Mobilitat sostenible *i segura*

Informatiu de l'Associació
per a la Promoció del
Transport Públic
Número 17
Estiu 2000

Dossier
22 de setembre:
A ciutat, sense el meu cotxe

Replantejament general del model energètic vigent

El començament d'una nova era

Mobilitat Sostenible i Segura

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: info@laptp.org
web: www.laptp.org
Director:
Jordi Pascual
Secretària de redacció:
Roser Pastor
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:
Artagraf
Dipòsit legal:
B-42.532/95
Tiratge:
9.000 exemplars

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

Agraïments
La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:
Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, 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, Transportss Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal (TCC) i

Petroli, la fi d'una època

El petroli és la sang que mou el sistema econòmic. Si s'acabés el petroli pràcticament es paralitzaria la societat, al menys una bona part d'ella. A Espanya el petroli és el principal combustible que importem de fora. Ara tothom diu que el preu de la benzina s'ha posat pels núvols. Però això és només veritat en part. Certament la benzina és molt més cara que fa uns anys, però, en termes constants, és a dir, descomptant la inflació, avui continua encara sent més barata que l'any 1973, quan s'inicià la primera gran crisi petrolera. Què ha passat des d'aleshores? El sector industrial i domèstic han diversificat els seus subministres energètics i han estalviat molta energia, especialment el sector industrial. En canvi el sector del transport no ha estalviat res. No solament no ho ha fet, sinó que s'ha constituït en el gran i principal consumidor d'energia a Espanya. El 98% de l'energia que consumeix el transport ve del petroli. El sector domèstic i industrial podrien aguantar una gran sacsejada petrolera però, si passés això, pel sector del transport resultaria fatal.

La combustió del petroli provoca un increment de les emissions de gasos d'efecte hivernacle que estan canviant el clima del planeta. El petroli, que trigà milions d'anys a formar-se, el podríem arribar a cremar totalment en 250 anys. Vet aquí dos elements de clara insostenibilitat. S'acaba el petroli? A llarg termini segur que sí, ja que no sabem com fabricar petroli. A mig termini no se sap. Hi ha moltes informacions contradictòries. Però el que és segur és no podem continuar depenent tant del petroli. La tecnologia ha posat a l'abast nous combustibles com els biocombustibles (produïts a partir de diversos productes vegetals i que tenen l'avantatge de tancar el cicle del carboni), els vehicles elèctrics (que podrien funcionar amb energia procedent de fonts netes) o l'hidrogen, un combustible que no produeix diòxid de carboni i, per tant, no contribueix a l'efecte hivernacle. De moment separar l'hidrogen que es troba a l'aigua o als hidrocarbus és car. Però cal recordar que anys enrera també eren cares les tecnologies solars i avui ja són populars a causa de la baixada de preus. De totes aquestes qüestions ens ocupem en aquest exemplar de Mobilitat Sostenible i Segura. ●

Mobilitat sostenible i segura

Els lectors segurament se n'hauran adonat del subtil canvi de nom d'aquesta revista. Ha passat de ser Mobilitat Sostenible a denominar-se Mobilitat Sostenible i Segura. Si s'incorporen els elements de seguretat en el trànsit de vehicles, aconseguirem fer una mobilitat encara més sostenible. Aquesta decisió té aveure amb l'estratègia que ha adoptat la PTP de treballar no només en el camp del transport públic, sinó també en el de la mobilitat sostenible i en el de la seguretat. Si la societat no es dota d'una estratègia de mobilitat sostenible i segura no hi haurà futur per al transport públic. Per això la revista passa a denominar-se Mobilitat Sostenible i Segura. ●

SUMARI

ACTUALITAT
Aprofundir en la convivència
El passat mes de maig, més de 500 persones van participar a la població francesa de Saint-Denis en les jornades de discussi´0 i debat per a l'aprovació de la Carta Europead e Salva-guarda dels Drets Humans a la Ciutat, que es fonamenta en els valors de solidaritat i cooperació.
(pàg. 3)

EN PORTADA
Comença una nova era
L'increment del preu de la gasolina i el fet que els combustibles derivats del petroli siguin limitats, planteja interrogants sobre el model energètic del futur. El gas, l'electricitat, els biocombustibles, la pila de combustibles, són només algunes de les alternatives sobre les quals es treballa.
(pàgs. 4-9.)
ÉS NOTÍCIA

ATM: Decisions importants
La reunió del Consell d'Administració de l'ATM del 27 d'abril va portar dues notícies que esperàvem des de feia temps. D'una banda, es van adjudicar les obres del Trambaix al grup empresarial liderat per FCC: i de l'altra, es va acordar la implatació del bitllet únic a partir de l´1 de gener de 2001.
(pàgs. 10 i 11)
DOSSIER

Per uns carrers més humans
Humanitzar el paisatge urbà i aconseguir que els carrers sigui un espai de trobada entre les persones dins d'un planejament sostenible de els ciutats. Aquest és un dels objectius de la jornada *A ciutat, sense el meu cotxe* que diferents ciutats europees celebrarant conjuntament el proper 22 de setembre.
(pàgs. 12-15)
BICICLETES

El projecte bicis grogues
Per fer front als problemes de mobilitat actuals cal buscar solucions originals i innovadores, això és el que han fet els membres d'una associació de la UPC en proposar un projecte d'implantació de bicicletes comunitàries per a facilitar la mobilitat del col·lectiu de la UPC de Terrassa.
(pàg. 17)
EMPRESES
Renfe amplia la seva oferta
Renfe està preparant la posada en servei d'una nova línia de rodalies a l'àrea metropolitana de Barcelona. La nova línia utilitzarà part de la infraestructura actualment existent entre les poblacions del Papiol (Baix Llobergat) i Mollet (Vallès Oriental). La inversió se situa en uns 1.500 milions.
(pàg. 22)

La Carta Europea de salvaguarda dels drets humans a la ciutat

Aprofundir en la convivència

En el marc de la I Conferència europea Ciutats pels drets humans, en la qual hi participaren més de 500 membres d'ONG, juristes, responsables polítics i professionals de la comunitat educativa universitària, els passats 17 i 20 de maig, a la localitat francesa de Saint Dennis, es va discutir i aprovar la Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat, assolint-se, així, un dels objectius que es van marcar els alcaldes de 41 ciutats europees a la Conferència de Barcelona el 17 d'octubre de 1998

La Carta Europea de Salvaguarda dels Drets Humans a la Ciutat es fonamenta en els valors de solidaritat i cooperació —entesos en tant que corresponsabilitat-—, d'igualtat, de justícia, de participació, de democràcia en la proximitat i de transparència i bon govern, per garantir l'aplicació dels drets humans a la ciutadania. Tots ells, principis coincidents amb els valors que les dones hem anat difonent, per integrats, a partir de la nostra dinàmica dels darrers anys.

Més enllà d'una qüestió semàntica, s'introdueixen els conceptes de ciutadania i veïnatge com a elements bàsics per a l'ampliació del gaudi dels drets civils i polítics de proximitat.

Fent una lectura restrictiva de La Carta i centrant-nos, únicament, en l'àmbit temàtic de la nostra revista, és de gran importància l'espai que hi dedica La Carta al desenvolupament dels drets humans de tercera generació. Es a dir, els drets econòmics, socials i culturals de proximitat, entre els quals es tracten, àmpliament, els drets ambientals i ecològics de proximitat.

Per primera vegada tenim un document —vinculant en aquells municipis que el subscriuen—, on s'explicita el Dret al medi ambient saludable: "Es reconeix el dret dels ciutadans i ciutadanes a la salubritat de l'entorn i a la compatibilitat entre el desenvolupament econòmic i l'equilibri ambiental en la perspectiva d'un desenvolupament humà econòmicament i ecològicament sostenible" definició que parteix del propòsit de conjugar la satisfacció de les necessitats del conjunt de la població amb la protecció del medi ambient i el respecte pels drets de les generacions futures.

Seguint en aquesta direcció, es proclama el dret a un urbanisme harmoniós i sostenible, el qual comporta la responsabilitat d'una planificació i gestió urbanística per part dels governs locals i els compromet a l'establiment i millora d'equipaments urbans, serveis i transport públic eficient, així com el foment de l'educació ambiental, en especial a la infantesa i societat civil organitzada, amb el propòsit de difondre la cultura de la prevenció de riscos ambientals i la cultura de la sostenibilitat. Amb el reconeixement del dret a la salut, al repòs i l'esbarjo es determina que la ciutat ha de procedir a l'ordenació del trànsit tot inspirant-se en el principi de sostenibilitat, diferenciant entre els desplaçaments urbans i els interurbans i atorgant un gran protagonisme al transport públic a fi d'assolir els objectius de benestar, seguretat i respecte al medi ambient.

La interacció entre tots aquests drets ha de permetre a la ciutadania, i particularment a les associacions que actuem al camp de la mobilitat i medi ambient, col·laborar amb les autoritats municipals aportant idees i iniciatives per a la millora del nostre entorn, així com exercir l'oportú control sobre les polítiques i actuacions que du a terme el govern local per fer de la ciutat un espai de convivència i cohesió social. Per tot això, és indispensable que la ciutadania tingui accés, en temps real, a la informació i que disposem dels indicadors i recursos institucionals necessaris que ens permetin realitzar aquest exercici de democràcia.

Isabel Calbet

Barcelona i la PTP

A Barcelona, ha estat competència de la regidoria de Drets civils, encapçalada per Roser Veciana, treballar en la difussió del contingut del projecte de la Carta de salvaguarda dels drets humans a la ciutat, així com imprimir l'estímul participatiu a la societat civil organitzada per presentar esmenes i assistir al Fòrum de debat del Projecte d'aquest document el passat 1 d'abril, al qual hi van ser presents representants de 120 entitats, entre les quals també hi era la nostra associació, PTP. Volem felicitar a la regidora Roser Veciana i al seu equip, pel treball que estan realitzant per fer arribar a la ciutadania el contingut de la Carta i per la seva tasca de promoció i cerca d'adhesions entre els altres municipis de l'Estat.

Què diu la Constitució espanyola

Els articles 10 (relatiu als drets de la persona) i 15 (dret a la vida i integritat física) de la Constitució espanyola són els únics drets fonamentals als quals podriem acollir-nos, després de fer un llarg i sinuós exercici de relacions conceptuals i jurídiques, per arribar a perfilar el Dret al Medi Ambient com un dret fonamental, i inviolable, inherent a la persona. Seguint amb la lectura de la Constitució, quan s'han acabat els drets i deures fonamentals i passem als principis rectors de la política social i econòmica, apareix l'art. 45 on es reconeix que tothom té dret a disfrutar d'un medi ambient adequat pel desenvolupament de la persona i la seva obligació de conservar-lo, i són els poders públics els que han de garantir que així sigui, amb el suport del principi de solidaritat col·lectiva, i la previsió de l'aplicació de sancions penals, o administratives, com a mesura redemptora dels delictes mediambientals.

Tot plegat: insuficient, des de la vessant de l'actual escala de valors i la perspectiva del desenvolupament humà i del futur del nostre planeta. Encara que la nostra sigui una Constitució formalment rígida, el Títol X ens marca les pautes a seguir per iniciar una reforma constitucional. Com veiem, hi ha coses que encara tenen solució. Som-hi !.

El creixent consum d'energia ens obliga
a trobar substituts als derivats del petroli

Ep! Això s'acaba

L' alternativa a la gasolina hauria de ser neta, renovable i no contaminant

A Catalunya, des de l'any 1993 el transport és el primer sector consumidor d'energia. En els darrers anys mentre que el consum d'energia a la indústria catalana experimenta un creixement anual molt moderat (un 0,5% com a mitjana anual), el consum d'energia en el sector del transport creix molt més ràpidament que a la resta de sectors (un 5,4 % anual).

Els combustibles derivats del petroli podrien tenir els dies comptats.

A banda del creixent consum energètic en el sector del transport, en aquest la diversificació energètica és mínima: els derivats del petroli cobreixen el 98,6% de totes les necessitats energètiques del sector a Catalunya.

Els esforços dedicats en les darreres dècades a l'avanç tecnològic i les millores en l'estalvi de combustible permeten disposar de vehicles millors i més eficients, però no resolen els problemes de disponibilitat, dependència de petroli i contaminació. Les previsions futures sobre l'augment del nombre de vehicles, l'increment dels problemes de contaminació i la congestió a les ciutats fan necessari definir una estratègia per a reduir els impactes socials i mediambientals del sector. Les principals solucions estan relacionades amb la millora de l'eficiència de les diferents modalitats de transport i amb el desenvolupament d'alternatives per a diversificar la demanda energètica en aquest sector.

Entre les diferents alternatives que es plantegen per a substituir el gas-oil i gasolines es poden esmentar:

- Gas natural comprimit
- Electricitat
- Biocombustibles
- Pila de combustible

Gas natural comprimit

El gas natural s'utilitza com a combustible en vehicles des de fa més de 40 anys. Arreu del món circulen més d'un milió de vehicles que utilitzen gas natural, cal destacar els següents països: Estat Units, Itàlia, Austràlia, Argentina i Rússia. La utilització més eficient del gas natural en vehicles s'obté amb motors de cicle Otto, per a motors de cicle Diesel l'ús de gas natural només és possible si es manté una injecció parcial simultània de gas-oil per provocar la ignició per compressió.

Un element addicional necessari per a la utilització del gas és la necessitat d'equipar els vehicles amb dipòsits reforçats per a suportar pressions de 200 bars i d'estacions especials de recàrrega de gas natural. Així i tot l'autonomia aconseguida és una mica inferior a la dels combustibles líquids però presenta avantatges mediambientals ja que s'obté una disminució en els nivells d'emissions de gasos i una reducció en el nivell de sorolls del motor.

A la ciutat de Barcelona la companyia Transport Metropolitans de Barcelona S.A., Gas Natural SDG S.A., Mercedes Benz i l'Institut Català d'Energia, del departament d'Indústria Comerç i Turisme de la Generalitat de Catalunya,

van realitzar una prova pilot amb dos autobusos que funcionen amb gas natural comprimit, arrel dels bons resultat obtinguts s'introduiran nous autobusos a la flota de TMB que circularan utilitzant gas natural compromit (veure les pàgines 8 i 9).

Electricitat

El desenvolupament dels vehicles elèctrics respon a consideracions plantejades en relació a l'increment de la mobilitat urbana i als impactes ambientals d'aquesta. En aquest sentit, els vehicles elèctrics ofereixen grans avantatges i millores respecte als vehicles de combustió: són més eficients, no són sorollosos i no emeten gasos contaminants en el lloc d'utilització. En aquest context, l'ús dels vehicles elèctrics s'orienta a àrees específiques on la recàrrega ràpida i els llargs recorreguts no són factors primordials: flotes captives, vehicles de serveis municipals, flotes de complexes industrials, etc.

Actualment l'Institut Català d'Energia impulsa un programa d'utilització de vehicles elèctrics a Catalunya. Aquest programa consisteix en la introducció de vehicles elèctrics per a ser utilitzats en condicions normals de funcionament a les flotes de serveis municipals de les ciutat de L'Hospitalet, Reus i Sabadell, on circulen un total de 15 vehicles elèctrics

Biocombustibles

S'anomenen biocombustibles a tots els combustibles obtinguts a partir de productes vegetals. El biocarburant experimentat a Catalunya és l'ester metílic obtingut a partir d'olis de colza, soja o gira-sol que poden ser verges o reciclats. Aquest producte presenta unes propietats i característiques molt semblants a les del gas-oil que, els fan especialment aptes per ser emprats en motors diesel (substituint al gas-oil o barrejat amb el mateix) sense necessitat d'efectuar canvis en els motors dels vehicles.

Els avantatges principals dels biocombustibles són: la disminució de les emissions contaminants a l'atmosfera, el desenvolupament d'una alternativa agrícola per ús industrial i una nova via d'eliminació de residus d'olis vegetals fregits.

A Catalunya l'Institut Català d'Energia, impulsa la realització de diverses operacions d'utilització de biocombustible, en autobusos i altres tipus de vehicles, a les ciutats de Barcelona, Vic, Sant Quirze del Vallès, Mataró i El Masnou.

Pila de Combustible

Es coneix amb el nom de pila de combustible a un dispositiu que transforma l'energia química en energia elèctrica. Gràcies a l'energia alliberada per l'hidrogen en combinar-se amb l'oxigen, un conjunt de piles poden generar suficient energia elèctrica per alimentar un motor, obtenint prestacions en termes d'autonomia, potència i intervals de càrrega, similars als d'un vehicle amb motor tèrmic.

L'oxigen utilitzat es pren de l'aire i reacciona amb l'hidrogen, que és el combustible més net, ja que no genera CO_2 ni gasos tòxics de forma local, si s'alimenta directament, essent l'únic residu aigua. Si s'alimenta la pila amb combustibles diferents de l'hidrogen, cal intercalar un sistema denominat reformador, que extreu l'hidrogen del combustible emprat (gas natural, metà o metanol).

La pila de combustible presenta una sèrie d'avantatges, que les fan espacialment aptes per a ser utilitzada en vehicles elèctrics i resolen més d'un dels inconvenients que presenten les cel·les electroquímiques: autonomia, recàrrega ràpida, manteniment mínim, no contaminen, bon rendiment energètic i llarga vida. ●

Marta Gudiol
Tècnica de transport.
Institut Català d'Energia

Combustibles nets

Bernie Bulkin, vicepresident d'afers mediambientals de la multinacional del petroli BP-Amoco, va pronunciar una conferència als Estats Units on va destacar l'augment constant en l'ús de gasolines i gasoils "verds" des de la seva implantació. Així mateix, Bulkin va afirmar que les companyies "han de prendre decisions per protegir el medi ara ja, i no esperar que la legislació ens obligui" alhora que anunciava la suspensió de prospeccions a l'Àrtic.

L'APUNT

El preu de la gasolina

En un article publicat a *La Vanguardia* s'informava que els ciutadans i ciutadanes espanyols destinen a gasolina sense plom el 6,75% del seu sou, i que aquesta dada ens converteix en uns dels països europeus amb la gasolina més cara. La font informativa no era una altra que el Ministeri d'Indústria.

Es tracta, sense cap mena de dubtes, d'una manipulació estadística més de les que acostumen a fer alguns poders públics quan volen influir, en lloc de governar. Com representarà la despesa en gasolina el 6,75% del sou quan, segons l'Institut Nacional d'Indústria la despesa en tots els transports represente el 12,4% de la despesa familiar i, segons el darrer estudi de l'Autoritat del Transport Metropolità, el cost del combustible només representa el 5% de la despesa directa en automòbil? Sap el Ministeri d'Indústria que el 65% de la població no utilitza diàriament el cotxe? Farà públic algun dia, el Ministeri d'Indústria, la dada que assenyala que avui la gasolina és, en pessetes constants, un 25% més barata que el 1973?, quan es va encarir ràpidament com a conseqüència de la primera gran crisi del petroli?, quan el Ministeri d'Indústria començarà a fer una política responsable en matèia de preus, quan és sabut que d'aquí a 20 anys els combustibles derivats del petroli començaran a escassejar.Quan això esdevingui, reconvertirem de cop tota la indústria de l'automoció, o potser millor que ja ho comencem a fer ara, suaument, utilitzant com una eina més una política responsable de preus? ●

Pau Noy

El petróleo esconde un mundo de explotación ambiental y humana

Viaje a ninguna parte

Los impuestos sobre la gasolina deberían potenciar el transporte público.

Los perniciosos efectos del abuso del vehículo privado est·n cambiando el clima, devastando el territorio a base de nuevas infraestructuras y consumiendo aceleradamente una enorme cantidad de recursos. Ecologistas en Acción pide a los ciudadanos que no sólo dejen de echar gasolina un día o de una compañía concreta, sino que eviten el uso del coche en lo posible, para disfrutar de un entorno m·s justo y saludable.

Las emisiones de CO_2 no menguan.

Si bien el aumento del precio de la gasolina se puede considerar como perjudicial para las capas medias de la sociedad frente a las m·s altas, que apenas acusar·n la subida, conviene recordar que la población que viaja en transporte público tampoco se suele beneficiar de las medidas de apoyo al transporte privado. Entre tales medidas se pueden mencionar los sucesivos planes RENOVE y PREVER, que constituyen una subvención encubierta a los propietarios y fabricantes de automóviles y la profusión de infraestructuras viarias a costa del dinero de todos y del medio ambiente.

La subida de la gasolina debería tener un car·cter finalista, en el sentido de fijar un precio que permita desplazar usuarios hacia el transporte público y así reducir las tasas de emisiones de CO_2 y de los contaminantes asociados al uso de la gasolina. Asimismo, este car·cter finalista debería manifestarse en el destino al que se dedicara el dinero recaudado en los impuestos, a saber, la reducción de las emisiones de contaminantes y sus efectos y el progresivo reforzamiento de las redes de transporte público. A la inversa, es necesaria una reducción radical de los fondos destinados a favorecer el uso del coche y a la construcción de infraestructuras, lo que permitiría acercarnos a un modelo mas justo en la redistribución de las rentas. Elementos esenciales para este proceso han de ser una fuerte subida de los impuestos asociados a los automóviles, creciente con su cilindrada, de los seguros obligatorios asociados y del impuesto de circulación.

Nos jugamos el futuro

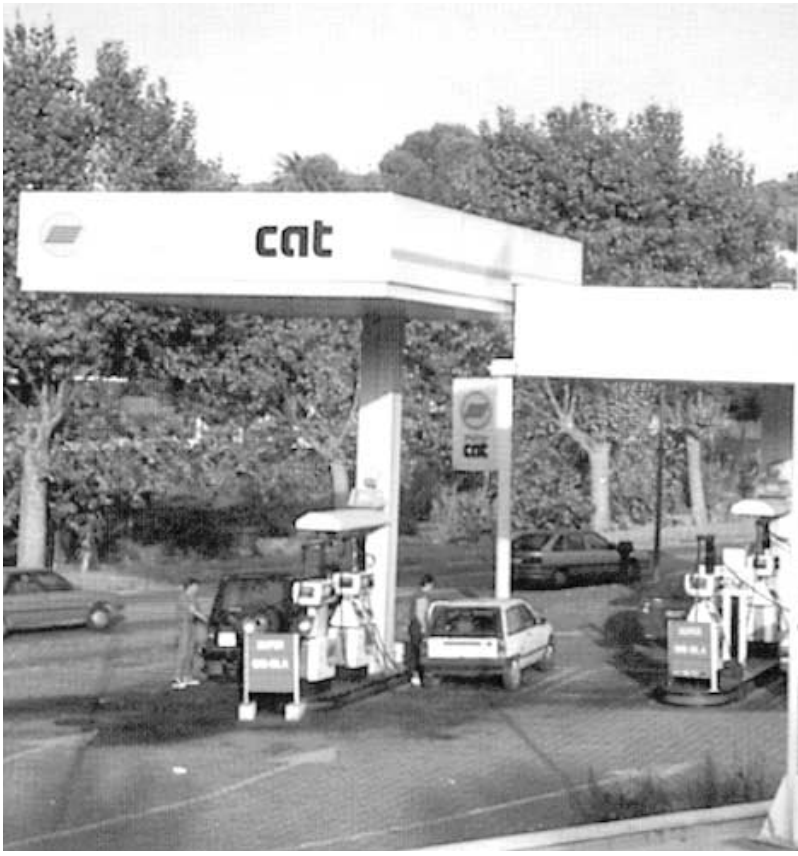
No hay que olvidar que el acuerdo de Kioto para reducir las emisiones de CO_2, supone el compromiso de España de limitar el aumento de las emisiones en un 15% hasta el año 2012 respecto a valores de 1990 —limitación totalmente insuficiente por los expertos en cambio clim·tico—. Pero ya en 1998 las emisiones eran un 23% superiores a las de 1990. Este brutal aumento de emisiones se vería incrementado con cualquier reducción del precio de la gasolina: el 75% del petróleo usado en España se consume en el transporte, y la mayor parte se quema en las carreteras.

También conviene recordar que el petróleo crudo importado por España procede de países en desarrollo, con un nivel de renta y bienestar ostensiblemente inferior al del Estado español. Así pues, la reducción del precio del petróleo, resultaría en un aumento de la desigualdad mundial, independientemente del destino que se le dé en los mencionados países a los fondos derivados de la venta del petróleo.

Ecologistas en Acción considera una frivolidad el movimiento generado ante la subida de la gasolina, cuando la sociedad permanece inmóvil ante los graves problemas ambientales generados por el actual modelo de movilidad (aumento de emisiones de CO2, creación de infraestructuras, continuos desastres como el del petrolero Erika, etc.) y por la extracción de petróleo, como factor generador de guerras (como la del Golfo) y agresiones a pueblos nativos, en cuya tierra se encuentran los yacimientos petrolíferos (como la persecución de la etnia Ogoni en Nigeria, a causa de las explotaciones petrolíferas de Shell o de la comunidad U'wa en Colombia). Por ello, Ecologistas en Acción pide a los ciudadanos que no sólo dejen de echar gasolina a sus vehículos un día o de una compañía concreta, sino que eviten el uso del coche en lo posible, para que todos podamos disfrutar de un entorno m·s justo y saludable. ●

Ecologistas en Acción

Com tots i totes ja sabem, l'actual ordre econòmic internacional es basa, en gran part, en un comerç terriblement injust entre el Nord i el Sud, cada vegada el Sud ven més barat al Nord i el Nord ven més car al Sud. I qui té capacitat per fixar aquests preus són els poders econòmics, bàsicament radicats en el Nord.



Qui es beneficia de la pujada?

El preu del petroli i comerç just

L'increment del preu de la gasolina l'hem de veure des d'una òptica sostenible

El preu real del petroli ha sofert una caiguda constant, amb oscil·lacions, des dels anys 70. Des de l'òptica del comerç just hauríem de valorar positivament el fet que els països productors, malgrat les pressions a que els sotmet l'Imperi, es posessin d'acord ara fa un any, en reduir la producció i així augmentar el preu, recuperant una part —i només una part— del valor que ha perdut en els últims anys. Ja sé que això s'ha de matisar molt, ja queestà clar que la majoria de la població dels països productors se'n beneficiarà molt poc d'aquesta pujada, i que els grans beneficiaris són les oligarquies locals i les empreses transnacionals, però això passa amb qualsevol producte, no només amb el petroli.

Per ser el petroli un element estratègic en l'economia mundial, els països productors han pogut per una vegada maniobrar per fixar ells el preu, tal com fan habitualment els poders econòmics del Nord. Si hem de fer vaga per denunciar aquestes pràctiques, perquè no comencem pels milers de tones d'aliments que cada any la Unió Europea destrueix per mantenir els preus alts?.

Cal saber que...

⇨ **El preu del petroli ha sofert una caiguda constant, amb algunes oscil·lacions, des de la crisi principis dels 70.**

⇨ **El països productors actuen tal com el Nord acostuma a tractar els països empobrits: fixant les regles del joc.**

Per altra banda des de l'òptica ecologista també ens hauríem d'alegrar que disminueixi l'extracció i consum de petroli. Fa anys que venim dient que l'actual model de desenvolupament és insostenible, que ens estem carregant el planeta amb l'emissió de gasos a l'atmosfera produïts per la combustió, que els combustibles fòssils s'estan esgotant ... Fa molt temps que prediquem que per assolir un model econòmic sostenible i just, els habitants dels països "desenvolupats" hem de canviar els nostres hàbits consumistes i entendre la qualitat de vida d'una altra manera.

I per acabar, d'on ha sortit aquesta convocatòria? No ho sabem, no va signada, però no m'estranyaria gens que l'origen es situés en les immediacions de l'FMI. Què pretén? Està clar que no es pretén perjudicar els venedors de benzina atès que la pròpia convocatòria recomana omplir el dipòsit del cotxe la vigília del dia de la vaga, penso que l'objectiu real d'aquesta convocatòria és aconseguir un suport polític popular al neoliberalisme, per poder-lo utilitzar en contra de les veus crítiques que s'aixequen cada vegada més contra la irracionalitat i injustícia d'aquest sistema, es tracta d'aconseguir una mobilització social contra aquests desgraciats tercermundistes, que gosen obstaculitzar el nostre consumisme malbaratador i destructiu, es tracta de donar suport popular a les mesures coactives amb les que l'Imperi està amenaçant aquests dies a la reunió de l'OPEP.

És per tot això que penso que des del costat dels que lluitem per un món més just i solidari no hem de donar suport a aquesta iniciativa, sinó al contrari denunciar-la amb totes les nostres energies. ●

Josep M. Hosta

Gas Natural i TMB signen un conveni de col·laboració per investigar l'ús del gas als autobusos i al metro

El gas, una bona opció a la gasolina

L'acord possibilita que d'aquí a un any el 50% dels vehicles nous

No podem afirmar amb rotunditat que ens trobem devant de la fi de l'era del petroli. Però sí que comencen a moure's algunes coses, un moviments adreçats a buscar alternatives energètiques als combustibles derivats del petroli. Amb aquest esperit, l'abril passat els màxims representants de TMB i Gas Natural —Xavier Casas i Antoni Brufau, respectivament— van signar un conveni de col·laboració en l'aplicació del gas natural en l'àmbit dels transports públics de Barcelona i la seva àera metropolitana.

El conveni entre TMB i Gas Natural possibilitarà que l'autobús que funciona an

L'acord entre ambdues empreses contempla la recerca comuna de solucions energètiques que permetin l'estalvi d'energia i el consum de combustibles menys contaminants als autobusos de Barcelona i, també, la seva aplicació a les instal·lacions del metro. Amb l'ús del gas natural es pretén incrementar el grau de seguretat del submnistrament energètic i, a la vegada, augmentar el grau de confort dels passatgers del transport públic.

La col·laboració entre ambdues empreses tindrà com a objectiu establir les accions que calguin per renovar la flota d'autobusos de Transport Metropolitans de Barcelona (TMB) amb vehicles propulsats amb gas natural. Inicialment, es preveu que el 50% dels nous autobusos estàndards circulin amb gas natural en el període 2000-2001. La renovació de la flota de vehicles s'anirà incrementant paulatinament en funció de la disponibilitat de cada moment així com dels avenços tecnològics fins arribar a un total de 250 autobusos.

Beneficis mutus

Aquest acord es bo per a ambdues bandes, ja que TMB està interessada en la recerca de solucions energètiques que permetin un estalvi, un consum de combustibles menys contaminants aplicats als seus vehicles i instal·lacions i a incrementar el grau de submninistrament energètic i el grau de confort de passatgers del transport metropolità. Per la

seva banda, Gas Natural manté ferm el seu compromís adquirit amb la societat que va més enllà de les activitats pròpies de l'empresa, com és el submnistrament de gas, sinó que contribueix decididament a promoure l'ús del gas com a energia eficient, econòmica i neta, dins d'una política empresarial amb un fort accent ambiental que es ve aplicant des de fa anys.

TMB durà a terme la renovació de les instal·lacions energètiques de climatització i dels equipaments existents en els seus centres a gas natural (canvi de calderes, escomeses infraestructura a càrrec de Gas Natural), així com la realització de noves instal·lacins (infraestructures a càrrec de TMB), amb el suport dels estudis ècnics i econòmics previs de Gas Natural per a cada una d'elles.

La pila combustible

El conveni també contempla la possibilitat que TMB i Gas Natural estudiïn l'aplicació de la pila de combustible en la locomoció. Aquesta és una solució tècnicament avançada i una de les que presenta millors perspectives de futur, ja que es tracta d'un sistema no contaminant, tota vegada que les emissions que produeix són només de vapor d'aigua.

El que queda per desenvolupar, a banda de la producció en sèrie dels vehicles, és un sistema tècnicament i econòmicament eficient per a la producció d'hidrogen (per a aquesta qüestió, veure el núm. 15 de Mobilitat Sostenible), ja sigui incorporat al vehicle com en una planta exterior on es pugui carregar el vehicle. Amb aquesta finalitat es crearà un grup conjunt de seguiment d'aquesta tecnologia per recollir informació i estudiar la possibilitat de dur a terme algun projecte en comú utilitzant el gas natural com a font de producció d'hidrogen. ●

Redacció

El gas... també al metro

Que ningú pensi malament. De cap manera es tracta que el metro funcioni amb gas en comptes d'electricitat. El conveni entre TMB i Gas Natural contempla seguir endavant amb la prova pilot realitzada a l'estació de Sagrada Família (línia 5) des de l'estiu de 1999, que estudia la millora de la instal·lació de climatització i la seva ampliació a altres estacions de la xarxa, l'objectiu consisteix en aconseguir un nivell de temperatura òptim i agaradable per al viatger amb un cost que permeti la seva extensió. La prova es financia al 50% entre Gas Natural i TMB, i disposa, d'una subvenció del Ministeri d'Indústria.

L'APUNT

El precedent

Durant la segona meitat de 1995 i tot l'any 1996 dos autobusos de TMB ja van funcionar impulsats amb gas natural dins d'una experiència de col·laboració entre TMB, Gas Natural, Mercedes Benz i l'Institut Català d'Energia, amb la finalitat de demostrar la viabilitat futura d'aquest combustible en els vehicles de transport públic de viatgers. Els resultats de la prova van confirmar la reducció de les emissions contaminants i del nivell de soroll en relació als autobusos convencionals propulsats amb gasoil. Aquest conveni tenia la voluntat de trobar solucions energètiques que poguessin incidir en la millora de les condicions ambientals a l'entron urbà i avançar en al diversificació de les energies emprades en el transport a les ciutats.

En aquella ocasió, Mercedes Benz va posar a disposició de TMB dos vehicles amb aire condicionat —un d'estàndard i una altre d'articulat— i la formació de tècnics i conductors. Gas Natural es va encarregar de realitzar la canalització del gas fins a l'interior de les cotxeres i la construcció de les instal·lacions de càrrega. Per la seva banda, TMB va assumir les responsabilitats de l'operativitat dels vehicles i dels equips i l'adequació de les cotxeres per acollir la instal·lació dels equips de càrrega. L'Institut Català de l'Energia va donar suport tècnic i institucional a la prova i els estudis de seguiment i avaluació d'aquesta experiència.

La inversió per km, és molt inferior a la del metro

Adjudicat el Trambaix

El projecte de tramvia que unirà el Baix Llobregat amb Barcelona és inaturable

El Consell d'Administració de l'ATM va adjudicar el concurs del Trambaix el passat 27 d'abril. El grup guanyador ha estat el que lidera FCC. El material el subministrarà Alstom. També participen en el grup adjudicatari Marfina, S.L.; Arande, S.L.; COMSA; Entrecanales Cubiertas; Acciona; les empreses de transport Soler i Sauret; S.A. i CGT, S.A; i les entitats financeres Bansabadell i Société Générale. El model de tramvia escollit és el CITADIS. Es pot trobar una foto seva a la plana de benvinguda de web: www.laptp.org.

La realització del projecte suposa una inversió de 36.160 milions de pessetes, que serà finançada íntegrament per les administracions, el que equival a dir que el cost per quilòmetre és de 2.152 milions de pessetes (incloent-hi el cost del material mòbil). El fet novedós, però, és que en comptes de pagar-la de cop, com es fa per exemple en les obres del metro, es pagarà any a any, en forma de cànon o a mode d'hipoteca.

En aquest sentit, la Generalitat ja ha deixat entreveure que li agradaria que aquesta experiència es traslladés també a la construcció de la futura línia 9 de metro. En el cas del Trambaix, el 20% de capital serà públic: el 10% de TMB i el 10% restant de FGC. La inversió final també inclou les obres necessàries i el material mòbil: vint tramvies. La longitud total fins la plaça Francesc Macià serà de 16,8 km, amb 35 parades. Hi haurà un eix principal format per la plaça Francesc Macià a Barcelona, Esplugues, Cornellà i Sant Joan Despí; en aquest punt, hi haurà un ramal que enllaçarà amb Sant Just Desvern i Sant Feliu de Llobregat.

Tenint en compte que el futur Trambaix enllaçarà la zona sud de Barcelona amb àrees amb una alta concentració de població que, a més, presenta una gran demanda de mobilitat, es calcula que aquesta serà de 19 milions d'usuaris l'any.

Una mobilitat que permetrà enllaçar amb el serveis de Renfe: Sant Feliu , Sant Joan Despí i Cornellà: així com amb la xarxa de metro: Cornellà (L-5); Collblanc (L-5); Zona Universitària (L-3) i Maria Cristina (L-3).

I després, què?

Queda pendent de resolució la qüestió que planteja més interrrogants i que aixeca més divergències com és la prolongació del recorregut al llarg de l'avingua Diagonal fins a la plaça de les Glòries i, més enllà, fins a Sant Adrià de Besòs, a l'espera que l'Ajuntament de Barcelona decideixi la seva posició: en superfície o soterrat en el tram central de la Diagonal. La PTP continua reivindicant la prolongació per la Diagonal en superfície (*Mobilitat Sostenible* núm,16). I això ho fa per quatre motius:

- Perquè millora la connexió amb la resta de la xarxa de transport públic;
- perquè es pot fer en superfície i tindrà un cost assumible ;
- perquè es pot fer a curt termini, no d'aquí a 15 anys;
- perquè la implantació del tramvia permetrà iniciar la reconversió ecològica de la Diagonal, és a dir, treure-hi cotxes i posar més espai pels vianants, per la bici i pel transport públic, en definitiva, guanyar en convivència. ●

Redacció

L'APUNT

Dades a tenir en compte

⇨ La freqüència de pas en l'hora punta en el tram comú serà de 3 minuts i mig, i el doble en els ramals. Els temps previstos de recorregut són:

- Cornellà - plaça Francesc Macià (Barcelona): 23 min
- Sant Feliu - plaça Francesc Macià (Barcelona): 29 min

⇨ La velocitat comercial és de:

- Cornellà - plaça Francesc Macià (Barcelona): 23 km/h.
- Sant Feliu - plaça Francesc Macià (Barcelona): 22,6 km/h.

El tramvia front altres mitjans

Una de les raons per les quals ens inclinem, des de la PTP, pel tramvia de superfície és que aquest és molt menys costós que soterrat, és a dir, una infraestructura molt similar al metro.

⇨ Cost Trambaix amb material mòbil: 2.150 milions de ptes/km.

⇨ Cost metro (tipus L-9) amb material mòbil: 7.000 milions de ptes/km.

⇨ Cost autobús amb certa protecció i material mòbil: 200 milions de pessetes/km.

L'ATM posa punt i final a una reivindicació que ve de lluny

Per fi tindrem bitllet únic

De moment, quden fora de l'acord aquells municipis amb un servei de transport públic al marge de l'EMT però dins del territori de l'ATM

El 27 d'abril d'aquest any passarà a la història del transport públic. L'ATM, en la reunió del Consell d'Administració, decidí remoure un dels obstacles que tradicionalment hi havia hagut al progrés de la mobilitat sostenible: la integració tarif·ria.

S'ha decidit quelcom tan senzill, quelcom que totes les ciutats europees fa anys que tenen, com és la integració tarifària completa, *urbi et orbe*, a partir de l'1 de gener del 2001. En altres paraules, el bitllet únic. Enrere queden aquelles tedioses reunions en què apareixien destacats representants del món del transport públic argumentant que la integració tarifària arruïnaria els comptes d'explotació de les empreses. La política s'ha imposat als tecnòcrates. Barcelona deixarà, per fi, de ser una singularitat en el panorama europeu de mobilitat. Felicitats, ATM!

Cal advertir que l'acord afecta els transports sota control dels socis que formen el Consorci de l'ATM: la Generalitat, l'Ajuntament de Barcelona, l'EMT i Renfe. Però resten exclosos de l'acord inicial els ajuntaments que tenen servei de transport públic de fora de l'EMT, però dintre del territori de l'ATM, (són 25 municipis: Sabadell, Terrassa, Rubí, Mataró,entre d'altres). Caldrà pressionar perquè aquests municipis aprovin participar en la integració tarifària l'1 de gener i que posin diners per comprar les màquines cancel·ladores magnètiques, condició indispensable per participar-hi.

Integració tarifària i territorial

Com funcionarà la integració tarifària a partir de l'1 de gener de l'any que ve?

Hi haurà sis corones tarifàries. La corona central o número 1 és la del territori de l'EMT. La resta de corones es defineixen de forma radial conforme ens allunyem de Barcelona, arribant fins allà on ho fa el servei de rodalies de Renfe, amb puntes perifèriques com el Vendrell, Igualada, Manresa, Vic o Maçanet de la Selva.

La integració tarifària unirà íntegrament les comarques del Barcelonès, Baix Llobregat, Garraf, Vallés Occidental, Vallès Oriental, Maresme, l'Alt Penedès, així com localitats del Baix Penedès, Osona, Anoia, Bages i la Selva, aquestes ja a la demarcació provincial de Girona. És a dir, gairebé el 70% de la població de Catalunya, la qual cosa significa, a més, un pas endavant en la vertebració d'un territori que concentra la major part de l'activitat econòmica del país.

Cal saber que...

- **Les successives corones representen més de 4 milions d'habitants**
- **Les puntes nord i sud de les corones estan separades per 150 km.**
- **El 2001 un 35 milions d'usuaris es beneficiaran de la integració.**

Els aventatges del bitllet únic

Un exemple de funcionament: amb una T-10 de la zona 3 (sud de l'Anoia, i les poblacions del Baix Llobregat, Els dos Vallès i Maresme més allunyades de Barcelona) es podrà fer transbordament gratuït dintre de les 3 corones interiors, la 3, 2 i 1.

Un altre exemple: amb una T-10 de la zona 6 es podrà creuar tota la regió metropolitana (per exemple, del Vendrell a Vic), passant pel centre. Es preveu que el primer any hi hagi una disminució d'ingressos al voltant dels 2.000 milions de pessetes, que poc a poc s'anirà recuperant per increment de passatge en els anys següents. La integració tarifària permetrà guanyar l'any que ve un 5% de passatge, 35 milions de nous usuaris, ja que el sistema de transport públic serà més atractiu en despenalitzar el transbordament. Alhora, aquest procés que s'inicia, produirà una nova solidaritat centre-perifèria, perquè els usuaris de la perifèria pagaran menys pel mateix viatge en suprimir el pagament en els transbordaments. ●

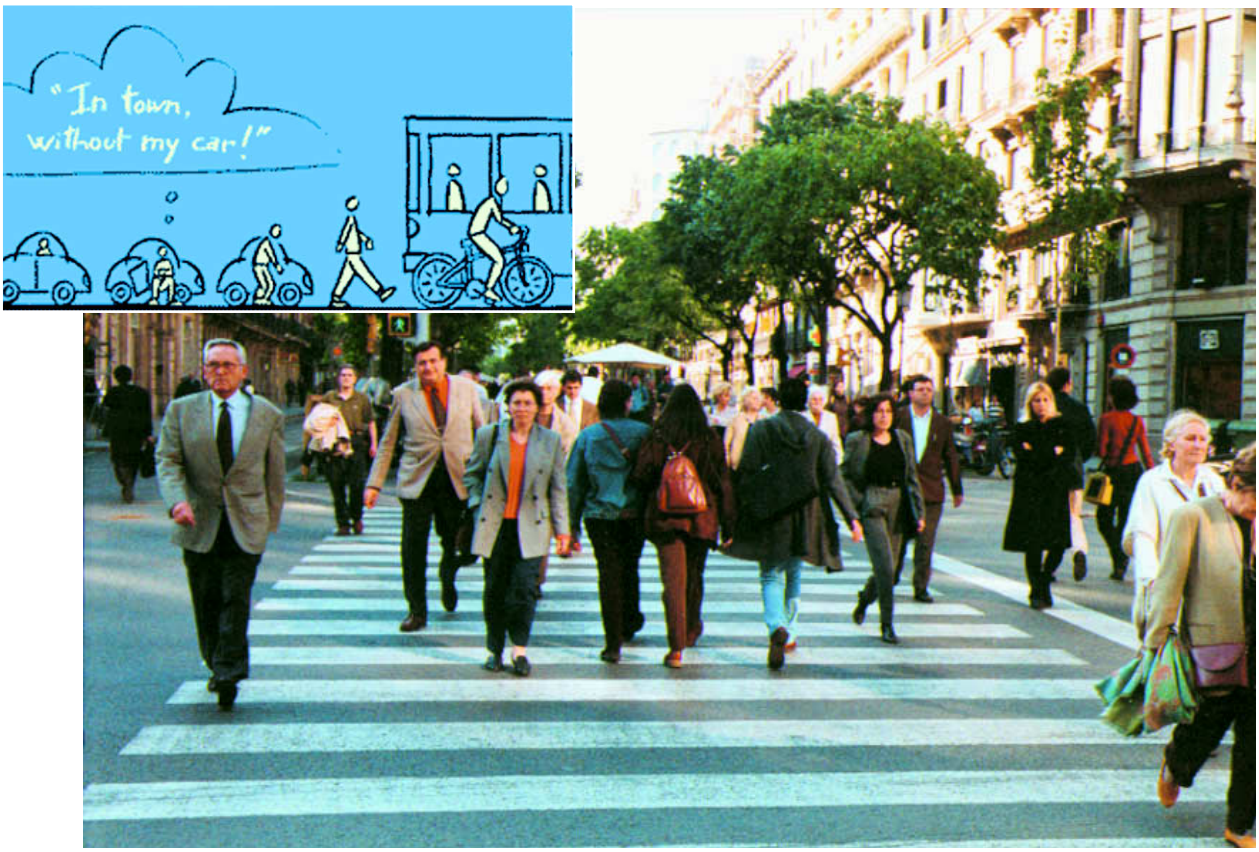
Pau Noy

➤ Pàgs. 12-15

Per uns carrers més humans

A l'igual que deiem el 29 d'abril de l'any passat, el proper Dia sense Cotxes (batejat oficialment *A ciutat, sense el meu cotxe*) no és el caprici d'un grapat de gent que vol fer la guitza a aquells que habitualment es desplacen en vehicle privat. La intenció d'aquesta diada és conscienciar la població de la necessitat de reduir els desplaçaments en cotxe per guanyar en qualitat de vida a les nostres ciutats i fer dels nostres carrers un espai de trobada i de convivència.

Un informe de la redacció de Mobilitat Sostenible



L'esperit del 22 de setembre és el d'aconseguir unes carrers per a les persones.

La contaminació atmosfèrica i els problemes relacionats amb la mobilitat urbana són un gran motiu de preocupació per als nostres ciutadans. Un estudi dut a terme recentment per la Comissió Europea indica que el 70% dels europeus estan més preocupats ara per la qualitat de l'aire del que ho estaven l'any 1994.

La contaminació atmosfèrica ocupa el primer lloc de la llista de qüestions mediambientals i el trànsit és la raó principal de la seva insatisfacció pel que fa al seu medi de vida. Al mateix temps, però, el nombre de vehicles que circulen per les vies europees, i especialment per les vies urbanes, continua augmentant i això condueix a un deteriorament de la qualitat de vida de les persones que viuen a les ciutats (soroll, contaminació atmosfèrica, estrès, etc.)

El dia europeu *A ciutat, sense el meu cotxe!* comparteix els objectius de recuperació de les ciutats de la UE: consisteix en una acció que augmenta la conscienciació pública, amb la idea de fomentar el desenvolupament de patrons de comportament compatibles amb una mobilitat urbana millorada i la protecció del medi ambient.

Per uns carrers més humans

A Barcelona es tancaran al trànsit privat algunes de les artèries circulatòries

Un doble objectiu

La celebració a escala europea del Dia sense cotxes el proper 22 de setembre —divendres— es fixa dos objectius, sempre en positiu, sense voler carregar consciéncies ni assenyalar amb el dit:

- Conscienciació pública: plantejar la qüestió de mobilitat urbana (embussos, contaminació, seguretat...) i permetre que els ciutadans europeus redescobreixin les seves ciutats i el seu patrimoni en un medi més net i més tranquil.

- Una oportunitat per a les autoritats locals: provar nous mitjans de transport, per exemple, plans de trànsit urbà, vehicles no contaminants (elèctrics, a gas, etc.), carrers per a vianants, carrils per a bicicletes, etc.

El propòsit no és deixar el cotxe al garatge ni culpar aquelles persones per les seves enormes ànsies de viatjar, sinó més aviat pensar en el transport urbà com un mitjà per millorar la distribució de l'espai.

Organització general

Una iniciativa com *A ciutat, sense el meu cotxe!* no pot ser un acte centralitzat. Se suggereixen quatre nivells d'organització:

- Nivell local: cada autoritat local és lliure d'escollir el sistema que vulgui dur a terme mentre compleixi amb les especificacions establertes per l'organització de socis nacionals. Cada ciutat estarà en contacte amb l'organització de socis nacionals a la qual es pot adreçar per a qualsevol consulta.

- Nivell regional: el dia europeu *A ciutat, sense el meu cotxe!* estarà dirigit per coordinadors regionals que es reuniran periòdicament per avaluar el progrés de la fase de planificació. Els coordinadors regionals seran els responsables del *feedback* nacional i d'aquesta manera, assegurarà la coordinació adequada de l'esdeveniment (per exemple, fulls amb dades sobre cada ciutat dins del dossier que es lliura als periodistes, nombre d'eines de comunicació necessàries, problemes específics, etc.) i de distribuir els materials de comunicació i d'informació a les autoritats locals.

- Nivell nacional: es recomana que un govern (amb una possible ajuda tècnica de qualsevol organització important) coordini l'esdeveniment a l'àmbit nacional. Haurà de distribuir eines d'informació i de comunicació per mitjà del nivell regional o directament a les autoritats locals. També s'encarregarà de cercar més socis nacionals que puguin resultar útils i competents per a aquesta iniciativa.

- Nivell europeu: amb l'ajut polític i financer de la Comissió Europea, els següents socis s'han reunit per formar l'actual grup del projecte LIFE i contribuiran a les iniciatives nacionals per mitjà de guies de metodologies, eines de comunicació, consells, etc.

Qüestions tècniques

Cal definir una o més àrees sense cotxes dins d'una ciutat. Aquestes àrees estaran tancades al trànsit motoritzat durant una franja horària que ha d'incloure, com a mínim, l'horari laboral i de desplaçament habituals. Només els vianants, els ciclistes, el transport públic i els vehicles no contaminants (GLP, NVG, elèctrics, etc.) podran accedir-hi. Si cal definir més d'una àrea sense cotxes, per exemple, en una gran ciutat, seria un avantatge addicional si les vies per a vianants unissin les diferents àrees sense cotxes. Les àrees sense cotxes també es poden veure afavorides positivament per una zona on se situïn indi-

L'APUNT

Una bona organització

L'èxit del dia europeu *A la ciutat, sense el meu cotxe!* dependrà principalment del compromís dels ciutadans. Per tant, el factor clau de l'èxit de l'esdeveniment és el procés de consulta als ciutadans. Entre les persones que s'han de consultar a l'inici de la fase de planificació es troben: botiguers, hotelers, comerciants, empresaris locals, personal d'hospitals, personal dels serveis públics, taxistes, residents de l'àrea (les àrees) sense cotxes, etc.

Aquestes organitzacions no tindran informació únicament sobre l'esdeveniment i la seva organització sinó que tindran l'oportunitat de participar en el procés de presa de decisions.

Es poden crear dues estructures per preparar l'esdeveniment:

* un comitè directiu format per consellers, tècnics i representants locals dels diferents grups involucrats (socis, funcionaris de l'ajuntament, representants del transport públic, ONG, etc.) per definir l'estratègia,
* un comitè tècnic format per funcionaris especialistes de l'ajuntament (per exemple, enginyers de trànsit), així com representants dels diferents grups involucrats (companyies de transport, socis locals, ONG, etc.), per treballar en la minuciosa planificació i els aspectes organitzatius d'aquest dia.

cacions específiques per als conductors de cotxes.

Per proporcionar als residents mitjans de transport alternatius eficients i per fomentar l'ús del transport públic, s'hauran d'oferir els següents serveis:

- freqüència superior de serveis;
- bitllets especials, per exemple: transport gratuït a la xarxa, ofertes de promoció (bitllet diari, bitllet setmanal, bitllets a un preu simbòlic), iniciatives específiques (combinació d'aparcament + bitllet de bus o bitllet de bus + bitllet de tren, bitllets que ofereixen descomptes als cinemes o a piscines, etc.)

També es poden emprar serveis d'enllaç per unir els aparcaments distants amb el centre de la ciutat o cobrir rutes específiques (recorregut per la ciutat, vies de circumval·lació, etc.).

Vehicles no contaminants

Ens trobem davant d'una mgnífica ocasió per promoure aquells vehicles alternatius no contaminants, especialment els desplaçaments en bicicleta i els vehicles elèctrics. Aquests poden tenir un gran protagonisme en accions tan quotidianes com lliurar els productes als botiguers i/o clients, per a ús de persones amb discapacitats físiques, per a ús dels residents dins les àrees restringides...

Un mitjà més tradicional que el cotxe elèctric, i més econòmic, és la bicicleta. El seu ús es pot fomentar mitjançant la participació d'associacions locals de ciclistes, definint punts de lloguer de bicicletes: per exemple, àrees d'aparcament en zones adjacents al centre, estacions de tren, parades d'autobús i al centre de l'àrea sense cotxes. Es poden emprar diversos sistemes per fomentar el lloguer de bicicletes: combinar bitllets de bus i bicicleta o bicicleta i aparcament, àrees d'aparcament de bicicletes vigilades i cobertes, vies per a bicicletes fora de l'àrea sense cotxes segures i ben marcades

Cal saber que...

⇨ La pol·lució de l'aire ocupa el primer lloc en la llista de problemes mediambientals.

⇨ Per garantir el major èxit possible cal descentralitzar els nivells organitzatius.

⇨ El transport públic i les bicicletes han de ser els protagonistes... però han de tenir continuïtat.

Àrees d'aparcaments

Per fomentar que els residents deixin els cotxes i utilitzin el transport públic, es poden crear a la perifèria aparcaments en zones adjacents al centre. Els aparcaments que no es troben a les rutes habituals del transport públic amb serveis d'enllaç especials.

Les decisions que els ajuntaments adherits al Dia sense cotxes prenguin sobre la disposició d'àrees d'aparcaments per al dia 22 de setembre inclouran els dos principis següents:

- Proporcionar als conductors la possibilitat de deixar els cotxes i utilitzar altres mitjans de transport alternatius,
- no permetre que les persones que vulguin entrar a l'àrea sense cotxes arribin fins al seu límit. ●

Redacció

A Barcelona, sense el meu cotxe

L'Ajuntament de Barcelona ja ha fet públiques les mesures que pensa emprendre el proper 22 de setembre, aquest és un resum de les principals resolucions.

Mesures de trànsit

Substancialment es proposen les mateixes mesures que l'any anterior, és a dir, el tancament al trànsit del Passeig de Gràcia, Gran de Gràcia, la Rambla, Rambla de Catalunya i Via Laietana, a més d'actuacions descentralitzades en els barris de la ciutat. Dintre d'aquestes àrees de restricció només hi podrà accedir el transport públic, les bicis, la càrrega i descàrrega fins les 11 del matí, i els vehicles ecològics, a més dels d'emergència.

S'organitzaran tres super-illes, a l'Hospital Clínic, a la Sagrada Família i al Mercat de Sant Antoni.

La principal mesura de caràcter permanent que s'instaurarà a partir del dia sense cotxes serà la restricció al trànsit privat de la Rambla en sentit ascendent. A través d'un sistema de control només es deixarà passar el transport públic, la càrrega i descàrrega i els vehicles que accedeixin als pàrquings.

Mesures de transport públic

TMB donarà servei d'hora punta durant tot el dia. S'instauraran un determinat nombre de nous carrils bus. S'inauguraran tres noves línies de Bus del Barri

Altres activitats

Es farà una exposició denominada "Mobilitat Sostenible i Segura" entre el 13 i el 24 de setembre, al costat de l'edifici de la Pedrera, en els laterals de Passeig de Gràcia. El dia 22 es farà una passejada col·lectiva de 5 km per la ciutat i s'organitzarà una activitat denominada Walk Test 2000, per conèixer la capacitació física dels ciutadans. Per la seva banda, la comunitat escolar està treballant per preparar activitats aquell dia.

Els nuclis urbans han de deixar de ser un paradís per als cotxes

Canviem les ciutats

El setembre de 1998 França va celebrar la diada *A ciutat sense el meu cotxe*. A la vista de l'èxit obtingut, una petitat associació de Catalunya va proposar les autoritats d'imitar-los. El 29 d'abril de 1999, el Dia sense cotxes va tenir un èxit reconegut per tothom. Les insitucions van batejar la diada com a Jornada d'Auto-Reflexió. El carrer ho va fer amb el seu nom universal: Dia sense cotxes. Encara recordem les dificultats que teníem a Europa per traduir l'expressió "Auto-reflexió". El mateix 1999 França va repetir l'experiència i Itàlia s'hi va afegir amb força. Ja teníem una mínima massa crítica europea. Catalunya cobria el flanc sud. No sé fins a quin punt, però, ens hem de sentir orgullosos que el nostre país hagi contribuït a la convocatòria unitària a tot Europa per a aquest any 2000.

Europa aposta pel transport públic.

Avui, el repte de les ciutats és canviar un status quo de la ciutat que afavoreix injustificadament el cotxe. El 65% de la població de Catalunya no utilitza diàriament el cotxe. Però els poders públics continuen sense atrevir-se a demanar al 35% restant que afluxi una mica, que deixi respirar la ciutat. La Cimera de Hannnover, que el passat febrer va aplegar 650 persones, va situar la mobilitat com un dels principals problemes de les ciutats. Les ciutats seran més sostenibles —van dir— si la gent es mou menys en cotxe. L'any 2000 va millor que els anteriors: Barcelona tornarà a tenir tramvies i s'ha anunciat el bitllet únic a partir de l'1 de gener de 2001. Se'ns diu que amb un únic bitllet podrem anar de casa a la feina i, fins i tot, a Montserrat. Avui, les ciutats de Catalunya tenen tres reptes en matèria de mobilitat:

1. Fer unes ciutats més amables i més sostenibles. Les ciutats necessiten que baixi la pressió del cotxe. Cal canviar l'actual situació que l'afavoreix.

2. Fer unes ciutats més competitives. Competitivitat vol dir accedir fàcilment als béns i serveis, no vol dir anar en cotxe a tot arreu per acabar-se trobant invariablement amb un embús.

3. Fer unes ciutats on els protagonistes, per la quantitat de temps que els dediquen les admnistracions, siguin les persones, no els cotxes.

Des de la Plataforma d'entitats cíviques s'han llençat les següents sis propostes:

- Que enguany la jornada *A ciutat, sense el meu cotxe*, fugint del folclorisme, deixi mesures permanents en favor de la mobilitat sostenible, perquè durant tot l'any, la ciutadania —i també els càrrecs públics— recordin la necessitat de canviar aquest status quo.

- Que no es construeixin més autopistes d'entrada a la ciutat, ni en superfície ni en túnel, perquè ja estem prou asfixiats amb els cotxes que tenim dintre i perquè al cap de poc, aquestes noves autopistes urbanes es col·lapsaran, seguint les implacables lleis del trànsit.

- Que hi hagi més despesa pública en favor de l'ecomobilitat. Això vol dir el transport públic, els desplaçaments a peu i en bicicleta, i l'ús compartit del cotxe, com a condició indispensable per iniciar la convergència cap a la sostenibilitat.

- Que la societat no s'oblidi de l'autobús. Dues dades al respecte: A Barcelona hi ha 112 estacions de metro, algunes més si comptem les de FGC; en el mateix territori tenim 3.000 parades de bus. L'autobús arriba allà on no ho fa el metro, justament per això, el 40% dels usuaris van en autobús. Els poders públics s'han de posar al cap el lema "Protegeix el teu bus". L'altra dada: amb el que costa fer un quilòmetre de metro podríem fer funcionar 240 autobusos tot l'any.

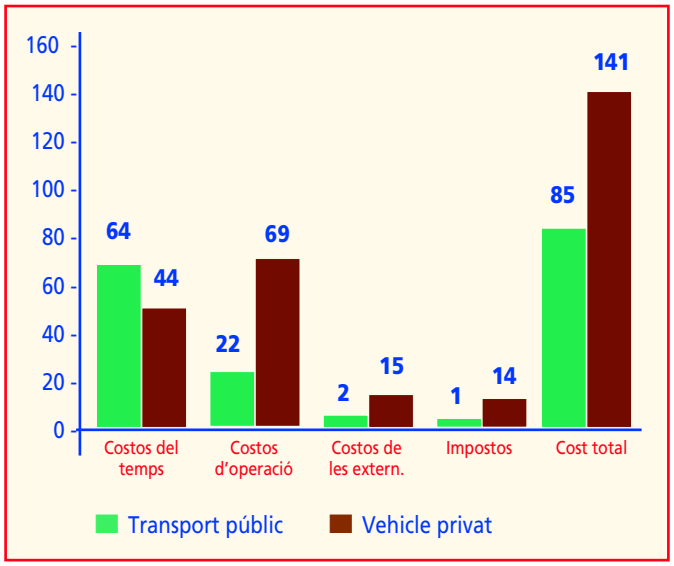
- Que l'ATM prengui la competència de planejar el trànsit. Si no ho fem, les millores en transport públic seran mers focs d'artifici que al poc temps s'esvairan.

- Que s'aprovi la Llei de mobilitat sostenible, perquè les recomanacions passin a tenir força de llei. ●

Pau Nou

Els costos del transport

El mes de maig passat l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va presentar en un seminari l'estudi *Els comptes del transport de viatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona. Any 1998*, on per primer cop es presenten de forma clara i analítica quins són els costos socials del transport en aquesta àrea. En l'estudi es comparen els costos en transport públic i en vehicle privat, tenint en compte la major part de costos que apareixen en el transport de viatgers, els directes i els indirectes, els que assumeix cada ciutadà en els seus desplaçaments i els que assumeix la col·lectivitat. Concretament s'han calculat els costos d'operació, els del temps de desplaçament, els de congestió, els de contaminació i els d'accidentabilitat. No s'han tingut en compte d'altres costos de difícil estimació com el de l'ocupació d'espai públic —un bé escàs—, la intrusió paisatgística o els de reposició d'un combustible fòssil —el petroli— que ha trigat milions d'anys a formar-se, però que s'esgotarà en molt poc temps.



Si només es tenen en compte els costos d'operació, el cost de fer un quilòmetre en transport públic és la tercera part que en vehicle privat. Si també es tenen en compte els impostos, el temps i les externalitats, el viatge en transport públic resulta aproximadament a la meitat de preu que el del vehicle privat.

Per contra, el cost del temps en el viatge en transport públic és el doble que el del vehicle privat. En transport públic s'hi esmerça d'ordinari més temps que en el vehicle privat, però mentre que en el transport públic el temps no és perdut perquè es pot aprofitar per fer altres coses, com per exemple llegir, estudiar o relacionar-se, en el cotxe privat això no passa. El conductor acostuma a anar sol i no pot distreure's amb res. Seria interessant estudiar com es comporta l'estructura de costos quan se li atribueix al temps en el transport públic un cost negatiu —és a dir, un guany— pel que suposa de temps disponible per fer coses.

Al cap i a la fi el valor del temps és relatiu i, a més, Albert Einstein, el pare de la teoria de la relativitat, ja ho va deixar ben clar: el temps simplement transcorre. ●

El cotxe torna a la càrrega

Un estudi de l'ATM revela que al 1999 l'ús del cotxe la regió de Barcelona va superar al del transport públic, fins el punt que el 62% dels desplaçaments tenen el cotxe com a mode de transport.

La regió metropolitana va superar els 7 milions de desplaçaments, dels quals gairebé 4,5 milions es van efectuar amb vehicle privat, preferentment el cotxe. Hem donat un pas endavant cap a un model de mobilitat insostenible, ja que no només n'hi ha més, sinó que aquesta cada vegada és de pitjor qualitat. Així, doncs, podem parlr clarament del fracàs de l'actual política de mobilitat que consisteix, bàsicament, en no tenir política de mobilitat i en una manca absoluta de planificiació, ni en l'oferta i en la demanda. Segons Manel Ferri, membre de la Junta directiva de la PTP, aquestes dades no fan més que reflectir que "la Generalitat i els ajuntaments metropolitans han fracassat", alhora que va instar les administracions a crear carrils-bus en els accessos a Barcelona "donant proritat al pas del transport públic, la qual cosa permetria augmentar la velocitat del servei, fer-lo més competitiu respecte el vehicle privat i descongestionar les vies d'entrada i sortida de Barcelona". A la PTP tenim el ferm convenciment que mentre no es materialitzin els acords relatius a l'ampliació de la xarxa de metro, cal un pla de potenciació de l'autobús en un moment en què el cotxe torna a menjar terreny al transport públic.

Des de l'ATM, aquest increment en l'ús del cotxe privat en prejudici dels diferents modes de transport públic s'atribueix al nombre de matriculacions de cotxes, que va experimentar un augment del 16%; així com a l'obertura de nous vials. És davant d'aquestes dades, i davant d'aquests arguments, quan pren més força l'oposició a la construcció del túnel d'Horta, ja que aquesta obra no faria, sinó, incrementar encara més el nombre de desplaçaments en cotxe entre Barcelona i el Vallès Occidental. En aquest sentit, l'estudi de l'ATM també posa de relleu que quan més ens allunyem de Barcelona i ens endinsem en les poblacions metropolitanes, s'experimenta un major ús del vehicle privat. ●

Un servei pioner de bicicletes per a la UPC de Terrassa

Projecte bicis grogues

Per fer front als problemes de mobilitat actuals sovint cal buscar solucions originals i innovadores, això és el que ens ha motivat als membres de l'associació SenseFums – Associació d'Usuaris/àries de la Bici de la UPC, en col·laboració amb el Grup de Cooperació del Campus de Terrassa (GCCT), a proposar un projecte d'implantació de bicicletes comunitàries per a facilitar la mobilitat del col·lectiu universitari de la UPC de Terrassa.

L'objectiu final del projecte s'emmarca dins d'un objectiu més global que és el de fer canviar els hàbits de transport del ciutadans i ciutadanes, començant en l'entorn universitari, a favor d'un ús creixent de la bicicleta i el transport públic, en front d'altres mitjans contaminants com poden ser els cotxes i les motocicletes.

La ciutat de Terrassa compta entre professors, estudiants i personal d'administració i servei. Actualment, al voltant del 50% dels viatges es realitzen en cotxe amb un sol ocupant. El campus té l'aparència d'un gran aparcament rodejat de carrers amb trànsit ràpid, tenint poca connexió amb la resta de la ciutat. Una part important dels usuaris i usuàries fa servir el tren per arribar al campus, que es troba a uns 15-20 min a peu de les estacions de Renfe i FGC, distància suficient per que sigui atractiu fer-lo en bicicleta. El projecte Bicis grogues pretén catalitzar la promoció de la bicicleta com a mitjà de desplaçament entre el campus i els altres punts de la ciutat.

Un projecte ben rebut

El projecte Bicis Grogues ja ha estat presentat oficialment amb molt bona rebuda per part de l'Ajuntament de Terrassa, que precisament va firmar recentment el seu Pacte per la Mobilitat, i per part de la UPC. També el gremi de comerciants de bicicletes ha donat el seu suport. A principis de juny, SENSEFUMS va ser premiat amb la Menció Especial del Jurat del Premi Ones Mediterrània 2000, valorant-se l'originalitat del projecte i la promoció de l'ús d'un transport no contaminant. Des d'aleshores ens van arribant moltes mostres d'interès des d'altres ciutats espanyoles, que busquen també maneres originals de promocionar la bicicleta.

Si s'aconsegueix reunir el finançament necessari, la fase pilot, d'un any de duració, començarà el setembre de 2000, amb unes 15 bicicletes i uns 40 voluntaris que ja s'han proposat per a provar el concepte de bicicletes comunitàries. Paral·lelament, s'està treballant amb els operadors de transport públic per a dotar les estacions de tren i autobusos amb aparcaments-bici vigilats per facilitar que la gent faci servir la seva pròpia bicicleta en els seus desplaçaments habituals, potenciant d'aquesta manera la intermodalitat amb el transport públic. ●

Haritz Ferrando

Informació...

SENSEFUMS
Associació d'ususaris i usuàries de la bici de la UPC
Delegació d'Estudiants de l'ETSEIB
Av. Diagonal 647,
08028 Barcelona
Tel: 609 84 98 00
Fax: 93 401 66 00
sensefums@upc.es
www.upc.es/sensefums

Experiències europees

Des de principis dels anys 90, diferents projectes de bicicletes comunitàries s'han dut a terme a diferents ciutats del nord d'Europa. La iniciativa més coneguda i ambiciosa és la de Copenhaguen, amb més de 2000 "Citybikes" repartides en els carrers cèntrics de la ciutat. Les bicicletes tenen un disseny especial que les fa reconeixedores en cas de pèrdua o robatori. Es poden agafar només posant una moneda, com si fos un carretó del súper, que es recupera en tornar-la a deixar en un dels molts punts d'aparcament habilitats.

Altres ciutats han adaptat el mateix sistema, com ara Helsinki, Aveiro (Portugal), Trondheim (Noruega). Recentment la ciutat d'Amsterdam ha estrenat un sistema de bicis públiques amb suport electrònic que permet, mitjançant una targeta moneder o similar, poder indentificar la persona que ha agafat un bicicleta, reservar un lloc en el aparcament de destí, donar diferents tipus de tarifes segons el recorregut, localitzar les bicicletes... Altres ciutats amb sistemes semblants són Munich, Rennes (França) i Portsmouth (Anglaterra).

Los automovilistas gozan de impunidad frente al peatón

Siniestralidad
Conductor respetuoso o agresivo

La seguridad vial preocupa a mucha gente. A unos, porque nos parece horrible que en una sociedad civilizada haya agresiones físicas a conciudadanos, (agresiones que en muchos casos lleva la muerte del agredido como consecuencia) que no se consideran un acto importante y punible. La agresión se arregla con una multa y una amonestación. Adem·s, a las personas que reiteradamente han demostrado su agresividad, no se les tiene en cuenta esta actuación repetitiva, por no constar en los antecedentes. Es necesario, pues, terminar con esta situación de impunidad demasiado generalizada.

Hay otras personas que consideran que la "libertad personal" en la movilidad es m·s importante que el respeto por los dem·s usuarios de la vía pública. Consideran que tienen derecho a elegir libremente su velocidad, sabiendo que si se equivocan pueden matar a personas que se mueven en toda regla por calles y carreteras.

Estos conductores también, en su af·n por la libertad total en la vía pública, ponen en grave peligro a los usuarios de los dem·s modos de transporte. Los pasajeros del transporte público en su camino hacia el autobús, metro o trenes y a los peatones. No admiten que el espacio de los pasos de peatones es un espacio compartido y que tienen la obligación moral de respetar a los conciudadanos que est·n cruzando. Esto solamente se podr· lograr con dos modos de comportamiento cívicos:

- Reducir la velocidad al aproximarse a una intersección con pasos de peatones y al divisar otro paso de peatones.

- Respetar decididamente a los sem·foros, tanto el rojo como el ·mbar.

Debemos saber que...

⇨ Entre 1994 y 1999 el número de heridos en accidentes de tr·fico ha aumentado en m·s de 30.000 personas.

⇨ Muy a menudo, la conducta agresiva de algunos conductores se solucionas con una simple multa.

Sem·foros, ¿para qué?

Es suficientemente grave que en un número de pasos regulados por sem·foros en los que los peatones no tienen un tiempo aceptable para cruzar, ahora los conductores pretendan recortar este tiempo escaso, circulando todavía bien entrado el ·mbar y hasta el rojo o arrancar mucho antes que el sem·foro de los vehículos se pone en verde. El arranque antes de tiempo recorta especialmente el tiempo para los peatones y es extraño que las administraciones locales no hayan reaccionado en este sentido como respuesta a la campaña de concienciación sobre la falta de tiempo para peatones que ha corrido en la sociedad durante las últimas semanas.

Cada mes oímos algunos datos de siniestros en Barcelona, en Catalunya y en España que indica que la situación de la seguridad vial va peor. En los últimos 4 a 5 años la siniestralidad en nuestro país y ·rea territorial ha experimentado un aumento espectacular. El número de heridos en el tr·fico en ciudad como en carretera indica aumentos de alrededor de un tercio en 5 años. Es verdad que el número de muertos sube menos, pero sube. Pero un añadido de 30.000 a 40.000 heridos oficiales a la cifra anual entre 1994 y 1999 no se debe esconder y tratar como si no tuviera ninguna importancia. En Barcelona solamente ha habido un incremento en los heridos en este espacio temporal de

Els carrers de Barcelona s'han convertit en una font d'accidents.

unas 4.500 personas al año. Las cifras hablan por sí mismas. Parece una tendencia generalizada en las administraciones la actitud del avestruz. Si los acontecimientos no son brillantes no hay que hablar ni actuar, ya que una actuación puede ser interpretada como una debilidad. ¿Dónde esta la defensa por parte de las administraciones locales de la mayoría de los ciudadanos que se desplazan a su trabajo y a la escuela y a la compra a pie, en transporte público y en bicicleta? Esta mayoría de ciudadanos no tienen la suerte de recibir un trato de libertad en sus movimientos. Son intimidados por una minoría que en las ciudades se mueve en vehículo privado. Las administraciones no frenan a estas intimidaciones.

Las inversiones millonarias en ejecución y en planificación en el transporte público, que deben recibir un aplauso fuerte, pueden perder parte de su rentabilidad social si no se logra mejorar de modo importante la seguridad vial de los pasajeros en sus trayectos a y desde el transporte público. El pasajero necesita poder sentirse cómodo y seguro en sus trayectos a pie. Si no es así buscar· otros medios para sustituir los tramos subjetivamente molestos, y ellos y las administraciones olvidan que en los trayectos en el transporte público reina la seguridad vial. El transporte tiene un plan integral de infraestructura y un plan integral de tarifas..., nos merecemos un plan integral de seguridad vial en los desplazamientos.

Ole Thorson
Vicepresidente de PIAT

La planificació de la ciutat ha afavorit i encara afavoreix una clara separació entre habitatges, llocs de treball, centres d'educació i espais d'oci.

Barcelona, dels cotxes

Ara estem pagant el fet que durant la planificació urbanística s'ha fet pensant únicament en el cotxe

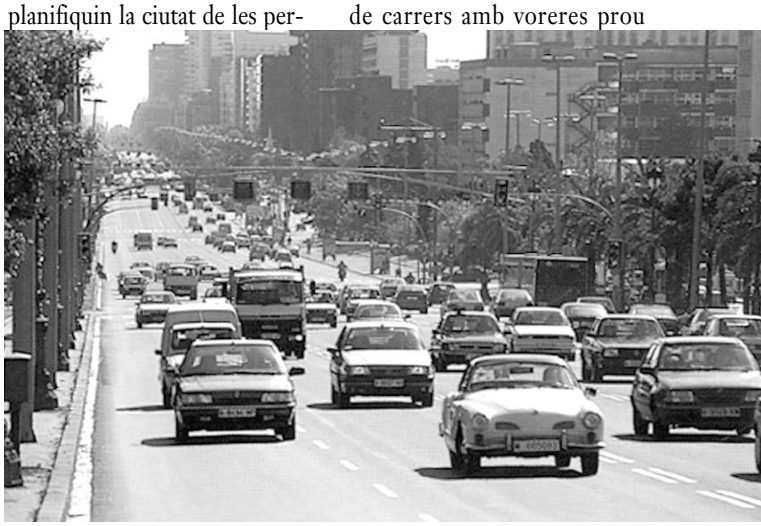
A questa tendència ha vingut reforçada mitjançant les monoestructures que en els darrers decennis s'han anat afegint: centres i grans àrees comercials, zones d'oficines, zones industrials, barris dormitori, etc.

S'han produït així uns assentaments de la població cada cop més dispersos i amb un nombre més gran d'infrastructures dedicades únicament al cotxe, amb un clar menyspreu dels transports col·lectius i d'altres alternatius, a peu i en bicicleta, amb el consegüent malbaratament del diner públic (túnel de Mitre, Glòries, les rondes impermeables,..)

Aquesta planificació durant tants anys dominada per la pura fascinació d'un sol element, el cotxe, ha arribat a definir una ciutat dominada per ell, i a oblidar la funció pròpia, la de fer una ciutat més habitable, més segura, menys sorollosa i a la mesura de les persones.

Per fi arriba, amb molts anys de retard, el primer debat monogràfic dedicat a la mobilitat. Fins ara, l'urbanisme, la política i el trànsit han estat enfrontats, treballant l'un contra l'altre.

Nosaltres, les persones a peu (els nens i nenes, els avis i les avies, els pares i les mares, les persones amb mobilitat reduïda, en definitiva, tots), exigim als polítics que reflexionin i planifiquin la ciutat de les persones, reconquerint:



- El 50% de l'espai viari, que s'ha de dedicar als vianants i els ciclistes.
- Voreres com a mínim de 3 m o, en el seu cas, de paviment únic.
- Eliminació d'obstacles en la vorera (inclòs l'aparcament de motocicletes),
- Creació de zones de moderació del trànsit (de prioritat invertida, zones 30 km/h, etc.) i de prioritats per al transport col·lectiu,
- Respecte de la velocitat màxima (50 km/h) per part dels vehicles en tota la ciutat; reducció dels nivells sonors.
- Volem que els conductors de cotxes i de motocicletes aprenguin a respectar els semàfors. Si passen en vermell posen també en perill els vianants.
- Els vianants necessiten un pla d'actuació municipal que defineixi i executi la xarxa de carrers amb voreres prou amples per assegurar una comunicació còmoda i segura entre els diferents barris de la ciutat.
- Els vianants necessiten que disminueixi el temps real d'espera en els semàfors, ja que és innecessàriament llarg.

L'ajuntament ha de presentar, per tant, un pla de millora efectiva de les condicions dels vianants a Barcelona. Un pla que pot ésser pioner a l'àrea mediterrània. No volem que s'utilitzi al vianant per fer un discurs demagògic ple de bones intencions, com el que s'ha fet recentment (Pacte per la Mobilitat), sense actuacions reals.

Joan Estevadeordal
Barcelona Camina.
Associació per la defensa dels vianants

Presenta un consumo inferior a los 3 litros

Volkswagen Lupo

Probablemente el coche con menor consumo del mundo

Dispone de un "sistema económico" de parada del motor

Hoy presentamos en estas p·ginas el modelo Lupo 3L TDI que se distribuye comercialmente en toda Europa. Su principal característica es su extraordinario bajo consumo, inferior a los tres litros.

Peu de foto. Peu de foto. Peu de foto

Hace tres años present·bamos en nuestra revista (número 4) el prototipo SMILE, creado por Greenpeace a partir de un Twingo Smile. Su consumo anunciado era de 3 l/100 km. El mensaje de la entidad ecologista fue que era posible fabricar vehículos de serie con estos consumos. Pasado un tiempo Volkswagen ha demostrado que eso era cierto. Felicitaciones a la marca alemana.

Ficha técnica

Sus marcas homologadas son:

- 3,6 l/100 km en ciudad,
- 2,7 l/100 km en carretera
- 2,9 l/100 km en ciclo combinado.

A pesar de tan bajo consumo su potencia es destacable, 61 CV. Para conseguirlo Lupo dispone de los siguientes elementos:

- motor diesel de 3 cilindros, inyección directa, turbocompresor,
- peso :830 kg, sistema *start-stop* y modo *economy* .

Su precio es de 2.175.000 pesetas con todos los impuestos y gastos incluidos.

Debemos saber que...

⇨ **En Alemania est· exento de pagar el impuesto de circulación hasta el 2006**

⇨ **La emisiones de CO_2 se reducen a la mitad y las de dióxido de azufre disminuyen un 40%**

Otros datos de interés

- Lupo anuncia en su publicidad que es posible mejorar incluso el consumo de 2,9 l a los 100 km utilizando velocidades lentas.
- En Alemania ha sido reconocido oficialmente como un vehículo de 3 litros, lo cual le ha supuesto estar exento del pago de impuesto de circulación hasta el año 2006.
- Lupo es un vehículo seguro. A una velocidad de choque de 15 km/h, la energía es absorbida por los elementos deformables, que hacen que el eje no se dañe.
- Las emisiones de CO_2 bajan pr·cticamente a la mitad, en comparación con otros vehículos, las de Fcc (los residuos que no se consumen) bajan una cuarta parte, las de dióxido de azufre disminuyen en un 40%. En cambio las de NOx aumentan en relación a los vehículos de gasolina debido a las características propias de los motores diesel.
- Lupo dispone del Sistema *Stop-Star*. Cuando se activa el modo económico el motor se para en cuatro segundos con el coche inmóvil y el freno pisado (esperando en un sem·foro). Soltando el pedal de freno se pone en marcha de nuevo.
- Lupo cumple con la normativa ambiental m·s avanzada, Euro 4D.
- Y para acabar, Lupo debe cambiar el filtro del aire sólo al cabo de 60.000 km. ●

Para m·s información contactar con Volkswagen: 93 484 80 05/08
www.volkswagen.vw-audi.es/lupo3l

BusMet: la qualitat com a norma

Amb l'objectiu d'oferir una millor prestació en el servei de transport públic per carretera a la regió metropolitana de Barcelon, BusMet ha signat un contracte programa amb l'Administració de l'Estat i l'ATM, així com un conveni de finançament amb les administracions consorciades (Generalitat, Ajuntament de Barcelona i EMT) amb una inversió global superior als 10.000 milions de pessetes. Els eixos bàsics d'aquest acrod són:

- Pla de renovació de la flota d'autobusos: està previst que un terç es renovi en els propers dos anys: així mateix, el 90% dels nous vehicles seran de pis baix i el 10% amb plataforma elevadora. La inversió en aquest capítol serà de 2.000 milions.

- Diverses actuacions sobre el servei: introducció de noves línies,adequació del sistema tarifari, millora de les freqüències, extensió del servei i compensació a l'explotació. La inversió destinada a aquest apartat és de 7.121 milions.

- Millora de la qualitat, ajust a l'explotació i millores en la comunicació, amb una total de 1.010 milions.

No obstant, en aquest moment ja s'estan adoptant mesures per a la millora del servei amb la instal·lació de noves màquines amb un sistema unificat per a la venda i validació dels bitllets, la qual cosa suposa un avenç seriós en la integració tarifària.

A banda de la introducció de totes aquests mesures de car·cter tècnic, des de BusMet es creu que per a una millora efectiva de la xarxa de transport públic de viatgers per carretera caldria que les autoritats reconeguessin la prioritat del transport públic sobre el privat amb la implantació de carrils bus, carrils per a vehicle d'alta ocupació (VAO), carrils segregats, senyalització preferent i millora dels punts de parada i marquesines. ●

Això és BusMet

- **22 companyies**
- **30 milions de passatgers anuals**
- **Més de 8.500 parades**
- **1.325 km. de xarxa**
- **1.250 treballadors**
- **400 autobusos**

Dr. Tr@ffic news reporters

Nou centre comercial La Maquinista

Pujar al tren de la mobilitat sostenible o sumar-se a la ciutat del col·lapse?

Fa uns poques setmanes va obrir les seves portes el centre comercial de La Maquinista, i per donar-se a conéixer van imprimir uns quants milers de fulletons que es van repartir a tot arreu. A la darrera plana del fulletó, s'ha inclòs un mapa de la zona, amb unes dimensions adequades per reproduir tota una comarca sencera..., però ho han fet amb una imprecisió tan gran que sembla que el centre comercial ocupi des del passeig de Santa Coloma fins el carrer-Mallorca. No es detallen els carrers exactes on està enclavat el centre comercial amb la qual cosa només s'explica com arribar per les rondes.

Però el pitjor de tot arriba quan es fa esment de les línies de bus que arriben al centre i s'assenyalen les línies 12 (que fa un recorregut a un altre barri), B-28 (suprimida des de fa set mesos) 96 i 62 (amb connexió en un dels sentits a més d'un quilòmetre de distància). Això si: obliden d'incloure la línia B-22. Si consideren les línies 35, 40, i B-20 (a 700 m. de distància del centre) també haurien d'incloure les línies B-19 i B-23 per exemple...

Bus: líneas 11, 12, 35, 40, 42, 62, 73, 96, 173, B20, B28, N8, N9.

Tampoc no s'han indicat els accessos per a vianants, tant els que venen del bus com els que ho fan des del metro o el tren, ni els que poden fer els veïns des de les zones properes.

Aquesta exagerada fe en les rondes va crear un greu col·lapse els primers dies després de la inauguració que pot repetir-se en moltes altres dates futures. Si la planificació de la mobilitat del centre comercial va ser mal calculada, com a mínim les informacions han de ser completes perquè les persones tinguin l'oportunitat de planificar raonablement la manera d'accedir al centre comercial.

Un mínim de respecte pels conductors, vianants i usuaris del transport públic no fa mal a ningú.

La línia del Papiol-Mollet s'obrirà als viatgers

Renfe amplia la seva oferta a l'àrea metropolitana

La inversió de la companyia en aquesta línia no baixar· dels 1.500 milions

Renfe està preparant la posada en servei d'una nova línia de rodalies a l'àrea metropolitana de Barcelona. La nova línia utilitzarà part de la infraestructura existent entre el Papiol (Baix Llobergat) i Mollet (Vallès Oriental).

A questa línia data de 1975 i durant tots aquests anys transcorreguts només ha estat utilitzada pels trens de mercaderies, el més famós dels quals era el tren nuclear, que portava el combustible cremat de la central nuclear de Vandellòs I a França perquè fos reprocessat.

A partir de 1998 es posà en servei una petita part d'aquest ramal pel servei de viatgers, entre Cerdanyola del Vallès i la Universitat Autònoma. D'aleshores ençà ha vingut funcionant com una miniforquilla de la línia C-4. De fet, dels 27 km de longitud que té el ramal el Papiol-Mollet els trens de rodalies núnicament n'utilitzaven 1,5 km.

Els municipis afectats, Ripollet, Santa Perpètua, Barberà del Vallès, Rubí, Cerdanyola, Sant Cugat, Castellbisbal, Montcada i Reixac, Mollet i la Llagosta han elaborat un estudi on es preveu que la inversió mínima en infraestructura per establir el servei és de 1.500 milions de pessetes. En aquest projecte es contempla l'obertura de les estacions de Rubí i Sant Cugat, actualment en desús, el manteniment de l'existent al campus de la UAB, i la construcció de dues noves estacions a Cerdanyola i a Santa Perpètua. de Mogoda

Projecte de millores

Per la seva banda el Pla Director d'Inversions (PDI) preveu rehabilitar completament aquesta línia ferroviària i dotar-la d'intercanviadors amb les dues línies de FGC que la creuen, la de Terrassa i la de Sabadell, i estima en 3.000 milions de pessetes el cost d'aquesta operació.

Però pel que hem pogut saber, fins el moment present Renfe només contempla la implantació de trens de rodalies fins a Castellbisbal. De fet serien prolongacions dels serveis que ara tenen la seva fi de trajecte a la UAB i donarien servei a les estacions de Rubí, Sant Cugat i Castellbisbal, descartant-se, de moment, donar servei a la part est del ramal fins a Mollet. El usuaris del Baix Llobregat i del Penedès que volguessin anar en Renfe a la UAB haurien de fer transbordament a Castellbisbal.

Hem sabut també que molt a prop de la estació de la UAB hi ha una estació fantasma construïda sobre aquesta línia, però com que és subterrània no es veu. Es tracta del baixador del centre comercial Baricentro.

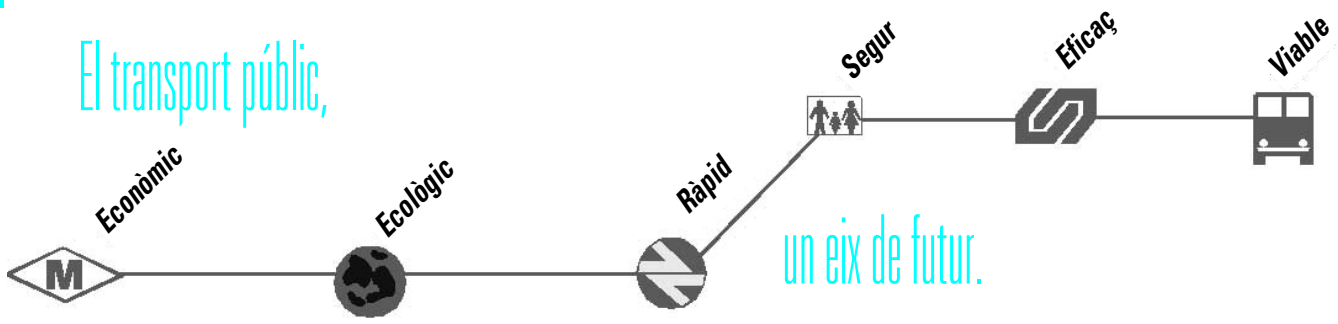
Renfe ha anunciat que la data més probable d'entrada en servei d'aquesta prolongació fins Castellbisbal seria el maig del 2001, amb el canvi d'horaris.

Redacció

L'APUNT

Més trens nocturns

Amb el canvi d'horaris d'estiu Renfe-rodalies ha anunciat una ampliació dels horaris nocturns. En línies generals es pot sortir de Barcelona cap a les poblacions del voltant fins a les 23 hores. La mesura s'ha pres en un moment en què estan en marxa campanyes de diversa índole demanant la prolongació del servei dels trens nocturns.



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

➜ 6 d'abril. Entrevista a COM Ràdio. Manuel Ferri, sobre el Ple de l'Ajuntament de Barcelona dedicat al transport públic.

➜ 11 d'abril. Entrevista a COM Ràdio. Manuel Ferri, sobre el Ple de l'Ajuntament de Barcelona dedicat al transport públic.

➜ 11 d'abril. Entrevista a Ràdio Palau de Plegamans. Manuel Ferri, sobre el Dia sense cotxes.

➜ 2 de maig. Entrevista a la TV3. Bon Dia Catalunya. Pau Noy, vehicle privat o transport públic.

➜ 10 de maig. Acte a Mataró. Ole Thorson. Debat sobre la Mobilitat Sostenible.

➜ 12 de maig. Acte de valoració de la Jornada d'Auto-reflexió.Barcelona. Pau Noy, Ole Thorson i Manuel Ferri.

➜ 15 de maig. Acte a Barcelona. Sagrada Família. Isabel Calbet. Taula rodona sobre "Cotxes i vianants: com conviuen a la ciutat?"

➜ 15 de maig. taula de debat Cotxes i vianants: Com conviuen a la ciutat, solucions per a la mobilitat Organitzada pel Centre Cívic Sagrada Familia en el marc del 2n Cicle d'Educació Ambiental. Isabel Calbet va assistir en representació de la PTP.

➜ 22 de maig. Lliurament de premis ATLAS de la UGT. Badalona. Pau Noy i Ole Thorson.

➜ 23 de maig. Entrevista a Ràdio Barcelona. Manuel Ferri, sobre el premi Atlas atorgat per la UGT.

➜ 26 de maig. Presentació de la PTP i roda de premsa al Camp de Tarragona. Tarragona. Paco Medina, Pau Noy i Juan Ramon Domínguez.

➜ 1 de juny. Fòrum de debat de la Carta Europea de salvaguarda dels Drets Humans a la ciutat. Organitzat per la Regidoria de Drets Civils de l'Ajuntament de Barcelona.
Isabel Calbet va asistir com a delegada de la PTP i va presentar les esmenes a l'articulat d'aquesta Carta. (Per a més informació, llegir l'article de la pàgina 3 d'aquesta revista).

➜ 6 de juny. Entrevista a Ràdio Cope. Manuel Ferri, sobre vianants i semàfors a Barcelona.

➜ 22 de juny. Roda de premsa a Sabadell. Presentació del Grup Pas a Pas. Rafael Requena i Pau Noy.

Tothom qui ho vulgui es pot subscriure gratuitament a la nostre publicació. Si, a més, desitgen associar-se a la PTP, cal que omplin ambdues butlletes

Desitjo rebre gratuïtament
Mobilitat Sostenible i Segura

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 meva inscripció.

Un atropellament a més de 50 km/h resultarà mortal molt probablement. En canvi si l'accident té lloc a 25 km/h, el vianant té moltes probabilitats de no patir cap ferida greu. Moderem la velocitat!

La PTP, creix

● Sabadell

Un grup de ciutadans de Sabadell que portem treballant plegats al voltant d'un any i mig, com a grup de reflexió entorn de la mobilitat, finalment hem decidit constituir-nos amb el nom de Grup Pas a Pas, mobilitat sostenible i ciutat, com a grup associat a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic- (PTP). Volem plantejar en públic alguns dels problemes i debats que s'estan produint en la mobilitat a les ciutats, i més concretament a Sabadell. Volem treballar per una ciutat més humana i amb una mobilitat més sostenible.
Podeu contactar amb el "Grup Pas a Pas" a l'adreça electrònica:
pas_a_ pas@mixmail.com
Us podeu baixar el nostre document d'intencions de la web de la PTP:
www.laptp.org (Plana Què és la PTP)

● Camp de Tarragona

Un grup de ciutadans i ciutadanes del Camp de Tarragona hem constituït la Secció de la PTP al Camp de Tarragona. Som gent de Tarragona, Reus, Valls, Cambrils, Salou, Vila-seca, i d'altres indrets del Camp de Tarragona.
El passat 26 de maig va tenir lloc l'acte de presentació pública de la Secció de la PTP al Camp de Tarragona amb una assistència massiva. Més de 60 persones omplien el local de la Cooperativa Obrera de Tarragona per escoltar les nostres propostes. En el decurs de l'acte Paco Medina presentà la ponència: "Ara o mai: les possibilitats reals d'articulació d'un sistema de connexió interurbà al Camp de Tarragona".
Després de l'estiu celebrarem formalment l'assemblea constitutiva de la nostra Secció. De moment el coordinador és en Paco Medina. Podeu demanar informació sobre les nostres activitats a les adreces següents:
pmedina@gabinetgaudi.com o al telèfon

Reconeixement públic de la tasca de la PTP en favor del medi ambient

Ens han concedit el premi Atlas

La PTP ha rebut el premi Atlas 1999 que atorga l'UGT dins la categoria de "millor iniciativa de participaci;o social i ciutadana". Els premis Atlas tenen com a objectiu reconèixer aquelles iniciatives en favor del medi ambient desenvolupades en l'àmbit sòciolaboral. La PTP s'ha fet mereixedora d'aquest guardó per haver promogut la creació de la Plataforma cívica d'entitats que va iniciar les accions que van culminar en la celebració del Dia sense Cotxes del 29 d'abril del 1999. A l'hora de concedir aquest premi l'UGT ha tingut en compte les següents consideracions:

- La capacitat d'aconseguir aglutinar col•lectius amb interessos diversos al voltant d'un tema transcendental des del punt de vista ambiental com és la mobilitat a les ciutats.
- La jornada d'auto-reflexió va ser tot un èxit amb l'adhesió de més d'una desena d'entitats i 67 municipis, i a on es van aconseguir reduccions del trànsit d'entre el 10% i el 50%.
- Es va aconseguir que per primera vegada a Catalunya hi hagués un ampli debat sobre l'ús del vehicle privat i sobre quines serien les fórmules de transport alternatives.

Aquesta situació a portat a qué enguany a Catalunya se celebri de manera simultània amb la resta de països, ciutats i pobles de la Unió Europea la jornada "A ciutat sense el meu cotxe", el proper 22 de setembre, amb el, propòsit de fomentar la mobilitat sostenible. El premi va ser liurat pel conseller (...) al president de la PTP, Pau Noy. ●

L'agenda

Del 17 al 20 d'octubre del 2000
POLLUTEC 2000, a Lió (França)
Saló Internacional de l'equipament, Tecnologia i Serveis Mediambientals per a la Industria i Col·lectivitats
Web: HYPERLINK http://www.amec.es
HYPERLINK http://www.pollutec.com

Del 21 al 22 d'octubre de 2000
Cursos SOLAVENT
Associació per a la Difusió i Estudi de les Energies Renovables
e-mail: HYPERLINK "mailto:candidar@teleline.es

Del 27 de novembre a l'1 de desembre del 2000
V Congreso Nacional del Medio Ambiente, a Madrid
Web: HYPERLINK http://www.cofis.es\\conama