

Mobilitat sostenible

Informatiu de l'Associació
per a la Promoció del
Transport Públic
Número 16
Primavera 2000

El tramvia interruptus?

Dossier

Tramvia?

Sí, però per superfície

- 22 de Setembre
Dia europeu sense cotxes
- Les víctimes ocultes del trànsit

Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).
 Rambla de Catalunya, 29 4t
 08007 Barcelona.
 Tel: 93 301 37 78 - Fax 93 301 19 22
 E-mail: laptp@laptp.org
 web: www.laptp.org

Director:

Jordi Pascual

Secretàries:

Roser Pastor i Maria J.Lo.

Consell de Redacció:

Jaume Aroca, Isabel Calbet, Juan Ramón Domínguez, Carme Miralles, Pau Noy, Jordi Pascual, José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.

Fotografia:

Xandri i Rodrigo

Fotomecànica:

Abast

Impressió:

Artgraf

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

6.300 exemplars

*El Consell de Redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits.
 Il·lustració de capçalera de portada cedida per Javier Mariscal.*

Agraïments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:

Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Renfe, i les empreses de transport: Autobuses Horta (AUTHOSA), Autocars Font, Casas, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal (TCC) i

El tramvia interruptus

Si no es canvia la decisió presa per l'Ajuntament, Barcelona serà la primer ciutat del món en tenir un tramvia interruptus. Un primer ramal anirà de la plaça de Francesc Macià al Baix Llobregat i un segon ho farà des de la plaça de les Glòries fins a Sant Adrià de Besòs. El tram de l'Eixample, entre la plaça de Francesc Macià i la de les Glòries, es quedarà sense servei. L'eix central d'aquest projecte és l'avinguda Diagonal. La interrupció en el servei es produirà al mig de l'avinguda, justament en la zona de més ús del transport públic.

Com hem arribat a aquesta surrealista situació? Descriure la trajectòria dels fets és una tasca ingent, per la seva gran complexitat i pel gran nombre d'interessos contraposats. En síntesi, la situació és la següent: l'any 1993 l'Ajuntament de Barcelona, a través de l'EMT, convoca un concurs internacional que demostra la viabilitat del projecte. L'any 1997 el mateix ajuntament impulsa la construcció d'una línia experimental, de 500 metres i en via única, en la zona alta de la Diagonal. Una enquesta feta pública pel propi Ajuntament demostra que gairebé el 80% de barcelonins i barcelonines donen suport a la idea d'un tramvia al llarg de la Diagonal. Fins a aquest moment, els representants del Govern de

Govern de la Generalitat, mal assessorats, s'oposaven al tramvia. A mitjans de 1998 l'ATM —on participen a parts iguals la Generalitat i el món local— aprova per unanimitat incloure en el PDI la construcció del tramvia al llarg de tota la Diagonal. A partir d'aquest moment tothom canvia d'opinió. És com si el món comencés a girar molt de pressa i el personal quedés marejat.

Fa uns mesos l'Ajuntament de Barcelona va dir que només acceptaria el tramvia si anava soterrat en el tram central, però ara tenen una actitud més oberta i han encarregat nous estudis. Per la seva banda, la Generalitat confirma el canvi de criteri i s'alinea amb les posicions dels que defensen de forma clara que els tramvies van en superfície.

A ningú no se li pot escapar que aquests canvis tan sobtats són com a mínim sorprenents. En el dossier monogràfic que *Mobilitat Sostenible* ha preparat per aquest número apareixen diferents ciutats europees on el tramvia arriba al centre. Hi ha qui diu que el tramvia en superfície en el tram central és incompatible amb l'esquema actual de mobilitat i, afegeixen, «París i Barcelona no tenen tramvia en els seus centres». Pobre i província argument. Barcelona què vol ser: París, Nova York o Barcelona? ●

SUMARI

ACTUALITAT

Fem una Barcelona més humana

La PTP ha fet arribar al primer Tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, i als grups municipals, propostes en favor de la mobilitat sostenible. No és un inventari de problemes i solucions, sinó que volem que el debat acabi en acords que actuïn com a multiplicadors de la resta de temes. (pg. 3)

ÉS NOTÍCIA

A ciutat sense el meu cotxe!

El divendres 22 de setembre, se celebrarà el Dia europeu sense cotxes, la qual cosa suposa un primer pas per millorar la consciència sobre la contaminació causada per un ús irracional del cotxe a la ciutat. Entre les entitats que a Catalunya donen suport a aquesta iniciativa, hi figura la PTP. (pg. 4)

OPINIÓ

Les ciutats que volem

Per la comissària europea de Medi Ambient, Margot Wallström, l'èxit dels dies sense cotxes obeeix al fet que aquesta acció incideix directament sobre la qualitat de vida de la ciutadania europea. En aquest sentit, el proper 22 de setembre ha de ser el punt de partida d'un ampli debat. (pg. 6)

DOSSIER

Tramvia? Sí, però per superfície

Més ràpid i menys contaminant que els autobusos, i amb un cost més baix que el metro, el tramvia està cridat a ser el gran protagonista de la xarxa de transport. El debat actual no és a favor o en contra del tramvia, sinó per superfície o soterrat. Des de la PTP ho tenim ben clar: per superfície. (pg. 8)

TRÀNSIT

Les víctimes ocultes del trànsit

Cada any moren a Europa 120.000 persones a causa dels accidents de trànsit. Però més enllà d'aquesta dada, hi ha les víctimes ocultes del trànsit, ja que en el mateix període moren 80.000 persones degut a una llarga exposició a les emissions de gasos contaminants produïdes pels cotxes. (pg. 14)

PTP

Acte social amb Celestino Corbacho

El president de l'EMT va ser el convidat de l'acte social de la PTP d'enguany. Entre altres temes, Corbacho va expressar el seu convenciment de què «el problema del transport públic no es resol només amb més metro», i va reclamar «un PDI més modest per als autobusos i els taxis»

Propostes de la PTP per millorar la mobilitat urbana

Fem una Barcelona més humana

És prioritari desenvolupar el Pacte per la mobilitat, actualment encallat.

La PTP segueix molt de prop les qüestions que afecten la mobilitat de Barcelona. És per això, que davant el proper debat que es durà a terme a l'Ajuntament, hem fet arribar al senyor Xavier Casas, primer Tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, i a tots els grups municipals, algunes propostes perquè puguin acabar en acords del debat, en favor de la mobilitat sostenible. No es tracta, doncs, d'un llarg inventari de problemes i solucions, sinó que estariem interessats en què el debat acabés en acords concrets que puguin actuar com a multiplicadors o catalitzadors de la resta de temes. Els temes que els hem proposat els exposem tot seguit.

Redacció

1. Pacte per la mobilitat. El dijous 16 de març hi va haver una reunió monogràfica sobre el Pacte i ja es varen palesar les insuficiències en el seu desenvolupament. Els mitjans de comunicació s'han fet ample ressò dels problemes i seria bo que el ple de l'Ajuntament acordés establir un programa d'actuació, amb objectius anuals, per al compliment d'aquest Pacte.

2. Tramvia de la Diagonal. És un conflicte emblemàtic que expressa perfectament el principal problema de la ciutat en matèria de mobilitat: la dificultat de modificar l'estatu quo actual afavoridor del cotxe. El tramvia no té problemes de capacitat ni perjudica a la xarxa d'autobusos. L'únic inconvenient del tramvia és que, perquè funcioni bé, necessita que uns quants cotxes marxïn de la Diagonal. Més que mai, el Tramvia de la Diagonal s'ha de fer en superfície, perquè sinó guanyarà el cotxe i Barcelona perdrà una oportunitat històrica per millorar la seva qualitat de vida i competitivitat.

3. Mesures Permanents per al Dia sense Cotxes. Aquest

any el Dia sense Cotxes se celebrarà el 22 de setembre i de manera simultània a diferents ciutats d'Europa.

Ens hem de sentir orgullosos de la contribució que Barcelona ha fet, a aquest procés d'unificació, a partir de l'èxit de l'any passat. Enguany la diada s'hauria de caracteritzar per la implantació de mesures permanents en favor de la mobilitat sostenible. L'any passat fou la diada de la conscienciació col·lectiva sobre el problema. Aquest any ha de ser el de les mesures permanents perquè, dia a dia, la ciutadania —i també els poders públics— recordin amb posterioritat els missatges llençats el 29 de setembre.

4. L'eixamplament de les voreres al carrer de Balmes. Ens hem assabentat pels diaris del projecte de l'Ajuntament d'eixamplar les voreres del carrer de Balmes

en 30 cm (un pam llarg) per plantar-hi arbres.

Voldríem que en el debat s'acordés reconduir aquest projecte en el sentit de fer, de debò, unes voreres dignes, de 4 metres d'amplada cadascuna, amb carril bus protegit, semàfors prioritaris pel bus, juntament amb una recomanació a la ciutadania de moure's pel carrer Balmes utilitzant preferentment el metro (FGC) o els autobusos.

5. Pla d'actuació de TMB pel 2000. TMB ha aprovat un pla d'actuació molt ambiciós per a l'any 2000. Algunes mesures importants, que afecten molt a la qualitat del servei en superfície, s'han de portar a terme en coordinació amb els serveis municipals. Es tracta de mesures compromeses en el PAM. El Pla d'actuació de TMB conté una relació detallada de mesures com: carrils bus, plataformes a les parades (per evitar l'aparcament de cotxes), semàfors prioritaris pel bus, et Seria molt apropiat que s'acordés per consens el compliment íntegre del Pla d'actuació de TMB, pel 2000, en tot allò que necessita dels serveis municipals. ●

Divendres 22 de setembre: Dia europeu A ciutat sense el meu

Primer pas per conscienciar els europeus sobre els problemes derivats d

El passat 24 de febrer es va reunir la Comissió per a l'organització de la jornada "A ciutat sense el meu cotxe!" a la seu del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya. La Comissió està formada per les institucions i entitats que van impulsar la Jornada de l'Auto-reflexió de l'any passat: la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, la Diputació, la Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, l'ATM, el RACC i les entitats cíviques, entre elles, la PTP.

La reunió es va desenvolupar amb total cordialitat i es van acceptar les principals propostes de la PTP. Es va acordar adherir-se a la celebració, el dia 22 de setembre d'aquest any, de la jornada "A ciutat, sense el meu cotxe!", promoguda per la Unió Europea i que tindrà lloc simultàniament a tots els Estats membres. Altres acords adoptats van ser:

- Fer una referència especial a l'autobús com a mitjà fonamental de la cadena de transport públic.

- Organitzar un seminari balanç de les accions realitzades en el marc del Dia de l'Auto-reflexió, el 29 d'abril de l'any passat, que serveixi com a inici de les activitats que es realitzaran amb motiu de la jornada d'aquest any. Al seminari es convidaran les institucions i entitats adherides a l'anterior esdeveniment perquè exposin el seu punt de vista i les possibilitats futures de participació.

- Organitzar una gran

exposició sobre la Mobilitat Sostenible, en dies anteriors a la convocatòria del setembre.

L'acció prevista té dos objectius: donar una oportunitat per descobrir una altra manera de practicar la mobilitat, així com oferir la possibilitat de redescobrir la ciutat, com viu la gent i el seu patrimoni.

També "fem Europa"

Aquesta convocatòria es pot considerar també com un primer pas important per millorar la consciència col·lectiva sobre la contaminació causada per l'irracional ús del cotxe a la ciutat, perquè Europa no només es construeix amb la moneda i el mercat únics, sinó implicant totes les persones que hi viuen en projectes per la millora d'un espai que ens és comú. Tanmateix, cada ajuntament tindrà llibertat per organitzar les activitats del divendres 22 de setembre del 2000, d'acord amb els criteris de la Carta:

1. Demanem a les autoritats locals, així com als operadors de

El carrer Guipúscoa de Barcelona sense trànsit, una im

transport públic, a participar en la convocatòria.

2. Encoratgem a la intermodalitat i a oferir a la població sistemes de transport alternatius reforçats que els permetin gaudir de la convocatòria sense restringir la seva mobilitat. Les mesures hauran d'incloure un increment de l'oferta (especialment la freqüència de pas del transport públic) i la redefinició de l'espai de la via pública per afavorir els sistemes de transport alternatiu.

3. Cal planificar les activitats tot cercant la participació del màxim nombre possible d'agents socials, com ara, comerciants, veïns, escoles i d'altres organitzacions locals, de la forma més àmplia possible per assegurar-

LLISTA D'INICIATIVES

- a) La ciutat pels infants
- b) La ciutat per a les bicicletes
- c) La ciutat per a les persones afectades d'una mobilitat reduïda
- d) La ciutat amb l'aire més respirable
- e) Una ciutat amb menys soroll
- f) Una ciutat més segura
- g) Un dia europeu
- h) Una oportunitat per iniciar nous esquemes de peatonalització
- i) Distribució de mercaderies "més netes": plataformes de descàrrega i flotes de vehicles nets
- j) Foment dels desplaçaments sostenibles: treball (tren, bus, bici, tramvia, a peu)
- i) Desenvolupament de projectes de cooperació amb el tercer sector
- j) Els serveis públics van amb comunitats netes.

sense cotxes cotxe!

de l'ús irracional del vehicle privat

dins les àrees de restricció com els que vénen des de fora, a deixar els seus cotxes als aparcaments situats fora de les àrees de restricció. Aquests places estaran connectades amb el centre a través de serveis de transport públic eficients.

8. Cal animar la gent que es desplaci fora de les àrees reservades a fer-ho també amb sistemes de transport diferents del cotxe sempre que sigui possible.

9. Cal organitzar la distribució de mercaderies en un horari específic, mantenint els principals comerços informats i autoritzant-ne la distribució amb criteris restrictius.

10. Es donarà suport a les iniciatives proposades al final del document, o les que s'organitzin amb caràcter alternatiu, tot respectant les característiques locals, de forma que ajudin a donar més relleu a la convocatòria.

11. Hem d'utilitzar tots els mitjans disponibles (en particular aquells que es desenvoluparan i estaran disponibles a nivell europeu) per mesurar l'impacte d'aquest dia, tant a les àrees de restricció com al voltant d'aquestes (per exemple, intensitats de trànsit, control de la contaminació, nivells sonors, etc). Les iniciatives impulsades per les entitats locals també hauran de ser avaluades de forma específica i acurada.

12. Cal seguir els criteris de la campanya unitària de comunicació i utilitzar les eines dissenyades a escala europea per a la convocatòria. ●

Redacció

ne l'èxit.

4. Cal establir durant tot el dia una o més àrees de la ciutat reservades amb caràcter exclusiu pels vianants, els ciclistes i el transport públic.

5. Cal fer ús de tots els recursos possibles per recollir i gestionar les demandes específiques per limitar el nombre d'excepcions al mínim indispensable (casos d'emergència).

6. Cal aprofitar tots els canals de publicitat i informació local disponibles per animar els ciutadans a no utilitzar els seus cotxes en aquest dia.

7. Hem d'usar tots els mitjans disponibles (per exemple, senyals i facilitats per a l'aparcament) per permetre als ciutadans, tant els que viuen

Mesures permanents

Les propostes de la PTP

Transport públic

1. Integració tarifària amb T-1:

- bus-bus,
- bus-metro,
- NITBUS,
- Creació T-JOVE.

2. Protegir l'autobús (desenvolupar el pla de TMB):

- 50 cruïlles semaforitzades per al Dia europeu sense cotxes,
- 25 plataformes a les parades,
- Aprovació de l'ordenança de marquesines,
- 30 km de carrils bus estratègics per al proper 22 de setembre,
- programa de vigilància especial carrils bus,
- informació en temps real a 200 parades de bus.

3. Decidir que el Tramvia de la Diagonal va en superfície.

4. Millorar el transport nocturn.

5. Aprovar el pla d'autobusos nets.

6. Canviar 20 parades de bus per a la seva aproximació a les entrades del metro.

Mobilitat sostenible

1. Dues "superilles" a l'Eixample. Una serà la que es va proposar el dia sense cotxes del 1999 (29 d'abril), a la zona de Rambla de Catalunya-Diagonal, i l'altra a triar entre els següents emplaçaments:

- la de l'Hospital Clínic,
- la de Ronda de Sant Antoni.

2. Inici de la redacció dels projectes de reforma en favor de la mobilitat sostenible al carrer Balmes, a l'avinguda Diagonal i la Via Laietana.

Bicicleta

Compromís d'adoptar les mesures que proposin els Amics de la Bici.

Vianants

1. Programa d'extensió del camí escolar, especialment a fora de l'Eixample.

2. Peatonalització de diferents carrers per potenciar els desplaçaments a peu, i fer-los més atractius.

3. Ampliació de voreres en 10 km de carrers.

4. Programació dels semàfors de les Rambles amb cicles de 50 segons i un 60% de verd per als vianants.

Compartir cotxe

Suport a la creació de la Xarxa ciutadana del cotxe compartit.

Seguretat en el trànsit

1. Programa de la Guàrdia Urbana de control als semàfors (abans i després del verd), els passos de vianants, les voreres i a les parades d'autobús.

2. Campanya de velocitat màxima 50 km/h a la tornada de vacances d'estiu.

3. Reconstrucció de dues de les interseccions amb més accidents amb la inclusió d'illeta, mitjana, orelles, retirada d'aparcament a la intersecció, semàfors de cicle menor, canvi de passos de vianants si s'escau, entre altres mesures. ●

El Dia sense cotxes incideix en els problemes de la gent

Les ciutats que volem

El 51% dels europeus creuen que el volum de trànsit afecta la qualitat de vida

Fa un parell d'anys, la ministra francesa de Medi Ambient, Dominique Voynet, va promoure l'establiment d'una diada nacional sense cotxes a la qual s'hi van adherir 35 ciutats. El gran ressò d'aquesta experiència va animar la Comissió Europea a donar suport a aquesta iniciativa francesa per al 1999, alhora que diferents països adoptaven iniciatives similars: Alemanya, Bèlgica, Catalunya, Islàndia, Itàlia, Països Baixos i Regne Unit.



això no n'hi ha prou si volem unes àrees urbanes saludables i amb uns alts nivells de qualitat de vida. I en aquest sentit, tots compartim la responsabilitat de construir el tipus de ciutat que volem. Per això és una gran notícia la celebració del Dia europeu sense cotxes el proper 22 de setembre, i el fet que s'impliquen alhora la Comissió Europea i les autoritats locals.

Evidentment, no podem pretendre que el 23 de setembre hagi desaparegut l'autodependència. Amb campanyes de sensibilització ciutadana no n'hi ha prou per canviar les pautes de conducta adquirides al llarg d'anys, sinó que necessitem inexcusablement millorar les condicions del nostre transport públic i les facilitats per circular en bicicleta o anar a peu pels nostres carrers. Hem de promoure els *park&ride*, refor-

⇒ **El 22 de setembre ha de ser el punt de partida d'un ampli debat sobre la mobilitat i l'ús injustificat del cotxe.**

⇒ **Per assolir els objectius cal la implicació de la ciutadania i dels poders públics.**

mar alguns elements fisclars i legals del transport i posar fre al creixement descontrolat de les ciutats. Per això el Dia europeu sense cotxes és una eina important per avançar en la consecució dels objectius anteriors, no només entre la ciutadania, sinó entre aquelles persones que prenen decisions. El Dia sense cotxes ha de ser el punt de partida d'un ampli debat sobre mobi-

litat i el creixement de l'ús indiscriminat del cotxe, debat que ha d'implicar les polítiques locals, regionals i nacionals.

El Dia europeu sense cotxes és innovador en el sentit que promou a nivell de tota la Unió Europea que les persones treballin conjuntament amb els poders polítics, ja que un medi urbà deficient afecta, abans que res, les persones que hi viuen, i converteixen la ciutadania en l'actor principal a l'hora de trobar solucions als problemes que es plantegen. I la prova de la seva transcendència la trobem en el fet que països externs a la UE com Suïssa, Noruega o Croàcia, també s'han interessat en aquesta iniciativa.

Perquè la jornada del 22 de setembre sigui realment existosa, hi ha tres elements que m'agradaria considerar:

- Cal encoratjar el màxim nombre possible de ciutats perquè s'adhereixin a la jornada; de fet, ja és una bona notícia que les principals ciutats ja han expressat el seu suport.

- Implicar, també, a les ciutats dels països del centre i l'est d'Europa.

- Hauríem de treballar estretament amb el Consell en tot allò referit a definició de criteris, objectius, intercanvi d'informació i propostes, etc.

L'únic desig que em queda per expressar en aquest moment és el d'un gran èxit al Dia europeu sense cotxes del 22 de setembre de 2000, 2001, 2002... ●

Margot Wallström

Comissària europea de Medi Ambient

Sovint ens preguntem per què el Dia sense cotxes té tan bona acollida, i crec que la resposta l'hem de buscar en el fet que aquesta jornada incideix sobre alguns dels grans problemes que afecten la qualitat de vida de la ciutadania europea. Diferents enquestes assenyalen que la principal preocupació per a unes ciutats sostenibles és, en el 51% dels casos, la densitat del trànsit, mentre que el 41% es decanta per la contaminació.

En els darrers cinc anys s'han establert a la Unió Europea diferents legislacions sobre la qualitat de l'aire que respirem i dels sorolls a la ciutat. Però amb

La PTP demana un referèndum sobre mobilitat

I si deixem opinar les persones?



Per humanitzar Barcelona cal transferir la mobilitat en cotxe cap al transport públic

El debat sobre si el tramvia s'ha de soterrar o no, a l'avinguda Diagonal; la proposta de tornar a activar la construcció del Túnel d'Horta, o les propostes de continuar soterrant vies importants de la ciutat dibuixen una panorama contradictori i de manca de claredat sobre quins haurien de ser els autèntics objectius d'una política de mobilitat que contribueixi a millorar la qualitat de vida i el medi ambient i la competitivitat de la ciutat.

La PTP demana a l'Ajuntament de Barcelona la celebració d'un referèndum entre els ciutadans i les ciutadanes per saber, i determinar, quina ha de ser la política de mobilitat a la ciutat. En essència, es tracta de decidir què ha de ser prioritari: una política de foment de l'ecomobilitat (transport públic, desplaçaments a peu i en bicicleta) o continuar donant tota la prioritat a l'ús del cotxe.

Els tres temes que hem escollit per caracteritzar les últimes decisions sobre mobilitat tenen a veure amb aquestes prioritats sobre les que volem que es pronunciï una opinió pública que considera, d'acord amb el baròmetre municipal, que d'entre els cinc principals problemes de Barcelona quatre d'ells estan relacionats amb la mobilitat, i que en el darrer Dia sense joxes, o Jornada d'autoreflexió mostrava un nivell de conformitat del

86% amb els objectius d'aquella diada.

El debat sobre el soterrament del tramvia a la Diagonal no és un debat sobre tramvia o metro. El rerafons és que en opinió d'alguns el tramvia molesta al trànsit i per això l'Ajuntament ha proposat el seu soterrament.

El debat sobre el Túnel d'Horta no és un debat sobre peatge sí o peatge no, sinó sobre de quina forma s'ha d'accedir prioritàriament a Barcelona, en cotxe o en transport públic.

El debat sobre els soterraments d'alguna de les vies circulatòries no és un debat sobre contaminació sí o contaminació no, o de més o menys soroll, sinó sobre el model de ciutat que es vol per Barcelona: continuar sent una ciutat mediterrània o ser una ciutat cada dia més nordamericana.

A més de demanar la celebració d'un referèndum, la PTP proposa a l'Ajuntament de Barcelona i a l'opinió pública

iniciar una nova reconversió de la mobilitat, aquesta vegada de "segona generació".

Mobilitat de 'segona generació'

A la dècada dels vuitanta Barcelona va iniciar una reconversió de la mobilitat que podríem anomenar de "primera generació", consistent en transvasar mobilitat en cotxe del centre de la ciutat cap a les Rondes. Això va permetre reduir els carrils de circulació de cotxe a al carrer Aragó i a l'avinguda Meridiana.

Ara, a l'inici del 2000, proposem una reconversió de mobilitat de "segona generació", aquesta vegada consistent no en transferir mobilitat en cotxe d'un lloc a un altre de la ciutat, com la de "primera generació", sinó del cotxe al transport públic.

Es tracta d'aprofitar que s'ha acordat construir la línia 9 de metro, que creuarà Barcelona de nord a sud, seguint aproximadament la traça de la ronda

del Mig, perquè aquest increment de capacitat porti aparellat la supressió del trànsit privat a l'avinguda de la Diagonal, entre la plaça de Francesc Macià i la plaça de les Glòries. Aquesta gran avinguda s'ha de destinar a nous espais de convivència i a l'ecomobilitat: transport públic (tramvia + autobusos), passeig a peu i en bicicleta.

És una proposta que va en sentit contrari del que s'està fent avui en els soterraments de la Ronda del Mig, en els que s'ha passat dels 3+3 carrils amb semàfor a 2+2 carrils soterrats, sense semàfor, i a 2+2 carrils amb semàfor en els laterals en superfície. Ara tenim quatre carrils on abans hi havia tres.

Aquesta reconversió de la mobilitat de "segona generació" hauria d'acompanyar-se d'un programa de disminució significativa del trànsit al carrer Balmes i a la Via Laietana, com a pas intermedi per arribar, d'aquí a uns anys, a suprimir totalment el trànsit privat en aquestes vies, tal com demanem per la Diagonal. ●

Redacció

► Pàgs. 8-13

Tramvia?

Sí, gràcies...

però per superfície

Més ràpid i menys contaminant que els autobusos, i amb un cost d'infraestructures més baix que el metro, el tramvia està cridat a ser el gran protagonista de la xarxa de transport per la qualitat de vida que aporta a les ciutats.

El debat que actualment és sobre la taula no és, doncs, a favor o en contra del tramvia, sinó per superfície o soterrat. Des de la PTP ho tenim clar: per superfície, ja que el cost d'implantació és menor i els usuaris del vehicle privat visualitzen la seva eficàcia quan es troben en un embús.

Un informe de la redacció de Mobilitat Sostenible

Els avantatges del tramvia: és econ

Tramvia? Sí, per

El tramvia serà el mitjà de transport ideal per aquelles l'altre



Simulació feta per ordinador de com quedaria el tram central de la Diagonal amb el tramvia per la superfície.

nommic, r-pid i ecològic

ró per superfície

persones que han de creuar la Diagonal d'un extrem a

Avinguda Diagonal a l'alçada de Francesc Macià en hora punta. Els cotxes, ocupats només per una persona, — a tot estirar dues— es troben en un embús permanent, avançar un pam es converteix, una vegada més, en una odisea... i quan s'està a punt d'aconseguir-ho el semàfor es posa en vermell per prioritzar el pas dels autobusos pels carrers en sentit mar-muntanya.

L'empipament ja és total.

Ja no sabem cap on mirar.

L'embús continua, de sobte pel nostre costat, sense fer soroll, sense fums, ens passa, i aviat ens deixa enrera, un modern tramvia.

La construcció d'un quilòmetre de tramvia modern val entre 1.000 i 2.000 milions de pessetes, un cost entre 3 o 6 vegades inferior al del metro. En aquest cost s'inclouen els costos de reurbanització. L'autobús, en canvi, no té cap cost d'implantació en la seva infraestructura i l'explotació es fa en sistema de concessió a grups privats; la inversió en la construcció del tramvia pot ser a fons perdut, com passa en el cas del metro, o que no ho sigui. En aquest cas la inversió també s'amortitza, de manera que el cost de cada viatge inclou els costos d'explotació i també els d'inversió. Si no es tenen

en compte els costos d'inversió, cada passatger transportat en tramvia i en metro surt aproximadament al mateix preu. En canvi el sistema de bus té uns costos de funcionament elevat per passatger transportat —lleugerament superiors en el cas de Barcelona— ja que, a diferència del metro, algunes línies de bus tenen un elevat dèficit per la seva naturalesa social. Així i tot, tots tres sistemes de transport tenen costos de funcionament amb el mateix ordre de magnitud.

Facilitat d'accés

Els tramvies moderns (anomenats fins fa poc metros lleugers) són de pis pla, de manera

que amb les mini-andanes que s'han previst a les parades la plataforma queda al mateix nivell. L'accés a l'andana es fa a través d'una petita rampa, oferint la màxima accessibilitat. Aquesta dada és important perquè es calcula que un terç dels usuaris del transport públic tenen problemes d'accessibilitat. En canvi, al metro cal baixar al soterrani i l'accés no és fàcil, tot i el programa d'adaptació d'estacions.

Les estacions del metro es construeixen cada 1.000 metres i de vegades cada 1.500 m. El tramvia té una densitat superior de parades: cada 500 m. És, per tant, notòriament més accessible per a la població. L'autobús pot parar entre 200 i 400 metres, segons les necessitats. D'altra banda, el metro no té cap relació amb el que passa en superfície. En canvi, el tramvia comparteix l'espai amb els cotxes privats. Des d'aquest punt de vista, el tramvia és més útil que el metro a l'hora de visualitzar un dels grans conflictes de la mobilitat: la desproporció entre el gran espai viari assignat al cotxe (el 65% del total) i el baix nombre de gent que va en cotxe (només el 26% a Barcelona es mou en aquest sistema).

Guanyar en rapidesa

En un embús de cotxes, el tramvia circulant a la seva velocitat constitueix un extraordinari element de promoció del transport públic. És cert que el metro

Cal saber que...

⇒ **Construir un quilòmetre de metro té un cost de 6.000 milions de pessetes... un quilòmetre de tramvia, val una tercera part.**

⇒ **La velocitat comercial del tramvia circulant en hora punta, gairebé duplica la de l'autobús.**

estructura el territori, però no contribueix a la millora de la qualitat urbana ja que ignora tot allò que passa a la superfície. En canvi, les operacions d'implantació del tramvia fetes fins ara a les ciutats d'Europa —i també a València i Bilbao— s'emmarquen tots ells en projectes de millora de la qualitat urbana.

Un altre aspecte que cal valorar són les velocitats comercials (comptant el temps de parada) de cada sistema de transport, que en hora punta són les següents:

- Bus: 12 km/h (a Barcelona, ja que no tenen protecció)
- Tramvia: 20 km/h en el conjunt del recorregut; 17 km/h en el tram central de l'avinguda Diagonal
- Metro: Fins a 29 km/h (per recorreguts llargs on el temps d'accés a les andanes pesa poc sobre el total del trajecte)

Així doncs, veiem com la velocitat del tramvia dobla la de l'autobús i és només un 30% inferior a la del metro. De cada sistema de transport, sempre s'ha dit que el tramvia o metro lleuger és un sistema de capacitat intermèdia, però a la pràctica veurem que això vol dir capacitat alta o molt alta. Els manuals d'enginyeria del transport estableixen els següents intervals de capacitat per cada sistema de transport:

- Autobús: entre 2.000 i 5.000 passatgers/hora i sentit.
- Tramvia: entre 5.000 i 15.000 passatgers/hora i sentit.
- Metro: entre 10.000 i 40.000 passatgers/hora i sentit.

En el quadre adjunt es fa l'exercici de traduir aquests fluxos a la realitat barcelonina, on s'aprecia millor el seu autèntic sentit, ja que actualment, ni el metro ni l'autobús ni de lluny arriben a transportar el volum de passatgers suficients com per arribar a un estat de saturació. El tramvia modern,



Simulació del Trambaix. El tramvia permet adequar el seu entorn amb criteris de sostenibilitat i dissenyar un paisatge urbà més amable.

en canvi, podria portar, segons els manuals, fins a unes 9 vegades més passatgers que la línia de bus més carregada de Barcelona i fins a un 75% del passatge de les línies de metro més carregades en hora punta.

La possibilitat que el tramvia de la Diagonal se saturi algun dia és remota (es començaria a saturar a partir de 12.000/15.000 viatgers en hora punta i sentit), a més, no s'ha de pensar que tots els usuaris dels autobusos es passaran al tramvia. El tramvia coexistirà amb els autobusos i

els usuaris prendran el tramvia quan el seu viatge es faci exclusivament per la Diagonal i el bus quan el seu viatge discorri només en una part per la Diagonal.

Hi ha una dada rellevant que farà impossible que, tot i multiplicar la capacitat del bus més carregat fins a nou vegades, el tramvia algun dia s'arribi a saturar: la construcció de la línia 9 de metro, que serà la tercera línia que creuarà de forma transversal la ciutat i contribuirà a descarregar les línies 1 i 5 de metro i també la línia del tramvia. Totes quatre línies: la 1, la 5 i la 9 de metro, més la del tramvia, oferiran una capacitat de transportar 90.000 viatgers en hora punta i sentit, més que suficient per a qualsevol demanda previsible. A més, hi ha la Renfe, que creua la ciutat en el sentit Besòs-Llobregat amb dues vies, i que amb la integració tarifària fa funcions de metro.

Coexistència pacífica L'APUNT

Si es tradueixen els fluxos de viatgers que asenyalen els manuals a la realitat barcelonina s'aprecia millor que el transport públic pot absorbir qualsevol demanda. Així per exemple, en el transport públic que funciona es donen les xifres següents:

Màxima intensitat als busos de TB en hora punta

Línia 43: 1.700 passatgers/hora i sentit

Línia 27: 1.700 "

Línia 7: 1.600 "

Línia 33: 1.400 "

Línia 74: 1.400 "

Cap d'ells no arriba als 2.000 passatgers/hora i sentit indicat als manuals.

Màx. intensitat al metro: línies 1 i 5, tram central

Nombre de trens hora punta: 24

Càrrega mitjana per tren: 800 viatgers

Intensitat per línia: 19.000 passatgers/hora-punta i sentit.

Cap d'ells arriba als 20.000 passatgers/hora i sentit indicat als manuals.

Màxima intensitat teòrica del tramvia

Les grans ciutats europees tenen una xarxa de tramvia

No hi ha excuses

El 1997, les 3/4 parts de la població era favorable a aquest mitjà de transport

El passat 24 de febrer es publicaven a la premsa unes declaracions del arquitecte en cap de l'Ajuntament de Barcelona, Josep Anton Acebillo, en les quals afirmava que les grans ciutats no tenen tramvies en superfície; i afegia que no hi podia haver tramvies a les àrees centrals de les grans ciutats, com ara París, Nova York o Barcelona.



Des del 1994 València té 10 km de tramvia.

Com ja hem expressat al llarg d'aquestes pàgines, la PTP vol que el tramvia es construeixi en superfície al llarg de tota la Diagonal, perquè el problema de fons no es tramvia en superfície sí, tramvia en superfície no; sinó si fem una ciutat més amable i convertim la Diagonal en una via cívica, dedicada a la convivència ciutadana i als mitjans de transport integrants de l'ecomobilitat, el transport públic, els desplaçaments a peu i en bicicleta, l'ús del cotxe compartit i el trànsit de residents.

No veiem perquè les comparacions entre Barcelona i Nova York s'han de limitar al tramvia, com si el model universal

a seguir fos el de París o el de Nova York, ciutats que juntament amb la seva conurbació metropolitana multipliquen per cinc el nombre d'habitants de Barcelona, per tant, demogràfi-

cament parlant no són cap referent. En canvi, sí que trobem ciutats europees homologables a Barcelona i de les quals tenim moltes coses a aprendre: Amsterdam, Zürich, Estocolm,

Colònia, Stuttgart, Ginebra o Manchester, moltes d'elles amb una xarxa de tramvia de superfície en el centre de les ciutats. Com a màxim, en alguns casos, tenen alguns petits soterraments molt puntuals que no arriben a un quilòmetre de recorregut. A més, als Estats Units són més de deu les ciutats que tenen metres lleugers o tramvies. No hi ha excuses per al tramvia de superfície.

Raons per dir "sí" al tramvia

Per si algú encara té dubtes, aquestes són algunes raons en favor de la construcció del tramvia al llarg de tota la Diagonal i per superfície:

- El concurs públic per la construcció del tramvia en el tram Francesc Macià-Sant Boi ha demostrat que aturar el tramvia a la plaça Francesc Macià farà incrementar notablement l'aportació de diners públics per mantenir l'equilibri econòmic-financer de la concessió.

- El tramvia pot circular en el tram central a una velocitat comercial —incloent-hi temps de parades— de 17 km/h, això milloraria la dels autobusos.

- El soterrament del tramvia costarà molts diners sense aportar cap millora, ja que el problema pels veïns és el soroll que causa el trànsit.

- La Diagonal és una via amb grans possibilitats de convertir-se en un eix cívic, però cal canviar els seus usos actuals dominats aclaparadorament pel trànsit (9 carrils de circulació si sumem els dos sentits). ●

L'APUNT

Grans ciutats europees que tenen xarxa de tramvies moderns que arriben al centre urbà:

Alemanya: Berlin, Essen, Frankfurt, Hannover, Munich, Saarbrücken, Stuttgart

Àustria: Viena

Bèlgica: Brussel·les

Espanya: Bilbao (*), València

Finlàndia: Helsinki

França: Burdeos (*), Grenoble, Nantes, Estarsburg

Itàlia: Milà, Nàpols, Roma, Torí

Països Baixos: Amsterdam, La Haia, Rotterdam

Noruega: Oslo

Portugal: Lisboa, Porto

Suècia: Estocolm, Göteborg

Regne Unit: Leeds (*), Londres, Manchester, Newcastle, Sheffield

(* En construcció)

Arguments contra el tramvia i contrarguments de la mobilitat sostenible

Perjudica la resta de la xarxa de superfície

En el seu tram central la Diagonal és creuada per 24 línies d'autobús. Els opositors al tramvia diuen que si es dona prioritats semafòrica al tramvia, perquè assolixi els 17 km/h de velocitat comercial, la velocitat de la xarxa d'autobusos se'n ressentiria. Qui diu això no té en compte que la pèrdua principal de temps dels autobusos que creuen perpendicularment la Diagonal, no es deu als semàfors d'aquesta avinguda, sinó al fet que els semàfors de l'Eixample no estan globalment prioritzats en favor de l'autobús. És possible que molt puntualment un autobús perdi 15 segons en creuar la Diagonal, a causa de l'allargament d'una fase verda pel tramvia, però aquest temps el podria recuperar al creuar els carrers Diputació, Consell de Cent, Aragó,



València, Mallorca, etc. A més, entre el Passeig de Sant Joan i les Glòries (tram d'1 km) cap línia d'autobús no creua la Diagonal. I per acabar, s'ha de pensar que la introducció dels semàfors prioritzats per al tramvia a la Diagonal servirà de catalitzador perquè aquesta prioritats semafòrica s'estengui al conjunt de carrers de l'Eixample, afavorint així tota la xarxa de transport públic de superfície.

Dificultarà els

girs a la dreta dels cotxes del carril central

En la visió de la major part de ciutadans la Diagonal ha d'anar canviant el seu rol actual i la seva pròpia fesomia. Primer de tot s'ha de dir que a la Diagonal fa anys que no hi ha girs a la dreta des dels carrils centrals. Un cop els conductors han entrat al mig només poden sortir-ne a les rotondes de Francesc Macià, Passeig de Gràcia i

Verdaguer. Però a continuació s'ha d'afegir que la Diagonal ja no compleix el paper històric de via per creuar la ciutat. Les Rondes fan avui la funció que la Diagonal feia ahir. Ara ja és perfectament possible —a més de necessari— transformar la Diagonal: d'una via pensada pel trànsit (actuals 8 carrils) cal passar a una altra pensada per la convivència i l'ecomobilitat. En el context d'aquesta nova via, cap gir dels cotxes, ni a la dreta ni a l'esquerra, mai no constituirà un problema. Amb tot, sorprèn que qui més hauria de defensar el transport públic, esmerci tantes energies en defensar girs a dreta i esquerra dels cotxes privats. S'ha preguntat algú perquè a les ciutats europees que tenen tramvia ningú no diu que hi hagi problema amb els girs dels cotxes?

Les enquestes

El juny de 1997 TMB va efectuar una enquesta entre la ciutadania per conèixer quina opinió tenia sobre la implantació del tramvia com a mitjà de transport urbà. De les persones enquestades un 76,5% opinava que la instal·lació del tramvia era una bona idea, enfront del 21,5% que no el considerava necessari; així mateix, el 68% considerava que el tramvia acabarà per implantar-se al llarg de la Diagonal.

Per la seva banda, el Grup municipal de CiU a l'Ajuntament de Barcelona està realitzant una enquesta ciutadana per saber quin és el moment actual de l'opinió de la gent, tant pel que fa a la necessitat o no que Barcelona tingui un tramvia i la Diagonal es converteixi en un passeig peatonal, i les seves possibles alternatives: soterrat o per superfície.

Indiferents: **21,5%**

En contra:
21,5%

A favor:
76,5%

Una enquesta de TMB feta el 1997 evidenciava que el 76% de la població de Barcelona era favorable al tramvia.

Una idea no deja de serlo hasta que se transforma en realidad. Si no se lleva a cabo se convierte en otro de nuestros sueños truncados. Así, si el tranvía transversal de Barcelona se separa en dos tramos, el transporte público del Área Metropolitana pierde otra batalla y la atención de los responsables de la movilidad. El tranvía pierde el rumbo y sale del carril.



El tranvía que salió del carril

Cualquier paso en favor de la movilidad causa temor si afecta al centro urbano

La vuelta del tranvía a la ciudad debería ser el anuncio de un cambio hacia una ciudad y una movilidad más sostenible. Esta palabra es del agrado de muchos de los responsables de movilidad, que defienden el apoyo del transporte público porque es un medio de transporte sostenible. Esto funciona en los arrabales, pero cuando el cambio se acerca al corazón de la ciudad y amenaza a algún conductor en el centro de la Diagonal, suena la alarma. No puede ser. Se repiten los temores cuando la ampliación de aceras en la calle Aragó. Es así como descubrimos que el debate de la movilidad sostenible y el apoyo al transporte público no era tan firme como parecía. El tranvía perder su carril.

Algún entendido en sem-foros de coche comenta que un tranvía que tuviera prioridad en los sem-foros de la avenida Diagonal no solo restaría capacidad a los conductores de esta vía sino también a los de las calles mar-montaña. Sólo cuenta la mitad de la historia. Hoy

en día las ondas verdes ya quedan cortadas muchas veces en la Diagonal, así que este problema no cambia, sigue igual. Hay que empezar a pensar también en el transporte público cuando se planifican los sistemas de regulación de la movilidad en Barcelona. Ya va siendo hora.

Para no quedar mal proponen una barbaridad: enterrar el tranvía. Si queremos tranvía es demasiado pronto para ponerlo bajo tierra. Además el tranvía es de los ciudadanos. Quieren verlo – debe tener sus carriles bien plantados sobre el nivel de la ciudad. Enterrarlo para que no moleste a los conductores de coches es gastar una millonada para evitar cumplir con la sostenibilidad. Resurge la perversidad de los números. Aquél que propone esta gran obra, y por tanto esta gran inversión, pretende convencernos de que quiere el transporte público.

Deje el tranvía en su carril, en medio de la Diagonal. Elimine un par de carriles para coches privados. Baje el nivel de

ruido y de contaminación en la Diagonal. Déjenos volver a disfrutar de esta vía y pasear bajo sus árboles.

Cambio de opinión

Transports de Barcelona propuso, en su día, un tranvía en la Avenida Diagonal de Barcelona. Habían visto que muchos pasajeros subían a los autobuses en esta avenida, así que llegaron a la siguiente conclusión: “debe de ser el lugar ideal para un tranvía”. Pero esta conclusión era parcialmente falsa ya que casi todos los autobuses en cuestión no eran propios de la Diagonal sino prestados desde ejes horizontales de la ciudad, siguiendo la calles del Ensanche. La propuesta prosperó a pesar del error conceptual sobre el pasaje. Se convirtió en el proyecto Trambaix, que sigue adelante.

Ahora, cuando se vuelve a proponer este nuevo sistema de transporte por el centro de la Diagonal, la compañía de autobuses, con los mismos datos, argumenta que la introducción del tranvía arruinaría las líneas

de autobús de esta vía señorial de la ciudad. ¿El tranvía no es ideal ahora aunque los autobuses y los pasajeros son los mismos? ¿Qué ha cambiado? Ha cambiado el marco administrativo. Ha cambiado el posible explotador. Un operador diferente de Transports de Barcelona podría disminuir el número de pasajeros de TB. El usuario, que podría contar con un sistema más rápido, con prioridad en su trayecto, pierde otra vez. Deber continuar conformándose con la baja velocidad de los autobuses de la Diagonal y con el ruido y la contaminación del excesivo número de coches que hay en el centro de Barcelona.

El privilegio de recorrer de punta a punta las vías más largas de la ciudad, como son la Diagonal, las Rondas o la calle Aragó, se reservan para los conductores. Los que van en transporte público deben hacer un sinfín de transbordos. Parece una broma pero solo es un descarrilamiento. ●

Ole Thorson

La contaminació provocada pel trànsit cada any causa 80.000 morts a Europa

Les víctimes ocultes

Viure a prop de zones amb una alta densitat de trànsit és altament perjudicial per a la salut.

Estudis de l'Organització Mundial de la Salut (OMS) revelen que cada any es produeixen a Europa al voltant dels dos milions d'accidents de trànsit amb un balanç de 120.000 víctimes mortals i 2,5 milions de ferits de diversa consideració. De les persones que troben la mort a la carretera, una tercera part tenien menys de 25 anys; i una altra tercera part, eren peatons o ciclistes. Però encara pitjor, la Conferència de Ministres de Sanitat de la UE celebrada l'any passat a Londres, establia que les malalties ocasionades per la contaminació del trànsit a les ciutats europees igualen o superen el nombre de morts per accidents a les carreteres de l'Europa dels Quinze.



Més enllà dels accidents, el trànsit representa un perill per a la salut.

Més enllà de les víctimes directes del trànsit —les produïdes pels accidents— el trànsit també ocasiona altres “víctimes” ocultes, aquelles que en pateixen les conseqüències de manera indirecta. Així, segons dades de l'OMS, el nombre de persones que cada any moren a la zona europea degut a una llarga exposició a la contaminació atmosfèrica estaria al voltant de les 80.000 persones. En aquest sentit, els estats europeus sobrepassen amb escreix els valors màxims recomanats per l'OMS pel que fa a

emissions d'ozó, diòxid de carboni o partícules en suspensió. Segons investigacions recents, el risc d'afeccions respiratòries entre els nens que viuen a prop de vies molt transitades és un 50% superior a la d'aquells que viuen en zones amb una menor densitat de trànsit.

I dins de la gamma de vehicles que es mouen amb combustibles fòssils, un estudi efectuat l'any 1998 per la California Air Resources Board evidenciava que els motors diesel produïen unes emissions «altament tòxiques», i establien una relació directa entre l'exposició profes-

sional a motors diesel i el càncer de pulmó. Per la seva banda, el Centre internacional de recerca sobre el càncer, conclouia que les emissions dels motors dièsel eren «probablement cancerígenes per als éssers humans», mentre que les dels motors de gasolina eren «potencialment cancerígenes per als éssers humans».

Un altre dels perills de sobredimensionar el transport per carretera és el perill d'abocaments tòxics per part de camions, amb el conseqüent risc ecològic i sanitari de contaminació de l'aire, de l'aigua i del

del trànsit

icial per la sault mental i física

sòl.

Els sorolls

El trànsit és un dels principals causants de l'exposició de les persones a la contaminació acústica. Entre els anys 1980 i 1990, la proporció de població europea que estava exposada a uns nivells elevats de sorolls es va incrementar d'un 15% a un 26%. Al mateix temps, un 65% dels europeus està exposat a nivells de soroll que poden provocar alternacions del son, irritacions de l'oïda o haver de parlar en veu alta per fer-se entendre; entre els nens, s'ha comprovat que aquells que estan exposats a uns nivells alts de contaminació acústica presenten dificultats escolars en l'aprenentatge de la lectura, concentració o resolució de problemes aritmètics.

Un excés de soroll pot pertorbar activitats mentals que requereixen atenció i disfuncions en aquelles altres activitats que precisen atenció i concentració especials. Els mecanismes per adaptar-se als sorolls externs provoquen un increment de les hormones, d'estrès i de tensió arterial; fins el punt que estudis recents podrien demostrar una relació entre hipertensió i malalties cardíacques isquèmiques, d'una banda i alts índex de soroll, de l'altra.

Efectes psicosocials

Cal saber que...

⇒ **El 1995 la carretera es va cobrar 44.000 víctimes als estats de la Unió Europea; el tren, 936.**

⇒ **La taxa de mortalitat per cada mil milions de quilòmetre recorreguts a la carretera triplica la del ferrocarril: 11 per 3,4.**

Alguns mitjans de transport produeixen efectes força diversos sobre la salut mental de les persones: angoixa per les presses, agressivitat, depressió i efectes psicològics post-traumàtics causats pels accidents. El fet d'estar sotmès sovint a l'estrès provocat per una circulació intensa pot provocar aïllament social i limitar la nostra xarxa de relacions personals, factors vinculats a una morbiditat cada vegada més alta entre les persones de més edat.

També s'ha constatat que els nens que poden jugar lliu-

rement en espais sense la presència del trànsit i, per tant, sense una vigilància extrema de les persones més grans, tenen més facilitat per establir relacions socials que no pas aquells nens que per jugar han d'extremar la seva atenció cap a factors externs. Molts pares assenyalen que la por a què els seus fills siguin atropellats és la principal raó per la qual els porten en cotxe a l'escola, educant-los ja des de ben petits en una dependència del cotxe.

Grups de risc

L'impacte que té el trànsit sobre la salut incideix de manera especial entre les persones més joves i les de més edat, aquestes darreres afectades sovint per malalties o discapacitats funcionals. Un altre grup de risc és el d'aquelles persones que es desplacen en vehicles potencialment perillosos com motos o bicicletes. Tampoc es pot marginar el grup de gent que per raó de la localització de la seva residència o del seu lloc de treball, estan obligades a sotmetre's a alts nivells de contaminació atmosfèrica i acústica. ●

Redacció

L'APUNT

Els accidents a Catalunya

Els accidents de trànsit a les carreteres i a les vides urbanes dels carrers de Catalunya provoquen cada any 1.000 morts i 32.000 ferits. Entre la gent jove, és la causa principal de mortalitat. Vegem, doncs, què ens diuen les xifres d'un estudi del 1998:

- Accidents a la carretera:	667 morts	9.940 ferits
- Accidents a la ciutat:	283 morts	22.322 ferits
- Total:	950 morts	32.262 ferits

De totes les persones mortes en accidents de trànsit, una part important que són vinanats i ciclistes: el 19% del total, els ferits d'aquests col·lectius representen l'11%. A Espanya, les pèrdues econòmiques ocasionades pels accidents suposen uns 3.000 milions de ptes.: el 4% del PIB, i del milió i mig de persones discapacitades, la meitat ho són per accidents de trànsit.

Por favor, eliminen los pasos de cabra

Así se vive una serie de acontecimientos entre peatones y conductores en Mallorca

Podemos invitar al autor, Matías Vallès, no al Vallès pero sí a la gran ciudad de Barcelona, ya que se ha demostrado que los responsables de la movilidad de la ciudad se sitúan en vanguardia. En nuestra ciudad llavan ya m-s de un año borrando pasos cebra en las intersecciones con sem-foro, argumentando que un pobre peatón podría resbalar en la mala pintura utilizada y las compañías de seguros deberían pagar daños y perjuicios. Ahora no. El municipio, hace

ya tiempo no informa sobre el resultado en atropellos y resbalones en los nuevos y desprotegidos pasos de peatones. Se puede intuir que si la medida hubiera sido efectivo seguro que lo habrían publicado a diestro y siniestro. Me temo que puede haber m-s atropellos en Barcelona, pero no se preocupe: mueren de pie. Un informe serio del municipio barcelonés del éxito de eliminar los pasos de peatones en la ciudad no sería mal recibido, pero... ¿lo veremos pronto?

Vengo de estar a punto de

sufrir un atropello en un paso de cabra. Me he disculpado con el conductor que ha fallado, para no sumarle un trauma psicológico a su frustración cinagética por no haberme matado. Los llamo pasos de cabra porque hay que estar loco como una cebra para atravesarlos. Ninguna cebra en su sano juicio cruzaría una calle por ellos. Un asno a rayas es m-s inteligente que un peatón.

La misión natural de los conductores es exterminar concienzudamente a los molestos y superfluos peatones. Sin embargo, los pasos de cabra les otorgan demasiadas ventajas. Son un puesto de ojeo privilegiado, un abrevadero donde se concentran las víctimas, privando así de emoción a la cacería. El juego limpio de esta deportiva matanza exige suprimirlos, para que toda la ciudad sea un coto de caza sin privilegios clasistas.

Hoy, para ser atropellado, basta con cruzar por un paso de cabra teniendo a menos de cien metros a un conductor mallorquín. Esta situación favorece a los residentes de zonas de alto standing, que cuentan con m-s pasos de cabra que los barrios pobres.

Alguien puede pensar erróneamente que el conductor mallorquín acelera en el paso de cabra por sadismo. En realidad, es otra prueba de la timidez apabullante de los indígenas y habilitados, de esa voluntad de pasar desapercibidos que adorna a nuestra raza. Jam-s interrumpiremos el curso de los aconteci-

mientos, ni siquiera del tráfico.

Peatón: stop, paso de cabra

Si para preservar nuestra fe hay que matar a alguien, paciencia. El guardabarros podemos limpiarlo en casa. Hay personas que sólo exceden el límite de velocidad sobre la superficie rayada, tan imbuidas están de su función ecológica.

Sé que la desaparición de los pasos de cabra presenta problemas de infraestructura. El pavimento señalizado facilita la labor de contabilidad de bajas de la Policía Municipal y el entusiasmo de la afición, que jalea allí a los conductores victoriosos. La localización también ahorra desplazamientos a los paramédicos. Sin embargo, los propios viandantes deberían luchar contra un desenlace que se ha hecho demasiado previsible, anulando así el último rastro de heroísmo de la civilización occidental. Todo el mundo sabe qué va a pasarle en cuanto pise un paso antes llamado de cebra. Peatón, no jures en zebreo. Sacrificate por tu ciudad y cruza masivamente por cualquier otra parte. El resultado será el mismo y, cuando se produzcan los atropellos suficientes, los pasos de cabra serán suprimidos. Habrán perdido toda la gracia. ●

Matías Vallès

Publicado en Diario de Mallorca



Un paso de cebra en la Gran Via de Barcelona. A menudo los adoquines traban los cochecitos de bebés y carritos de la compra, con el consiguiente peligro.

Reduce al mínimo la contaminación y el consumo

Toyota Prius

el coche ecológico que triunfa en Japón

El nuevo vehículo combina un motor eléctrico con otro de gasolina

Toyota ha lanzado al mercado el modelo Prius, un nuevo vehículo ecológico y dotado de un innovador motor híbrido. En Japón se han vendido ya m-s de 30.000 unidades. Se espera que se ponga a la venta en Europa en los próximos meses.

El motor híbrido

Un sistema híbrido quiere decir que dispone de dos motores, uno de gasolina y otro eléctrico. El motor de gasolina del Toyota Prius es de cuatro cilindros, funciona bajo ciclo Atkinson y posee un sistema de distribución variable VVT-i. El motor eléctrico trifásico genera electricidad gracias al motor de combustión. Un ordenador

Ficha técnica

- Consumo: 3,6 l/100 km (permite recorrer 1.000 km con un depósito de gasolina de 50l).
- Emisiones de CO, HC y NO₂, un 90% inferiores a las de un vehículo convencional.
- Emisiones de CO₂ inferiores en un 50% a las de un vehículo convencional.
- Seguridad: freno

Debemos saber que...

⇒ Un ordenador decide en cada momento qué motor debe funcionar.

⇒ El motor eléctrico es el que enciende el coche, justo cuando se gasta m-s gasolina.

⇒ El motor de gasolina deja de funcionar cuando nos paramos en un sem-foro o atasco.



El Toyota Prius, adem-s de ser un coche ecológico y seguro, presenta un diseño aerodinámico avanzado.

Per fomentar l'ús de la bicicleta a la ciutat

L'operació ring-ring



L'operació ring-ring és un acte de promoció de l'ús de la bicicleta innovador a Barcelona i que ja s'ha celebrat a ciutats com Montréal o Brussel·les, sempre amb un gran èxit de participació i repercussió ciutadana.

L'edició barcelonina de l'Operació es va dur a terme el 16 de desembre de l'any passat, organitzada per les entitats Amics de la bici, SenseFums i Trèvol sota el lema de "Cap a la feina, al mercat i a l'escola, pedala i vola" i amb l'objectiu d'encoratjar la gent perquè aquell dia fes els seus desplaçaments habituals en bicicleta i, d'aquesta manera, apropar a tothom els avantatges d'aquest mitjà de transport, amb la intenció que sigui utilitzat més sovint.

Malgrat una climatologia especialment freda, gairebé unes 700 persones es van acostar als sis estands de recollida de bicicleta repartits per diferents punts de la ciutat. En els punts d'acollida, voluntaris i volun-

tàries dels grups ciclistes locals oferien una bossa de tela amb documentació pràctica sobre els

usos de la bicicleta a la ciutat, un timbre, un diari, una gorra i un esmorzar calent. A més de poder intercanviar opinions, els participants podien omplir una enquesta per tal de recollir els principals avantatges que es troben en circular en bicicleta.

La propera edició de l'operació ring-ring està prevista per l'octubre del 2000, unes setmanes després de la celebració del Dia europeu sense cotxes.

● Redacció

Llei antibicis

El butlletí número 84 de T&E (corresponent al mes de desembre de 1999) es fa ressò de la Llei promulgada pel Govern espanyol per reduir l'ús de les bicicletes. Aquesta Llei, anomenada pomposament "Adaptem el trànsit a la bicicleta", ha estat objecte d'una gran publicitat ja que fa d'Espanya el primer estat membre de la Unió Europea que obliga els ciclistes a dur casc i peces de roba fosforescent. Tot i així, sota la façana d'una Llei que protegeix els ciclistes, s'amaguen mesures contràries a la utilització de la bicicleta com l'article que suprimeix la prioritat de direcció dels ciclistes sobre els cotxes. Segons Amics de la Bici, amb aquesta Llei els ciclistes es veuran sotmesos a un major risc d'accidents i també van assenyalar que aquest canvi de preferència en la direcció pot fregar l'anticonstitucionalitat.

Projecte PRIMA

El 2 de març es van presentar a Barcelona les primeres conclusions del projecte PRIMA (Price Measures Acceptance) amb l'objectiu d'estudiar la problemàtica del pagament per ús de les infraestructures viàries, especialment des de la perspectiva de la seva implantació i acceptació en àrees urbanes. Per part espanyola va participar en el projecte l'agència metropolitana Barcelona Regional, tot aportant l'experiència de la situació a l'àrea de Barcelona. Per més informació us podeu adreçar a la web de PRIMA: www.certu.fr/internat/peuro/prima/pripoj.htm, o a la web de Barcelona Regional: www.bcnregional.com o al telèfon 932 237 400.

Iniciatives parlamentàries

màtica del trànsit desat de

L'any 2000 ha començat amb força en el Parlament de Catalunya. Com a mínim ho ha fet en els temes de mobilitat. El grup del PSC-CpC ha presentat una bateria de quinze proposicions no de llei sobre temes de mobilitat, orientades cap als criteris de la mobilitat sostenible. Els temes tractats són: Pla català de transport de viatgers, Pla de transport de superfície en l'àmbit de l'ATM, Dia sense cotxes, ecotaxa sobre el consum de gasolina, Pla de transport de viatgers al Camp de Tarragona, transferència a la Generalitat de la línia de ferrocarril de la Pobla, millora del servei ferroviari fins a Vic i Puigcerdà, proble-

camions en la zona pirinenca, Pla de transport de les comarques de l'Ebre, incorporació del transport de persones amb mobilitat reduïda severa al finançament general del transport col·lectiu.

Per la seva banda, el grup d'IC-V ha presentat una bateria de quinze preguntes sobre el projecte del túnel d'Horta i una proposició no de llei demanant la paralització d'aquest túnel, demanda que també ha efectuat el grup d'ERC.

La informació es pot consultar a la web del Parlament: www.parlament-cat.es.

Actuaciones multimodales en carreteras

Junta de Andalucía. Consejería de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Carreteras

Document que neix amb la reflexió i el debat sobre el desenvolupament de les carreteres en el marc de la mobilitat sostenible en una comunitat com Andalusia que anualment rep un fluxe considerable de turisme que es desplaça en vehicle privat. Les actuacions que es presenten en aquest manual volen optimitzar la seguretat vial i garantir una bona accessibilitat als territoris per a tots els modes de transport. Entre les persones que han contribuït a la seva redacció, figuren els membres de la PTP Juan Ramón Domínguez i Ole Thorson.

Aprender a conèixer món

Col·lecció "De la mà de..."

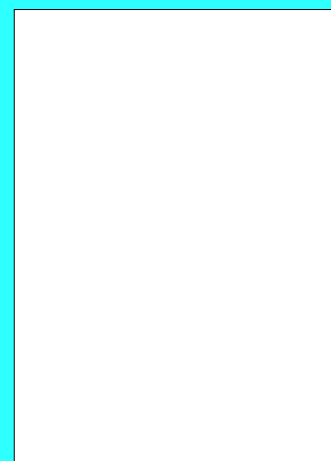
Aquesta col·lecció de llibres és una eina per als mestres per treballar a l'escola coneixements d'interès pedagògic mitjançant activitats pràctiques. L'exemplar "Aprender a conèixer món" ha estat produït amb la col·laboració del servei de rodalies de Renfe i proposa diferents recorreguts d'interès escolar al voltant de la regió metropolitana de Barcelona i que poden ser visitats amb els trens de rodalies. Així mateix, instrueix els nens i nenes en un ús responsable i cívic dels serveis ferroviaris.



Perspectiva ambiental. Trens

Fundació Terra

El número 19 del suplement de "Perspectiva escolar" està dedicat de manera monogràfica al món del ferrocarril. Comença amb un recorregut per la seva història, els diferents mitjans de locomoció que ha existit: vapor, dièsel, elèctric i segueix amb temes prou importants per a l'aprenentatge de les generacions futures com el tren i la sostenibilitat o la seva integració al territori.



Carrer

Federació d'Associacions de Veïns i Veïnes de Barcelona

Aquesta revista, en el número de gener-febrer del 2000, publica un ampli dossier sobre el transport públic a Barcelona, amb qüestions tant d'actualitat com el tramvia, el túnel d'Horta, el soterrament del trànsit o el futur de l'autobús.

Reforma del transport a la Zona Franca

Una oportunitat perduda

A començaments d'aquest any TMB ha creat la línia 37 com a resultat de la partició de la línia 38. Ara hi ha dues línies, la 37 i la nova 38, on abans hi havia una, la vella 38. La reforma ha deixat un gust agredolç. Per una banda, la línia 37 compleix millor els horaris, ja que no ha de passar per la Ronda del Litoral i no sofreix els embussos que allà es produeixen. Però els usuaris de les oficines del Consorci de la Zona Franca continuen esperant molt de temps, de vegades. La PTP ha demanat per a aquesta línia un servei amb horari, ja que la freqüència de 16-18 minuts no suposa cap informació. Si la gent pogués baixar a la parada 3 minuts abans de cada quart d'hora (15', 30', 45' i 00'), el servei milloraria força, ja que gairebé no caldria esperar que vingüés el bus. S'ha de tenir en compte que el temps de viatge a Plaça Espanya és igual al de la freqüència de pas. Moltes vegades els

usuaris s'esperen tant de temps com el que després esmercen en el viatge.

Però per altre costat el canvi ha suposat un pitjor funcionament del servei ja que:

- Es penalitza el transbordament entre la L-37 i la L-38 (cal pagar dos bitllets en comptes d'un), a més del temps d'espera a la parada intermèdia.

- La línia 38 ha perdut freqüència, ara passa cada 16-19' al matí, i cada 20-22' a la tarda quan abans passava cada 15'.

No s'ha prolongat la línia 9 o la 72, des del passeig de la Zona Franca, fins a les Oficines del Consorci tal com es demanava.

S'ha perdut una bona ocasió per donar solucions al mal servei de transport públic a les oficines de la Zona Franca, una zona on treballen més de 1.500 persones i moltes més van a fer gestions. Aquesta gent es mereix un servei millor. No poden esperar deu o més anys fins que arribi el metro.

Túnel d'Horta

Nombroses entitats ja han donat suport a la creació de la Plataforma ciutadana contra el túnel d'Horta. A la darrera reunió també hi van participar representants dels grups polítics de CiU, PP, ERC i IC-V, els quals es van comprometre a presentar una moció en el Ple municipal. Els promotors de la Plataforma han expressat la seva intenció de contactar amb les entitats del Vallès que també s'hi oposen. Aquelles persones que estiguin interessades en adherir-se a la campanya poden adreçar-se a l'Associació de Veïns d'Horta (93 420 90 06).

Itàlia sense cotxes

El diumenge 6 de febrer els centres històrics de 150 ciutats italianes van quedar tancats al trànsit privat durant la major part del dia. Aquesta decisió va ser presa pel Ministeri de Medi Ambient consensuada amb els ajuntaments de les ciutats organitzadores. Aquesta experiència es repetirà cada primer diumenge de mes fins el proper mes de maig i ha estat favorablement acollida per la major part de ciutadans, els quals pateixen el problema gravíssim de la contaminació atmosfèrica provocada pels 32 milions de cotxes i 10 milions de motos que circulen pels carrers de les principals ciutats italianes. Aquesta mesura pretén reduir les emissions de CO₂ i animar la població a utilitzar el transport públic. Es calcula que a Itàlia cada any moren unes 15.000 persones a causa de problemes respiratoris i afeccions causades per la pol·lució atmosfèrica.

El metro per Cap d'Any

El funcionament de la xarxa de metro de manera permanent durant la nit de cap d'any va suposar un gran èxit, ja que entre les onze de la nit del 31 de desembre i les nou del matí de l'1 de gener més de 230.000 persones es van desplaçar en metro, amb una punta rècord de 54.000 persones entre la una i les dues de la matinada. La qual cosa també suposa que menys persones de les que ho feien habitualment es van desplaçar amb cotxe privat, i això va reduir el nombre d'accidents. Aquestes xifres no només han reobert el debat sobre una nova adequació dels horaris del metro, sinó que s'està estudiant la possibilitat de repetir l'experiència altres festivitats com la nit de la revetlla de Sant Joan i la Mercè.

Adjudicades les obres de la línia Lleida-La Pobla de Segur

Després de molts anys d'estires i arronses, finalment han estat adjudicades per un import de 1.228 milions de pesetes les obres de millora de la línia de ferrocarril Lleida-La Pobla de Segur. El termini d'execució és de 18 mesos (fins juliol del 2001). En edicions anteriors de *Mobilitat Sostenible* ja vam informar amb detall de la relació d'obres previstes. Aquestes obres consolidaran la pròpia existència de la línia, fins ara permanentment qüestionada, i reduiran sensiblement el temps de viatge. La posada en servei de l'AVE entre Barcelona i Lleida permetrà fer viatges des de les comarques de la Noguera o el Pallars fins a Barcelona en temps inferiors al del cotxes. Només caldrà que els trens estiguin coordinats.

Sant Feliu

L'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat (IC-V) i la Plataforma ciutadana per la defensa i millora del transport públic han endegat una campanya per aconseguir que el municipi s'inclogui a la xarxa de transport metropolitans amb tarifa integrada de tren, metro i bus. Els organitzadors de la protesta sostenen que Sant Feliu té dret als beneficis que comporta el bitllet únic perquè 10.925 veïns fan servir cada dia la xarxa de transports metropolitans.

Pacte per la Mobilitat a Reus

El 7 de febrer va tenir lloc a Reus la primera reunió del Pacte per la mobilitat. La iniciativa va partir de l'Ajuntament que convocà les entitats ciutadanes a debatre la conveniència d'arribar a un pacte que permeti desenvolupar, de forma concertada amb les entitats socials, una política de mobilitat. Cal recordar que el primer Pacte de la mobilitat es va fer a Barcelona l'any 1998. Una primera diferència remarcable entre l'experiència de Reus i la de Barcelona, ha estat que en la convocatòria reusenca la sala de reunions de l'Ajuntament s'omplí de gom a gom. Les diverses intervencions que es van produir constataren un ampli acord amb els eixos del document esborrany que es va distribuir. Des d'aquestes línies, *Mobilitat Sostenible* vol felicitar la regidora de l'Ajuntament de Reus, Carme Miralles, per la iniciativa. Desitgem que aquesta iniciativa s'estengui a molts altres municipis

Gasolina

Diversos grups mediambientals han expressat el seu malestar per la pròrroga que la Unió Europea ha concedit a Espanya, Itàlia, Grècia per la supressió de la gasolina amb plom. La venda d'aquest combustible expirava l'1 de gener del 2000, però els estats esmentats tindran encara tot un any per seguir venent gasolina amb plom. Segons la Comissió Europea, l'aplicació estricta de la normativa hauria causat «seriosos problemes socioeconòmics». Per la seva banda, el responsable d'informació de T&E ha afirmat que «si països com Haití, Bangladesh o Eslovàquia poden suprimir el plom, perquè no poden fer-ho

El trànsit perjudica els autobusos

Fa uns mesos es van donar a conèixer els índexs de satisfacció dels clients de metro i autobús de TMB per al 1998. En el cas del metro, els clients donen una valoració mitjana de 6,9 punts sobre 10. La nota màxima l'obté la línia 2, amb un 8,3 i la mínima, la línia 5, amb un 6,2. Només un 5% dels usuaris creuen que en els últims dos anys el servei ha empitjorat. Un 46% creu que està igual, enfront a un 49% que diuen que ha millorat. En relació als diferents paràmetres que permeten valorar el conjunt del servei, els usuaris han trobat millores en la coordinació modal i en el descens d'un molt general apartat de molèsties, i pensen que ha empitjorat la temperatura a les andanes.

En el cas de l'autobús, la valoració que donen els clients és també de 6,9, una mica inferior a la dels últims anys. Les valoracions de les millores són similars a les del metro: el 6% creuen que el servei ha empi-

tjorat, un 45% que segueix igual i un 49% que ha tingut millores. Quant als paràmetres que configuren el funcionament del servei, és significatiu el descens en la valoració dels que es relacionen amb el trànsit: baixa la valoració de la rapidesa, la del compliment de l'hora de pas i la de la freqüència de pas. En canvi, puja la valoració dels paràmetres que tenen que veure amb decisions de la pròpia companyia sobre el servei: temperatura del bus, brusquetat als viatges, aglomeracions, disminució de cues.

Els resultats són interessants perquè indiquen clarament que els principals inconvenients que troben els usuaris de l'autobús no són imputables, principalment, a la gestió que fa l'empresa, sinó a què els autobusos han de coexistir amb el trànsit sense que aquells tinguin una protecció especial per part dels poders públics.

Dr. Tr@ffic news reporters

La parada fantasma

figurar com a tal, és a dir podríem parlar d'una parada "fantasma". I ha estat una "ànima" caritativa la que ho fa saber amb un anònim situat al plafó: "Aviso a los usuarios de Nitbus. Pese a que esa marquesina está señalizada como parada de la línea N-12 NO ES VERDAD. Si bien, por desidia o negligencia de la empresa (a quien no le importan nada los usuarios) hace meses que la pegatina sigue indicando que sí hay parada".

Res, que ja ho sabeu, si a la nit us trobeu prop d'allà aneu fins una altra parada, feu un passeig si el temps ho permet bé agafeu un taxi.

Una ànima compassiva

Efectivament, de fantasmes i d'ànimes ens parla avui el nostre Doctor Tr@ffic. Pel que sembla, a la parada d'autobusos de Villarroel-Garn Via no s'atura el nocturn N-12 tot i

La Ciutat Judicial ha de ser sostenible

La Conselleria de Justícia de la Generalitat de Catalunya, ha anunciat que la construcció d'una Ciutat Judicial als terrenys de l'antiga caserna de Lepant, al municipi de l'Hospitalet de Llobregat i a tocar d'un punt neuràlgic per al trànsit d'entrada i sortida de Barcelona com és la remodelada plaça Cerdà. Segons les primeres dades avançades des de la Conselleria, informen d'un nivell d'edificació de més de 150.000 m² i de la creació d'un aparcament de 1.500 places i d'una estació de bus.

Des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, pensem que cal vincular el planejament urbanístic amb el de la mobilitat i que aquesta sigui sostenible. És per això que l'aprovació del projecte de la Ciutat Judicial s'hauria de condicionar a un estudi de l'impacte del projec-



te sobre la mobilitat i l'entorn (plaça Cerdà, Gran Via, accés a la ciutat de Barcelona). Es tractaria que tot planejament urbanístic important tingués un pla de mobilitat sostenible associat que garantís que els ciutadans accedeixen a les noves instal·lacions d'una forma sostenible.

Però el sol fet d'anunciar la construcció d'un aparcament amb capacitat per a 1.500 cotxes és un primer indicador de la no sostenibilitat del projecte. La construcció massiva de places d'aparcament no farà sinó incentivar, encara més,

l'ús del transport privat per accedir a una zona que, per ella mateixa, ja es troba prou congestionada de vehicles i que, a més, és deficitària en transport públic.

Com encara estem a temps de fer aportacions en favor d'una major sostenibilitat i fluïdesa, a més de la proposta genèrica anterior, des de la PTP proposem les intervencions següents:

- Que a la Ciutat Judicial es construeixi una nova estació dels Ferrocarrils de la Generalitat intermèdia entre les estacions d'Ildefons Cerdà

i Magòria, amb total accessibilitat; és a dir, sense barreres arquitectòniques. L'estació podria ser anomenada «Ciutat Judicial».

- Reducció substancial del nombre de places de l'aparcament de la Ciutat Judicial. Només caldria autoritzar aquelles places per a les necessitats bàsiques, com les logístiques de subministraments i serveis, les de policia judicial, furgons policials, etc.

- Construcció d'una mini-estació de bus que connecti l'Hospitalet i la ciutat de Barcelona i altres autobusos interurbans del Baix Llobregat.

- Incorporar a les despeses de la construcció de la nova Ciutat Judicial les relacionades amb les inversions en infraestructures de transport públic. ●

Manel Ferri

www.laptp.org

Associació per a la Promoció del Transport Públic [web de la PTP]

[PTP]

Utilitza el menú numèric:

- [Què és la PTP] 1
- [Revista Mobilitat Sostenible] 2
- [Agenda] 3
- [El Dia sense cotxes] 4
- [La PTP opina] 5
- [Novetats] 6
- [Contacta amb la PTP] 7

La PTP disposa d'una pàgina web bilingüe en català (la llengua de Pla) i castellà (la llengua d'Alberty) en la qual, a banda de conèixer que és la PTP, els nostres objectius i les nostres activitats, facilita connexions amb altres web sobre transport públic i la revista "Mobilitat

Econòmic

Ecològic

Ràpid

Segur

Eficaz

Viàble

un eix de futur.

Activitats dels membres de la PTP i presència als mitjans de comunicació

→ 7 de febrer

Entrevista a Ràdio 4.
Pau Noy, sobre el Dia sense cotxes

→ 9 de febrer

Entrevista a Ràdio Estel. Pau Noy, sobre el Dia sense cotxes

→ 16 de febrer

Entrevista a la SER.
Manuel Ferri, sobre el Dia sense cotxes

→ 27 de febrer

Entrevista a "Canal Natura" de Via Digital.
Manuel Ferri, sobre el Dia sense cotxes

→ 2 de març

Entrevista a la COPE.
Manuel Ferri, sobre el Dia sense cotxes

→ 20 de març

Debat a COM Ràdio.
Manuel Ferri, sobre el Pacte per la Mobilitat de Barcelona

→ 23 de març

Debat a COM Ràdio.
Manuel Ferri, sobre el Pacte de la Mobilitat de Barcelona

→ 23 de març

Debat a BTV. Pau Noy, sobre el Pacte per la Mobilitat de Barcelona

Entrevista amb el secretari general de CCOO

La mobilitat dels treballadors

La PTP ha mantingut una reunió amb Joan Coscubiela, secretari general de CCOO de Catalunya, per proposar un treball en comú sobre les qüestions que afecten la mobilitat dels treballadors. La premsa va recollir les declaracions del màxim responsable d'aquest sindicat, on deia que «El temps que els treballadors guanyen a la negociació col·lectiva, el perden en els desplaçaments a la feina».

En la reunió es van repassar les propostes que han sorgit en els darrers temps per fer front a la problemàtica de la mobilitat en l'àmbit laboral, com ara l'aparcament de vehicles de treballadors als centres de treball, la possibilitat de donar el títol T-MES a tots els treballadors (o la creació d'un T-ANY) a preus reduïts i pagat per les empreses, en la seva totalitat o en una part, la creació d'un títol T-JOVE, amb un 50% de descompte sobre el preu actual, la promoció de xarxes de cotxes compartits per accedir allà on el transport públic és encara insuficient, una nova fiscalitat sobre l'automòbil, les ecotaxes en els combustibles, etc. Ambdues parts han acordat aprofundir en els propers mesos en l'anàlisi d'aquestes qüestions.

Tothom qui ho vulgui es pot subscriure gratuïtament a la nostra publicació. Si, a més, desitgen associar-se a la PTP, cal que omplim ambdues butlletes

Desitjo rebre gratuïtament Mobilitat Sostenible

Nom i cognoms.....

.....

Adreça.....

.....

CP..... Població.....

Comarca/província.....

Professió.....

Envieu aquesta butlleta a la PTP.
Rambla de Catalunya, 29, 4t. 08007
Barcelona

Butlleta d'inscripció

Em vull inscriure a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic en la modalitat:

Quota soci/sòcia: 2.250 ptes. a l'any Quota especial: ptes. a l'any

Pagament: Per xec adjunt a la butlleta Per domiciliació bancària

Nom i cognoms del titular.....

Professió.....

Banc Caixa..... Agència número.....

Adreça..... Població.....

Codi Postal DNI Telèfon.....

Entitat Oficina Núm. Compte/Llibreta Signatura

Senyors: Els agrairé que amb càrrec al meu compte/llibreta atenguin el rebut que anualment els presentarà l'Associació per al pagament de la meua inscripció.

**El 3% de ciutadans de Barcelona concentren el gruix de les multes de trànsit.
El 97% restant hem de ser solidaris amb ells?**

Celestino Corbacho, convidat a l'acte social de la PTP

“El transport públic no es resol només amb el metro”

El president de l'Entitat Metropolitana del Transport, Celestino Corbacho, va ser el convidat de l'acte social que va celebrar la PTP el passat 3 de febrer amb una nombrosa assistència de socis de la PTP i, en paraules del mateix Corbacho, de persones «expertes en transport».

En començar la seva intervenció, Celestino Corbacho va assegurar que la problemàtica que pateix el transport públic no es pot desvincular de la transformació que ha sofert el territori metropolità en els darrers deu anys, de manera especial a l'extensió de les ciutats metropolitananes, no tant en nombre de població com en «**ocupació permanent del territori**». Aquest fet ha invertit la tendència radial de la mobilitat cap a Barcelona, ha fet possible una mobilitat entre les diferents poblacions de la corona metropolitana, ja que avui una persona pot viure a Santa Coloma i treballar a Cornellà, la qual cosa ha creat una nova mobilitat que s'ha expressat en primar les infraestructures viàries del trànsit privat, alhora que «**no hi ha hagut una política paral·lela de dotar aquest territori de les**



Al centre, Celestino Corbacho durant el seu parlament. A la seva dreta, Ole Thorson i a l'esquerra, Manuel Ferri.

en modernització, qualitat i freqüència de pas, incorporant les noves tecnologies, ja que si els autobusos no ofereixen una rapidesa raonable en els desplaçaments la gent no voldrà els autobusos; però Corbacho també va recalcar que «**si pretenem que tothom vagi en metro, aquest acabarà perdent qualitat**».

Suport al dia sense cotxes

Afrontant altres temes sobre la mobilitat urbana, Celestino Corbacho es va mostrar favorable a la implantació d'un carrilbus al llarg de la Gran Via, però va deixar clar que aquesta no és l'única solució sinó que cal «**un replantejament seriós del que ha de ser la Gran Via perquè deixi de ser la comarcal 246 i sigui una via urbana**». Perquè aquesta proposta sigui factible

transport públic ha de tenir un paper destacat i que la mobilitat no passa exclusivament pel cotxe privat, una sensibilització en la qual, segons Corbacho, les administracions han de prendre la iniciativa. ●

Jordi Pascual