamiento.

Así las cosas, no cabe más que esperar un aumento en la intensificación de las sinergias entre organizaciones que trabajan la ecomovilidad como pueda ser la propia PTP, Conbici (BACC, CCUB...), P(A)T, Andando, Ecologistas en Acción... y actúen como elemento de reequilibrio. No hay que olvidar

que estas últimas entidades (y muchas otras que no se citan) tienen en común la mejora de las condiciones ambientales del ciudadano ante el humo e intoxicación (acústica, visual, ambiental, mediática...) al que hasta ahora buena parte de la ciudadanía ha estado y está sometida y silenciada, principalmente en las grandes aglomeraciones. Y es que los resultados son los que son: ciudades y poblaciones se han planificado y ejecutado acciones en clave y a favor de la movilidad de coches y motos, teniendo como resultado la degradación no sólo del espacio físico (calles, plazas, ramblas...) sino de otros elementos de igual o mayor importancia para la vida: el aire que se respira, el aire o el impacto visual. Los resultados han llevado a hacer de la movilidad en coches y motos una necesidad llevada al extremo de la irracionalidad con el resultado de víctimas y heridos de todos conocidos pero no sólo por accidentes de tránsito sino por la mala calidad del aire. En este contexto, el once de mayo fue el día elegido por Naciones Unidas para el inicio de la “Década de acción para la seguridad vial 2011-2020”, un tema de primer orden social y político como PAT indicaba en su comunicado.

Estas palabras de Pablo Barco, coordinador de Andando y presidente de Peatones de Sevilla recogen la esencia de este foro: “las ciudades españolas tienen un claro déficit con los peatones, algo que debe cambiar en



los próximos años, no podemos continuar pensando en las ciudades como espacios diseñados casi en exclusiva para facilitar el tránsito del tráfico rodado". En definitiva, democratizar el espacio público. Algo ha fallado en el "¿modelo?" cuando avenidas, calles, ejes, rotondas... han dado y dan prioridad a que pasen el mayor número de coches, contribuyendo a deshumanizar el espacio urbano y hacerlo poco atractivo para ser habitable.

Citaremos tan sólo siete ejemplos que ilustran el decantamiento en el diseño y uso del espacio público procoche versus persona, el peatón y que hasta hace no mucho tiempo ha sido la adoración y pasión de alcaldes-as, regidores-as, consejeros-as, técnicos-as, consultorías, etc.:

- 1-** Pasos de peatones donde la seguridad brilla por su ausencia al tener éstas pésimas condiciones por priorizar el estacionamiento de coches (cada vez más voluminosos como 4 x 4 —en trama urbana!!!- y monovolúmenes) y también ubicación de contenedores junto al mismo e impedir la visibilidad por parte de las personas que han de cruzar andando, aumentando el riesgo principalmente en los colectivos más vulnerables como mayores y niños. También habitual ha sido el colocar los pasos, no en la misma alineación del eje de la acera, "penalizando" más el desplazarse a pie (y luego se argumenta que "si la seguridad..." al paso que vamos quizás habrá que salir a caminar con casco y chaleco).
- 2-** En trama urbana, rotondas pensadas en la fluidez y seguridad de ese tránsito pero que mina y hace menos atractivos los desplazamientos a pie penalizando una vez más a quien camina al desplazar los puntos de paso —cruce de peatones- en ocasiones demasiado lejos de lo que sería lógico desde este punto de vista y aumentando las distancias a pie.

3- Aparcamientos en batería maximizando la oferta de estacionamiento de coches a costa de la degradación del espacio al peatón, limitando el movimiento del paso de peatones. "Mordisco" a la acera.

4- Semáforos que priorizan el tránsito y fluidez de coches, con esa media ridícula de ocupación (1,2 en el caso catalán), a costa del tiempo "robado" al peatón, obligando a este a poner en riesgo su vida y pasar indebidamente (leer artículo en el nº 56 de esta revista sobre los semáforos, del geógrafo y también socio de la PTP Màrius Navazo) o estar colocados en lugares bajo pretextos absurdos. Esta "obsesión disimulada" en algunos casos por el tráfico fluido generalmente lleva aparejado un menor tiempo de desplazamiento, lo cual podría incentivar el uso del vehículo privado y así aumentar el volumen de tránsito en las ciudades.

5- Bolardos, esos conocidos postes de hierro, de variadas formas que abundan en las calles de nuestras ciudades para impedir el paso o estacionamiento de coches, poniendo de manifiesto la poca o casi nula educación vial de una parte importante de quienes son conductores —¿será que nunca son peatones?-. Como reflexión... el bolarde recae en la acera, no dejando de ser un obstáculo más, y no en calzada.

6- Tampoco debemos olvidar a la motocicleta y su estacionamiento (permisivo por parte de la autoridad municipal) en la acera y que generalmente provoca el desplazarse sobre la misma en marcha hasta su punto de estacionamiento y al ponerse en marcha desde dicho punto hasta entrar en calzada, siendo de nuevo una nueva agresión al peatón y su espacio, degradado una vez más. Debiera ser prioritario transformar todavía más plazas de estacionamiento de coches para estos vehículos.

7- Y por si lo expuesto hasta aquí fuera poco,

ya sólo faltaba el "renacimiento" de la bicicleta y su potenciación con carriles exclusivos en la acera o aparcamientos ("Ús" invertidas o los llamados aparcamientos seguros tipo bicibox-contenedor compartimentado-) que no ocupan plazas de estacionamiento en calzada pero sí otros espacios públicos. El barómetro Anual de la Bicicleta presentado recientemente muestra ya la realidad de este medio con tres millones de desplazamientos y su potencial de crecimiento no ha de ir en detrimento de quien camina ni de las "infraestructuras" naturales del peatón —acera-.

PPS (*Project for Public Spaces*), una ONG fundada en 1975 por Fred Kent dedicada a la planificación, diseño y educación en el diseño de espacios públicos para construir comunidades más sólidas indica en su web "*If you plan cities for cars and traffic, you get cars and traffic*". Pues eso es sencillamente lo que ha pasado en calles, avenidas, plazas, ramblas de una inmensa mayoría de municipios de España. El propio Colegio de Ingenieros Caminos, Canales y Puertos, en su editorial del nº 86 de la revista *Ingeniería y Territorio* titulado "Movilidad Urbana", termina indicando que "Nunca quisimos vivir en un garaje". Winfred Kretschmann, presidente de Baden-Württemberg señalaba recientemente que "Menos coches, por supuesto, es mejor que más coches". Y el propio Fred Kent, fundador y presidente de PPS apuntaba "*when you design cities for people (not cars) everything changes... for the better!*". En definitiva, la dictadura a la que ha sometido el coche el espacio de las ciudades se ha terminado y empieza a concretarse al incorporar a la persona (como habitante, peatón e individuo) y no a la masa de una tonelada en la visión de ese espacio común, un bien también limitado. Se trata de recuperar en definitiva lo tomado de manera indebida y reduciendo la adicción al coche



(*autoholic*) y "*cochedependencia*", patologías extendidas casi a modo de metástasis en muchos individuos y estamentos de la sociedad.

En Barcelona, poco antes de las elecciones municipales del 22 mayo y del Salón del Automóvil –como si se tratara de un lavado de cara-, concretamente, el 2 y 12 del mismo mes tuvieron lugar dos actos relacionados con la calidad del aire. El 1º "*Qualitat de l'aire i transport viari a l'àrea metropolitana de Barcelona: on som, cap on anem?*", organizada por el Colegio de Ingenieros, Caminos, Canales y Puertos y la Fundación RACC; el 2º el seminario de *Gestió Ambiental "Qualitat de l'aire: situació i alternatives"* organizado por la Fundación Gas Natural Fenosa. En ambas jornadas se puso en absoluta evidencia la necesidad de restringir y limitar el coche en las calles de la ciudad condal (extensible a otros municipios). La diagnosis y argumentos facilitados por la comunidad científica (Jordi Sunyer –CREAL-, Xavier Querol –CSIC- y Jose M. Baldasano –UPC-) son de una claridad absoluta y no deben pasar desapercibidos a la clase dirigente, pues de lo contrario ponen de manifiesto el apoyo de ésta a una minoría en contra del interés general. La propia señora Maj-Britt Larka, subdirectora General de Calidad del Aire y Medio Ambiente Industrial, del Ministerio de Medio Ambiente, Medio Marino y Rural reconocía en el segundo de los actos que la población afectada por PM10 es de 10 millones personas y que la propia por el NO2 es de 14 millones, ambas cifras relativas a 2009.

Los beneficios logrados por la mejora tecnológica del sector automóvil y de los

combustibles se ven limitados y sobrepasados al aumentar sin límite el número de vehículos circulando, por lo que junto a esta realidad debe avanzarse en otras medidas que contribuyan a la reducción de los flujos de tráfico y consecuentemente las emisiones de éste (no sólo las del motor sino también las producidas por la abrasión –desgaste de frenos, firme de rodadura y ruedas-).

Y es que aquí entra el tema del coche eléctrico... en el que muchos sectores y políticos pretenden continuar de manera similar a como hasta ahora (es decir, vendiendo cortinas de humo) pero que Joan Antón Tineo, vocal en la Junta de la PTP reflejaba en estas palabras en la felicitación de navidades 2010 y nuevo año 2011, ampliada en su artículo al respecto en el nº 56 de esta publicación: "*vehicles elèctrics si, renaixement del cotxe en versió elèctrica no*". Y es que no vamos a ser como sociedad más sostenible si continuamos con el abuso del coche (moto, furgoneta, camión...), sea eléctrico o consumidor de combustibles fósiles haciendo lo mismo que hasta ahora: mover un vehículo de (+ -) una tonelada o 250 Kg. para llevar una persona (+ - 80 Kg.) con las mismas necesidades de ocupación del espacio –otro valor en crisis relacionado con el actual modelo-: ineficacia e ineficiencia. En este entorno, hablar de soluciones fáciles como la HPM –Human Powered Mobility-, o sea, caminar y bicicleta... suena "extraño". Pero... de la bicicleta eléctrica... ¿quien se acuerda? buenas palabras por parte de la(s) administración(es) y cero ayudas, todo para financiación de más coches. Más claro no se puede decir.

Este Foro de organizaciones peatonales ha participado en el Pleno del Consejo Superior

de Seguridad Vial el pasado 2 de junio o más recientemente el 21 de septiembre en una mesa redonda titulada "La movilidad sostenible desde el punto de vista de los usuarios" celebra en la Dirección General de Tráfico –DGT-, un paso muy importante en la historia de las asociaciones defensoras de los derechos de los peatones. En ambos encuentros se indicó que las políticas dirigidas al viandante no deben quedarse en la peatonalización de determinadas calles de los centros sino que debe enfocarse además a otros aspectos que puedan mejorar la condición peatonal en el conjunto de cada ciudad objetivo en el que puede ayudar una apuesta fuerte por los Caminos Escolares Seguros, la próxima reforma del Reglamento General de Circulación y la futura creación del Observatorio para la movilidad urbana en la Administración General del Estado.

Finalizamos indicando que el transeúnte ya ha sido llamado para recuperar de manera irreversible el protagonismo extirpado por otros en el urbanismo y la movilidad para hacer que la vida del propio caminante y de las ciudades en las que habita recuperen dignidad y calidad, ya no solo de nuestra actual generación, sino de las futuras. Como decía recientemente el director de la DGT Pere Navarro en la cena social de la PTP el pasado 20 de octubre "la seguridad vial y la sensibilización medioambiental son claves para la transformación de nuestra sociedad". El peatón vuelve a ser el rey que ha destronado una dictadura.

Carlos Orti

*Vocal en la Junta de la PTP
y socio de Catalunya Camina*

Paradeta

Dr. Traffic

El doctor Traffic investiga casos paranormals en matèria de mobilitat. L'adreça del seu consultori és doctortraffic@transportpublic.org

La paradeta

Agafar el bus és cosa de nens

Al nucli de **Guàrdia de Noguera**, municipi de Castell de Mur, comarca del Pallars Jussà, el Dr. Traffic ha trobat una de les parades més especials de Catalunya, situada al bell mig d'un parc infantil. El més curiós de tot és que la parada és completament invisible des de la carretera on suposem que presta el servei l'autobús que li dona raó de ser. No cal dir que aquest és un emplaçament molt ben valorat, ja que dona cobertura als pares i mares de les criatures més exigents amb el compliment del seu temps d'esbarjo. La canalla disposa, a més, d'una pràctica bàscula per al pesatge de camions que fa les delícies dels més moguts. El que no podran fer els nens, encara que sàpiguen llegir, és trobar els horaris de pas per la parada. Superada aquesta dificultat, el Dr. Traffic s'ha disposat a fer una cerca al buscador d'internet "Mou-te en transport públic", però s'ha trobat una sorpresa "Guàrdia de Noguera" no consta a la llista de pobles catalans servits amb transport públic. Després d'unes consultes s'ha pogut comprovar el motiu: fa poc que el municipi va canviar el seu nom, de Guàrdia de Tremp a Guàrdia de Noguera. Com veieu, agafar el bus no sempre és cosa de nens!



Dr. Traffic

Destinació "Suelos Urbanizables"

El Dr. Traffic reproduceix a continuació una carta enviada pel senyor Joan Anton Tineo, on explica una experiència viscuda des de Galícia.

"En un país tan meravellós com Galícia, una de les coses més mal resoltes és la senyalització viària. L'habitant natural de la contrada es mou com peix a l'aigua, però el foraster se les veu i se les desitja, no solament per saber cap a on ha d'anar, sinó fins i tot per saber en quin lloc es troba. Si tenim en compte que a Galícia es concentren el 50 % dels topònims d'Espanya, i si ens adonem que a Galícia el nombre de carreteres desdoblades és quantiós, s'entén que sigui difícil senyalitzar-ne. Però, d'allò que en manca per una banda, en sobra per una altra. Veieu sinó com l'erari públic contribueix a publicitar les promocions immobiliàries. I no solament per a la promoció de producte acabat, sinó també d'allò que està del tot per fer."



A 200 km/h, sense carnet, ni casc i per la vorera!

El Pol, el soci més jove de la PTP, ha enviat al Dr. Traffic la foto d'aquesta moto a escala infantil, d'aquelles que s'accionen per un euro. Així ens fa reflexionar de com de malament ha evolucionat l'històric cavallet, que ha canviat el seu simpàtic renillar per una moto estrepitosa que et permet simular els 200 km/h, sense carnet, ni casc i per la vorera! De vegades els més menuts ens fan reflexionar sobre els excessos dels adults. Esperem que aquests pensaments donin lloc a una societat més madura, on la mobilitat evolucioni cap a la seguretat, la sostenibilitat i l'equitat.



Entrevista

Pere Navarro

Director de la Dirección General de Tráfico (DGT)
Convidat del sopar anual de la PTP de 2011



L'any 2010 va ser l'any amb menys víctimes a les carreteres espanyoles des de 1963, tot i que el parc mòbil és 16 vegades superior. Quines són les raons d'aquest èxit?

En primer lloc un discurs raonable i comprensible per al ciutadà, després algunes mesures per donar credibilitat al discurs (permís per punts, radars, codi penal, campanyes de informació i control.....) i per últim la mobilització social, perquè la administració tota sola ja no pot fer front als grans projectes. I al final, perseverança, molta perseverança.

Quin és el principal camp on es pot treballar per reduir més la sinistralitat viària? Podem aspirar a la mortalitat nul·la, com els suecs?

Cal aprofundir en els valors de la seguretat viària, com són el fet de compartir la via pública, aprendre a conviure i complir les normes front l'egoisme i l'egocentrisme, ja que som més de 25 milions de conductors. Molta formació i informació per evitar els errors humans i, al final, avançar amb la tecnologia tant en el vehicle com en la infraestructura, per minimitzar les lesions en cas d'error humà.

Alguns conductors discuteixen els límits de velocitat actual emparant-se en les autopistes alemanyes, l'únic lloc del món on puntualment no s'estableixen límits de velocitat. Què en pensa?

Cal desmitificar Alemanya perquè tenen, en percentatge, el doble de morts a les autopistes que nosaltres i la diferència és la velocitat. Tots sabem que a més velocitat, més accidents i més gravetat en les lesions. La velocitat com a factor de risc no està prou

interioritzada al nostre país però, poc a poc, estem avançant.

Espanya disposa, juntament amb Alemanya, de la més potent xarxa viària d'alta capacitat, però amb un baix índex d'utilització i molt ràpida degradació. Com ens farem càrrec de la seva conservació?

Excepte comptades excepcions, les grans infraestructures viàries al nostre país ja estan fetes. Ara toca gestionar-les i la Directiva Europea de Gestió i Explotació de les Infraestructures amb criteris de Seguretat Viària marquen el camí. També cal millorar la gestió i plantejar-se sempre l'estudi cost-benefici, que és una bona pràctica europea poc habitual al nostre país.

La circulació a 80 km/h en les àrees metropolitanestenia un marcat component de seguretat viària i fluidesa. Al marge de l'efecte crisi, creu que ha estat prudent aixecar els límits?

Vist amb perspectiva, la limitació de la velocitat a les grans àrees metropolitanes és lògica i raonable. Veurem com s'obre camí perquè no és normal que tinguin la mateixa velocitat que al mig de Castella-la Manxa. És una pena que l'esforç fet a Catalunya no s'hagi aprofitat amb les modificacions pertinents per fer pedagogia de la mesura. El temps posarà cada cosa al seu lloc.

Comparteix la opinió que gran part de la xarxa viària és excloent amb la mobilitat sostenible, ja sigui a peu, bicicleta o el transport públic (carrils bus, parades en xarxa viària)?

Els desplaçaments a peu, en bicicleta i en transport públic estan guanyant pes aquí i a tota Europa. En la mesura en que això passa

els polítics i els enginyers hauran de donar-li la importància que tenen i tenir-ho en compte en el disseny viari.

Si us plau, esmenti una vivència per recordar i una altra per oblidar com a director de la DGT.

Per recordar probablement el permís per punts, que va comportar un abans i un després en la política de seguretat viària. Per oblidar, el fracàs de la iniciativa del permís de conduir per un euro al dia, que després de posar-se en marxa va ser suprimida pels neoliberals del Ministeri d'Economia. En aquests temps de precarietat, ens faria molta falta.

Quina és la línia de transport públic de la seva vida?

El metro i al final la bicicleta per completar el desplaçament. És el sistema més eficient, més humà i més raonable.

Una possible resposta a una pregunta no formulada..

En aquests temps d'incertesa, els criteris mediambientals i de seguretat han de ser dos valors fermes per assolir desplaçaments més nets i segurs. La crisi corregirà alguns excessos dels últims anys i donarà pas a una nova època en què allò col·lectiu prendrà més importància, també en el transport. Perquè l'individualisme i l'egoisme són, en bona part, l'origen d'aquesta crisi.

Moltes gràcies pel seu treball a la DGT, serà un director recordat pels seus èxits.

Redacció