

cilma

Butlletí trimestral
Núm. 7
Estiu - Tardor 2008

Consell
d'Iniciatives
Locals per al
Medi Ambient
de les comarques
de Girona



**TramGavarres:
un projecte de mobilitat
per al segle XXI**

**El projecte GESMOPOLI a
l'Aeroport de Girona i
CIM la Selva**

**Camins Escolars a
Banyoles**

**La mobilitat a les
comarques gironines i
la centralitat de les
estacions**

**Pla de Transport de
Viatgers de Catalunya
(PTVC) 2008-2012**

- 3. Editorial
- 4. Notícies
- 12. Reportatge
- 16. Opinió
- 17. Entitats
- 18. Exemples de sostenibilitat
- 21. Legislació i normatives
- 23. Agenda - Guia

Edita: CILMA

Direcció periodística i coordinació general:
Carles B. Gorbs.

Col·laboracions: Ricard Riol i Xavier Lujan, de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP); Montserrat Pascual de l'aeroport de Girona i CIM la Selva; Marta Besalú de l'Escola de Natura de Banyoles; Josep M. Loste de la Plataforma Defensen el Tren de l'Empordà i membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic.

Consell de Redacció: Lluís Lloret, Jaume Hidalgo, Judit Vilà, Maria Teresa Egea, Carles B. Gorbs.

Foto portada: Tramvia urbà
Autor foto portada: PTP

Edició, redacció, correcció:
JJ Comunicació - C/ Balmes, 2 1-2 17002 Girona
972 213 087

Maquetació: Martí Riu (JJ Comunicació)

Impressió: Gràfiques Fornells

Dipòsit legal: B-13148-2007

Tiratge: 350 exemplars

Aquest butlletí ha estat imprès en paper 100% reciclat i totalment lliure de clor (TCF).

El CILMA *no s'identifica necessàriament amb les opinions expressades en els articles signats, ni autoritza la reproducció total o parcial del seu contingut, sense prèvia autorització del Consell de Redacció.*



ADHESIÓ AL CILMA

Per ser membre del CILMA, únicament cal que mitjançant acord de Ple de la vostra corporació local expresseu aquesta voluntat, n'accepteu els estatuts i nomeneu un representant de l'entitat a l'Assemblea General.

Per a més informació:

http://www.cilma.cat/per_adherirse.php



www.cilma.cat
Consell d'Iniciatives Locals per al
Medi Ambient de les comarques de Girona (CILMA)

Santa Eugènia, 10, 4t
17001 Girona

Tel.: 972 426 105
Fax: 972 426 106
cilma@ddgi.cat

sumari



Cal buscar una alternativa a l'actual model de mobilitat

Lluís Lloret
President del CILMA

La mobilitat, avui en dia, és una necessitat fonamental en les actuals relacions laborals i socials quotidianes, més encara quan els llocs de treball i estudi, els d'oci i els de consum, cada vegada estan més allunyats del nostre domicili.

Els vehicles que utilitzem per als nostres desplaçaments són la principal font de contaminació atmosfèrica i acústica, a més de suposar una enorme despesa energètica. No obstant això, cada dia augmenta el parc de vehicles amb el corresponent increment en l'emissió de gasos d'efecte d'hivernacle (CO₂) que, com se sap, són una des les causes principals de l'escalfament del planeta i, consegüentment, del canvi climàtic.

S'ha de tenir en compte que si racionalitzem l'ús del vehicle privat i viatgem i ens desplaçem en transport públic, amb bicicleta o anem a peu, els beneficis són molt més superiors al que ens imaginem, tant des del vessant ambiental com social, econòmic i de salut.

Per aquest motiu, l'actual sistema de mobilitat hauria de canviar i, per tant, hauríem de reflexionar sobre la reducció de l'actual model en l'ús, i moltes vegades abús, del vehicle privat. En aquest sentit, doncs, s'haurien de buscar alternatives al col·lapse de trànsit dels nostres carrers i carreteres provocat per una determinada forma d'entendre la mobilitat.

Per tot això, en aquest nou butlletí, us oferim alguns articles i reportatges orientats a buscar alternatives més sostenibles. Una d'aquestes alternatives, entre d'altres, seria la creació del trentram com a sistema ferroviari que millor equilibra la balança entre capacitat i cost en àmbits de rodalies de demanda intermèdia, com és el cas de l'anella de les Gavarres.

Cal marcar-se l'objectiu de fomentar l'ús del transport públic amb la finalitat d'aconseguir una mobilitat més sostenible i més segura.

Cal buscar, doncs, solucions de les quals tothom se'n pugui beneficiar en els seus desplaçaments per feina, estudi i oci i, per tant, millorar la qualitat de vida de tots plegats i, alhora, millorar les condicions mediambientals del nostre planeta.

El projecte de la MAT a les comarques gironines

Resum de l'informe preliminar sobre la MAT

El mes de setembre de 2007, en una sessió informativa sobre la Molt Alta Tensió (MAT) organitzada pel CILMA, Daniel Depris, físic, expert-consultor independent de la radiació electromagnètica i de les xarxes elèctriques soterrades va afirmar que "el soterrament de les línies elèctriques de MAT és possible a nivell tècnic". Coneixedor de la tecnologia de les línies soterrades i marítimes, el físic va ressaltar els seus avantatges: preservar el paisatge, evitar els accidents aeris, evitar els incendis forestals causats per espurnes dels cables aeris, minimitzar els camps electromagnètics, etc.

També, tot aprofitant la seva estada, vam acompanyar el senyor Depris pel territori afectat pel desplegament de la línia i va elaborar un informe preliminar que va estructurar en tres blocs: antecedents i objectius de l'informe, impactes de la MAT aèria i tecnologia en soterrament.

En l'apartat dels antecedents i objectius s'apunta que l'informe té l'objectiu de definir els grans eixos d'un possible estudi més aprofundit per protegir els llocs d'interès, les

persones i els béns, tenint en compte solucions elèctriques subterrànies, com també que la interconnexió elèctrica entre la Península Ibèrica i França, que configura part de la "gran anella mediterrània", té com a principals objectius el comerç d'energia provinent de França, la seguretat, el proveïment i la qualitat del subministrament.

Pel que fa als impactes de línies elèctriques aèries s'afirma que aquestes línies aèries de transport i de distribució d'energia elèctrica són conegudes per la seva vulnerabilitat als incidents climàtics i, alhora, generen costos per avaries i aturades de subministrament. Un altre aspecte són els efectes nocius derivats de la influència dels camps elèctrics i magnètics, de la contaminació acústica derivada de la ionització de l'aire i de la contaminació química que comporten un perill per a la salut de les persones però també per la fauna, sense oblidar l'impacte visual, les pèrdues del valor immobiliari, etc.

També, segons aquest informe, seria necessari avaluar el cost anual de tots aquests efectes nocius per conèixer el cost real de la línia aèria, ja que més del 95% dels efectes o impactes

descrits anteriorment (difícils de quantificar) desapareixen si es recorre a les instal·lacions elèctriques subterrànies o submergides.

Finalment, en l'apartat de la tecnologia del soterrament, s'afirma que és viable tècnicament, independentment de la distància que s'hagi d'assolir, ja que hi ha diverses solucions amb tecnologia subterrània i submergida que utilitzen cables tradicionals, amb aïllament sintètic, que permeten soterrar longituds de desenes de quilòmetres, i cables amb aïllament gasós que permeten soterrar fins a 150 km i més sense cap necessitat de compensació de l'energia reactiva. Aquesta última tecnologia de canalització de gas està homologada i completament adaptada per al gran transport. Aquest informe també preveu que quan se substitueix una solució aèria per una subterrània, no es reproduïx el traçat de la línia aèria, sinó que s'estudia un traçat que s'atingui a les particularitats de les instal·lacions subterrànies. Per això, per al soterrament de línies elèctriques és més òptim aprofitar el desplegament d'infraestructures de comunicació i a les comarques gironines actualment es donen aquestes oportunitats que permetrien reduir els costos i la durada de les obres necessàries.

Model tipus d'al·legacions pel soterrament de la MAT

Després de la celebració el 14 d'abril de la Junta Executiva del CILMA, es va acordar enviar als ens locals un acord tipus sobre el soterrament de la línia MAT a les comarques gironines seguint el corredor d'infraestructures de comunicació.

Posteriorment, al mes de juny, es va iniciar el període d'informació pública del projecte de MAT aèria Bescanó-Santa Llogaia i MAT aèria fins a Riudarenes. El CILMA va actualitzar el model d'acord tipus i juntament amb l'AMMAT el van fer arribar als ens locals, perquè poguessin preparar les seves al·legacions.

Aquest acord està preparat per detallar les conseqüències que suposaria sobre els diversos municipis afectats aquesta línia aèria de molt alta tensió. Les al·legacions fan referència a l'impacte socioeconòmic i a l'afectació al planejament urbanístic que tindria sobre cada municipi; el greu im-

pacte paisatgístic sobre determinats indrets emblemàtics del territori, i el risc que suposarà per a la salut de les persones, donada la gran proximitat amb diferents nuclis de població i masies. És en aquest sentit, que aquest acord demana: que en tot moment, per coherència amb els documents estratègics de la Comissió Europea, es consideri interconnexió elèctrica tot el recorregut existent entre Sentmenat a Baixàs; que no es barregi conceptualment el projecte d'interconnexió elèctrica o de transport internacional d'energia, a 400 kV, amb la millora de la xarxa de distribució local (TGV o proveïment de comarques gironines), a 132 o 220 kV; s'exigeix el soterrament total de tot el traçat de la interconnexió elèctrica entre Sentmenat i Baixàs, i demanar, en aquest cas, a les administracions o estaments competents que el desplegament del projecte de línia elèctrica a 400 kV de Bescanó a Santa Llogaia d'Àlguema i de Bescanó a Riudarenes (amb un recorregut conjunt molt inferior a l'existent entre Santa Llogaia d'Àlguema i Baixàs) es dugui a terme també mitjançant el seu soterrament.



El pas d'una línia d'alta tensió. Foto: D. Depris

Reunions amb el coordinador europeu, Mario Monti

Representants del CILMA es van tornar a reunir amb el coordinador europeu per a la interconnexió elèctrica, Mario Monti, en les dues visites que el mediador europeu per la interconnexió elèctrica va fer a Girona els dies 1 i 29 d'abril. En aquestes dues reunions el CILMA, juntament amb

d'altres agents socials i econòmics, va fer saber les seves propostes. En la primera reunió, Mario Monti –a la que també hi va assistir el secretari d'Estat d'Energia en funcions, Ignasi Nieto– va fer saber que, segons l'informe que va presentar, la interconnexió soterrada és molt més cara però també és molt més segura i resistent, a més de destacar altres avantatges d'aquesta opció. Per altra part, durant la

reunió del dia 29, el coordinador europeu, acompanyat pel nou secretari general d'Energia, Pedro Luis Marín –que substitueix Ignasi Nieto–, va afirmar que “s'està sortint d'aquest cicle de reunions de manera positiva” i que continuarà valorant molt positivament l'opció del soterrament, ja que genera menys afectacions i inconvenients i, sobretot, que és viable alhora que la línia és necessària.

Projecte d'instal·lacions “Gasoducte Martorell-Figueres”

En relació amb el projecte d'execució i reconeixement, en concret, de la utilitat pública del projecte d'instal·lacions “Gasoducte Martorell-Figueres”, el CILMA va elaborar un acord tipus, adreçat als consells comarcals i municipis afectats, per ser utilitzat com a base per fer les seves al·legacions. En aquest acord es demana, entre d'altres aspectes, la màxima compactació possible d'aquest projecte amb el traçat de l'AP-7, i recull el mateix criteri inclòs en la memòria i també la instal·lació en paral·lel al projecte d'una canonada de

distribució –amb una profunditat mínima superior a 2 metres– als efectes de proveir una xarxa de baixa pressió als nuclis que no disposen de gas domèstic.

En aquest sentit, amb data 5 d'abril, a la seu del CILMA, es va realitzar una reunió amb diversos representants dels municipis afectats per tal de consensuar unes al·legacions a aquest projecte i, per tant, que es poguessin utilitzar com a base per a les al·legacions locals. Durant el transcurs d'aquesta reunió els assistents van

acordar realitzar una altra reunió amb l'empresa ENAGAS –promotora del projecte– i aquesta es va realitzar el dia 16 d'abril, també a la seu del CILMA. L'objectiu va ser plantejar dubtes i preguntes a la promotora ENAGAS sobre el projecte i comentar les al·legacions del CILMA. ENAGAS es va comprometre a fer visites als municipis afectats. Per això es van fer arribar a ENAGAS les al·legacions rebudes i segons els últims contactes amb la promotora les visites han ajudat a aclarir els dubtes presentats.

Tallers de seguiment de les A21 locals

L'Observatori de la Sostenibilitat de les Comarques Gironines (OSCG), projecte impulsat pel Centre per a la Sostenibilitat Territorial amb el suport de la Diputació de Girona i la Fundació “la Caixa”, ha iniciat un programa de seguiment dels indicadors locals de sostenibilitat d'aquells municipis i comarques amb PALS aprovats. Per a la posada en funcionament d'aquest programa l'OSCG està duent a terme tallers amb els municipis i comarques, en els quals s'exposen i debaten els paràmetres ambientals, econòmics i socials a mesurar. Al llarg de 2008 s'han previst un total de 6 tallers. El 21 i 25 d'abril i 13 de maig van tenir lloc els tres primers tallers, a Banyoles, Llagostera i Figueres.

Aquests tallers han pretès explicar i debatre el sistema d'indicadors proposat i implicar els responsables municipals en aquest procés de seguiment de les Agendes 21 Locals, com també la vinculació d'aquest projecte amb el programa del Pla a l'Acció



Una de les reunions. Foto: CST

de la Diputació de Girona. Amb la realització d'aquests nous tallers es compta poder anar concretant les possibles solucions a les dificultats a l'hora de disposar de les dades i recursos necessaris per fer el seguiment dels indicadors locals, i com fer arribar aquesta problemàtica als organismes pertinents.

Des de l'any 1999 i fins a l'actualitat, 95 municipis gironins ja compten amb aquest Pla (12 Alt Empordà, 24 Baix Empordà, 19 Ripollès, 20 Garrotxa, 8 Gironès, 6 Pla de l'Estany, 5 Selva, 1 Osona). Aquesta xifra es pot incrementar de forma substancial al llarg d'aquest any 2008 com a conseqüència de la generació recent de PALS treballats conjuntament a escala supramunicipal o comarcal.

Aprovació moció cabal Ter

El riu Ter es troba molt sovint en unes condicions ecològiques extremadament precàries al seu pas per les comarques de Girona, fruit de la regulació del seu cabal a través dels embassaments i de la derivació constant d'aigua cap a altres conques internes catalanes.

Aquest fet, a més de causar un fort impacte ambiental, econòmic i paisatgístic, provoca el deteriorament dels aqüífers del Baix Ter i moltes alteracions a l'ecosistema fluvial del riu, que s'evidencien en aspectes com la pèrdua de biodiversitat, l'afavoriment d'espècies al·lòctones, la desaparició dels boscos de ribera, la regressió d'espècies sensibles o escasses, etc.

Per aquest motiu, la Junta Executiva del CILMA va adoptar, el dia 14 d'abril, entre d'altres, l'acord de demanar al Govern de la Generalitat de Catalunya que faci un reconeixement institucional a la contribució i paper fonamental que ha fet el riu Ter, a través de la seva aportació d'aigua a les comarques barcelonines i gran part de Catalunya, al desenvolupament social i econòmic del país, i que expliciti el compromís amb el restabliment urgent del



Gola del Ter. Foto: Dolors Gibert.

cabal ecològic del riu Ter i, alhora, sol·licitar a l'Agència Catalana de l'Aigua i al Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya que els nous cabals aportats per les noves dessaladores serveixin per retornar una quantitat equivalent de cabal al riu Ter, com a primer pas d'un procés que garanteixi un cabal ecològic al riu Ter.

Dins dels 12 punts que conté aquest acord, també es demana al Govern de la Generalitat que emprengui mesures efectives per gestionar la demanda d'aigua, segons la nova cultura de l'aigua, promovent l'estalvi d'aigua en tots els sectors i amb totes les eines de que pot disposar, tant tècniques, operatives, legislatives, educatives i financeres.

Aprovació d'una moció en defensa del corredor ecològic afectat per l'AP-7 i A-2

El dia 14 d'abril de 2008, la Junta Executiva del CILMA va aprovar, entre altres, una moció per la protecció del connector ecològic del sector sud de l'àrea urbana de Girona entre els municipis d'Aiguaviva i Fornells de la Selva afectats per l'AP-7 i l'A-2. Aquest connector ecològic està considerat el més important a escala regional de les comarques gironines, ja que aquest espai és de vital importància per a la connexió de l'EIN Volcà de la Crosa amb l'EIN Gavarres. El primer d'aquests corredors, al mateix temps, esdevé d'enllaç entre l'EIN Guillerries i l'EIN Rocacorba, per la qual cosa en resulta essencial la seva preservació.

Per aquest motiu, es va aprovar una moció en la qual s'acorda demanar a

l'administració competent que "protegeixi definitivament el connector del sector sud de l'àrea urbana de Girona, prioritari a les comarques gironines, i eviti desplegar cap ús que generi un efecte barrera o fragmentació del territori, i reforçar el teixit verd per garantir els espais lliures als efectes de garantir-hi tots els usos (principalment, les activitats tradicionals, l'ús públic i els fluxos ecològics)".

A més, en aquest acord, s'afirma que l'actual projecte de l'enllaç de l'AP-7 a Aiguaviva i Fornells de la Selva, malmet irreversiblement aquest connector ecològic; i que aquest enllaç necessàriament s'hauria de traslladar o bé més al sud, en el sector de l'aeroport, en el qual hauria d'esdevenir el gran nus de connexió intermodal de totes les infraestructures de

mobilitat, o bé s'hauria de simplificar al màxim i racionalitzar la seva dimensió i traçat, tot respectant el connector ecològic i Anella Verda de Girona.

En aquest mateix acord, que es va traslladar al Ministeri de Foment, al Ministeri de Medi Ambient, al Departament de Política Territorial i Obres Públiques, al Departament de Medi Ambient i Habitatge i a la Diputació de Girona, també es diu que aquesta gran plataforma d'accés a l'A-2 i AP-7 no respon a un ús racional i eficient del territori i de la connexió entre infraestructures, i que perjudica tots els municipis i globalment tota la comarca, en malmetre el que serà el gran parc periurbà del sud de l'àrea urbana de Girona.

Elaboració d'un catàleg de productes ambientalment correctes

Amb l'objectiu d'oferir una eina útil per a la implantació de la compra verda municipal i atès l'informe de la compra verda 2007, en què es conclou que manca informació dels propis proveïdors sobre els productes ambientalment i socialment més correctes, des del CILMA es pretén

endegar un projecte amb els proveïdors de les comarques de Girona per a la realització d'un catàleg de productes ambientalment correctes.

Per aquest motiu, es va demanar als ens locals informació dels proveïdors per

als diferents productes d'ús més habitual (paper DIN-A4, material d'escriptori i ofimàtic, maquinari informàtic i mobiliari urbà). D'aquesta manera es pretén facilitar l'adquisició d'aquests productes als ens locals i potenciar-ne la presència al mercat.

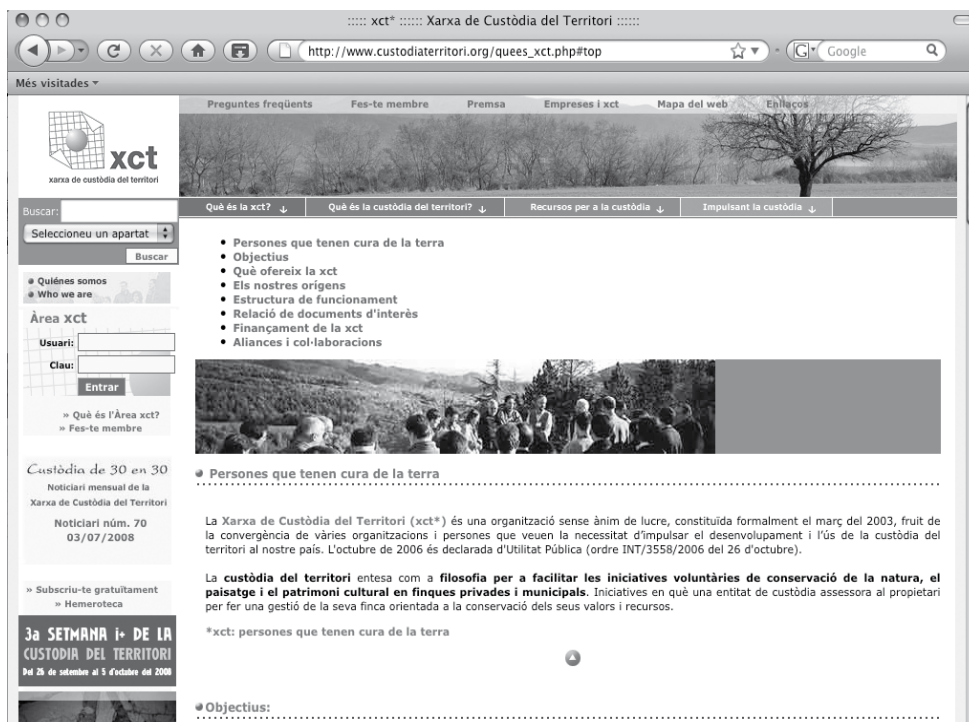
Adhesió a la Xarxa de Custòdia del Territori

El CILMA s'ha adherit a la Xarxa de Custòdia del Territori (XCT). Aquesta entitat és una organització sense ànim de lucre, constituïda el 2003, fruit de la convergència de diverses organitzacions i persones que veuen la necessitat d'impulsar el desenvolupament i l'ús de la

custòdia del territori al nostre país. En l'actualitat la XCT té 125 membres entre institucions, entitats, ens locals, associacions, consorcis, consultories ambientals, universitats, administració autonòmica, fundacions, grups naturalistes i ciutadans.



www.custodiaterritori.com



La custòdia del territori és entesa com a filosofia per facilitar les iniciatives voluntàries de conservació de la natura, el paisatge i el patrimoni cultural en finques privades i municipals, iniciatives en què una entitat de custòdia assessora el propietari per fer una gestió de la seva finca orientada a la conservació dels seus valors i recursos.

Amb aquesta adhesió el CILMA disposarà de la informació sobre esdeveniments, actes, convocatòries i documentació d'interès en la custòdia del territori (publicacions, documents tècnics, models genèrics d'acords, recull legislatiu, ...), com també d'un assessorament personalitzat per promoure la custòdia entre els ens locals adherits mitjançant l'organització d'activitats d'educació i sensibilització ambiental complementàries a les organitzades per la Xarxa. En aquest sentit, a més, les Comissions de Medi Natural i de Carta de Tossa-Litoral podran rebre un assessorament personalitzat.

Reunions amb les administracions autonòmiques

El CILMA ha mantingut a Barcelona dues reunions amb l'Agència de Residus de Catalunya (ARC), el dia 17 d'abril, i amb l'Institut Català d'Energia (ICAEN), el 14 de maig, amb la finalitat de conèixer els respectius plans d'actuació, i també la coordinació, col·laboració i suport d'aquestes administracions autonòmiques amb les actuacions programades en el CILMA. Actualment el CILMA manté reunions a nivell més tècnic, com també està pendent d'una trobada amb l'Agència Catalana de l'Aigua (ACA).

Assemblea General Ordinària del CILMA

El dia 31 de maig de 2008, a la sala de des-cans del Teatre Municipal el Jardí de Figueres, el CILMA va celebrar l'Assemblea General Ordinària. Durant el transcurs de l'Assemblea es va aprovar l'acta de la reunió anterior, es van presentar i acceptar les noves sol·licituds d'adhesió corresponents als municipis de Cruïlles-Monells-Sant Sadurní de l'Heura i Sant Joan de Mollet. També es van aprovar els comptes del 2007, les quotes d'associats i el pressupost i pla de treball per al 2008. A més, es va informar sobre les darreres activitats del CILMA realitzades des de la darrera Assemblea General Ordinària.

Tot seguit, es va presentar la "Web de mobilitat de les comarques gironines", a càrrec de Richard Elelman, responsable de la Comissió de Mobilitat del CILMA. Com a cloenda, Pau Noy, membre de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) va fer una ponència sobre infraestructures de mobilitat per un futur més sostenible i, finalment, Manel Villalante, director general del Transport Terrestre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, va explicar el Pla de Transport de Viatgers 2008-2012 en l'àmbit de les comarques gironines.



Manel Villalante, director general del Transport Terrestre del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, durant la seva intervenció. Foto: Gorbs Comunicació.



D'esquerra a dreta, Richard Elelman, responsable Comissió Mobilitat; Lluís Lloret, president; Jesús Llauro, vicepresident 1r i Jordi Mulà, Vicepresident 2n. Foto: Gorbs Comunicació.



D'esquerra a dreta, Lluís Lloret, Manel Villalante i Pau Noy. Foto: Dolors Gibert.

Expo Zaragoza 2008

El CILMA ha estat present en l'Expo Zaragoza 2008 a través d'Àngel Ferrer, responsable de la Comissió de l'Aigua i membre de la Junta Executiva, que va assistir a diverses conferències i d'altres actes. Durant la visita, Àngel Ferrer es va entrevistar i va conversar amb representants de Qatar i Suècia, entre d'altres, i va visitar diversos pavellons com els de Japó, Rússia i Nigèria. Amb aquesta visita es va voler saber quina visió es té de l'aigua i com es gestiona en d'altres països d'Europa i de la resta dels continents. Aquesta ha estat una visita molt profitosa per recordar i comprovar que l'ús, recurs i gestió de l'aigua és molt diferent depenent de cada continent i que, evidentment, després de visitar l'Expo Zaragoza, queda ben palès que l'aigua és igual a vida.



Vista general de l'Expo Zaragoza. Foto: Àngel Ferrer.

Portal web de mobilitat a les comarques gironines

<http://www.cilma.cat/mobilitat>

El dia 31 de maig, coincidint amb l'Assemblea General Ordinària del CILMA, es va presentar el portal "Web de mobilitat de les comarques gironines".



Aquest portal web pretén –com a continuació del desplegable en mobilitat que es va editar l'any 2003– ser una eina amb informació actualitzada sobre el transport públic i l'ecomobilitat de les comarques gironines.

Els objectius del portal web són informar els usuaris de les diferents alternatives existents per desplaçar-se en transport públic col·lectiu en l'àmbit de les comarques gironines, i donar a conèixer altres formes de mobilitat existents, ja sigui a peu, amb bicicleta o compartint cotxe. Aquesta eina pot ajudar a promoure la mobilitat sostenible en els desplaçaments, minimitzar la contaminació atmosfèrica i acústica i el consum d'energia de l'ús del vehicle privat, com també millorar els beneficis des del punt de vista ambiental, econòmic, social o de salut.

El portal web consta de diversos apartats: notícies d'actualitat en mobilitat, un cercador de rutes, mapa amb informació comarcal i municipal, informació sobre els diferents operadors de transport urbà, interurbà i internacional, informació sobre les rutes municipals i interurbanes, i el lloguer de bicicletes, enllaços amb les webs de compartir de cotxe (*carpooling*) i compartir flota de vehicles (*carsharing*), dades de contacte amb les oficines de turisme, etc.

Prèviament a la presentació del 31 de maig es va mantenir una reunió amb responsables dels Serveis Territorials del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya de Girona, en què se'ls va donar a conèixer el portal web.

Premi al millor suggeriment de mobilitat sostenible i segura 2008

Aquest premi es destina a reconèixer la millor idea o proposta pel que fa a promoure la mobilitat sostenible i segura a les comarques gironines. Cal que el suggeriment sigui publicat en l'apartat "Digues la teva" de la web de mobilitat de les comarques gironines.

Els suggeriments que es poden publicar poden ser pels diferents mitjans de transport (autobús, tren, a peu, amb bicicleta i vehicle particular), que seran avaluats per un jurat integrat per representants de diferents administracions i entitats i s'establirà un únic premi que consistirà en una bicicleta plegable.

Curs de gestió residus

Els dies 10, 12, 17 i 19 de juny de 2008, el CILMA va organitzar, a la seva seu a Girona, el curs de formació "Models de gestió preventiva i recuperadora dels residus municipals a les comarques gironines".

Aquest curs, que ha estat impartit per tècnics del Centre d'Ecologia i Projectes Alternatius (CEPA), ha estat adreçat als alcaldes, regidors, tècnics municipals, a més d'aquelles altres persones interessades amb la prevenció de residus.

A finals de l'any passat es va realitzar un curs per donar a conèixer als ens locals els instruments de prevenció dels residus municipals, amb l'objectiu d'ajudar a centrar els esforços en la seva reducció, ja que els residus són un problema greu, que segueixen augmentant i no s'ha aconseguit aprofitar prou el potencial que suposa la prevenció i el reciclatge. D'aquells residus que no podem evitar generar, cal fer-ne una bona gestió tant en la recollida selectiva com en el tractament posterior.

En aquest sentit, doncs, l'objectiu principal del curs ha estat el de donar a conèixer la situació actual dels residus i les previsions de futur, com també els diferents models de gestió mitjançant la recollida selectiva de diverses fraccions, la seva valorització i, com a última instància, la disposició final del rebuig.



Pila de materials reciclables de la planta de valorització i transferència de residus de la comarca d'Osona. Foto: CEPA

El sistema tarifari integrat ja està en funcionament

Segons ha confirmat l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM), el sistema tarifari integrat ja està en marxa des del passat 12 de juny, data en què es va posar a la venda la targeta T-MES, i el passat dia 14 de juliol es va posar en funcionament la targeta T-50/30.

La primera fase de la integració conclourà el proper setembre, moment en el qual quedaran a l'abast de l'usuari la resta de targetes.

PREUS DELS TITOLS (2008)			
TITOLS	1 ZONA	2 ZONES	3 ZONES
T 10	8,40€	15,60€	21,60€
T10/30	7,20€	13,00€	18,00€
T50/30	27,00€	45,00€	65,00€
T-MES	42,00€	60,90€	82,30€

Les targetes T-50/30, T-10/30 i T-10, es poden adquirir al Centre d'Atenció al Client (CAC) situat a l'estació d'autobusos de Girona, i a través de la xarxa de venda, que properament es posarà a disposició de l'usuari (quioscos, estancs i llibreries, entre d'altres). La T-MES només es troba al CAC o bé els Consells Comarcals del Gironès, la Selva i del Pla de l'Estany.

Per a qualsevol altra informació sobre el nou sistema tarifari integrat, podeu contactar al: 902 627 781 o al web www.atmgirona.cat

The Figueres Conference

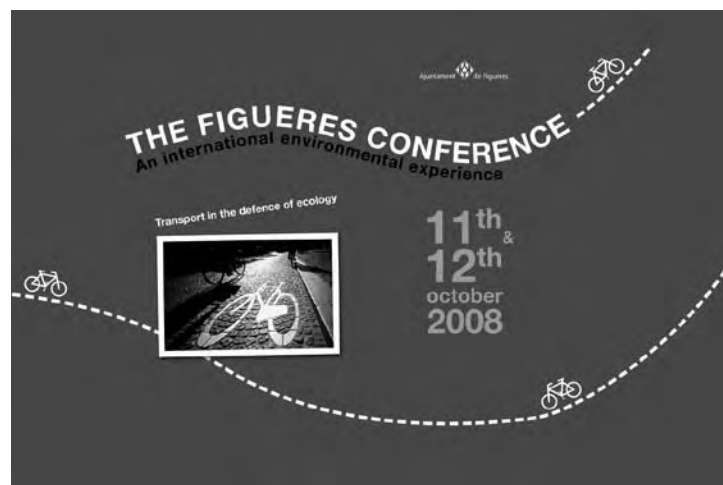
The Figueres Conference és un reflex del desig d'explorar i implementar polítiques avançades i ecològiques, i de poder discutir d'una manera oberta amb altres administracions, organitzacions i persones de tota Europa. Amb la celebració d'aquestes conferències es té l'esperança de poder compartir i comparar experiències.

Figueres és una ciutat amb una forta tradició de lliure pensament i innovació, que en aquests moments està intentant d'establir-se com un model a l'hora d'aplicar les últimes tendències sostenibles i mediambientals, unes tendències tan necessàries en l'Europa del segle XXI. La conferència tindrà lloc els dies 11 i 12 d'octubre de 2008 i, tot i que les places estan limitades, serà oberta a qualsevol persona o organització interessats en programes de mobilitat sostenible, donat que aquest serà el tema d'aquest primer congrés.

L'esdeveniment estarà format per tallers de treball, amb grups reduïts, i un determinat nombre de conferències. L'objectiu d'aquest esdeveniment és el descobriment d'unes pràctiques efectives comunes que garanteixin un avanç en la política de la implantació d'una mobilitat sostenible en tots els àmbits administratius. A continuació, aquestes conclusions seran publicades.

Els participants de la conferència es reuniran al Castell de Sant Ferran

i seran allotjats en un hotel en el centre de la ciutat de Figueres. L'únic cost per als participants serà el desplaçament fins a Figueres. L'Ajuntament de Figueres té com a objectiu debatre, dins de l'àmbit d'aquest fòrum, un tema diferent cada any relacionat amb el medi ambient. La intenció és, també, augmentar la participació d'aquesta conferència internacional gradualment per convertir-se en un esdeveniment important en el calendari mediambiental internacional.



La Xarxa Mediambiental de l'àrea urbana de Figueres

La Xarxa Mediambiental de l'àrea urbana de Figueres fou creada a principis del novembre de 2007. L'àrea urbana de Figueres, com a conjunt, ha estat ignorada històricament pels municipis que la constitueixen i, especialment, per l'Ajuntament de Figueres que, amb una freqüència sorprenent, en anys anteriors, ha decidit, d'una manera unilateral, moltes actuacions que tenen conseqüències físiques i socials en els municipis de l'entorn.

Des de la Regidoria de Medi Natural i Qualitat Ambiental de l'Ajuntament de Figueres es va pensar en la creació d'un punt de trobada per posar remei a aquest problema i per donar als altres 15 municipis que formen part de l'àrea urbana, la mateixa oportunitat d'expressar les seves preocupacions i participar en la creació de polítiques mediambientals pel bé del conjunt de l'àrea urbana. Els primers fruits d'aquesta experiència no han trigat a arribar: a principis de 2008, la Generalitat de Catalunya, per primera vegada, es va comprometre a subvencionar la redacció d'un projecte de transport interurbà dins dels límits de l'àrea urbana de Figueres, tenint en compte, d'aquesta manera, les necessitats de pobles la situació dels quals han estat ignorades en l'àmbit comarcal.

La Xarxa té la naturalesa d'òrgan de consell, no d'administració general, la qual cosa implica un ambient més informal i proper per buscar solucions globals a problemes compartits. El consens i la coordinació són les paraules clau mentre els seus membres busquen respostes als dilemes presentats en temes de qualitat mediambiental, mobilitat sostenible, consum responsable de l'aigua, protecció dels ecosistemes i de la biodiversitat. Cada any, tots els membres escolliran un portaveu de la Xarxa i les reunions, que són bimensuals, tindran lloc en les cases consistorials dels diferents municipis de l'àrea.

TramGavarres: un projecte de mobilitat per al segle XXI

En plena crisi energètica i de mobilitat, pren força la idea de construir una anella ferroviària que rodegi les Gavarres i doni alta capacitat de transport emprant poc espai i energia.

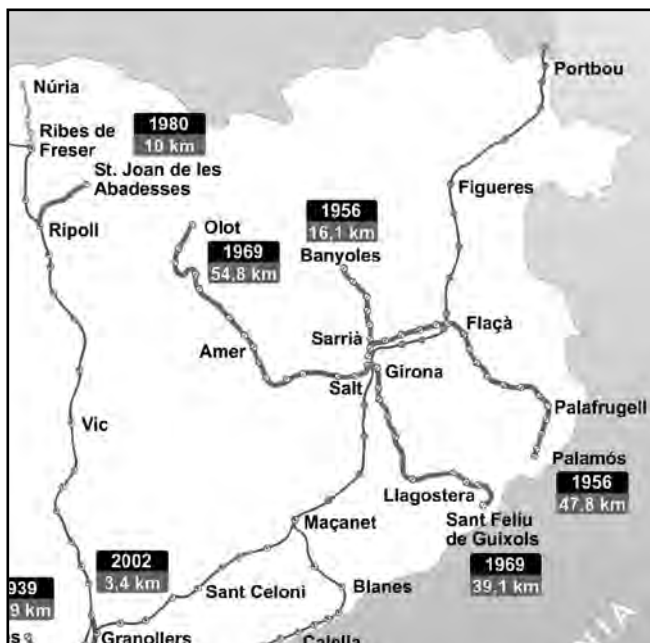
Probablement, la demarcació gironina sigui l'exemple més flagrant de com una dotació generosa d'infraestructures viàries i una minsa oferta de transport públic pot arribar a condicionar la mobilitat de la ciutadania i el seu desenvolupament econòmic. I és que, com és prou conegut, la demarcació gironina és la que té més vehicles de carretera per habitant d'Espanya, després de Balears, i on s'ha tancat més xarxa ferroviària de Catalunya. El Baix Empordà concentra actualment la bossa de població més allunyada del ferrocarril de Catalunya, amb més de 100.000 habitants sense tren al seu terme municipal. Des de la perspectiva municipal, Girona també posseeix un altre trist rècord: Lloret de Mar és el municipi més gran de Catalunya sense ferrocarril, amb més de 38.000 habitants i una població estiuenca de 100.000 habitants.

Prov.	TOTAL VEHICLES	TURISMES	POBLACIÓ	vehicles habitant	turismes habitant
Balears	752.997	571.922	841.669	0,8946	0,6795
Girona	465.977	315.450	565.304	0,8243	0,5580
Tenerife	605.283	428.274	806.801	0,7502	0,5308
Ceuta	51.597	40.744	71.505	0,7216	0,5698
Lleida	256.941	176.855	362.206	0,7094	0,4883
Tarragona	423.289	289.862	609.673	0,6943	0,4754
Madrid	3.761.820	3.037.748	5.423.384	0,6936	0,5601
Alacant	998.821	751.299	1.461.925	0,6832	0,5139
Las Palmas	605.460	431.881	887.676	0,6821	0,4865
Castelló	324.729	226.103	484.566	0,6701	0,4666

Dotació de vehicles per habitant per províncies, l'any 2003.

dels antics carrilets, una idea que fa riure als que recorden aquells ferrocarrils en un estat decrepit, avui convertits en "via verda". Però cal advertir que uns ferrocarrils similars foren el punt de partida d'una de les millors xarxes ferroviàries europees de rodalies, la xarxa barcelonina dels Ferrocarrils de la Generalitat de

certa tota la intenció. El TramGavarres fa referència al nom d'un nou sistema ferroviari conegut com a tramtren, un servei que es comporta com a tramvia a les travessies urbanes i com a tren de Rodalies en zona interurbana. El símbol viari del tren tramvia és l'autocar, però amb més capacitat, velocitat comercial i eficiència



Clausures de la xarxa ferroviària gironina, amb data i quilòmetres de tancament. Font: PTP.



Idea conceptual del TramGavarres, segons proposta de la PTP al Pla Tren 2014 i al·legacions del PITC 2006-2026.

Han estat moltes les veus que han demanat un canvi de model de mobilitat a Girona, no només procedents del moviment ecològic, sinó també del món empresarial i econòmic, que veu perillar el sosteniment del model actual. Una de les reivindicacions més clàssiques, potser cacofòniques, ha estat la del ressuscitament

Catalunya. I doncs, és el TramGavarres la resurrecció d'un mort?

Què és el TramGavarres?

El nom TramGavarres per designar el projecte d'anella ferroviària entre Girona i la Costa Brava al voltant de les Gavarres, no és casual i té

econòmica i ambiental. El tren tramvia no és un experiment, sinó un sistema de transport consolidat a diferents aglomeracions metropolitanes europees, com Karlsruhe, Colònia-Bonn, Saarbrücken, Zwickau, Aachen a Alemanya; Lyon, Estrasburg i Lille a França, o Alacant-Benidorm al País Valencià.



La intermodalitat del tren tramvia en zona urbana a Karlsruhe. Els tramvies de llarga distància inclouen cafeteria i lavabo.
Foto: PTP

A Catalunya també es troben en projecte els trens tramvia de Ferrocarrils de la Generalitat al nucli del Bages, a la línia Lleida–la Pobla de Segur i el projecte de nova xarxa del Camp de Tarragona (TramCamp).

El TramGavarres ha nascut amb un no inicial, com d'altres projectes avui materialitzats i que han comportat un gran èxit per sobre de les previsions, com és el cas dels tramvies urbans de Barcelona. Ni l'AVE a Madrid ni el metro de Barcelona cobreixen la seva despesa inversora a curt termini, però les inversions ferroviàries només es poden justificar econòmicament si es consideren les seves externalitats socials i ambientals, així com els estalvis de costos directes a mig i llarg termini.



© reiss@ressweb.de

Pas del tren tramvia per zones interurbanes, lluny de la capital Karlsruhe, amb via única i doble, a l'estat de Baden-Württemberg (Alemanya).

Fotos: <http://www.reissweb.net>



© reiss@ressweb.de

Un model de mobilitat alternativa

El "TramGavarres" és un projecte nascut amb vocació sostenibilista.

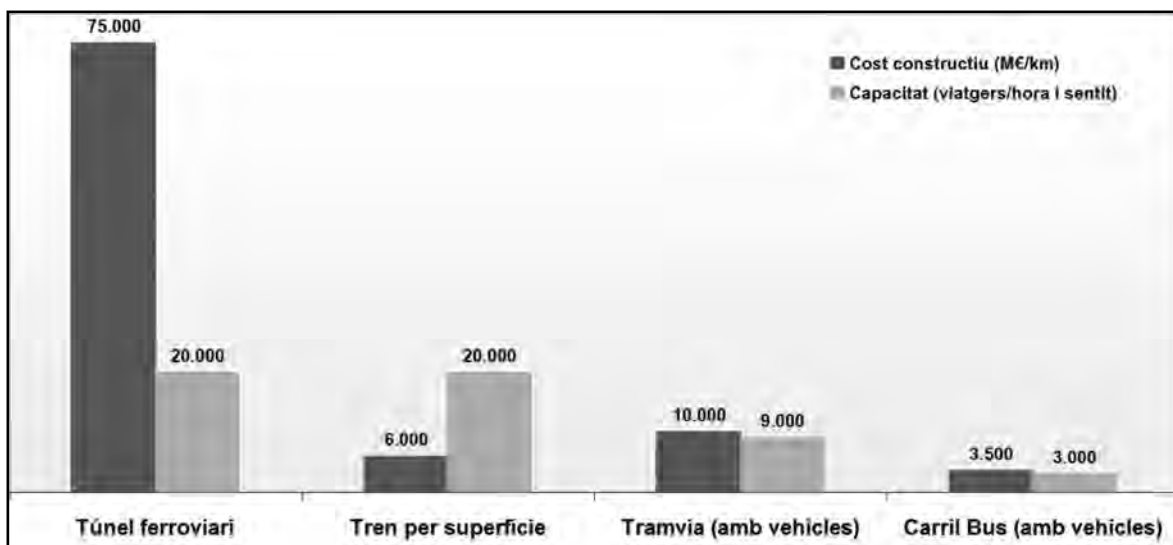
Potser no sigui la infraestructura ferroviària més urgent o reivindicada a Catalunya, però sí que és l'alternativa més viable si es compara amb la sobreoferta d'ampliació viària que, sense no massa justificacions, s'executa al territori gironí.

El fet que en 30 anys la xarxa viària d'alta capacitat gairebé s'hagi duplicat i la ferroviària convencional s'hagi congelat no convida pas a l'optimisme.

Els requisits necessaris per justificar una nova autovia són ínfims si es comparen amb la demanda mínima exigida pel Govern per a les noves línies ferroviàries.

Cost de explotació mitjà del TP el 2005 a la Regió Metropolitana de BCN			
Mitjà de transport	Cost d'explotació per quilòmetre (€)	Ocupació mitjana RMB (viatgers) (1)	Cost per viatger
Rodalies Renfe	8	171	0,047 €
Mitjana distància	5	~	~
Tren FGC	15	121	0,124 €
Bus TMB	6,5	15	0,434 €
Altres busos urbans	4,5	12	0,375 €
Metro TMB	19	133	0,143 €
Tramvia	9	42	0,214 €

Costos directes per validació, segons fonts d'operadors. Font PTP.



La proporcionalitat entre el cost de les infraestructures i la seva capacitat es perd quan apareixen els túnels. Bus i tramvia inclouen material mòbil.
Font: PTP.

ALESHORES, PER QUÈ UN TRENTRAM EN COMPTES D'UN TREN CONVENCIONAL COM ELS FGC O LES RODALIES DE RENFE?

- Els trens convencionals tenen problemes per travessar els cascs urbans consolidats i soterrar-los costa deu vegades més que passar en superfície.
- El trentram és el sistema ferroviari que millor equilibra la balança entre capacitat i cost en àmbits de Rodalies de demanda intermèdia, com és el cas de l'anella de les Gavarres.

- La topologia de les ciutats de l'anella de les Gavarres no requereix un dimensionament com el de les Rodalies de Barcelona, Madrid o París, sinó sistemes més lleugers que puguin ser integrats en la xarxa viària a un cost més assumible per part de l'administració.
- Els nuclis urbans són poc extensos, cosa que redueix les teòriques diferències dels temps de viatge d'un projecte ferroviari pesant soterrat i un sistema ferroviari lleuger en superfície.

- El trentram combina l'accessibilitat del tramvia amb la rapidesa d'un tren de Rodalies, cosa que el converteix en el transport ideal si la demanda no requereix sistemes superiors.
- El TramGavarres podria aprofitar la xarxa ferroviària existent a la demarcació gironina, entre Flaçà i Riudellots, reduint en un 25% la infraestructura de nova creació necessària per completar l'anella de les Gavarres.

Críteris pel TramGavarres

El sol fet de construir una nova infraestructura ferroviària no assegura l'èxit de la seva implantació i ni una captació d'usuaris. Per captar usuaris procedents del vehicle privat cal donar resposta a necessitats de mobilitat molt més estrictes que les exigides pels usuaris captius (sense alternativa). Així, el projecte del TramGavarres hauria de tenir en compte les següents consideracions:

- Esdevenir un transport públic eficient (ja ho serà per sistema), però també ràpid en les connexions intermunicipals. El temps de viatge és el primer motiu d'ús del vehicle privat a Catalunya, mentre que la primera causa d'ús del transport públic és la congestió i la manca d'aparcament; segons l'Enquesta de Mobilitat de Catalunya.

- La dispersió urbanística de Girona fa que la vida municipal no graviti només al voltant dels cascs urbans, motiu que obligarà a connectar el transport privat amb el TramGavarres i els autobusos d'una forma eficaç: amb intercanviadors "porta a porta" i "park & ride" ben dimensionats.

- L'equilibri entre els trams purament ferroviaris i els tramviars ha de permetre uns temps de viatge mínimament competitius respecte les autopistes construïdes. Per aquest motiu caldrà buscar vehicles d'elevada velocitat màxima per a zones interurbanes (140 km/h) i reduir les travessies tramviars a 50 km/h als recorreguts estrictament necessaris.

- L'equilibri financer de l'operació només s'assolirà estalviant grans volums d'infraestructura pesant: túnels i viaductes. Per aquest motiu, i tenint en compte l'elevada capacitat de frenada dels trens tramvia, caldria preveure la incorporació de passos a nivell intel·ligents als trams ferroviaris als creuaments amb camins secundaris i evitar la construcció de salts a diferent nivell.

- Intervals de pas atractius i, en cas de construir-se en via única, apartadors suficients per permetre creuaments entre trens a causa dels increments de demanda de l'estiu.

Hem posat en servei el desdoblament de la carretera C-31

Tram: Palamós – Mont-ras

■ Hem posat en servei un nou tram desdoblament de la carretera C-31, entre Palamós i Mont-ras, i els accessos a Palafrugell i Vall-llobrega.

Aquesta carretera, totalment renovada, resoldrà els problemes de congestió que patia aquesta zona de la Costa Brava i millora notablement les condicions de seguretat.

El pas per la població de Mont-ras s'ha resolt amb un semiovertament per als vehicles de pas i unes calçades laterals enjardinades que permeten un fàcil accés al nucli i minimitzen l'impacte de l'autovia.

■ Inversió total: 53,8 M€

Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques

012 Estació S&T Col·lecció S&T
Tallat per segon, SA. NCLCS

Veient l'evolució de les infraestructures a Girona, el concepte de "demanda" esdevé molt relatiu.

Trams	Tramvia 80 km/h	Tramvia 120 km/h	Tren 120 km/h	Tram-tren >120 km/h
Girona – Flaçà (via actual)	18	13	13	13
Flaçà – Palamós (nou)	43	33	22	25
Palamós – St. Feliu de G. (tram)	37	32	31	31
St. Feliu de G – Girona (nou + actual)	44	41	26	26
Temps de volta (en un sentit)	142	120	92	95

Estudi de temps de viatge entre diferents alternatives per l'anella de les Gavarres pel Pla Tren 2014. Font: PTP.

L'Associació Promoció del Transport Públic va elaborar un primer estudi de l'anella del TramGavarres durant l'any 2007, amb l'objectiu d'incloure aquest projecte al Pla ferroviari no oficial Pla Tren 2014, que ha rebut molt bones crítiques dels professionals del sector i el suport d'ICV-EUiA, ERC i CiU. En aquest estudi es van realitzar uns estudis de temps de viatge de l'anella tram a tram, tenint en compte les zones tramviaritzades i les ferroviàries interurbanes, obtenint-se els següents resultats:

Dins del Pla Tren 2014 es va desenvolupar la proposta de tren-tramvia a més de 120 km/h en zona interurbana que, aprofitant el tram de Renfe entre Riudellots i Flaçà, aconseguiria reduir els temps de desplaçament del vehicle privat entre Girona, Palamós, Palafrugell i Sant Feliu de Guíxols i connexions internes. Únicament s'aplicaria tractament de tramvia al tram costaner Sant Feliu de Guíxols–Palamós (semblant al Tren tramvia d'Alacant), així com la travessia urbana de Palafrugell. La resta de municipis tindrien estacions ferroviàries convencionals a pocs metres del nucli urbà i la travessia de

Girona utilitzaria el túnel que preveu el ministeri de Foment. Els trens tramviars podran ser d'ample de via internacional gràcies al tercer carril que el Ministeri de Foment construirà a la xarxa actual entre Mollet i Vilamallà.

Un projecte pel territori

Sens dubte, l'aprovació del TramGavarres pot significar una de les millors notícies de mobilitat, medi ambient i integració social per l'àmbit del Gironès, Baix Empordà i la Selva.

Com d'altres projectes d'àmbit regional o local, requeriran un suport màxim i unitari des del territori per aconseguir el finançament per part del Govern de la Generalitat o l'Estat. La part més important del projecte és que hi cregui el territori.

RICARD RIOL JURADO
President de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)
<http://www.lapt.org/>

La mobilitat a les comarques gironines i la centralitat de les estacions

D'entrada cal dir que una de les característiques essencials de la mobilitat a les comarques gironines és que és autènticament tercermundista.

Cal tenir en compte que la ciutat de Girona, la magnífica "Florència catalana", tindrà una estació al centre de la ciutat, convenientment soterrada. Aquesta dada cal tenir-la molt present per poder entendre el concepte de mobilitat sostenible, el qual és sinònim de centralitat de les estacions i de donar preferència al ferrocarril (sobretot el convencional) per damunt de la idolatrada carretera. En aquest sentit, és significatiu que quan més ens allunyem de la ciutat de Girona la mobilitat és va fent més insostenible i creix espectacularment la dependència/dictadura del vehicle privat. Això té unes repercussions urbanístiques i socials molt considerables. Quan més ens apartem de la capital de la demarcació més augmenta el problema, social i humà, de l'accés al lloc de treball i als serveis sanitaris, la qual cosa comporta una degradació important de la cohesió social i de la qualitat de vida. De fet, la mobilitat a les comarques gironines exhibeix dos punts negatius molt remarcables:

1• És la demarcació de l'estat amb més cotxes per habitant després de les Balears, malgrat que gairebé un 50 % de la població no disposa de carnet de conduir.

2• Té el rècord de tancament de línies i estacions ferroviàries a Catalunya. Ara, amb perspectiva històrica, es pot dir d'una forma diàfana que el tancament dels carrillets va ser una de les "besties antisocials" més importants del tardofranquisme.

Doncs bé, amb aquestes dades, el que més copsa és que els nostres màxims responsables polítics sectorials no tinguin clar que ha arribat l'hora d'apostar pel transport públic (particularment pel tren convencional i tramvies) i, sobretot, per la centralitat de les estacions. A hores d'ara, no s'entén que aquests responsables polítics semblin estar, només, preocupats per una dogmàtica execució mil·limètrica d'unes obres faraòniques (amb molt poc contingut i servei social i territorial) que no pas del tren nostre de cada dia que ha d'agafar la població per fer les seves necessitats quotidianes. D'altra banda, moltes d'aquestes obres

es van planificar, fa molts anys, quan la qüestió de la mobilitat sostenible i, sobretot, els preus del petroli, no es tenien gens en compte. De fet, ara en paguem les conseqüències d'aquesta irresponsabilitat, tot i que al meu entendre encara som a temps de redreçar la situació.

Com abans he esmentat, i de fet és el títol d'aquest article, hi ha una relació directa entre la mobilitat sostenible i la centralitat de les estacions. De fet, la centralitat ferroviària afavoreix l'ús quotidià sense necessitat de transbordaments excessius al bus i al cotxe i, alhora, permet funcions (això és molt important) comarcals per al tren, gràcies a la proximitat dels equipaments comarcals. Un cas paradigmàtic i diàfan, de l'aspecte positiu de la centralitat de les estacions, el tenim en la segona ciutat de la demarcació, en la capital de l'Alt Empordà. Malauradament, el cas de Figueres, si els nostres màxims responsables polítics no hi posen més seny i sensibilitat social, pot esdevenir un exemple molt traumàtic, no només per a la ciutat, sinó per a tota la seva comarca.

El cas de Figueres és llarg i complicat, però descriu a la perfecció el que s'ha de fer i el que no s'ha de fer davant dels problemes econòmics, energètics i mediambientals que ens vénen a sobre. Cal tenir present que, amb més de 3.000 registres al dia de mitjana, l'estació de Figueres té més usuaris per habitant que les estacions de Tarragona, Girona, Reus o Salou. A més, una de les característiques d'aquesta estació —la que un servidor anomena l'Estació Central de l'Empordà (exerceix una funció de mobilitat social i territorial més enllà de la comarca de l'Alt Empordà)— és que la gran majoria dels seus usuaris (tant de la ciutat com de la comarca) hi accedeixen a peu, per la qual cosa la seva supressió perjudicaria —socialment— la majoria dels seus usuaris que no utilitzen el cotxe i, consegüentment, implicaria molts més col·lapses circulatòris: incrementaria la mobilitat insostenible i antisocial a una gran part del territori de la Regió de Girona, tenint en compte que podria posar en perill de mort el tram de la línia Figueres-Portbou-frontera francesa, amb unes conseqüències molt negatives, no només per a la mobilitat, sinó també per al comerç, el turisme i la productivitat del conjunt de les comarques gironines.



Estació de tren de Figueres. Foto: Dolors Gibert

Per altra banda, si es consumés el disbarat i se substituís Figueres-centre per Vilafant (en aquest cas estic parlant del tren convencional, tant de rodalies com regionals), la intermodalitat excèntrica només afavoria la gent que anés a Barcelona, tot dificultant les funcions de mobilitat dintre de la Regió de Girona, cal tenir en compte que aquesta, projectada per a l'AVE, estació de Vilafant, és situada a uns 2'5 km del centre de Figueres. A més, aquesta intermodalitat excèntrica dispararia l'ús del cotxe i de l'autobús i, per tant, seria una operació radicalment contrària a la igualtat social i a la sostenibilitat ambiental. Menys comprensible encara resulta l'argument del trasllat de l'estació actual per raons d'intermodalitat entre l'AVE i les futures rodalies, ja que es redueix dràsticament la funció del tren per a la majoria a favor d'unes correspondències esporàdiques i perfectament practicables a Girona, on es fa una multimilionària inversió per mantenir el tren al centre a més de portar-hi l'AVE.

En definitiva, davant dels darrers esdeveniments econòmics i energètics, i observant atentament les turbulències especulatives a l'entorn de "l'or negre" cal afinar amb el concepte de mobilitat sostenible a les comarques gironines.

Cal saber conjugar, socialment i territorialment, un transport públic de qualitat (de proximitat) amb el concepte progressista, racional i europeu de la centralitat de les estacions ferroviàries.

JOSEP M. LOSTE I ROMERO

Articulista de premsa

Membre de la Plataforma Defensen el Tren de l'Empordà

Membre de la PTP

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)



L'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, és una associació sense ànim de lucre fundada l'any 1993, tot just després dels Jocs Olímpics, quan va quedar palesa la manca de transport públic eficient a la ciutat de Barcelona, amb l'objectiu de fomentar l'ús del transport públic entre els usuaris i promoure i reivindicar polítiques i accions per a una mobilitat més sostenible i més segura.

Al llarg d'aquests 15 anys de funcionament, la PTP ha anat establint seccions territorials, que enguany són Barcelona, Vallès Oriental, Vallès Occidental, Baix Llobregat, Barcelonès Nord, Maresme, Terres de Lleida i comarques interiors de Girona. A més, la PTP participa en els Consells de Mobilitat de l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità, a l'àrea metropolitana de Barcelona), del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya i de l'Ajuntament de Barcelona, al Comitè d'Usuaris i Usuàries de RENFE i de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, al Consell de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona i a la Plataforma en Defensa del Tren de l'Empordà.

Les principals línies d'acció de l'associació són la potenciació dels modes de transport basats en l'ecomobilitat, especialment el transport públic, però també la bicicleta, anar a peu i les noves formes d'ús del cotxe amb elevada ocupació (*carpooling* i *carsharing*), la divulgació ciutadana dels problemes i reptes de la mobilitat actual mitjançant publicacions, rodes de premsa, jornades i fòrums de debat, i la defensa dels usuaris i usuàries del transport públic.

Entre els projectes realitzats per la PTP cal destacar la publicació trimestral de la revista *Mobilitat Sostenible i Segura*, amb una tirada de 6.000 exemplars (des de 1995), la realització d'activitats reivindicatives, lúdiques i de formació en el marc del Dia Sense Cotxes i de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura (des de la primera edició el 1999), l'Impuls del *carsharing* a Catalunya amb la creació de l'empresa *Catalunya CarSharing SA*, en l'actualitat, *Avançar* (any 2000), l'assessorament per a municipis sobre la seva xarxa de transport públic urbà (des de 2000), la publicació dos cops per setmana del butlletí electrònic de notícies *INFO-PTP* (des de 2002), la realització del programa *Mobilitat Sostenible* a COM Ràdio (temporades 2003 i 2004), la organització del *Congrés Internacional Tramvia i Ciutat* (2004), el *Congrés Internacional de Sistemes Eficients d'Autobusos* (2006) i la col·laboració en l'organització del *Congrés sobre l'Eurovinyeta* (2008), entre d'altres. Des de 2004, la PTP organitza anualment la *Cursa de Transports* en el marc de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, realitzant una comparativa de diferents recorreguts amb diferents modes de transport (a peu, bicicleta, transport públic, taxi, moto i cotxe) per avaluar a més del temps de trajecte, els costos econòmics, ambientals i socials de cadascun.

La PTP va estrenar l'any 2006 l'exposició itinerant "*Mou-te amb el Planeta!*", que explica els impactes ambientals derivats de la mobilitat, especialment pel que fa el canvi climàtic, la contaminació atmosfèrica i el consum insostenible d'energia. Fins ara ja s'ha exposat a Barcelona, Sabadell, Reus, l'Hospitalet de Llobregat, Lleida, Girona, Badalona, Olot, Mollet del Vallès, Vilafranca del Penedès, Sant Feliu de Codines i d'altres municipis, així com a la Universitat Autònoma de Barcelona. L'exposició va acompanyada de la pel·lícula "*Mou-te amb el Planeta!*", un documental que planteja els impactes de la mobilitat actual i un possible canvi de model. Des de la PTP es distribueix el DVD a ens locals, centres d'ensenyament i públic interessat. També es pot visualitzar a la web de la PTP i a *Youtube*, que ha comptat amb més de 55.000 visites.



Durant el 2007, la PTP va realitzar cursos de formació per a educadors en mobilitat sostenible per organitzar una sèrie de tallers i jocs per a diferents escoles i festivals populars. També es va realitzar una prova estàtica a l'autopista B-23 per demostrar l'encabiment d'un carril bus que milloraria la congestió i donaria prioritat al transport públic en superfície, i es va organitzar un viatge a la ciutat de Freiburg (Alemanya), adreçat a socis/es de la PTP, polítics, tècnics d'Ajuntament, consultors, etc., amb l'objectiu de conèixer un cas de ciutat exemplar en planificació urbanística, promoció de la mobilitat sostenible i foment de les energies renovables.

Del 2008 cal destacar la redacció del *Pla Tren 2014*, un pla ferroviari integral amb l'objectiu de plantejar noves solucions a la manca de serveis ferroviaris, per garantir l'existència de serveis semidirectes, per resoldre mancances de capacitat i rapidesa, així com assegurar la connectivitat i accessibilitat al territori al servei. A la demarcació de Girona s'aposta per construir noves línies de tren-tramvia que, aprofitant parcialment la infraestructura ferroviària existent, arriben a Olot i a Roses, portar el tren al centre de Blanes i de Lloret de Mar, i crear l'anomenat tren-tramvia de les Gavarres, una línia circular que serveixi el Baix Empordà, la bossa de població més allunyada del ferrocarril a Catalunya. A més, es crearia un nucli de rodalies, mantenint l'estació del centre de Figueres. Donat que Girona és la segona província espanyola amb més vehicles per habitant, cal actuar amb decisió per invertir aquesta tendència.

Però és important no oblidar les actuacions a curt termini, aprofundint en la línia iniciada pel Pla de Transport de Viatgers de Catalunya de la Generalitat, que ha reforçat urgentment el servei d'autobús a les comarques gironines, per poder oferir ràpidament un transport públic més eficient i atractiu, sense haver d'esperar a què s'acabin de construir les grans infraestructures que permetin iniciar els nous serveis ferroviaris.

<http://www.laptp.org>

XAVIER LUJAN

Tècnic de mobilitat

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

El projecte GESMOPOLI a l'Aeroport de Girona i CIM La Selva

La promulgació de la Llei de mobilitat (Llei 9/2003, de 13 de juny) és el marc legislatiu en el qual s'inscriu la voluntat política de promoure les possibilitats d'accedir als polígons industrials que resultin més respectuoses amb la qualitat de vida dels treballadors i amb la protecció del medi.

Catalunya té una dilatada tradició en el sector industrial i un fort desenvolupament més recent en el sector logístic i en el sector de serveis. En aquests moments, els polígons industrials ubicats en el territori català són més de 400, localitzats en zones urbanes i industrials, de dimensions molt diverses i que comprenen una gamma completa de sectors d'activitat. El desenvolupament d'aquests espais d'activitat econòmica s'ha portat a terme sense una planificació suficient dels aspectes relacionats amb la mobilitat, la qual cosa ha portat, junt amb l'increment de les transaccions econòmiques i els desplaçaments quotidians, a unes pautes insostenibles de mobilitat. Actualment, la mobilitat per treball genera uns costos significatius en termes ambientals, econòmics i socials.

El projecte GESMOPOLI "*Gestió integral de la mobilitat als polígons i les zones industrials*" s'inicia el novembre del 2005, amb una durada prevista de tres anys, amb l'impuls de cinc socis i liderat per l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona. Es tracta d'una iniciativa cofinançada per la Unió Europea en el marc de la Convocatòria de Projectes Life 2004-2005, en l'àmbit del Medi Ambient, la qual es planteja com a experiència pilot dirigida a la integració d'una sèrie d'actuacions que tenen per objecte la intervenció global i sostenible sobre l'àmbit de la mobilitat en els polígons industrials, incidint en les tasques de planificació, de negociació entre agents, de gestió i d'actuació sobre el territori.

GESMOPOLI té com a objectiu principal identificar els problemes de mobilitat i establir un conjunt de propostes per assolir una mobilitat més sostenible en sis polígons industrials de Catalunya mitjançant l'establiment de sistemes específics de gestió amb la participació activa dels agents institucionals, econòmics i socials en aquestes sis àrees pilot.

Un dels sis polígons del projecte GESMOPOLI és l'Aeroport de Girona i CIM La Selva, situats als municipis de Vilobí d'Onyar i Riudellots de la Selva. En aquesta àrea, durant l'any 2007, es va elaborar el *Pla de Mobilitat Sostenible Aeroport de Girona i CIM la Selva*, el qual analitza els desplaçaments dels treballadors/es i proposa diverses actuacions de millora.

A principis d'aquest any 2008, el GESMOPOLI ha continuat amb la constitució de la Mesa de Mobilitat, l'aprovació del Pacte per la mobilitat i la implantació de la figura del gestor de mobilitat. La Mesa de Mobilitat és l'òrgan de concertació on hi són representats els agents vinculats: ajuntaments, administracions, empreses i sindicats.

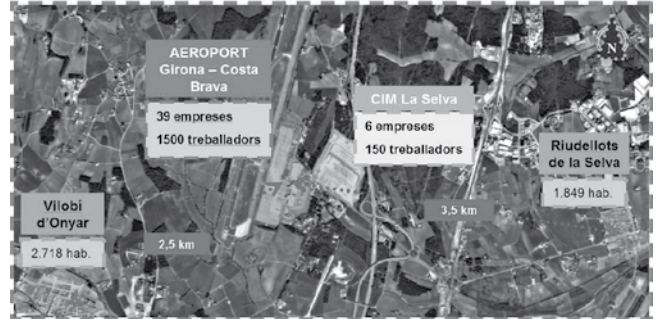
La Mesa té com a objectiu vetllar per a l'aplicació del pla, tal com es va acordar en el pacte per a la mobilitat aprovat. Actualment la presidència de la Mesa és l'Ajuntament de Riudellots de la Selva i la vicepresidència l'Ajuntament de Vilobí d'Onyar.

També s'ha implantat la figura del gestor de mobilitat, que és la figura responsable d'executar les decisions de la Mesa, coordinar els diferents actors implicats, generar informació i garantir l'aplicació del Pla de Mobilitat.

Els objectius de la Mesa de Mobilitat de l'aeroport de Girona i CIM la Selva, recollits en el pacte per la mobilitat aprovat són els següents:

Objectius de caràcter estratègic i basats en els principis inspiradors del projecte GESMOPOLI:

1. Configurar un model de polígon industrial accessible i segur per a tots els treballadors i treballadores, que garanteixi el seu dret a una mobilitat sostenible en un espai públic de qualitat.
2. Fomentar la cooperació entre les administracions, empreses i sindicats, i crear òrgans de planificació i gestió de la mobilitat sostenible dels treballadors.
3. Reduir la mobilitat en vehicle privat a motor per garantir un entorn amb menys emissions, fums, soroll i accidentalitat viària.
4. Implantar una xarxa de transport públic col·lectiu plenament integrada i adaptada als horaris laborals dels treballadors.
5. Promoure beneficis econòmics i fiscals per afavorir la utilització dels mitjans de transport més sostenibles.
6. Fomentar la intermodalitat entre tots els mitjans de transport públics i privats per millorar l'eficiència del model de mobilitat.
7. Impulsar un canvi social i cultural entre els treballadors en relació amb els seus hàbits de mobilitat, i fomentar les actuacions comunicatives des de l'Administració i les empreses.



8. Incorporar noves tecnologies i sistemes de gestió de la mobilitat que contribueixin a implantar un model de mobilitat més sostenible.
9. Considerar la mobilitat a peu i amb bicicleta com a alternatives reals de mobilitat en els polígons.
10. Desenvolupar eines i instruments que permetin avaluar els progressos de l'aplicació del Pacte per la Mobilitat

Objectius específics que deriven de les actuacions proposades en el Pla de Mobilitat Sostenible-Aeroport de Girona i CIM la Selva:

1. Consolidació de la Mesa de Mobilitat
2. Creació de la figura del Gestor de mobilitat de l'aeroport
3. Millora de la informació a l'usuari i usuari potencial
4. Millora de la freqüència i l'horari del servei de transport públic des de Girona
5. Millora de la cobertura del transport públic: es proposa una nova parada a Salt en la línia de transport públic Girona-aeroport
6. Abaratir el cost del transport públic per als treballadors
7. Creació d'un servei d'aportació des dels municipis veïns i des de l'estació de tren de Riudellots de la Selva
8. Adequar l'accés a l'aeroport a peu des del CIM la Selva
9. Creació d'itineraris segurs per a bicicletes des de Vilobí d'Onyar i Riudellots de la Selva fins a l'aeroport i CIM la Selva
10. Promoció de l'ús de la bicicleta
11. Creació d'aparcaments per a bicicletes
12. Promoció del cotxe compartit

Per a més informació podeu consultar:

www.gesmopoli.net

MONTserrat PASCUAL
Gestora de mobilitat de l'aeroport de Girona i CIM la Selva.

El projecte Camins Escolars a Banyoles

El projecte de Camins Escolars neix de la voluntat d'aconseguir una ciutat amable, tranquil·la, segura, sana i per a tothom. Per això cal un canvi en el model de mobilitat, no només basat en el cotxe, i potenciar al mateix temps, una mobilitat més sostenible. Aquesta voluntat es va concretar amb la creació d'un projecte que pretén facilitar que els nens/es i joves facin els seus itineraris habituals, a peu o amb bicicleta, de manera autònoma i segura.

A Banyoles, es va iniciar l'any 2005 amb accions concretes, seguint diverses línies d'actuació: educatives i de sensibilització, d'anàlisi, participatives o d'altres d'urbanístiques, de senyalització... El projecte es va iniciar en col·laboració: l'Escola de Natura de Banyoles, l'Ajuntament de Banyoles i l'empresa AMSA.

La primera actuació que es va dur a terme va ser la repartida d'enquestes a tots els escolars, amb l'objectiu que fos un instrument de recollida de dades sobre els hàbits de mobilitat dels nens/es i joves de la ciutat. Això va permetre iniciar tota una diagnosi urbanística de l'entorn dels centres escolars, amb la detecció dels punts de risc que calia millorar. En aquest procés s'hi van implicar les famílies, els centres escolars i tècnics urbanístics.

Paral·lelament a aquesta part més tècnica, s'han anat realitzant un seguit d'accions en el camp de l'educació i la sensibilització, que es detallen a continuació.

Exposició "A l'escola amb bon peu"

L'exposició té com a objectiu donar a conèixer els hàbits de mobilitat dels alumnes de Banyoles i fomentar una mobilitat més sostenible en els trajectes de casa a l'escola i, per extensió, en la resta de recorreguts per la ciutat.

Pretén simular el recorregut que fa un nen/a per anar fins a l'escola: un que va a peu, un amb bicicleta i un altre amb cotxe, i d'aquesta manera es vol posar de manifest els avantatges i inconvenients de cada manera de desplaçar-se. L'anàlisi es fa des de diferents òptiques: soroll, contaminació atmosfèrica, exercici físic, consum d'energies no renovables, relacions socials, ocupació de l'espai, impacte en el medi... Hi ha la clara intenció de partir dels trajectes habituals dels nens/es perquè és una via per incidir en els seus hàbits de mobilitat, a través d'un aspecte de la seva realitat quotidiana (situació propera).

Amb els grups d'escolars, les visites han estat dinamitzades per educadors, encarregats de conduir i realitzar diverses dinàmiques adaptades a cada grup d'edat per tal d'aconseguir que la visita sigui el més amena i profitosa possible. Les visites s'han realitzat des de l'etapa d'Educació Infantil fins a ESO.

Pel seu valor educatiu i de transmissió d'informa-

ció, l'exposició s'ha anat instal·lant a diversos espais de la ciutat, per poder-li donar la màxima difusió possible.

Així ha estat als instituts d'educació secundària, al Centre d'Atenció Primària, a la Sala de Plens de l'Ajuntament, a la Biblioteca Municipal, a la Fira de Sant Martíà... entre altres.



Fotos: Escola de Natura de Banyoles

Activitat escolar "Que els peus et portin"

Amb els alumnes de 4t d'Educació Primària de la ciutat s'ha dut a terme l'activitat "Que els peus et portin", per fomentar els desplaçaments a peu i amb bicicleta per anar fins a l'escola. Aquesta té dues parts diferenciades:

- ▶ Dinàmiques i jocs per descobrir els avantatges i inconvenients de les diverses maneres de desplaçar-nos dins la ciutat.
- ▶ Anàlisi del carrer: mesurar els diferents nivells de soroll provocats pels vehicles, prendre mides de les voreres, analitzar l'ocupació de l'espai per part dels cotxes, observar el comportament de vianants, ciclistes i conductors de vehicles... entre altres.

Es va acotar el col·lectiu al qual s'oferia aquesta activitat, per tal que els nens/es en poguessin treure el màxim profit. Es va escollir als alumnes de 4t de Primària, perquè a través de les enquestes es va veure que a partir de 3r augmentava el nombre d'infants que feien els seus desplaçaments habituals a peu o amb bicicleta de manera autònoma. Per tant, ells són el grup que millor poden aplicar en el seu dia a dia, els aprenentatges realitzats en l'activitat.



Propostes educatives per als escolars

Per seguir treballant el tema de la mobilitat sostenible, en aquest cas des dels centres educatius, s'han elaborat una sèrie de recursos i propostes per treballar-ho des de l'aula.

Com a motivació, s'ha organitzat l'obra de teatre "I tu, com et mous?" on es pretén crear un "estat de la qüestió" entre els alumnes, és a dir, una primera motivació. L'obra, a través de la simulació d'un concurs televisiu, presenta els avantatges d'anar a l'escola a peu o amb bicicleta, enfront de certs inconvenients dels desplaçaments amb cotxe.

Després s'ha repartit als centres escolars uns dossiers amb propostes per treballar des de la mateixa aula temàtiques relacionades amb la mobilitat, com per exemple el soroll, la contaminació, la despesa, la salut...

Dins aquestes propostes hi ha una guia per-



Fotos: Escola de Natura de Banyoles

què els mateixos alumnes puguin analitzar l'entorn del mateix centre, en termes d'ac-

cessibilitat, d'ocupació de l'espai, de facilitats per a vianants i ciclistes...

Activitats de sensibilització

A part de les accions encarades directament al públic escolar, dins el projecte de Camins Escolars, s'ha anat realitzant un seguit d'actuacions que també tenen una clara intenció divulgativa i educadora.

Alguns exemples són:

- ▶ L'hora del conte a la Biblioteca Municipal. Aprofitant un recurs ja existent, en més d'una ocasió, hem treballat conjuntament amb la biblioteca per organitzar accions relacionades amb el foment dels desplaçaments a peu i amb bicicleta, com per exemple les explicades de contes o la realització de tallers.
- ▶ Activitats familiars emmarcades en la Setmana de la Mobilitat Sostenible. Dins aquest apartat s'hi inclourien bicicletes per la ciutat, tallers familiars, obres de teatre, conferències i projeccions per a adults... entre altres.
- ▶ Jornades de formació per a educadors i famílies. En dues ocasions hem organitzat sessions de formació per als diversos col·lectius implicats en el projecte, on el que s'ha prioritzat és el coneixement d'altres projectes que s'estan realitzant en el territori i la sensibilització vers aquest tema.

Actualment, des de l'Ajuntament de Banyoles s'està treballant en la diagnosi urbanística en temes de mobilitat, al voltant dels diversos centres educatius de la ciutat.



Foto: Escola de Natura de Banyoles

Escola de Natura de Banyoles
www.escolanaturabanyoles.org

legislació i normatives

Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC) 2008-2012

Aquest Pla defineix les directrius generals per millorar els serveis de transport públic interurbà de viatgers, tant ferroviaris com per carretera.

El PTVC 2008-2012 preveu incrementar les connexions en transport per carretera, augmentar un 30% l'oferta de serveis d'autobús amb la creació de 19 noves connexions directes entre les principals ciutats del territori i incrementar en 9 les expedicions ja existents i, alhora, crear 8 noves connexions semidirectes per potenciar les comunicacions intercomarcals i reforçar-ne 21 de ja existents.

A banda del transport públic per carretera, també es vol millorar el servei de transport ferroviari amb la creació de 5 nous serveis regionals d'alta velocitat i, pel que fa a les rodalies, dotar Tarragona, Girona i Lleida de nous serveis de rodalies i reestructurar l'actual xarxa de Barcelona. En tots els casos, també es milloraran les freqüències de pas i la capacitat de les expedicions.

Objectius generals del Pla:

D'acord amb els objectius establerts a les Directrius Nacionals de Mobilitat (DNM) i al Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC), el nou Pla considera el transport públic com un servei social essencial per garantir l'accessibilitat al conjunt del territori i millorar-ne la cohesió social i territorial. Per tal de millorar l'oferta i la gestió dels serveis interurbans a Catalunya, el Pla aposta per:

- ▶ Garantir l'accessibilitat, la sostenibilitat i la competitivitat de la xarxa de transport públic interurbà.
- ▶ Reestructurar les infraestructures existents i racionalitzar l'oferta de serveis segons les necessitats de cada zona i, així, millorar l'eficiència del sistema.
- ▶ Augmentar les freqüències de pas, la capacitat i la cobertura territorial per garantir la qualitat de l'oferta de transport públic.
- ▶ Coordinar el transport viari i ferroviari i po-

tenciar la intermodalitat, adaptant horaris i freqüències de pas de trens i autobusos.

- ▶ Millorar i coordinar els sistemes d'informació a l'usuari, amb dades a temps real, tant a les estacions com a l'interior dels trens i autobusos.

- ▶ Ampliar a curt termini la integració tarifària als consorcis de mobilitat de Lleida, Girona, Tarragona i el Bages i completar-la a tot el territori el 2012.

Incrementar l'ús del transport públic enfront del vehicle privat, perquè suposi el 31% del total, enfront del 28% actual, amb una reducció estimada del 8,22% del nombre d'accidents de trànsit.

- ▶ Millorar la velocitat comercial, amb la implantació de carrils BUS-VAO o prioritzacions semafòriques.

- ▶ Potenciar la sostenibilitat ambiental del transport públic, amb la renovació del parc mòbil i l'ús de combustibles alternatius, per reduir les emissions de CO₂ un 6,5% i el consum d'energia un 4,6%.

Altres objectius:

- ▶ Assolir la integració tarifària al conjunt de Catalunya l'any 2012.
- ▶ Potenciar la intermodalitat i coordinar els diferents modes de transport, per afavorir els transbordaments amb temps d'espera reduïts.
- ▶ Habilitar 9 carrils bus interurbans, així com noves estacions d'autobús per fomentar l'ús del transport públic.

El PTVC a les comarques gironines

A les comarques gironines es proposen 36 actuacions:

- ▶ 3 serveis exprés sense aturades intermèdies entre els principals nuclis.
- ▶ 5 serveis de vertebració amb parades intermèdies entre els principals nuclis.
- ▶ 14 serveis comarcals per garantir la connexió amb la capital comarcal.
- ▶ 5 serveis locals de connexió per als dies de mercat i a la demanda per a la resta de dies.
- ▶ 4 serveis a la demanda.
- ▶ 3 serveis de bus-tren entre les estacions de Caldes de Malavella i Flaçà amb els municipis costaners del Baix Empordà.
- ▶ 2 serveis a punts singulars (Hospital de Palamós i Aeroport de Girona).

En aquestes actuacions s'hi han incorporat les propostes del Pla de millora comarcal del Baix Empordà.

AUTOBÚS

Es té previst crear una nova xarxa de serveis d'autobús exprés amb una alta velocitat comercial sense aturades intermèdies. En aquest sentit, es proposa garantir, com a mínim, un autobús cada 30 minuts en hora punta, amb un reforç de 4 connexions ja existents entre: Figueres–Girona; Olot–Girona; Banyoles–Girona; i Barcelona–Girona.

Pel que fa als serveis d'autobús de vertebració es té previst oferir serveis amb parades intermèdies entre els principals nuclis, així com garantir un servei cada dues hores, entre Girona i Lloret de Mar; cada hora a les relacions: Girona–Banyoles (amb un reforç en hora punta) i Girona–Santa Coloma de Farners; i també garantir el servei a les hores puntes, entre Banyoles i Figueres.

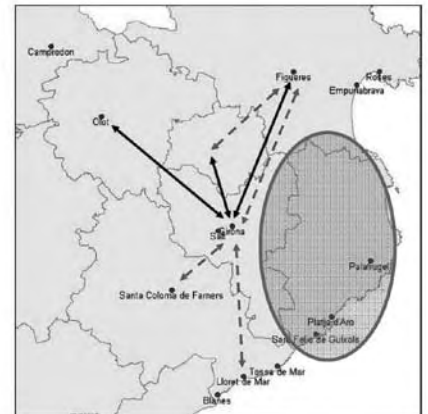
La millora de la velocitat comercial es preveu amb un carril reservat per al transport públic per carretera, tant regular com discrecional entre Blanes i Lloret de Mar.

PLA D'OFERTA PER CARRETERA. Propostes de serveis a Girona



Una nova xarxa de serveis a Girona:
diverses tipologies de servei per servir el territori

- Es proposen **36 actuacions** a les Comarques Gironines:
 - 3 serveis exprés
 - 5 serveis de vertebració
 - 14 serveis comarcals
 - 5 serveis locals
 - 4 serveis a la demanda
 - 3 serveis de bus-tren
 - 2 serveis a punts singulars
- S'han incorporat les propostes del Pla de millora comarcal del Baix Empordà.



Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial
i Obres Públiques

Pla de transports de viatgers
de Catalunya 2008-2012

PTOP

El PTVC també preveu la modernització i la implantació de nous equipaments amb noves estacions d'autobusos, modernes i funcionals, com la recentment inaugurada a Olot, així com, en redacció, els projectes de les estacions de Cadaqués i la Bisbal d'Empordà, i la prevista rehabilitació de l'estació de Girona, associada a l'arribada del TAV. També es té previst estudiar la construcció d'estacions a capitals comarcals (com Banyoles o Puigcerdà) o d'altres nuclis importants (com Palamós).

TREN

Dins dels regionals d'altres prestacions es preveuen 5 trens d'alta velocitat, en hora punta, entre Barcelona i Girona, amb un temps previst de 35 minuts en lloc dels 80 minuts com fins ara.

També en hora punta hi ha previstos 2 trens a l'hora per sentit entre Girona i Figueres, així com garantir 2 noves línies de rodalia: Maçanet-Flaçà i Riudellots de la Selva-Figueres. Per altra part, per tal d'afavorir la intermodalitat en transport públic, s'ha analitzat la connectivitat de les estacions ferroviàries nodals de: Figueres, Caldes de Malavella, Flaçà i Sils.

Plans de serveis programats al PTVC per a les comarques gironines:

L'any 2008 es realitzarà la redacció dels plans de serveis comarcals de l'Alt Empordà, la Garrotxa i el Ripollès, i en el 2009 el de la Selva.

Coordinació entre el transport públic:

En aquest Pla també es proposa una major coordinació entre el transport públic –per carretera i ferrocarril– per tal de millorar la intermodalitat i la competitivitat. En aquest sentit, es preveu que el temps màxim d'espera sigui de 10 minuts entre bus i tren i una distància màxima de 300 metres, amb la potenciació de la implantació d'intercanviadors.

Pel que fa a la coordinació entre el transport urbà i interurbà caldrà millorar l'eficiència dels recursos, mitjançant convenis entre els ens del transport públic.

La integració tarifària de l'Àrea de Girona:

Per tal de facilitar l'intercanvi entre modes, unificar tarifes i títols arreu del territori, s'està impulsant aquest 2008 la integració tarifària en l'àmbit d'actuació de Girona.

Podeu consultar el document a l'apartat dels Plans Sectorials del web del Departament:

http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/plans/sectors/pla_transports.jsp

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

► Cursos

Muntatge, manteniment i disseny d'instal·lacions de reg

Data inici: 30.09.2008
Data finalització: 23.10.2008
Lloc: Santa Coloma de Farners
Organitza: Escola de Capacitació Agrària Forestal - Casa Xifra

Curs sobre l'administració del paisatge

Data inici: 17.10.2008
Data finalització: 21.11.2008
Lloc: Barcelona
Organitza: Escola d'Administració Pública de Catalunya

► Seminaris

III Seminari Internacional "Conviure amb els Volcans"

Data inici: 02.10.2008
Data finalització: 04.10.2008
Lloc: Olot
Organitza: CUIMPB-Centre Ernest Lluch

Seminari sobre la petjada ecològica

Data inici: 02.10.2008
Data finalització: 02.10.2008
Lloc: Barcelona
Org.: Escola d'Administració Pública de Catalunya

Seminari debat: La gestió del paisatge de les Gavarres. Passat present i futur

Data inici: 03.10.2008
Data finalització: 03.10.2008
Lloc: la Bisbal d'Empordà
Organitza: Consorci de les Gavarres, Departaments de Geografia, Història i Història de l'Art de la Universitat de Girona.

► Ajuts

Subvencions per a la realització d'actuacions en matèria d'estalvi i eficiència energètica en règim reglat

Data Termini: 30.09.2008
Organitza: Institut Català d'Energia (ICAEN)

Subvencions d'estalvi i eficiència energètica en règim de concurrència competitiva, en el marc del Programa d'Estalvi i Eficiència Energètica

Data Termini: 30.09.2008
Organitza: Institut Català d'Energia (ICAEN)

Subvenció per a actuacions de gestió, conservació i recuperació d'espais fluvials

Data Termini: 01.10.2008
Organitza: Agència Catalana de l'Aigua

Ajuts per a la preservació i difusió dels valors naturals dels municipis gironins

Data Termini: 31.12.2008
Organitza: Diputació de Girona

► Jornades

Paisajismo: construir sostenibilidad

Data: 09.10.2008
Lloc: Madrid
Organitza: Asociación Española de Paisajistas (AEP)

UrbanLabs, tecnociudadania i socioinnovació

Data inici: 09.10.2008
Data finalització: 11.10.2008
Lloc: Cornellà del Llobregat
Organitza: CitiLab - Cornellà

El patrimoni cultural en l'oferta d'ús públic dels parcs i espais naturals

Data: 16.10.2008
Lloc: Centre de Recursos del Castell de Montesquiu
Organitza: Àrea d'Espais Naturals - Diputació de Barcelona

► Premis

XI Premios de Medio Ambiente

Data termini: 15.10.2008
Organitza: Garrigues Medio Ambiente, Expansión, CISS (del grup editorial jurídic Wolters Kluwer)

Premi Medi Ambient a Iniciatives Locals per a la Gestió Sostenible del territori i la Mitigació del Canvi Climàtic

Data termini: 27.11.2008
Organitza: CILMA

IX edició del Premi de Medi Ambient de l'Institut d'Estudis Catalans i la Fundació Caixa Sabadell

Data termini: 05.12.2008
Organitza: Fundació Caixa Sabadell, Institut d'Estudis Catalans

► Divers

ExpoRecicla 2008

Data inici: 24.09.2008
Data finalització: 26.09.2008
Lloc: Zaragoza
Organitza: Govern d'Aragó

EcoBuilding 2008

Data inici: 24.09.2008
Data finalització: 26.09.2008
Lloc: Zaragoza
Organitza: Govern d'Aragó

5a Biennial Europea de Paisatge

Data inici: 25.09.2008
Data finalització: 27.09.2008
Lloc: Barcelona
Organitza: Col·legi d'Arquitectes de Catalunya (COAC), Universitat Politècnica de Catalunya (Màster d'Arquitectura del Paisatge i Associació d'Amics de la UPC), Direcció General d'Arquitectura i Paisatge del Departament de Política Territorial i Obres Públiques

3a Setmana i+ de la Custòdia del Territori

Data inici: 25.09.2008
Data finalització: 05.10.2008
Lloc: Principat, País Valencià, Franja de Ponent, Illes Balears, Catalunya Nord i Alguer
Organitza: Xarxa de Custòdia del Territori

2n Congrés Internacional "Los Ciudadanos y la Gestión de la Movilidad" (2 CIMO)

Data inici: 29.09.2008
Data finalització: 01.10.2008
Lloc: Madrid
Organitza: Ajuntament de Madrid, Fundación Movilidad

XIX Concurs Fotografia Naturalista

Data Termini: 03.10.2008
Organitza: Associació de Naturalistes de Girona

Congrés Mundial de la Natura

Data inici: 05.10.2008
Data finalització: 14.10.2008
Lloc: Barcelona
Organitza: Unió Internacional de la Conservació de la Natura

Barcelona Walk 21 - 9è Congrés Internacional del Caminar

Data inici: 08.10.2008
Data finalització: 10.10.2008
Lloc: Barcelona
Organitza: Catalunya Camina, Ajuntament de Barcelona

Congrés Innovació Democràtica

Data inici: 16.10.2008
Data finalització: 18.10.2008
Lloc: Santa Cristina d'Aro
Organitza: Ajuntament de Santa Cristina d'Aro, Diputació de Girona, Diputació de Barcelona, Consell Comarcal del Baix Empordà, Direcció General de Participació Ciutadana de la Generalitat de Catalunya

Ecoviure2008

Data inici: 17.10.2008
Data finalització: 19.10.2008
Lloc: Manresa
Organitza: Fira de Manresa

GE02 - Fira del desenvolupament sostenible

Data inici: 04.11.2008
Data finalització: 07.11.2008
Lloc: Bilbao
Organitza: Bilbao Exhibition Centre



Per a més informació:
www.cilma.cat



Amb el suport de:



Diputació de Girona

221 MUNICIPIS