



El diari amic

NOTÍCIES AMIGUES

El 5% dels ingressos publicitaris d'aquesta publicació es dediquen a projectes de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic



12
LES DADES
Moure's
de forma
sostenible
surt més
a compte

12
PROPOSTES
Caminar
i aprendre
a anar en
bicicleta
ja d'adult

13
INICIATIVES
Guies per
a escoles
i Cursa de
diversos
transportos

14
TRAJECTÒRIA
La PTP
complirà
20 anys
de lluita
amb èxits

Aquesta setmana... Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)



50 COTXES



1 AUTOBÚS



60 VIANANTS

La mobilitat ens afecta a tots

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic està **declarada d'interès general** i defensa valors socials, ambientals i ètics. Actua com a grup de pressió i consciència a la població

INFORMA...

Pau Noy Serrano

Vocal de relacions internacionals i cofundador de la PTP



L'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) és una ONG nascuda l'any 1993 i declarada d'interès públic l'any 2011, que defensa valors socials, ambientals i ètics en el camp de la mobilitat.

Davant de l'administració pública, la PTP s'erigeix com a *lobby* en defensa del transport públic i dels seus usuaris. Davant del conjunt de la societat, la PTP s'esforça en conscienciar del problema de la mobilitat actual, excessivament dependent del vehicle privat i del petroli, i proposa alternatives de futur basades en l'ecomobilitat: transport públic, mobilitat a peu i en bici, gestió racional del vehicle privat, millora ambien-

tal dels vehicles... Un breu repàs als efectes de la mobilitat actual, massa dependent del cotxe i del camió, ajuda a comprendre l'existència d'una ONG dedicada exclusivament a la defensa del transport públic.

SALUT I MEDI AMBIENT

Els accidents de trànsit són la primera causa de mort juvenil (15-34) a Catalunya i la primera causa d'accident laboral (en l'accés). Tot i els èxits del Plans de Seguretat Viària, els accidents de trànsit encara són una epidèmia. Reduir-los és qüestió de noves pautes al volant i d'un ús superior del transport públic i no motoritzat. **Si es reduís la contaminació** a l'àrea metropolitana fins a llindars màxims permesos per la Organització Mundial de la Salut estalviariem 3.500 morts prematures, segons el CREAL. **Al voltant del 40%** de la població està exposada al soroll del trànsit amb un nivell equiva-

Canvis fiscals i d'infraestructures

Des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic creiem que cal canviar l'actual política fiscal, d'infraestructures i de peatges, per millorar el finançament del transport públic i assolir una xarxa catalana comparable a les del centre d'Europa. Apostem per un transport públic potent i econòmic per als usuaris, que esdevingui al mateix temps un motor de l'economia verda per al país.

lent superior als 55 dB(A) de dia, considerats perjudicials per a la salut mental. **A Catalunya, el principal** sector emissor de gasos amb efecte hivernacle és el transport (40%), seguit del sector domèstic (35%) i de la indústria (25%). **El consum d'espai** d'un cotxe és entre 317 vegades superior al d'un vianant o usuari del transport públic, amb el conseqüent impacte sobre el paisatge, els ecosistemes i la qualitat de vida urbana.

ECONOMIA

Assolida l'alta motorització actual, l'automoció tradicional

perd ocupació i depèn sobretot de l'exportació. La indústria del transport sostenible (transport públic i col·lectiu, gestió eficient de flotes, bicicleta, etcètera) genera aproximadament el doble de llocs de treball per cada viatge-quilòmetre i afavoreix una ocupació menys deslocalitzable.

Es calcula que l'impacte ambiental i sanitari del transport és de 500 euros per català i any. L'excés d'emissions de CO₂ està sotmès al comerç internacional i l'excés de contaminació (NOx i PM10) a les multes de la Comissió Europea. D'altra banda, els costos per congestió llas-

tren la competitivitat del sector logístic català. Ara més que mai, l'impuls d'un transport sostenible és, a més d'una aposta social i ambiental, una aposta que enforteix l'economia.

EFFECTES SOCIALS

El 45% de la població catalana no té permís de conduir i més d'un 50% no té accés diari al cotxe. La planificació d'urbanitzacions i polígons industrials només accessibles en cotxe redueix l'accessibilitat al territori i les respectives oportunitats laborals, d'oci educatives.

Les dones utilitzen el vehicle privat un 30% menys que els homes, i fan servir el transport públic i la mobilitat no motoritzada un 25% i un 20% més, respectivament. Seguir els patrons femenins en la gestió de la mobilitat, garantiria un territori més accessible i saludable i una superior autonomia personal.

EN PRIMERA PERSONA

«La planificació ajuda a millorar la sostenibilitat»

Francesc Robusté (Director del CENT, Catedràtic de Transport de la UPC)

«Superem la distància i el temps transformant l'energia en moviment. El transport en estat estacionari només és viable si és sostenible, si el seu cost social és assumible de forma contínua. La planificació, gestió de la mobilitat (oferta i demanda), noves fonts d'energia, les TIC i la I+D+i ens ajudaran a millorar la sostenibilitat. En aquest sentit, la PTP realitza una gran tasca de conscienciació».



«Encara pensem massa en utilitzar l'automòbil»

Francesc Magrinà (Dr. Enginyer de Camins i Professor d'Urbanisme de la UPC)

«El discurs de la mobilitat sostenible ja està assumit, però no els instruments. Mobilitat sostenible significa que en primer lloc hi ha el vianant; en segon, la bicicleta; després, el transport públic, i, en darrera posició, el vehicle privat; i que el sistema és competitiu. Encara pensem massa en l'automòbil. La PTP està exercint un rol clau en la promoció dels mitjans de transport més sostenibles».



«Necessitem un 'lobby' fort de la mobilitat»

Manel Ferré Tomàs (Responsable de mobilitat de CC00)

«La PTP ha estat el front de la mobilitat social i ecològica. Necessitem un *lobby* fort de la mobilitat sostenible si no volem perpetuar errors com el *tramvia interrumpit* sense enllaçar o no tenir la xarxa ferroviària de Rodalies i mercaderies al dia. L'Associació per a la Promoció del Transport Públic ha propiciat un canvi de mentalitat institucional per tirar en marxa coses com la Llei de Mobilitat o el carril bus de la B-23».



Aquesta setmana... Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

Tothom guanya amb la mobilitat sostenible

El 81% dels viatges interns a Barcelona ja són en ecomobilitat, però cal finançar millor el transport públic per ampliar-lo

INFORMA...

Xavier Lujan

Geògraf,
Vocal d'estudis de la PTP



El vehicle elèctric és el futur?

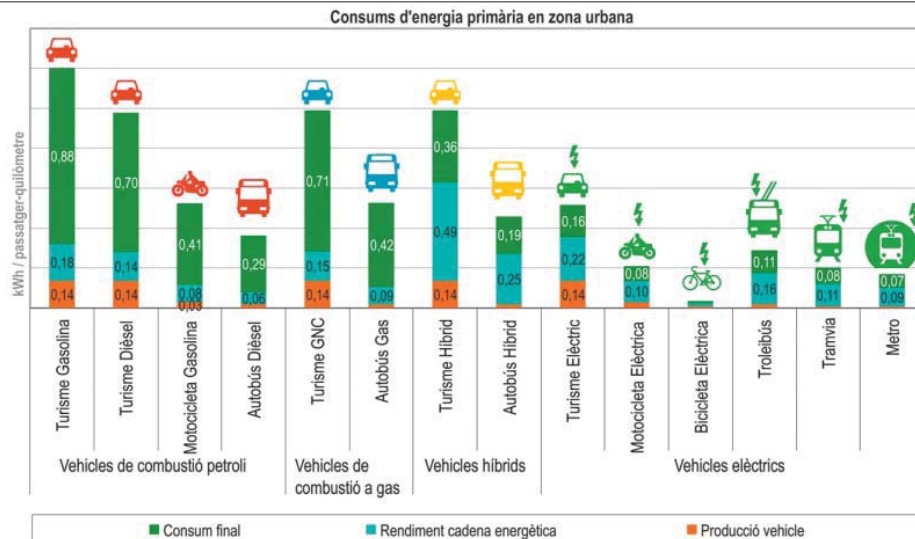
Sí. El motor elèctric és millor que el d'explosió, però no fa el cotxe elèctric millor que els transports públics elèctrics. No repetim els errors del passat. Cal tenir ben en compte que, a igualtat tecnològica (dièsel, híbrid o elèctric), un cotxe d'una tona de pes no millora les formes de mobilitat sostenible tradicionals (no motoritzats, autobus i tren), que segueixen guanyant en termes energètics, econòmics i d'ocupació de sòl.

A Barcelona, la mobilitat sostenible ja és majoritària. El fort increment de la xarxa de transport públic, la progressiva pacificació del trànsit, l'ampliació de voreres i dels carrils bici, i també la tarificació del cotxe, han aconseguit que el 81% dels desplaçaments interns de la capital catalana es resolguin a partir del que en diem «ecomobilitat», és a dir, a peu, en bicicleta i en transport públic.

En els desplaçaments de connexió amb d'altres municipis, el transport públic continua líder, però a curta distància del vehicle privat. I és que és en l'àmbit de les Rodalies on més esforços calen per tal d'aconseguir un canvi modal. Tot i l'impacte sonor i espacial que encara provoca a la ciutat el trànsit rodat de vehicles, Barcelona es mou

fonamentalment en mitjans de transport sostenibles.

Per resoldre la congestió i el greu problema de la contaminació, cal anar més lluny. Una de les idees fortes que la PTP vol transmetre a la societat és que el transport sostenible, a més de garantir la mobilitat dels seus usuaris directes (vianants, ciclistes i els viatgers del transport públic), és un bé necessari per a tota l'àrea metropolitana de Bar-

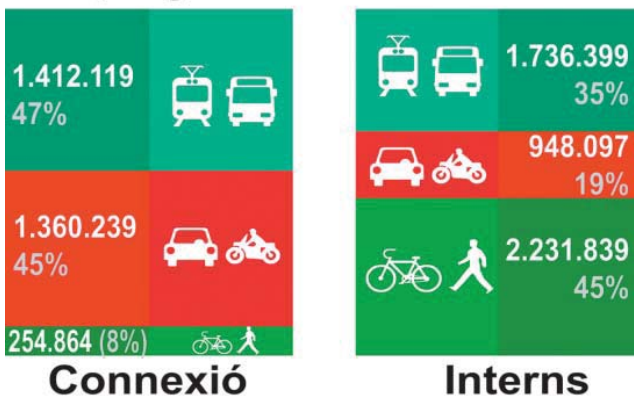


celona. Tant és així que, sense transport públic, la ciutat es col·lapsa, molts treballadors no podrien arribar a la feina i la qualitat ambiental empitjoraria encara més.

L'exemple de Rodalies

Només cal recordar els esvorancs a Rodalies, que van degenerar en el caos viari més greu que es recorda. Però incrementar el transport públic té un cost molt elevat per a l'Administració. I, per això, cal cercar noves fórmules de finançament que permetin la seva ampliació sense encarir tant les tarifes. L'exemple de Nova York i de Londres és clar, la recaptació dels peatges no es destina a incrementar la xarxa viària, sinó a subvencionar el transport públic metropolità.

Desplaçaments diaris a BCN



DOS EJEMPLOS DE TRANSPORT SALUDABLE



ANAR A PEU • CARLOS ORTÍ. Vicepresident de Catalunya Camina

ALMENYS UNA VEGADA AL DIA TOTS SOM VIANANTS

Catalunya Camina (www.catalunyacamina.org) és una ONG declarada d'utilitat pública en defensa del vianant, creada l'any 1991, quan va sorgir Barcelona Camina (el 2003 pren el nom actual). Tenim sis delegacions locals que treballen per tal que l'Administració i la societat prengui consciència de

crear espais urbans on l'accessibilitat sigui universal i sense obstacles. Ciutats a una escala més humana, basades primer en la persona, intentant canviar l'actual estatus de primer el cotxe; urbs que reconguin el valor de caminar; compromeses a desenvolupar comunitats saludables, eficaces

i sostenibles: veritables *smart cities*. Formem part a escala internacional de l'IFP, la FEPA i del Walk 21. A Espanya treballam amb ONG dins del Foro Andando. Promovem la Carta Internacional del Caminar, ratificada pel Parlament i signada per més de 30 municipis, entre els quals Barcelona.



ANAR EN BICICLETA • LÍDIA MORAÑO. BACC

LA BICI LIDERA LA REVOLUCIÓ DE LA MOBILITAT SOSTENIBLE

La Biciescola (www.biciescola.cat) d'adults del BACC (Bicicleta Club de Catalunya) és un projecte que ensenya els adults a anar amb bici i circular per la ciutat. Atén unes 500 peticions l'any i s'organitzen uns 60 cursos i activitats. El projecte ha ensenyat a més de 5.000 persones en més de 10

anys i, en aquest temps, el 85% dels alumnes han estat dones, de 45 anys de mitjana. Els cursos de la Biciescola es fan al Parc de la Barceloneta, i el projecte és el més gran a l'Estat espanyol i dels primers que van sorgir. L'èxit radica en la realització personal dels participants, que veuen

superada una assignatura pendent. Assoleixen d'adults, amb un mètode d'aprenentatge progressiu i tranquil, allò que no van poder aconseguir d'infants. El 2009, la Biciescola del BACC va rebre el premi d'Acció 21 de l'Ajuntament pel seu treball a favor de la sostenibilitat ambiental (www.bacc.cat).

Aquesta setmana... Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

Divulguem els valors i els molts avantatges del transport públic

La PTP utilitza diversos canals per informar, debatre i conscienciar sobre mobilitat sostenible, **com una guia, un videojoc o xarxes socials**

INFORMA...

Albert Obiols

ADE i Màster en direcció i planificació de la mobilitat per la UPC. Secretari de la PTP



La PTP empra diversos canals per informar, debatre i conscienciar sobre la mobilitat: la revista gratuïta *Mobilitat Sostenible i Segura*, una àmplia pàgina web que conté utilitats per als usuaris de transport públic i les xarxes socials facebook i twitter.

Vam impulsar la primera exposició sobre Mobilitat i Canvi Climàtic (situada al Museu del FC de Vilanova fins el 3 de gener) i la primera sèrie sobre mobilitat sostenible, amb un format molt lleuger i entenedor

La Cursa de Transports

La Cursa de Transports és una comparativa cívica de temps de viatge, costos i impacte ambiental, que des de fa anys se celebra durant la Setmana de la Mobilitat Sostenible a diverses ciutats catalanes. Entre d'altres, es demostra que mantenir un cotxe costa anualment més de 4.000 euros, 10 vegades el preu del transport públic metropolità. Per realitzar aquests càlculs es tenen en compte l'amortització dels vehicles i les despeses fixes més enllà dels carburants.

(disponible a <http://mobilitats.minisites.xtl.tv>). A banda, tenim la guia didàctica *Mou-te en companyia!* i és que el futur de la mobilitat, també passa per explicar als més joves els avantatges de desplaçar-se a peu, en bici o en transport públic. Per arribar a ells d'una manera original i innovadora, la PTP va conceptualitzar i crear el primer videojoc sobre mobi-

litat sostenible, *Els Sostenibles en Moviment* (a <http://transport-public.org/botiga> per 3 €). Es complementa amb tallers, guies per a professors i jocs de taula. I una activitat per reflexionar. A la Setmana de la Mobilitat Sostenible, la PTP celebra la Cursa de Transports, on es compara el temps de viatge, l'impacte ambiental i el cost econòmic dels transports.



Activitat d'un dels tallers escolars (foto de dalt) i participants en la Cursa de Transports (foto de baix). PTP

Barcelona estrena la nova xarxa de bus, més ràpida, còmode i efectiva

L'Ajuntament posa en marxa aquest octubre les cinc primeres línies. Suposen un estalvi en temps de viatge i una alternativa al cotxe

L'Ajuntament de Barcelona ha decidit donar resposta a un dels principals reptes del transport públic en superfície a la ciutat: la reformulació de la xarxa d'autobusos per adaptar-la a les necessitats del segle XXI, que guanyi en eficàcia, en eficiència i en competitivitat. La nova xarxa de bus exprés –la primera fase de la qual es posarà en marxa aquest octubre– suposarà tenir un servei d'autobús més ràpid, pròxim i còmode, ja que els barcelonins podran desplaçar-se a qualsevol punt de Barcelona fent un únic transbordament. A més, la meitat de la població podrà anar a qualsevol punt en menys de 40 minuts. I també s'augmenta la

La segona fase d'implantació es farà el 2013, amb vuit noves línies d'autobús exprés

frequència de pas. Els usuaris tindran una disminució del temps d'espera i de viatge, i consegüentment, millorarà l'atractiu de l'autobús com a alternativa al vehicle privat. S'estima que el total d'usuaris s'estalviaran en conjunt 10 milions d'hores de viatge anuals. En concret, la nova xarxa de bus exprés consisteix en un conjunt de 28 línies o

AMB LA COL·LABORACIÓ DE L'AJUNTAMENT DE BARCELONA



Un autobús de Transports Metropolitans de Barcelona circulant pel carril reservat al bus a la Gran Via, al districte de Eixample.

eixos d'altres prestacions, 17 dels quals són verticals (alineació mar-muntanya), vuit són horitzontals (Llobregat-Besòs) i tres més tenen disposició radial i travessen les anteriors en diagonal. Així, les noves línies segueixen els itineraris més directes i es creuen en angle recte (ortogonals) per facilitar la seva comprensió tant als usuaris habituals com als esporàdics. El nou sistema suposa el pas a un autèntic

esquema de xarxa que permetrà que, en el 95% dels casos, els ciutadans puguin desplaçar-se a qualsevol punt de Barcelona fent un únic transbordament. La nova xarxa de bus aplicarà avenços tecnològics a la millora del servei i potenciarà l'atenció i la informació a l'usuari. S'equiparà el màxim nombre de parades amb pantalles d'informació, que oferiran la previsió del temps d'arribada dels

autobusos i altres informacions de servei. A banda, en algunes ubicacions s'incorporaran pantalles tàctils de 42 polzades per obtenir informació en temps real de l'estat de la xarxa i de planificació de recorreguts. També s'incorporaran per primera vegada en parades de bus màquines de venda de bitllets. Per cobrir el territori i satisfer la demanda, la xarxa garantirà l'encaix amb el conjunt de línies urbanes i interurbanes existents, repensant l'esquema actual per-lo més efectiu. Igualment, es mantindrà la totalitat de les línies de Bus del Barri i les altres línies de TMB que presten servei de proximitat als barris i municipis metropolitans. La nova xarxa es portarà a terme amb els recursos i la flota actuals de TMB, sense incrementar els efectius i evitant duplicitats amb línies actuals. La seva implantació es farà en

Els bitllets es podran comprar a la parada i hi haurà pantalles tàctils amb informació de servei

diverses fases. Aquest octubre es posaran en marxa cinc línies, dues de verticals i dues d'horitzontals, a més d'una diagonal. L'any 2013 es preveu la introducció d'una segona fase a la primavera, amb quatre línies noves, i una tercera fase a la tardor amb quatre línies més. El procés es completarà progressivament els propers anys.

Aquesta setmana... Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)



Vetllem per la millora del transport públic i exigim que sigui una prioritat

La PTP està formada pels usuaris d'autobús, metro, tren... i ha assolit èxits com la tarifa integrada, el retorn del tramvia o el Bus Exprés

INFORMA...

Ricard Riol Jurado

Enginyer
Tècnic d'Obres
Públiques.
President de la PTP



La PTP està formada per usuaris del transport públic que, des de diferents òptiques professionals i personals, treballen per millorar la mobilitat del país. L'associació està en contacte amb altres organitzacions de mobilitat sostenible, protecció del territori, veïns, sindicats i partits polítics. També formem part de la Federació Europea de Viatgers i de la Federació Transport & Environment.

L'acció de la PTP ha estat decisiva per situar el transport públic i el ferrocarril en l'agenda política catalana. Els primers objectius de l'entitat foren ràpidament assolits, com és la creació d'una autoritat del transport metropolitana (1999), l'establiment d'un sistema tarifari integrat (2001), la llei 9/2003 de la mobilitat, la implantació del tramvia (2004), un servei de carsharing (2005), etcètera. Sens dubte, una bona mostra de que el transport públic ha evolucionat favorablement a l'àrea metropolitana. Però el reptes de la mobilitat sosteni-

20 anys de feina i encara ben actius

Des de fa prop de 20 anys, la PTP fa front al lobby del vehicle privat i exigeix més prioritat per al transport públic, ja sigui en l'àmbit de l'espai urbà, les infraestructures, el finançament o les mesures nacionals de desenvolupament econòmic. La PTP realitza nombroses activitats en defensa i debat de la mobilitat sostenible al llarg de l'any. Si vols participar o informar-te sobre les activitats de l'entitat consulta la nostra pàgina web www.transportpublic.org, la pàgina de facebook [Promociotransportpublic](https://www.facebook.com/Promociotransportpublic) o el nostre twitter [@transportpublic](https://twitter.com/transportpublic). El transport públic et mou, mou-te pel transport públic!

ble és de més llarg termini i superior abast territorial.

Per això, a més de difondre avantatges del transport públic, la PTP formula propostes tècniques que tenen per objectiu incrementar les prestacions de la xarxa pel que fa a freqüència, rapidesa, cobertura i comoditat. Amb aquest esperit es va realitzar la primera proposta catalana de carril bus sobre una autopista d'accés a Barcelona, mitjançant un model *low cost* a

la B-23 (any 2001); o un pla ferroviari alternatiu, anomenat Tren 2014 (any 2004), que ha estat reconegut per la Unió Internacional dels Transports Públics pel fet de proposar solucions als problemes de congestió ferroviària i manca de trens semidirectes abans que la mateixa administració.

Aportacions tècniques

Una de les propostes tècniques més emblemàtiques que ha vist la llum, després de molts esforços conjunts amb els ajuntaments de la zona, és el Bus Exprés de la Vall del Tenes. Aquest nou bus estrena un nou concepte de servei inèdit a Catalunya: el bus només fa les parades més importants de la carretera, té prioritat semaforica, tindrà estacions amb Park & Ride i ha de funcionar amb cadència horària, com els trens.

També mantenim un posicionament ferm en defensa del transport públic quan aquest es troba en situació de risc: retallades sobre el servei, problemes de finançament, protecció d'infraestructures amenaçades (estació de Figueres, servei Cambrils - Salou - Port Aventura - Tarragona), mancança de carrils bus i d'altres mesures de prioritat a ciutats mitjanes, entre d'altres d'accions.



La PTP lluita pel transport públic en diversos àmbits, com es veu en aquestes fotos: 1. Reivindicació del carril bus a la B-23, el 2007; 2. Reclamació de l'enllaç dels tramvies per la Diagonal; 3. Congrés de la Federació Europea de Passatgers; 4. Concentració a favor dels Rodalies i Regionals; i 5. Debat sobre mobilitat (eleccions municipals del 2011).