



Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
Número 23
2n trimestre 2002
www.laptp.org

Endavant amb el "metro" del Baix Llobregat



Després de la cimera de Barcelona

**És possible una nova
cultura de la mobilitat**

Del 16 al 22 de setembre

**Setmana de la mobilitat sostenible
i celebració del Dia sense Cotxes**

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 periodista:

Jordi Pascual

Director tècnic:

Ricard Fernández Valentí

Secretària de redacció:

Roser Pastor

Consell de Redacció:

Jaume Aroca, Isabel Calbet, Juan Ramón

Dominguez, Manuel Ferri, Pau Noy, Jordi

Pascual, Rafael Requena,

José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.

Fotografia:

Xandri i Rodrigo

Fotomecànica i impressió:

Ceva Graf

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

6.000 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.

Agraiments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:

Generalitat de Catalunya,

Entitat Metropolitana del Transport,

Diputació de Barcelona, Ajuntament

de Barcelona, Ajuntament de Sabadell,

Autoritat del Transport Metropolità,

Transports Metropolitans de Barcelo-

na, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils

de la Generalitat de Catalunya (FGC),

Busmet, Tusgsal, Renfe, i les empreses

de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses

Horta (AUTHOSA), Autocars Font,

Mohn, Oliveras, Rosanbus, Soler i Sau-

ret, Transportss Lydia, Transports

Urbans de Sabadell (TUS, SCCL),

Transports Generals d'Olesa, Trans-

ports Ciutat Comtal..

L'estil FGC

Ferrocarrils de la Generalitat s'ha fet amb un espai important en el panorama dels ferrocarrils a Espanya. No és la companyia més important, ni en nombre d'expedicions ni en volum de trànsit, però sí que és probablement l'empresa de ferrocarril que presta un millor servei. El 1978 es crea Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, amb motiu de les transferències a la Generalitat provisional dels ramals ferroviaris de Catalunya i de Catalans. Des d'aleshores el servei no ha parat de millorar i la millora s'ha de fet d'una manera silenciosa, aplicant el principi de "fets i no paraules".

Davant l'escepticisme general, ja fa molts anys que anunciaren la posta en servei del metro del Vallès. El temps ha passat i el servei que es presta en les línies que acaben a Terrassa i Sabadell és de tipus metro, per freqüència, per confort, per accessibilitat i, des que hi ha la integració tarifària, també per preu. L'any 1997 FGC anuncià l'inici del servei del metro del Baix Llobregat en el ramal del mateix nom. Avui, cinc anys després, s'anuncia l'extensió del servei tipus metro fins la població de Pallegà. Pel 2004 s'ha anunciat la construcció d'una nova estació a Martorell que permetrà fer una bona correspondència amb Renfe i estendre el servei de metro fins a aquesta població.

Avui, el conjunt dels FGC porten anualment més de seixanta milions de viatgers. I tot això s'ha fet amb un molt peculiar estil basat en la discreció, la modèstia i el criteri preferent de la qualitat per davant de qualsevol altre consideració. Per això avui podem parlar amb propietat d'un estil FGC de fer les coses.

Ja ens agradaria que moltes altres companyies de ferrocarril funcionessin com els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. ●

Per una nova cultura de la mobilitat

Com succeí durant els Jocs Olímpics en 1992, en el dia sense cotxes de 1999 o durant la Cimera europea, petites modificacions en la intensitat de vehicles fan que la ciutat esdevingui un espai molt més agradable. Aquest tipus de mesures especials tenen tendència a situar el cotxe en el seu nivell real de necessitat d'ús. Exceptuant l'accés a determinades zones de Pedralbes, el gruix de desplaçaments a Barcelona s'ha vingut realitzant normalment. Dintre de la ciutat poca gent que va en cotxe ha fet el canvi al transport públic. Per contra, és en l'accés a la ciutat on s'ha produït un important transvasament del cotxe al transport públic. Aquesta dada dona una pista molt important sobre on cal actuar.

Els resultats de l'operatiu de trànsit de la Cimera europea demostren que és possible continuar vivint bé sense tants cotxes, amb més transport públic i amb una millor qualitat de vida. S'ha constatat que, si volem, podem ser capaços d'implantar una nova cultura de la mobilitat.

Proposem obrir aquest debat ciutadà. En ell, la PTP contribuirà amb les propostes que figuren en el reportatge que hem preparat en aquest número de la revista. ●

SUMARI

EN PORTADA

El "metro" del Baix Llobregat avança

El 1995, l'Estat i la Generalitat van signar un conveni amb l'objectiu de convertir la línia Llobregat-Anoia en un servei molt similar al del metro pel que fa a les infraestructures, qualitat i velocitat comercial i intervals de pas. Aquest "metro", avança amb pas ferm i decidit. (pàgs. 4-7)

ACTUALITAT

Una nova cultura de la mobilitat

Durant la Cimera europea la mobilitat va funcionar, malgrat els mals auguris. S'ha de felicitar a la ciutadania pel comportament responsable que va tenir i en canviar el seu patró de mobilitat. Una prova més que no és imprescindible l'ús del cotxe perquè la ciutat rutlli normalment. (pàgs. 8-10)

MOBILITAT

22 de setembre: Dia sense cotxes

En aquests primers mesos de l'any s'han anat perfilant les activitats que es duran a terme al voltant del Dia sense cotxes, que enguany serà el 22 de setembre i s'emmarca dins de la Setmana de la mobilitat sostenible que es durà a terme a diferents ciutats espanyoles. (pàg. 11)

BICICLETES

És possible moure's en bicicleta?

Barcelona té una xarxa de carrils bici de 107 km. Aleshores, per què el nombre d'usuaris habituals de la bicicleta, tot i que ha anat augmentat, no es correspon amb la infraestructura existent? Per què la gent no es decideix a utilitzar la bicicleta en els seus desplaçaments diaris? (pàgs. 16-17)

OPINIÓ

Reflexions després de Torredembarra

L'allau d'articles sobre l'accident de Torredembarra i després de llegir les conclusions oficials sobre les seves causes, conviden a plantejar algunes qüestions. Tant per les causes com pel diferent tractament mediàtic que tenen els accidents en el transport públic i en el trànsit privat. (pàgs. 18-19)

USUARIS

Aprofundir en el diàleg

El model actual de participació dels usuaris per la millora del transport públic és insuficient i té limitacions. Cal, doncs, avançar cap a un model participatiu més eficient. Des de la PTP hem formulat a l'ATM una sèrie de propostes per millorar els canals de participació. (pàgs. 20-21)

La inversió en infraestructures de transport públic és de 7.300 milions d'euros

L'ATM aprova el PDI

El Pla recull importants novetats respecte el de maig de 2001

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va aprovar el passat 25 d'abril el Pla Director d'Infraestructures (PDI) per al període 2001-2010, la qual cosa comportarà ampliar la xarxa ferroviària metropolitana (tren, metro i tramvia) en 282 quilòmetres i 230 noves estacions.



El metro, el tren i el tramvia, són els grans beneficiats pel PDI 2001-2010.

El PDI pretén cobrir totes aquelles mancances d'infraestructures de transport públic a la regió metropolitana de Barcelona que van ser plantejades per la Generalitat de Catalunya, els ajuntaments de la RMB, l'EMT i altres institucions i entitats, entre les quals es troba la PTP (les al·legacions de la PTP al PDI van ser publicades al número 21 de *Mobilitat Sostenible i Segura*).

Les actuacions previstes comportaran una ampliació de la xarxa ferroviària (tren, metro i tramvia) en 282 km, la construcció de 230 estacions, 235 noves unitats de material mòbil. Amb aquestes intervencions es preveu captar una demanda diària de 810.000 viatges. Per la seva banda, totes aquestes inversions en infraestructures representen una quantitat de diners propera als 7.300 milions d'euros.

Les modificacions

La versió definitiva del PDI introdueix algunes novetats respecte el projecte inicial aprovat el maig de 2001. Les modificacions que s'han incorporat són:

- Nova línia de FGC entre Sarrià-Sant Boi-Castelldefels, permetent la connexió dels municipis del sud i del nord del Baix Llobregat i la connexió

dels marges dret i esquerre; així mateix, també unirà el Baix Llobregat amb el Vallès Occidental a través de l'intercanviador de Sarrià.

- Ampliació de la xarxa de FGC a Sabadell amb la construcció de tres noves estacions.

- Prolongació de la línia 2 del metro des del barri de Morera (Badalona) fins al cen-

tre sanitari Germans Trias i Pujol (Can Ruti) amb la tecnologia del metro lleuger.

També s'han incorporat diferents estudis de viabilitat a desenvolupar per l'ATM amb la finalitat que es puguin fer servir en la revisió quinquennal del Pla o bé quan es compleixi la seva vigència. En aquest punt, els elements més destacats són:

- Línia ferroviària Mataró-Granollers, Granollers-Sabadell, Terrassa-Martorell i Vilafranca-Vilanova.

- Reordenació de la xarxa de rodalies de Renfe i la possibilitat d'implantar un metro lleuger al Camí del Míg, en el corredor Badalona-Maresme.

- Extensió del tramvia a Sant Feliu-Molins de Rei, Cornellà-L'Hospitalet i Cerdanyola-Sant Cugat.

- Noves línies al Vallès en l'eix Tibidabo-UAB i Montcada-Sabadell. ●

Redacció

El PDI no entusiasma

Des de la PTP ens hem sumat amb entusiasme a les mesures que han permès tirar endavant el transport públic com el Tram-Baix, la línia 9 de metro, la integració tarifària, l'extensió de l'horari del metro, els nous serveis nocturns i diürns de bus. Però tenim dubtes de sumar-nos amb el mateix entusiasme al PDI 2001-2010. I no serà per la manca de propostes del pla, sinó justament per la seva proliferació indiscriminada. Pensem que un pla ben fet ha de resultar ambiciós però creïble, i això implica rigor. La proliferació indiscriminada i contradictòria de propostes d'última hora per tal

d'aconseguir un consens fàcil no pot ser un bon pas en la bona direcció. Ens temem que més aviat sigui l'origen de futures frustracions i batalles estèrils. No obstant això, el PDI conté força propostes assenyades i ben estudiades i seria una llàstima que es perdessin enmig del soroll generat per les ratlles traçades a corre cuita. En aquest sentit, voldríem destacar la importància dels intercanviadors, que malgrat no representar més que un punt en el plànol mediàtic tenen una importància cabdal per al funcionament de la xarxa de transport públic. Podeu trobar una valoració del PDI a la web: www.lapt.org. ●

El "metro" del Baix Llobregat avança amb pas decidit

Una història que comença a ser una realitat



FGC preveu obrir més estacions en el període 2002-2005



El 31 de juliol de 1995, l'administració de l'Estat i la Generalitat de Catalunya van signar un conveni de finançament d'infraestructures, una clau indispensable que havia d'obrir la porta d'entrada a la materialització de l'anomenat "metro" del Baix Llobregat. Aquesta singular denominació es devia al fet que l'objectiu principal era convertir la línia Llobregat-Anoia en un servei molt similar al del metro, pel que fa a desenvolupament de les infraestructures, qualitat i velocitat comercial del material mòbil i intervals de pas.

Tenint en compte que bona part de la demanda es concentrava en el tram de Barcelona a Martorell, es va decidir començar per millorar l'oferta en hora punta dels serveis de rodalies que comprenen aquest àmbit territorial del Baix Llobregat. El primer tram que va veure reforçat el seu servei amb una oferta molt similar a la del metro fou el de Barcelona a Sant Boi.

A partir de 1997, es van iniciar diverses actuacions que, en anys posteriors, s'han anat conclouent fins arribar a la situació present.

Pel que fa a infraestructures, es van desdoblar les vies entre les estacions de Barcelona-Plaça d'Espanya i Ildefons Cerdà. Així mateix es va aprofitar per construir una nova estació intermèdia, anomenada Magòria-La Campana, que ha servit per millorar l'oferta de transport en un sector poc atès. Altres desdoblaments de vies que es van fer van ser els dels trams Molí Nou-Santa Coloma de Cervelló i Pallejà-Sant Andreu de la Barca. Pel que fa al tram regional Martorell-Igualada, es va procedir a la seva electrificació amb el propòsit immediat d'estrenar nou material mòbil i substituir els vells automotors dièsel MAN que venien prestant servei durant una trentena d'anys.

Enllaçant amb el punt anterior, s'ha de dir que en material mòbil, FGC va adquirir 20 noves unitats de tren de la sèrie 213, per tal d'augmentar, modernitzar i homogeneïtzar la flota. Les novetats més destacades d'aquests nous combois respecte els anteriors són, bàsicament: increment de la caixa fins l'amplada internacional (tot i anar sobre via estreta), composició de tres vagons articulats que permeten traspasar de vagó a vagó, informació



El Pla de FGC preveu la construcció de més estacions i més km.

megafònica i visual de les parades i correspondències, i plataforma baixa al vagó central per donar accés a persones amb mobilitat reduïda.

En definitiva, tant l'increment dels trams de doble via com del nombre de trens van servir per materialitzar de mica en mica el "metro" del Baix Llobregat.

L'actualitat

Resultat de les actuacions anteriorment explicades, el "metro" del Baix Llobregat arriba actualment fins a l'estació de Can Ros, una mica més lluny que en els seus inicis, i cada vegada més a prop del seu previst punt final: Olesa de Montserrat.

L'any 2000 es va remodelar l'estació de Santa Coloma de Cervelló, i el passat abril es va inaugurar la nova estació d'El Palau, entre Sant Andreu de la Barca i Martorell. Per al proper mes de desembre es preveu inaugurar la remodelació de

Cal saber que...

⇒ L'objectiu del *metro* del Baix Llobregat era convertir la línia Llobregat-Anoia en un servei amb més freqüències de pas, més qualitat i millora de les infraestructures.

⇒ Una de les principals actuacions va ser l'electrificació de la línia d'Igualada, substituïnt els vells trens dièsel per unitats més modernes sense emissions gaseoses.

l'estació Quatre Camins, a Sant Vicenç dels Horts.

El balanç del període de 1997 al 2001, ha demostrat l'eficàcia que han representat les millores introduïdes. L'increment de la demanda no s'ha fet esperar, ja que de 7.444.553 viatges enregistrats l'any 1997, s'han arribat als 12.733.701 a l'actualitat, la qual cosa significa un increment molt elevat, del 71 %.

El futur

En la darrera Comissió d'Usuaris de FGC, celebrada el passat 20, la PTP a través de tres representants, van ser informats per part de la companyia, sobre les actuacions previstes en el trienni 2002-2005. L'objectiu fonamental és acabar d'assolir definitivament les actuacions de conversió de la línia dels Catalans en el metro del Baix Llobregat. Les actuacions es podrien definir en tres nivells: d'estacions, d'oferta i d'infraestructures en general.

Poc abans de l'any 2004, entrarà en servei la nova estació de Martorell Central. Es tractarà d'un petit ramal que tindrà correspondència amb l'estació de Martorell de Renfe, i es trobarà tot just al seu costat. Servirà per facilitar l'enllaç entre el Baix Llobregat amb la línia C4 de Rodalies de Renfe, i amb el futur corredor Papiol-Mollet, el qual, a més llarg termini, tindrà l'Estació Central del Vallès, a Sant Cugat, per als trens d'alta velocitat. En conclusió, tot un munt d'avantatges quant a agilitat de la mobilitat es refereix.

Per a l'any 2005 es preveu inaugurar la nova estació soterrada de Pallejà, que ajudarà a la reordenació urbana de la superfície, i a ampliar les instal·lacions de cara a acollir un nombre superior de trens.

Una estació en estudi és la que es preveu construir entre les d'Ildefons Cerdà i Gornal, batejada provisionalment com Amadeu Torner, i que se situaria sota la mateixa avinguda Gran Via. D'una banda, serviria per a reforçar la presència del transport públic al futur i ambicions eix de negocis i serveis Granvia que es preveu erigir a l'Hospitalet de Llobregat, i que comptaria amb hotels, oficines, la Ciutat Judicial i el semisoterrament de l'autovia de Castelldefels. D'un altre, aquesta nova estació pretendria comunicar directament Barcelona amb la Fira Pedrosa, com una alternativa i un complement a la futura línia 9 del metro. De moment, la seva aprovació no és definitiva, ja que també es preveu prolongar la línia 2 del metro i, fins i tot, fer arribar des de plaça Espanya un monorraíl aeri que connecti les dues fires.

L'estació d'Amadeu Torner no es tracta, però, d'una idea nova. De fet, a mitjans dels anys vuitanta, quan es va estudiar construir el nou tram sote-

rrat entre Plaça Espanya i Sant Josep, ja es preveia una estació intermèdia amb el nom de Can Pi, per la seva previsible proximitat a un grup d'habitatges del mateix nom, tocant a l'avinguda Gran Via de l'Hospitalet de Llobregat. Finalment es va descartar.

Cohesionar el territori

Pel que fa a l'oferta, es preveu donar un nou itinerari que ajudi a establir més coherència a les necessitats territorials. Per això, s'incrementarà el nombre de trens que s'aturaran a les estacions de Quatre Camins, Pallejà, Sant Andreu de la Barca i El Palau, les quals estaran servides, a més de les línies actuals, de la nova línia S7 (Pl. Espanya-El Palau), que resultarà una prolongació de l'antiga S33.

L'oferta prevista en algunes d'aquestes estacions serà de 5



Amb la gran nevada, FGC va prestrar un important ser...

L'APUNT

Que ens tornin els diners

Aquest era el tradicional crit amb el que els espectadors reclamaven que se'ls hi reintegrés l'import de l'entrada quan l'espectacle era dolent. Aquests dies l'espectacle el dona Fecsa amb les cada cop més freqüents interrupcions de servei. El 14 de desembre de 2001 el trencament de la presa de terra en una gran estació transformadora, a Rubí, provocà el caos elèctric a tot el país, justament en un dia en què, a conseqüència de les nevades, més falta feia el subministrament d'energia. Els trens quedaren parilitzats durant moltes hores i, en alguns casos, el subministrament no es restablí fins passades 24 hores. La liberalització del sector elèctric que ha posat en marxa el govern del PP ha resultat una presa de pèl. El resultat és ben evident: hem passat a una situació de gairebé monopoli que impedeix a les empreses de transport diversificar el subministrament de l'energia que precisen; tenim més inseguretat en el subministrament, amb més interrupcions i de més llarga durada, i els preus es continuen negociant i acordant entre govern i empreses, tal com s'ha posat de manifest recentment amb la proposta de les empreses de pujar les tarifes per compensar les grans inversions que diuen que han de suportar. La baixada de les tarifes dels darrers anys s'han produït com a conseqüència de la baixada del preu del diners, no perquè el mercat elèctric generi rebaixes. En paral·lel s'ha acordat que les companyies elèctriques rebuin dels clients un bilió de pessetes com a compensació pel canvi a un sistema de mercat. A Califòrnia ja hem vist les nefastes conseqüències d'un mercat elèctric plenament liberalitzat. La generació i distribució d'energia elèctrica té unes característiques especials que la fan incompatible amb una liberalització convencional. És temps de rectificacions. De moment, ens conformem amb reivindicar que ens tornin els diners. Utilitzant com una eina més una política responsable de preus? ● Redacció



veï a les persones afectades.

Cal saber que...

⇒ En només quatre anys (1997-2001) el nombre de viatgers va passar dels 7,5 milions als gairebé 13 milions; és a dir, un increment del 71 %.

⇒ Els plans per a un futur immediat preveuen la construcció de més estacions, l'increment del nombre de trens i el desdoblament d'alguns trams.

trens cada hora, a El Palau, 7 trens cada hora, a Sant Andreu de la Barca i 5 trens cada hora a Pallejà.

Reprenent el cas de Martorell, el nou panorama d'estacions i enllaços ferroviaris dins la vila se satisfarà, a partir de l'any 2004, amb intervals de pas de cada 12 minuts.

Per donar rodatge a tot això, cal que en les infraestructures es facin les reformes pertinents per donar cabuda a la nova oferta. Per això, es desdoblirà el tram ferroviari entre Sant Andreu de la Barca i la nova estació del Palau, de manera que hi haurà doble via entre Plaça Espanya i Martorell.

Finalment, cal esmentar que les millores en el tram de Barcelona a Martorell, també tindran la seva ressonància, en allò que sigui possible, en els serveis regionals a Manresa i Igualada.

Degut a l'increment tant del nombre de parades com d'aturades per part dels trens suburbans, els trens de les línies R5 i R6 es veuran obligats a efectuar més parades pels importants increments de la demanda. Serà el cas de les estacions d'Ildefons Cerdà i Almeda. Altres aturades seran la que farà a Masquefa el del tren ràpid de la línia d'Igualada, i la que farà a Abrera el tren de la línia de Manresa.

De cara a l'entrada en servei del nou cremallera de Montserrat, serà possiblement necessària l'aturada a l'estació de Monistrol, per tal de facilitar la correspondència.

Finalment, en el ramal d'Igualada un tren reforçat amb doble composició cobrirà les necessitats de la demanda en hora punta i en sentit descendent a Igualada, Piera i Sant Esteve de Sesrovires (de 2 a 9 cotxes cada hora). ●

Ricard Fernández

Les nevades: evacuació en FGC

El tren salvador

La tarda del 14 de desembre es va desfermar entre Martorell i Igualada una nevada històrica i ben particular. Històrica per la quantitat de neu caiguda, en una zona del país on neva molt de tant en tant, i també històrica per la rapidesa amb què es va acumular més de mig metre en poques hores. La nevada fou igualment ben particular pels insòlits efectes que ocasionà als pantògrafs dels trens de Ferrocarrils de la Generalitat.

Ningú no s'ho creia, però el pes de la neu acumulat sobre les primíssimes línies que defineixen les estructures metàl·liques dels pantògrafs els feia caure cap avall, impeding el contacte amb la catenària i provocant la interrupció del subministrament elèctric i del servei. Només un tipus de neu ben especial que gairebé ni apareix en els manuals de l'enginyeria podia provocar aquest fet tan insòlit.

Més difícil, encara

Com que els responsables del servei no es creien el que estava passant, van enviar un segon tren elèctric en missió de socors. Però li va passar tres quartes parts del mateix que al primer tren: el pes de la neu tornà a desenganxar el pantògraf de la catenària. No hi havia un, sinó dos trens parats al mig del paisatge gelat, amb unes 250 persones a bord isolades

i sense calefacció.

La perspectiva d'una nit terrible per a aquells passatgers va encendre totes les alarmes als responsables de FGC i a les dues de la matinalada, aconseguiren posar en servei una vella unitat dièsel, de les que prestaven el servei fins Igualada abans de l'electrificació, que encara guardaven a les cotxeres. Va costar de posar-la en marxa però finalment ho aconseguiren després d'anys sense funcionar. En aquelles hores ja se sabia que centenars de persones havien quedat bloquejades a la N-II, a l'alçada dels Brucs, i que Igualada s'havia convertit en el refugi de milers d'automobilistes, colgats literalment per la neu.

Un cop va parar de nevar, després de desallotjar els dos combois elèctrics immobilitzats de la via, els trens de FGC van començar a efectuar un espectacular servei d'evacuació cap a Barcelona de persones que havien quedat atrapades a Igualada. En poques hores, els trens de FGC van aconseguir treure de la capital de la comarca de l'Anoia més de dues mil persones. De ben segur que per moltes d'aquelles persones rescataades el viatge d'aquell dia 15 de desembre fou el primer que feien en el tren de FGC que uneix Igualada amb Martorell. Cap d'elles oblidarà el seu tren salvador. ● P.N.

El temut col·lapse circulatori a la Diagonal no es va veure per enlloc, evic

Després de la cimera eu Per una nova cultura

Les mesures adoptades no haurien de ser només flor d'un



Una nova cultura de la mobilitat no només és promoure el transport públic, sinó fer uns carrers on les persones siguin les protagonistes.

Durant la Cimera europea la mobilitat va funcionar força correctament, malgrat els mals auguris que provenien des de sectors interessats en desprestigiar el transport públic.

S'ha de felicitar a la ciutadania pel comportament responsable que va tenir ja que va canviar el seu patró diari de mobilitat, tal com se li havia demanat. És una bona notícia que la ciutat, considerada globalment, va continuar funcionant.

Des del punt de vista de la mobilitat, la Cimera europea ha creat un escenari excepcional en el que s'han produït talls de trànsit tan importants com el de l'Avinguda Diagonal o el de Ronda de Dalt. S'ha demostrat que és perfectament possible viure i moure's d'una altra manera, més racional, més sostenible i més eficient.

Com va succeir durant els Jocs Olímpics en 1992 o durant el dia sense cotxes de 1999, petites modificacions en la intensitat de vehicles fan que la ciutat esdevingui un espai molt més agradable. Aquest tipus de mesures especials tenen tendència a situar l'ús del cotxe en el seu nivell real de necessitat. Pocs d'aquells que abusen del cotxe el fan servir en aquests dies especials. Els viatges que només es poden fer en cotxe es continuen fent mentre que els que passen al transport són els que realment podien canviar.

Exceptuant l'accés a determinades zones de Pedralbes, el gruix de desplaçaments a Barcelona es va realitzar normalment. Dintre de la ciutat poca gent que va en cotxe va fer el canvi al transport públic. Per contra, és en l'accés a la ciutat on es va produir un important transvasament del cotxe al transport públic. Aquesta dada dóna una pista molt important sobre on cal actuar.

Els resultats de l'operació durant la Cimera europea demostren que és possible continuar vivint bé sense tants cotxes, amb més transport públic i amb una millor qualitat de vida. S'ha constatat que, si volem, podem ser capaços d'implantar una nova cultura de la mobilitat. ●
Redacció

denunciant que hi ha una altra manera de moure's per la ciutat

Europea ra de la mobilitat

dia, sinó que cal avançar cap a un model sostenible

És possible deixar el cotxe a casa

Els resultats del singular esquema de mobilitat que es va produir durant la celebració de la cimera van palesar que és possible adoptar mesures permanents per reduir el volum de trànsit a Barcelona, i sense que es produeixi cap daltabaix. Val a dir, però, que allà on hi va haver un increment de la demanda del transport públic va ser en aquells mitjans que connecten Barcelona amb la seva àrea metropolitana, mentre que els desplaçaments interiors no van tenir increments importants.

Trànsit

Disminució del trànsit d'entrada a Barcelona en un 30 % i en un 20 % a l'interior de la ciutat. Les retencions que hi ha hagut han estat inferiors a les d'un dia normal.

Transport públic

- **Metro.** Petit increment del nombre d'usuaris respecte els dies "normals".
- **Busos de TMB.** No va experimentar cap gran variació. A destacar que els busos han funcionat sense gaire entrebancs excepte quan es van produir manifestacions.
- **Renfe.** Hi va haver un gran increment de passatge, de mitjana un 25 %, amb puntes encara superiors a l'àrea del Baix Llobregat i a l'aeroport.
- **FGC.** Increment del 8 % al metro del Baix Llobregat i petits increments a la resta de la xarxa (metro del Vallès i línies urbanes).
- **Canvis en el mode de transport.** Segons l'enquesta de l'ATM el 23 % de ciutadans van canviar de mode de transport habitual durant els dies de la cimera. D'aquests el 14,5 % ha optat per sistemes ferroviaris (metro, Renfe o FGC), el 4,2 % per l'autobús i la resta per altres sistemes.

Allò que ara tocaria fer

Els conductors —són majoria en l'accés a Barcelona— que durant els dos dies que va durar la cimera es van passar al transport públic se n'hauran adonat de tres coses:

1. El transport públic funciona bé en línies generals.
2. El transport públic és més econòmic que el cotxe i deixa temps per llegir, xerrar, escoltar música o fins i tot fer algun apunt escrit.
3. El transport ha de millorar encara molt, especialment en hores punta, ja que el viatge en trens tan plens de gent no és gaire confortable.

Des de la PTP, proposem obrir un debat ciutadà al voltant del lema "Per una nova cultura de la mobilitat". En aquest debat, la PTP contribuirà amb les següents propostes.

Millora dels accessos

Cal millorar l'accés a Barcelona en transport públic. Es proposen les següents actuacions d'aquí al 2004

- Situar un carril bus en

cadascuna de les quatre principals vies d'accés a Barcelona.

- S'ha de doblar ràpidament la flota d'autobusos que entren a Barcelona. L'oferta de bus —no la ferroviària— és el principal diferencial amb Madrid. Posar autobusos és barat i no cal esperar deu anys a fer-ho, com en el cas de les inversions ferroviàries.

- Cal convertir el servei de rodalies de Renfe en un veritable metro regional, amb freqüències de 6 minuts i on els viatgers vagin tots asseguts. L'alliberament de vies que suposarà l'operació de l'AVE hauria de fer possible aquest servei en només un parell d'anys. Però no sembla que Renfe estigui per la feina. Per això donem suport a la proposta de transferir a Catalunya el servei de rodalies i de regionals de Renfe. No pot ser que cada problema s'hagi d'anar a resoldre a Madrid. A curt termini es fan quatre propostes de realització urgent:

- En hora punta tots els trens tindran 6 cotxes
- Es posarà en marxa imme-

diatament la nova línia C-5 de rodalies entre Barcelona i el Baix Llobregat i el Vallès.

- Els trens de la línia C-1 es prolongaran des de l'Hospitalet, actual capçalera de línia, fins a Martorell, convertint el corredor del Baix Llobregat (C-4) en el primer que funciona com a metro regional, ja que la freqüència combinada serà tipus metro.

- Assegurar que la freqüència mínima de pas és d'un tren cada 30' a partir de les 9 del vespre.

- Cal que al 2006 Renfe hagi eliminat de les seves estacions i trens totes les barreres arquitectòniques.

- Cal accelerar les gestions per convertir la línia de FGC del Baix Llobregat en un servei amb freqüències de metro fins a Olesa.

- Cal continuar incrementant el servei al metro del Vallès (encara que ja se sap que és molt difícil fer-ho degut als problemes de saturació).

- S'ha de tramitar urgentment un PDI-2 per millorar els accessos en transport públic a Barcelona. Cal reconèixer que avui la prioritat no és tant millorar el transport públic a Barcelona com fer-ho a la perifèria. S'ha de reduir l'enorme distància entre l'oferta de transport públic de Barcelona i la de la resta del país, perquè la gent deixi de venir a Barcelona en cotxe.

Interior de la ciutat

Hi ha moltes coses que queden pendents de fer. Per la seva importància en volem destacar tres:

- Incrementar l'oferta de metro en hora punta a la L1 (vermella) i a la L5 (blava) amb nous trens per evitar les actuals aglomeracions que desincentiven l'ús del transport públic. La



Hem d'acabar amb el model de ciutat pensat només per als cotxes.

decisió de comprar 45 nous trens per TMB fa que aquesta ampliació sigui factible.

- Programa per assegurar el compliment de la freqüència de pas dels autobusos.

- Complir el calendari anunciat per l'ATM d'ampliacions del metro.

Mesures de trànsit

Juntament amb les mesures que es puguin adoptar respecte

● **Va ser en els accessos a Barcelona on va tenir una major incidència el canvi del transport privat al transport públic.**

● **I és en aquest punt on caldria dur a terme d'aquí al 2004 una sèrie d'actuacions en favor d'una nova cultura de la mobilitat.**

el transport públic, també caldrà preveure un seguit d'actuacions destinades a reduir el volum de trànsit privat que circula diàriament pels carrers de Barcelona.

- A la Diagonal. S'ha demostrat que la ciutat continua funcionant amb una Avinguda Diagonal amb molt menys trànsit. S'ha d'aprovar la connexió directa entre el tramvia del Baix Llobregat i el del Besòs, al llarg de tota l'Av. Diagonal i en superfície. La col·locació del tramvia a la Diagonal ha de ser el senyal de sortida de la reconversió ecològica d'aquesta gran avinguda, donant més espai a ecomobilitat i menys al cotxe.

- Túnel d'Horta. Renunciar a construir-lo perquè en comptes d'arreglar les coses les complica encara més.

- Peatge metropolitans. Permetre que el transport públic durant tot el dia, i els vehicles amb dos ocupants en hora punta, no paguin peatge.

- Superilles. Plantejar seriosament l'estructuració de tota la ciutat de Barcelona en superilles, de manera que només es pugui circular sense

restricció en la xarxa principal entre superilles. L'interior de les superilles es destinarà al transport públic, a l'accés de residents, a la càrrega i descàrrega i als vianants. Les superilles seran escenaris de mobilitat pacificada.

- Aparcaments del centre. Canvi en l'orientació dels aparcament de SMASSA i SABA en el centre de Barcelona. Aquests aparcaments hauran de passar a ser utilitzats pels residents. La gran oferta d'aparcament de rotació al centre de la ciutat afavoreix que la gent hi accedeixi en cotxe.

- Nous aparcaments. No s'haurien de permetre aparcaments de rotació tan grans com els recentment inaugurats a Diagonal Mar.

- Peatge urbà. Seguir molt de prop l'experiència de Londres d'implantació d'un peatge urbà de cinc lliures anunciada pel 17 de febrer de 2003.

Tot plegat, es tracta de prendre aquelles mesures necessàries per incrementar la qualitat de vida a Barcelona, i que passa per fer-la més habitable i sostenible. ●
Redacció

Del 16 al 22 de setembre: Setmana de la mobilitat sostenible

Ja es treballa en el Dia sense cotxes

La PTP tindrà un paper destacat en l'organització dels actes

En aquests primers mesos de l'any s'han anat perfilant les activitats que es duran a terme al voltant del Dia sense cotxes, que enguany serà el 22 de setembre i s'emmarca dins de la Setmana de la mobilitat sostenible que es durà a terme a diferents ciutats espanyoles



El Dia sense cotxes serà el colofó d'una sèrie d'accions en favor de la mobilitat sostenible.

L'edició de 2002 del Dia sense cotxes se celebrarà el diumenge 22 de setembre a partir de la convocatòria europea, tot i que a casa nostra és una data no gaire ben trobada, ja que coincideix amb la Mercè (i un llarg pont). Com que se celebra en un diumenge -un dia en què les ciutats no tenen trànsit- s'està a l'espera que la Comissió Institucional del Dia sense cotxes de l'àmbit català properament es reuneixi per caracteritzar la convocatòria d'aquest any. Des de la PTP hem proposat que el Dia sense cotxes del 2002 es caracteritzi

per les mesures permanents a favor de la mobilitat sostenible, per la defensa dels drets del vianant i per la reducció dels accidents de trànsit.

Tal com va succeir l'any passat, la PTP també proposa la celebració d'una Setmana de la mobilitat sostenible. D'acord amb les orientacions europees, la Comissió del Dia sense cotxes d'àmbit espanyol, en la seva reunió de 28 de febrer a Gijón, ha acordat convocar oficialment aquesta setmana entre el 16 i el 22 de setembre, de manera que el dia sense cotxes suposi el final de la setmana. La PTP proposarà que durant

aquesta setmana es facin activitats de promoció del transport públic, de l'ús del cotxe compartit, de l'accés sostenible als centres de treball, de defensa dels drets dels vianants i dels ciclistes i de la pacificació del trànsit. En paral·lel s'ha de continuar amb la inauguració de mesures permanents a favor de la mobilitat sostenible.

Setmana de la bicicleta

Per anar fent boca en favor de la mobilitat responsable, Barcelona organitzarà la Setmana de la Bicycleta, entre el 21 i 26 de maig. Des de la PTP hem proposat que la Comissió Catalana del Dia sense cotxes doni cobertura a aquesta activitat i pugui estendre's al conjunt dels municipis adherits a la convocatòria. Això no obstant, s'ha de dir que no cal que es produeixi aquest "apadrinament" i que cada ajuntament pot començar a organitzar la seva setmana de la bicicleta. Per aconseguir més informació al voltant d'aquesta activitat es pot trucar al BACC (Haritz Ferrando), al telèfon 93 307 71 00, enviant un correu a l'adreça: info@bacc.info o consultant la web: www.bacc.info.

Exposició de la Mobilitat sostenible i segura

Amb motiu de la celebració de Setmana de la mobilitat sostenible i el transport públic de 2001, es va dur a terme una exposició a l' Illa Diagonal.

Aquesta exposició, ja ha començat ja a circular pel territori de Catalunya, ja que té caràcter itinerant i, per tant, es pot sol·licitar el seu trasllat a qualsevol ciutat o vila del país. El comissari de l'exposició és Manuel Ferri, i les persones, ajuntaments o entitats que hi estiguin interessades ho poden sol·licitar-la al telèfon 93 402 29 48 o a l'adreça electrònica: ferritm@diba.es ●

Redacció

Acords de la Comissió Institucional

- La coordinació de la Setmana de la mobilitat sostenible i de l'exposició anirà a càrrec de la PTP.
- S'organitzaran tallers de debat sobre com organitzar la Setmana.
- S'activarà la web www.diasenscotxes.org com a centre de referència per a la difusió institucional.
- Els ajuntaments han d'aprovar l'adhesió al Dia sense cotxes i a la Setmana de la mobilitat i comunicar-ho al departament de Medi Ambient. Aquest any serà, un cop més, condició necessària, per a tots els ajuntaments que s'hi vulguin adherir, que realitzin al menys una mesura permanent de mobilitat sostenible.

Pla de Millora Energètica

La PTP ha felicitat l'Ajuntament de Barcelona pel contingut general del Pla de millora energètica de Barcelona (PMEB) i, especialment, per la voluntat de congelar les emissions de gasos d'efecte hivernacle, que provenen, bàsicament, del sector del transport. No obstant això, la PTP ha presentat algunes al·legacions, entre les quals destaca la proposta que es reconegui el CarSharing com una aportació per a reduir la despesa energètica. El CarSharing permet una disminució del consum de carburant per persona que pot arribar fins al 57%. Una altra de les al·legacions recordava la necessitat d'introduir en el PMEB l'hidrogen com a combustible, amb una clara opció de futur. En aquest sentit, ja s'ha anunciat que l'any vinent funcionaran a Barcelona tres autobusos propulsats per hidrogen. A més, TMB ha arribat a un acord amb British Petroleum (BP) per fabricar l'hidrogen que es precisarà a partir de l'electròlisi alimentada per energia elèctrica fotovoltaica, per tant, l'hidrògen dels busos de Barcelona serà un combustible 100% renovable.

Font: nous models a la línia Ripollet-Barcelona



Des de començaments d'any, l'empresa de transport Font disposa de tres nous autobusos Scania model L94UB, equipats amb la normativa ATM i adaptats per a persones amb mobilitat reduïda. Els nous autobusos fan el trajecte directe per autopista entre Ripollet i Barcelona, la qual cosa representa un augment considerable del confort i la seguretat per a l'usuari, alhora que es redueix la durada del trajecte.

Busos nocturns

En el darrer número de la revista es va publicar un article informant sobre la posta en marxa de la nova xarxa d'autobusos nocturns que han de cobrir la regió metropolitana de Barcelona. Malauradament, per una errada informàtica, es va indicar incorrectament el nom de les empreses explotadores d'aquests serveis, relació que venia indicada en un quadre resum. Per això tornem a reproduir la taula de línies nocturnes de la RMB, amb el nom correcte del titular que li pertany.

Línia	Trajecte	Empresa
N30	Barcelona - Vilanova G. - Vilafranca P.	Monbús
N40	Barcelona - Vilafranca P.	Hispano Igualadina
N50	Barcelona - Martorell	Soler i Sauret
N51	Barcelona - Esparraguera	Hispano Igualadina
N60	Barcelona - Terrassa - Vacarisses	Sarbús
N61	Barcelona - Rubí	Sarbús
N62	Barcelona - UAB-Sant Cugat V.	Sarbús
N63	Barcelona - Matadepera	Sarbús
N64	Barcelona - Sabadell	Sarbús
N65	Barcelona - Castellar del Vallès	Sarbús
N70	Barcelona - Caldes de Montbui	Sagalés
N71	Barcelona - Granollers	Sagalés
N72	Barcelona - La Garriga	Sagalés
N73	Barcelona - Sant Celoni	Sagalés
N80	Barcelona - Mataró	Casas
N81	Barcelona - Vilassar de Dalt	Casas
N82	Barcelona - Pineda de Mar	Barcelona Bus

També a Vila-Joiosa

Un lector d'Alacant ens adverteix que en el darrer número (pàg. 17) informàvem que l'autobús ecològic "Cito" de Mercedes Benz només funcionava a Madrid, Palma de Mallorca i Sant Vicenç dels Horts. El nostre comunicant ens informa que aquest tipus de vehicle també circula per la localitat alacantina de Vila Joiosa. Agraïm aquesta aportació per millorar la revista.

Ral·li Solar

L'associació Volt-Tour, amb el suport de diversos ajuntaments i entitats privades, organitza un Ral·li Solar per al 1 i 2 de juny, coincidint amb el Dia del medi ambient, amb la finalitat de promoure l'energia solar en l'àmbit del transport. L'1 de juny, hi haurà una trobada a la plaça Sant Jaume de Barcelona on visitarà la central fotovoltaica de l'Ajuntament i es faran diverses proves. Durant la resta del dia, es duran a terme diferents demostracions i debats a Pareds del Vallès i Sabadell. El dia 2, començarà amb una trobada al Museu de la Ciència i la Tècnica de Terrassa a les 10 del matí, tot seguit s'anirà fins a Rubí i Sant Cugat.

Més servei a la línia 1

A finals d'abril s'ha posat en servei la catenària rígida a la línia 1. D'aquesta manera, a partir del 16 de gener la línia 1 ha ampliat la seva oferta en dies laborables fins les 12 de la nit, sumant-se a les línies 2, 3 i 5; s'espera que la línia 4 ho pugui fer dins d'aquest any.

Holanda Iniciativa a favor del tren

El Minsiteri de Transport holandès està, mestudiant la possibilitat d'introduir una taxa sobre els automòbils per tal d'evitar embussos a les carreteres de país. La idea consisteix en fixar una taxa en funció de la carretera, la hora d'utilització i la contaminació produïda pel vehicle, això suposaria passar d'una fiscalitat fixa a una altra de variable segons el principi de "qui contamina, paga". Amb aquesta mesura es pretén dissuadir l'ús del vehicle privat en els desplaçaments des de casa fins el lloc de treball, promovent l'ús del transport públic i de vehicles menys contaminants. Actualment es recapten a Holanda gairebé 4.200 milions d'euros, dels quals un 25 % es destinen a la millora del transport col·lectiu.

Iniciativa per Catalunya Verds ha editat un díptic amb el títol de "Pla ferroviari per a Catalunya", en el qual s'exposa un decàleg de mesures per estendre i millorar la xarxa de tren, alhora que proposa la convocatòria d'un gran debat nacional sobre el transport públic i el relançament del ferrocarril. Entre les propostes més destacades dels deu punts, cal esmentar la creació d'una Autoritat Ferroviària de Catalunya, que gestioni totes les infraestructures del país. Així mateix, el document també proposa una vertebració del territori a través del tren, amb la prolongació de FGC fins Berga i Solsona, o la construcció d'un eix transversal ferroviari entre Manresa i Girona. Per més informació, o per dir-hi la vostra, podeu trucar al telèfon 93 301 06 12 o per correu electrònic a l'adreça: iniciativa@ic-v.org.



Més Trambaix a Cornellà

Encara no ha entrat en servei el TramBaix i ja tenim projectes de creixement. Així, l'ATM ha aprovat l'extensió de la línia a Cornellà fins els barris de Riera i Almeda. La prolongació del servei, donaria cobertura en transport públic a una zona on s'hi troben el recinte firal de Cornellà i un polígon industrial, alhora que es tracta d'una àrea en creixement amb projectes com el Parc Esportiu del Llobregat, el centre de negocis WTC Almeda Park o el possible futur estadi del RCD Espanyol.

la paradeta

per José Luis Rodrigo



A grans problemes, grans solucions

A tot arreu la pressió de l'automòbil sobre l'entorn és cada dia més insostenible. En alguns casos, la contínua invasió dels espais de parada, obliga a adoptar mesures un pèl dràstiques, encara que efectives... Serà la solució del futur?.

Foto presa a la parada d'enllaç internacional de les línies Figueres-La Jonquera-Els Limits, amb la línia El Pertús - Perpinyà (3 serveis diaris en ambdós sentits excepte festius)

Dr. Tr@ffic news reporters

"T-Truco"



Ara que gaudim de la integració tarifària ens hem adonat d'una limitació del sistema d'informació. En el cas de títols amb data de caducitat (T-Mes. per exemple), ningú no ens avisa uns dies abans de la seva fi de validesa a fi que procedim a la seva renovació, i no és gens estrany veure persones a dalt de l'autobús que son avisades per la cancel·ladora de que el seu títol ja no és vàlid, amb la conseqüència d'haver de pagar bitllet senzill o baixar-se. Mentres tant no es posi sol·lució tècnica a aquest problema, seria un "T-Truco" portar a sobre una tarjeta T-10 amb un o dos viatges...segurament ens estalviarem "l'eurillo" del bitllet senzill.

Pla de millora dels accessos als centres hospitalaris

Projecte Mòbils

Hi participen l'empresa privada i entitats públiques

En el número anterior de la revista, publicàvem un estudi per millorar l'accessibilitat a Sabadell, especialment per a aquelles persones amb mobilitat reduïda. Avui presentem un altre estudi per la millora de l'accessibilitat als centres hospitalaris. El projecte Mòbils s'inclou en el 5è Programa Marc de la Comunitat Europea i està liderat per l'ATM amb la participació a l'àrea de Barcelona de la consultora Cinesi i l'Institut Català d'Energia (ICAEN). L'objectiu és el de desenvolupar un seguit d'experiències pilot per aconseguir una demostració de la factibilitat d'actuacions per afavorir la mobilitat sostenible a l'entorn dels centres hospitalaris.

Aquestes experiències s'han fet a les àrees metropolitanes de Barcelona, Lisboa i Toulouse. La selecció de les experiències s'ha realitzat d'acord a les respostes de les enquestes realitzades a treballadors i visitants dels hospitals i amb criteris d'oportunitat i de disponibilitat de recursos.

A l'àrea de Barcelona s'ha treballat amb els hospitals de la Vall d'Hebron a Barcelona i Germans Trias i Pujol a Badalona (Can Ruti). En el primer cas s'ha proposat als empleats un intercanvi de la targeta d'aparcament reservat per un títol de transport durant un mes, amb gran èxit de participació. En el cas de Can Ruti s'ha realitzat una adaptació dels horaris del servei d'autobús als horaris dels empleats i s'ha fet una actuació d'informació de les línies que serveixen l'hospital. També s'ha impulsat la instal·lació d'una pantalla d'informació sobre el temps real de pas dels autobusos (Sistema d'ajut a l'explotació - SAE).

L'anàlisi dels resultats de les experiències i de la dificultat per incrementar l'ús de modes de transport sostenibles en l'àmbit hospitalari ha conduït a debatre en el si d'una comissió d'experts creada ad-hoc, la conveniència de l'adopció d'una sèrie de mesures que a continuació es proposen.

Es tracta de les conclusions del projecte Mòbils, una proposta d'actuacions a l'entorn



Les persones amb mobilitat reduïda sovint tenen problemes d'accessibilitat.

dels equipaments sanitaris, que també pot esdevenir un punt de partida per a altres equipaments atractors de mobilitat (equipaments educatius, de lleure, comercials, esportius). Aquesta proposta consisteix a afavorir una sèrie de canvis estructurals els agents dels quals hauran de definir-se a cada àrea en què s'apliqui, d'acord amb les competències allà establertes entre les administracions locals, regionals i estatals.

Canvis estructurals

- Vincular la planificació territorial amb la mobilitat: garantir una planificació de la mobilitat associada als usos que es prevegi donar al territori.

- Crear un marc legal que garanteixi a tots els centres sanitaris l'accessibilitat en transport públic: definir els criteris d'accessibilitat en funció de la mobilitat associada al centre i en funció de criteris socials i de sostenibilitat.

- Difondre l'anàlisi comparativa de costos dels diversos modes de transport, incloent els costos externs. Analitzar específicament el cost de la disponibilitat de sòl reservat per a l'aparcament gratuït dels empleats.

- Establir com a pràctica recomanada de gestió del personal d'un hospital, en el cas en que s'estigui produint una reserva d'aparcament, l'ofertament als empleats, de manera opcional i a un mateix nivell, la provisió d'un títol de transport públic evitant la discriminació favorable al vehicle privat.

- Disposar de pautes de mobilitat associada als centres sanitaris en l'àmbit geogràfic corresponent, que contribueixin a definir particularment els criteris d'accessibilitat.

- Dins de l'organigrama de cada centre d'assistència, assignar les funcions de la gestió de la mobilitat a una determinada persona: crear la figura del gestor de la mobilitat.

- Informar el conjunt del sistema sanitari amb les dades necessàries per facilitar l'accés

en transport públic als centres hospitalaris: farmàcies, centres d'atenció primària, informació domiciliària i general, webs, edició de plànols temàtics: xarxa de salut i el seu accés.

- Informar, a través dels plànols de la xarxa de transport públic i a través de la informació general de caràcter urbà o comarcal, dels hospitals existents a cada zona.

- Impulsar mesures de promoció del transport públic com a mode d'accés a la xarxa sanitària: incorporar els centres hospitalaris a les campanyes de mobilitat sostenible (Dia sense cotxes, Setmana de la mobilitat sostenible...).

- Elaborar plans d'actuació sobre els modes de transport que serveixin els centres hospitalaris, que inclogui aspectes com: apropament, confort, accessibilitat per a persones amb mobilitat reduïda, senyalització, informació.

En l'àmbit intrahospitalari

- Realitzar una anàlisi de la mobilitat associada al centre per procurar l'adaptació de l'o-

ferta d'accés als centres hospitalaris a la demanda existent.

- Vetllar per la correcta senyalització de l'accés a la xarxa de transport públic i per l'accessibilitat universal del camí des de l'hospital a la parada o estació.

- Participar en l'elaboració del pla d'actuació per a cada mode de transport i representar l'hospital en la interlocució amb els organismes i entitats que poden modificar les condicions d'accés al centre (administració, operadors del transport) per tal de procurar:

- Adaptar els horaris de transport públic per tal que siguin compatibles amb els torns dels treballadors (de manera que els serveis de transport públic siguin 15' posteriors a l'hora en què finalitza el torn).

- Habilitar punts de venda de títols de transport públic a l'interior de l'hospital.

- Promoure mesures especials de seguretat i confort (més il·luminació a les parades, transport més còmode...).

- Actualitzar la informació i, quan sigui possible, la disposició d'elements d'informació en temps real del pas dels serveis

- L'accessibilitat universal dels vehicles i equipaments del transport.

- Actuar com a agent animador de la mobilitat sostenible:

- Crear punts d'informació, a l'interior dels hospitals, sobre l'oferta i horaris de transport públic.

- Gestionar la xarxa de car-pooling (recollir dades de recorreguts i horaris de diferents treballadors a fi de fomentar el vehicle compartit).

- Fer propostes tendents a igualar la facilitat d'accés dels empleats a l'hospital amb transport públic respecte al vehicle privat,

- Procurar que qualsevol publicació o mitjà informatiu (pàgines web) del centre hospitalari informi de com accedir-hi amb transport públic. ●

Francesc Xandri

Segons el mode de transport...

Mode autobús

- Apropar al màxim les parades als punts d'accés del centre hospitalari,
- Identificar la parada amb la referència a l'hospital que serveix.
- Unificar en un mateix punt de parada les diferents línies.
- Fomentar l'intercanvi modal amb metro i tren a través de la informació i la coordinació horària entre modes.
- Adequar l'espai de parada a les necessitats especials dels viatgers i adaptar l'andana a l'alçada i dimensió dels autobusos.
- Adequar i senyalitzar el camí d'accés de la parada al centre hospitalari i viceversa.
- Donar preferència que les línies d'accés als hospitals siguin més respectuoses amb el medi ambient i menys sorolloses (gas natural, biocarburants...).

Mode ferroviari (metro i tren)

- Evitar les barreres arquitectòniques per accedir a peu pla des de l'interior del vehicle ferroviari fins al nivell del carrer.
- Identificar l'estació amb la referència a l'hospital que serveix.
- Adequar i senyalitzar el camí d'accés des de la parada al centre hospitalari (o servei d'aportació a l'hospital) i viceversa.
- Garantir la connexió de les estacions ferroviàries amb el centre hospitalari quan aquestes siguin a una distància de més de 1.000 m.

Mode taxi

- Dimensionar la parada de taxis a les necessitats del servei.
- Adequar i senyalitzar el camí d'accés de la parada al centre hospitalari i viceversa.

Mode bicicleta

- Facilitar l'accés segur en bicicleta,
- Crear zones d'aparcament de bicicletes.

Mode vehicle privat

- Reservar l'espai d'aparcament més proper als accessos a persones amb mobilitat reduïda
- Impulsar mesures de restricció d'accés amb vehicle privat, una vegada aconseguida l'accessibilitat amb modes de transport públic.

Vehicles de circulació interior

- Fomentar l'ús de vehicles ecològics i poc sorollosos en serveis interiors al recinte hospitalari.
- Preveure en el seu itinerari la recollida i aportació de viatgers als diversos modes de transport.

L'ús diari de la bicicleta a Barcelona no es correspon amb les infraestructures

És possible la mobilitat quotidiana en bicicleta?

Barcelona disposa d'una xarxa de carrils bici de 107 km i un total aproximat de 1.500 places d'aparcament en superfície. Aleshores, per què el nombre d'usuaris habituals de la bicicleta, tot i que ha anat augmentat considerablement en els últims anys, no correspon amb la infraestructura existent? Per què la gent no es decideix finalment a utilitzar la bicicleta en els seus desplaçaments diaris?

La complexitat del tema obliga a tenir en compte diversos factors per poder donar una resposta més o menys coherent. Per exemple, el costum de relacionar l'ús de la bicicleta amb l'esport i el lleure fins a extrems en què només s'utilitza durant els caps de setmana o les vacances, deixa un nombre elevat de bicicletes immòbils durant la setmana. A més, la sensació d'inseguretat del ciutadà –més fictícia que real– tant en l'aspecte de circulació com de robatoris fa que una franja important de la població que està a favor de l'ús habitual de la bicicleta, no s'acabi de decidir. Finalment, altres aspectes

com la orografia així com les condicions climàtiques poden condicionar-ne l'ús.

Entitats i administracions

Davant d'aquesta situació, s'estan desenvolupant diferents projectes des de l'administració pública juntament amb les entitats i associacions relacionades amb la bicicleta per facilitar el canvi modal cap a aquest model de transport més sostenible. En aquest sentit, hi ha dos aspectes molt importants a considerar.

En primer lloc, la participació ciutadana a través de les associacions com a instrument fonamental per conèixer les necessitats reals dels usua-



Promoure'n la seva utilització és tasca de tots: dels poders públics i de les entitats ciutadanes.

La mobilitat combinada entre la bicicleta i el transport públic és una bona opció per a una mobilitat sostenible.



ris de la bicicleta (actualment la Comissió Cívica de la Bicicleta de Barcelona està composta per 50 membres aproximadament).

En segon lloc, s'ha de considerar la bicicleta no només com un mode de transport aïllat per a la realització de viatges de distàncies curtes o mitjanes, sinó també com a un element més de qualsevol cadena de transport que pot afavorir de manera considerable la intermodalitat.

És a dir, si s'adapten adequadament les estacions de transport públic, i també es permet el transport de bicicletes al metro o autobús, la bicicleta pot funcionar com un gran 'alimentador' del transport públic. Actualment TMB, FGC i RENFE permeten l'accés de les bicicletes a les seves instal·lacions en determinades franges horàries i els caps de setmana durant tot l'horari del servei.

Guanyar en seguretat

Dins dels projectes que s'estan desenvolupant, caldria destacar l'estudi que ha encarregat l'Ajuntament de Barcelona per analitzar diferents alternatives per reduir el nombre de robatoris de bicicletes a la ciutat.

Paral·lelament, amb l'objectiu de fer desaparèixer la sensació d'inseguretat per circular pels carrers de la ciutat, algunes associacions com el Bicicleta Club de Catalunya (BACC) ofereix als ciutadans un nou servei anomenat 'Bici-Escola' el qual comprèn cursos des d'iniciació per a adults fins a com circular per la ciutat amb sortides guiades per experts.

L'associació gironina

● **Tenim la visió errònia de relacionar l'ús de la bicicleta amb el temps lliure, el bon temps i els caps de setmana.**

● **Cal la participació ciutadana a l'hora de prendre decisions per conèixer quines són les necessitats reals dels usuaris.**

● **La intermodalitat combinada entre la bicicleta i el transport públic és una opció que s'hauria potenciar.**

● **És important fer desaparèixer la sensació d'inseguretat, tant pel que fa a robatoris com a la circulació.**

Mou-te en bici va aprofitar la Setmana de la mobilitat sostenible de l'any passat per crear una dinàmica que engresqués els alumnes de cinc instituts d'ensenyament secundari de la comarca del Gironès a fer servir la bicicleta en els seus desplaçaments diaris entre casa seva i l'institut respectiu. Els resultats han estat satisfactoris si tenim en compte que s'han triplicat els usuaris habituals que hi havia abans

de la Setmana.

Una altra iniciativa important a considerar s'ha dut a terme a Castelldefels a través del campus de la Universitat Politècnica de Catalunya, el qual ha posat en funcionament un servei de préstec de 50 bicicletes per al seu col·lectiu universitari (estudiants, professors i treballadors del campus) a l'estació de RENFE. Els usuaris només s'han d'identificar en el punt de préstec i tot seguit poden pedalar els 10 minuts que els separa dels edificis del campus universitari.

Cada dia en bicicleta

En definitiva, s'ha demostrat que la construcció d'infraestructures per a la bicicleta és condició necessària però no suficient per fomentar l'ús habitual de la bicicleta. És per això que l'objectiu actual, a part de completar la feina realitzada fins ara a nivell d'infraestructura (més places d'aparcaments, donar continuïtat a la xarxa de carrils bici per tal de crear itineraris més segurs, etc.), consisteix a promoure l'ús de la bicicleta com a mode de transport diari amb tots els avantatges que presenta: econòmic, 0 % de contaminació, ideal per a distàncies curtes o mitjanes, silenciosa i bona per a la salut.

A més, tenint en compte la influència que exerceixen actualment els medis de comunicació en les decisions dels ciutadans, no s'ha d'oblidar que perquè aquesta promoció sigui efectiva s'ha d'orientar tant a nivell publicitari i informatiu, com educatiu. ●

Cristina Pou
Vicepresidenta del BACC

Per la seva infreqüència, els accidents de transport públic sempre són notícia

Reflexions després de Torredembarra

Les investigacions apunten l'errada humana com a causa principal

Arran de l'allau d'articles sobre l'accident de tren de Torredembarra i després de llegir les primeres conclusions oficials sobre les seves causes, es plantegen algunes qüestions per reflexionar.



Els trens que circulen a gran velocitat han de circular segergats?

Es estranya la fascinació que tenen els accidents de transport col·lectiu sobre els mitjans de comunicació, tant audiovisuals com escrits. Mentre que en tots ells s'oferia una multitud de detalls, fotos i esquemes sobre la col·lisió del tren, ben poc es deia de la xifra de persones mortes en accidents de trànsit a les carreteres espanyoles aquella mateixa set-

mana (més d'un centenar), ni de les causes que els havien provocat.

Aprofundint una mica més, sembla que un accident de transport públic és notícia passi on passi: "Accident d'autobús a Birmània", "Descarrilament amb víctimes d'un tren d'Amtrack a Estats Units", són només mostres de titulars comuns a qualsevol mitjà de comunicació. Us imagineu uns

titulars que vinguin a dir: "700 morts a Estats Units en accidents d'automòbil en l'inici de l'operació sortida del 4 de juliol", "325 persones ferides greus en accidents de trànsit a Moscou"...?

Alguns entesos van dir que hi podria haver una "estètica" en els accidents ferroviaris - potser perquè són poc freqüents- amb els vagons bolcats a banda i banda de la via en

unes impressionants imatges aèries.

La crida d'atenció té més a veure amb el fet que aquests accidents són infreqüents o inusuals. No passa cap dia sense un accident de trànsit, però en el ferrocarril, l'aviació o el transport de viatgers per carretera poden passar setmanes, sortosament, i fins i tot mesos, sense cap incidència greu.

● La mateixa setmana que es va produir l'accident ferroviari de Torredembarra, a les carreteres espanyoles van perdre la vida 120 persones, però el tractament mediàtic va ser gairebé inexistent.

Tot plegat m'aboca a un altre pensament: les causes. Potser perquè tenim un sistema ferroviari força bo i s'espera d'ell la màxima excel·lència i algunes versions oficials han generat una certa inquietud.

Les diferents hipòtesis

Errada humana. Tot i acceptar que entra dins del possible qualsevol actuació precipitada per part del cap del tren o del maquinista, és força estrany que ambdós simultàniament

s'equivoquin. La situació, en plena nit, afavoreix la visió dels semàfors sense que hi hagi reflexos solars, que va ser la causa de l'accident dels aleshores Ferrocarrils Catalanes a Sant Andreu de la Barca l'any 1977.

El sistema de frenat va funcionar bé? No. De cap manera. No va complir la seva missió en no impedir que el tren regional envaís la via principal. Segons algunes informacions, el tren regional va arribar fins el 54 km/h, la qual cosa pressuposa

● **Ara el més important és tornar a guanyar la confiança de les persones en el ferrocarril, eliminant la sensació de perill potencial que s'ha generat en alguns municipis després del 30 de març.**

que va circular, pel cap baix, durant 13 segons i més de 100 metres des del punt teòric d'inici de la marxa. Sens dubte és una dada dolenta. Un sistema de detecció eficaç no hauria hagut de permetre que s'assolís aquesta velocitat en un tren que estava aturat i tot just acabava d'arrencar.

Les hipòtesis de "succió lateral per part de l'Euromed", explicades en algun moment, sobrepassen amb escreix la meua capacitat d'enteniment i les trobes més apropiades d'un

capítol d'Expedient X.

Malgrat tot, ara el més important és dur a terme una inspecció a fons -tant a les estacions de característiques similars a les de Torredembarra com en els vehicles- amb "llum i taquígrafs" i amb els alcaldes de les poblacions afectades per tornar a guanyar la confiança que es tenia abans de l'accident, eliminant la sensació de perill de potencial que en alguns municipis s'ha generat al voltant del ferrocarril. ●

José Luis Rodrigo

El doble raser

En qualsevol crisi, el tracte que rep el transport públic no es correpon amb el del transport privat.

Les conclusions de la investigació sobre l'accident de Torredembarra fetes públiques per Renfe confirmen les sospites. Una errada humana, agreujada per unes insuficients mesures de seguretat, va propiciar l'accident. El sistema de seguretat ASFA va frenar l'arrencada impropriedat del tren regional, però no va poder aturar-lo del tot. Si el mateix problema s'hagués produït en un escenari com el que hi va haver fa un parell d'anys a Paddington, Gran Bretanya, les conseqüències haurien estat catastròfiques.

Sempre hem cregut que una de les coses de les quals ens havíem de sentir orgullosos era de la seguretat ferroviària espanyola. Segur que Renfe millorarà els sistemes de seguretat. Són bons professionals i saben fer bé la seva feina. Però el allò que més em sorprèn de l'accident és com ha reaccionat una part de l'opinió pública. La mateixa setmana de l'accident, la

carretera va deixar un patètic balanç de 120 morts. El tren, només 2. L'accident de l'Euromed va omplir moltes pàgines a la premsa. Els 120 morts de la carretera, només mitja plana. Doble raser

També hem sentit veus demanant la limitació de la velocitat de l'Euromed -circulara a 155 km/h- quan a tota Europa conviuen diferents trens sense problemes per sota dels 200 km/h. Al mateix temps, segueix autoritzant-se la venda de cotxes que superen fàcilment aquesta velocitat. I són molts els conductors que a les autopistes superen amb total impunitat els 140 km/h, contribuint a la sagnia de les carreteres. De nou, el doble raser. Per què limitar la velocitat dels trens i no la dels cotxes? Alguna cosa ha de funcionar malament a la nostra societat quan s'alcen poques veus contra la falta d'equitat en valoracions sobre accidents quan el transport públic es troba involucrat. ●
Redacció

L'APUNT

Ressons de Torredembarra

Escric aquestes ratlles el 3 d'abril, quan encara estem traumatitzats pels morts i les conseqüències del greu accident a Torredembarra i encara sense respostes sobre les possibles causes. Doncs avui, l'empresa Renfe comença a aplicar una pujada de les tarifes (en totes les línies, incloent-hi rodalies), amb la tènica finalitat de finançar un pla de seguretat ferroviària. Després del que ha succeït, en principi no tinc res a objectar. Els usuaris allò que volem és viatjar segurs encara que el viatge tingui costi un cèntim més, però el problema és el pretès "pla de seguretat". Si no estic mal informat, aquest no va destinat a millorar el manteniment de les infraestructures i els sistemes electrònics de seguretat en les estacions i en les vies, i encara menys a fer els trens i estacions més accessibles, per evitar accidents de les persones grans o persones amb mobilitat reduïda. Aquest nou increment tarifari va destinat a sufragar la vigilància de la seguretat ciutadana i antiterrorista en determinades estacions, mentre d'altres ni tan sols estan obertes de les 22 h a les 24 h perquè els usuaris ens puguem aixoplugar del fred i cancel·lar el nostre abonament de transport, havent de pujar al tren sense marcar. Modestament, entenc que el pla de seguretat d'una empresa ferroviària ha d'anar destinat a garantir el manteniment i la seguretat de les infraestructures i trens, la comoditat dels usuaris i l'increment de freqüències i serveis, i en cap cas ha de substituir els cossos i les forces de seguretat públics, mitjançant vigilants de seguretat privada. Fets desgraciats com el del 30 de març crec que justifiquen plenament aquesta opinió. ●

Lluís Carrasco

Per un nou marc de relació entre els usuaris i les empreses de transport

Aprofundir en el diàleg

Més pressupost i més competències per a les associacions

En l'actualitat els usuaris de transport públic tenim tres àmbits de diàleg amb les institucions o empreses operadores: el de TMB, el de FGC i el de l'ATM. Es tracta d'unes comissions en les quals amb una periodicitat aproximadament trimestral, els usuaris organitzats podem plantejar propostes de millora, demanar explicacions per aquell servei que no es va prestar en condicions adequades, etc.

En aquestes tres comissions d'usuaris participen diverses entitats que poden ser representatives del sentir dels usuaris. La PTP hi és present a totes tres i, naturalment, exerceix una certa funció de lideratge, ja que de totes les entitats presents és l'única amb activitats centrades exclusivament en el foment del transport públic. Fora d'aquestes tres institucions, a la resta d'àmbits o d'empreses de transport els usuaris no participen de cap manera.

La participació de les entitats que defensen els interessos dels usuaris té naturalesa consultiva ja que es limiten a formular queixes i propostes.

Els límits del sistema actual

Els tres anys en què han vingut funcionant aquestes comissions demostren a bastament les limitacions actuals. Naturalment, la llista de queixes, reclamacions i suggeriments que reben les companyies de transport públic és molt llarga i arriba per molts camins, per telèfon, internet, a través de

El model actual de participació dels usuaris per la millora del transport públic s'ha revelat insuficient i amb evidents limitacions. Cal, doncs, avançar cap a un model de participació més eficient; en aquest sentit, des de la PTP hem formulat a l'ATM una sèrie de propostes per millorar els canals de participació.



Els usuaris han de fer sentir la seva veu.

les oficines de les administracions o de les d'atenció al client de les pròpies companyies, etc.

Es té la sensació que quan més es faciliten els canals de reclamació, més peticions o queixes arriben i més complicat els resulta a les empreses de transport donar una resposta satisfactòria pel gran volum d'informació que manegen. Molts de nosaltres hem tingut sovint l'experiència d'haver formulat alguna queixa, reclamació o suggeriment i haver rebut

per part del responsable de l'empresa una resposta surrealista o massa estàndard o simplement incorrecta o inexacta. Les organitzacions d'usuaris no només participem molt col·lateralment en la formulació de queixes i propostes, sinó que tampoc no tenim cap mena d'informació de les peticions que arriben pels canals individuals.

Els països europeus tenen uns sistemes de participació molt més eficients en matèria

de consulta als usuaris de transport públic. Són els propis poders públics que fomenten la creació d'associacions d'usuaris i els que els atribueixen un pressupost i competències de codecisió i d'emissió d'informes preceptius en determinades àrees de gestió dels serveis de transport públic.

El referent de Londres

En el número anterior vam informar de l'estada a Barcelona, amb motiu de la Setmana del transport públic i la mobilitat sostenible, de Dave Wetzel, vicepresident de la junta de "Transport for London", l'equivalent a la nostra ATM però amb més competències i pressupost. El senyor Wetzel ens va explicar amb tot detall com s'estructura a Londres la participació dels usuaris i, (per cert, el senyor Wetzel tornarà de nou a Barcelona el proper 14 d'octubre) per això, la PTP s'ha adreçat a l'ATM per formular un esquema de participació dels usuaris de transport públic en aquells temes que els són d'interès, i que es basa en el següent esquema:

- Establir un comitè d'usuaris en l'àmbit de l'ATM que podrà acordar la creació de delegacions a cada empresa de transport dins d'aquest territori.
- Els ajuntaments també podran proposar la creació de comitès d'usuaris en els seus respectius àmbits.
- El comitè d'usuaris de l'ATM tindrà autonomia per organitzar els seus serveis

interns en el marc de les competències atribuïdes a l'ATM. Amb aquesta finalitat, disposarà de pressupost propi que serà finançat amb càrrec als pressupostos generals de l'ATM.

- Les competències del comitè d'usuaris seran la d'auditoria del servei, l'anàlisi de les queixes, suggeriments i propostes que arribin per qual-sevol canal, l'emissió d'informes, així com la publicació d'un informe anual. Tindran competència de codecisó en els camps de planificació dels serveis que s'acordin.

Cal saber que...

⇒ La PTP és present a les tres comissions d'usuaris que hi ha actualment, on hi juga un destacat paper de lideratge.

⇒ A altres països europeus són els propis poders públics els que fomenten l'associacionisme entre els usuaris.

- En els comitès d'usuaris participaran els diversos sectors de la societat, associacions d'usuaris, sindicats, patronals, administracions locals, responsables de mobilitats de grans centres generadors de viatgers, etc.

Aquesta proposta permetrà incrementar en el futur la qualitat dels serveis. Així mateix també farà arribar, d'una manera més eficient, els problemes del transport públic i de la mobilitat sostenible al conjunt de la societat perquè siguin solucionats. ●

Pau Noy

Entra en servei la nova classe "Eurobús" d'Alsa-Enatcar

Pont terrestre Barcelona-Madrid

Des del passat 4 de març, Alsa-Enatcar va posar en funcionament el nou servei "Clase Eurobús" que uneix Barcelona i Madrid per carretera, reduint considerablement el temps de viatge respecte el servei ordinari d'autobusos.



La classe "Eurobús", tot un luxe d'Alsa.

L'Eurobús s'inscriu dins la política d'Alsa-Enatcar de millora de la qualitat dels seus serveis i oferir noves alternatives de transport a les ja existents. Diàriament surten des de Barcelona cinc expedicions cap a Madrid, de les quals tres són directes i dues de semidirectes, amb una parada a Saragossa. A aquestes noves ofertes, cal sumar les 19 sortides que ja funcionen actualment; per tant, Alsa-Enatcar ofereix un total de 24 connexions diàries amb la capital de l'Estat, que s'incrementen fins a 28 els caps de setmana.

Els vehicles de la classe "Eurobús" tenen només 42 places, amb la qual cosa s'ha guanyat en comoditat en augmentar l'espai disponible entre els seients. Per dissenyar aquests vehicles s'han tingut en compte les opinions dels usuaris recollides mitjançant diver-

Cal saber que...

⇒ A ctualment, hi ha 24 connexions diàries per carretera entre la capital catalana i la capital de l'Estat: un autèntic pont terrestre.

sos estudis sobre el grau de satisfacció dels clients per tal d'adaptar-se a les seves preferències. Aquells aspectes que els viatgers han qualificat com a més importants són la seguretat en els desplaçaments i que els autobusos siguin moderns i confortables.

Els autobusos corresponen al nou model Mercedes Benz 500, de 420 CV de potència i una longitud de 13 metres. A banda del ja esmentat increment d'espai útil per als passatgers, altres millores que s'han

introduït són les següents:

- Utilització de les sales d'espera VIP en aquelles estacions on n'hi hagi.
- Zona específica d'embarcament.
- Identificació i recollida individualitzada d'equipatges.
- Premsa, auriculars i aigua mineral gratuïts a bord.
- Inclou en el preu el bitllet una consumició a la parada tècnica.
- Assegurança complementària de viatgers.
- Cinturons de seguretat a totes les butaques.
- Projectió de pel·lícules en DVD
- Lavabos a la part posterior.
- Guardarroba.

Amb la nova classe Eurobús Alsa-Enatcar dona un pas endavant el el seu afany de posar a disposició dels seus clients productes de qualitat. ●
Redacció

A la UAB apostem pel transport col·lectiu com a mitjà d'accés al campus

Si algú afirmés públicament que el Campus de Bellaterra de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) és un dels espais no residencials de la regió metropolitana més ben comunicats amb transport col·lectiu ningú no ho posaria en dubte.

Fer sostenible la mobilitat

Per la UAB creuen dues de les principals línies de ferrocarril de la regió metropolitana (la línia C4 de Renfe i la línia del metro del Vallès dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya) cadascuna de les quals té una estació en el mateix Campus. A més, el Campus és origen i destinació de 15 línies de transport col·lectiu per carretera.

Malgrat disposar d'una important xarxa de transport col·lectiu, però, una proporció elevada dels membres de la seva comunitat accedeix a la UAB amb mitjans de transport motoritzats individuals, especialment en cotxe. La raó d'aquest comportament deriva, bàsicament, de la facilitat que aquest tipus de mitjà de transport té respecte els mitjans de transport col·lectius per accedir al Campus.

Promocionar el transport públic

El caràcter no residencial del Campus i l'aïllament respecte de nuclis habitats fan que diàriament es produeixi un important volum de desplaçaments vers aquest indret i que la majoria d'aquests s'hagin de resoldre en mitjans de transport motoritzats. Aquest fet, juntament amb el fet que la major part de la comunitat universitària està en una edat susceptible de canviar de comportament modal (mentre menys d'un terç dels joves entre 18 i 20 anys posseeixen carnet de conduir



Estació dels FGC a la Universitat Autònoma.

aquesta xifra s'eleva a més de dos terços als 30 anys) i amb el caràcter educador de la universitat, fa que aquest espai esdevingui un marc privilegiat per a engegar polítiques de promoció del transport col·lectiu.

En el marc del treball iniciat per la UAB per promoció aquest tipus de mitjà de transport entre els seus membres i reduir l'impacte del transport privat, el mes de maig de l'any 2001 es va dur a terme una enquesta per conèixer els hàbits de mobilitat de la seva comunitat universitària. Segons que es va desprendre d'aquesta enquesta un 45 % dels universitaris utilitza el cotxe per accedir a la UAB. Això suposa que diàriament entren al Campus de

Bellaterra al voltant de 15.000 cotxes, una tercera part dels quals entre les 8 i les 10 del matí i el 72 % dels quals amb un sol ocupant.

En conjunt s'observa una tendència a l'ús del cotxe a mida que augmenta l'edat, l'estabilitat laboral i el poder adquisitiu. Així, mentre entre els estudiants de llicenciatura 4 de cada 10 accedeixen a la UAB en cotxe, aquesta xifra s'eleva a cinc entre els estudiants de doctorat i el personal docent i investigador, i a set entre els membres del personal d'administració i serveis.

Una aposta evident

A banda de la contribució a la dinàmica global de degrada-

ció del medi ambient, l'alt índex d'utilització de mitjans de transport motoritzats individuals es tradueix en una reducció de la competitivitat del transport col·lectiu per carretera i en l'ocupació massiva i de proporcions creixents del sòl comunitari per a destinar-lo tant a la circulació com a l'aparcament d'aquests vehicles. La percepció d'una oferta il·limitada de places d'aparcament juntament amb la inexistència d'elements sancionadors s'intueixen com l'origen de la massiva presència de vehicles privats al campus i de la indisciplina creixent dels seus usuaris sobretot pel que fa al lloc d'aparcament.

Si tenim en compte, a més, que gairebé el 60 % dels membres de la comunitat universitària (més de 20.000 individus!) té dificultats o impossibilitat d'accedir a la Universitat en mitjans de transport individuals bé perquè no tenen carnet de conduir bé perquè no disposen de vehicle propi, es fa evident que cal apostar d'una manera clara pel transport col·lectiu, especialment allà on l'oferta sigui nul·la o inadequada a les necessitats dels usuaris. Únicament amb una política de discriminació positiva dels mitjans de transport col·lectius respecte els privats aconseguirem fer de la UAB un node metropolità sostenible i solidari pel que fa a la mobilitat. ●

Carme Miralles
Pau G. Avellaneda

La mobilitat quotidiana i la reforma de l'atur que promou el Govern espanyol

Una proposta injusta

El transport públic s'afebleix a mesura que ens allunyem de Barcelona

La reforma de l'assegurament de desocupació que promou el Govern espanyol està trobant una forta contestació a la societat, tal com es va evidenciar en la manifestació del Primer de Maig. Però pocs semblen haver prestat atenció a determinats aspectes de la reforma que tenen a veure amb els drets de mobilitat de la ciutadania i que podrien arribar a tenir greus conseqüències en el pla econòmic i social.

Es sindicats ja han anunciat que podrien convocar una vaga general per al proper 20 de juny si el Govern de l'Estat no s'avè a negociar els termes de la reforma de les prestacions per desocupació. El punt més controvertit és la possibilitat de penalitzar econòmicament els aturats que no acceptin una feina, encara que no sigui del seu interès, quan es trobi ubicada a una distància de fins a 50 km del domicili de l'interessat. Aquest punt forma part del paquet de mesures del Govern "per estimular la mobilitat laboral".

La reforma legal promogu-

da pel Govern espanyol exclourà molta gent de la possibilitat real d'agafar la feina que se'ls ofereixi quan el lloc de treball es trobi a una certa distància. Doncs bé, és sabut que a casa nostra la meitat de la població no té carnet de conduir. A més, dues terceres parts de la població, per no tenir permís de conducció o per no tenir un cotxe a mà, depenen del transport públic, de la bicicleta o del cotxe d'un company de feina. Si a aquestes persones se les obliga a anar a treballar a una distància de fins a 50 km es cometrà un acte d'injustícia perquè físicament els serà impossible fer-ho en la majoria de recorreguts. A menys que canviïn de domicili.

En el cas de Catalunya, moure's en transport públic dintre de Barcelona és senzill, però quan s'ha d'anar a 50 km les coses es van complicant, per la raó ben evident que el transport públic és més feble i de pitjor qualitat quan més s'allunya de la capital. A força poblacions de l'àrea metropolitana, molt especialment als polígons industrials, el transport públic és inexistent.

Si es tracta de treballs fora de l'àrea metropolitana, trobar un transport públic que vagi mínimament bé és realment una odissea.

Però per la gent que té cotxe, calculant un cost de 0,30 €/km (50 pta/km) -que és el cost real mínim de desplaçar-se en cotxe, és a dir, el cost que s'hauria de facturar si el treballador comptés com compta



L'1 de Maig els sindicats van fer sentir la seva veu contra els plans del Govern.

una empresa-- i una distància diària de 100 km --50 km d'anada i 50 de tornada-- suposaria una despesa de transport de 661 € al mes (110.000 ptes). El cost del transport es menjaria la major part dels ingressos. A vegades, se'ls menjaria tots. Per la gent que mou poc el cotxe cada quilòmetre té un cost al

voltant dels 0,60 € (100 pta.) és a dir, encara pitjor.

Tots aquests arguments semblen raons suficients com per demanar la retirada d'aquest punt de la reforma de l'assegurament d'atur que promou el Govern ja que socialment resulta inacceptable. ● Redacció

Butlleta d'inscripció

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

Nom i cognoms del titular.....

DNI.....

Professió..... Adreça.....

CP..... Població.....

Telèfon..... E-mail.....

Banc o Caixa.....

Agència núm. Adreça.....

CP..... Població.....

Número de compte / llibreta

□□□□ □□□□ □□ □□□□□□□□□□

Signatura

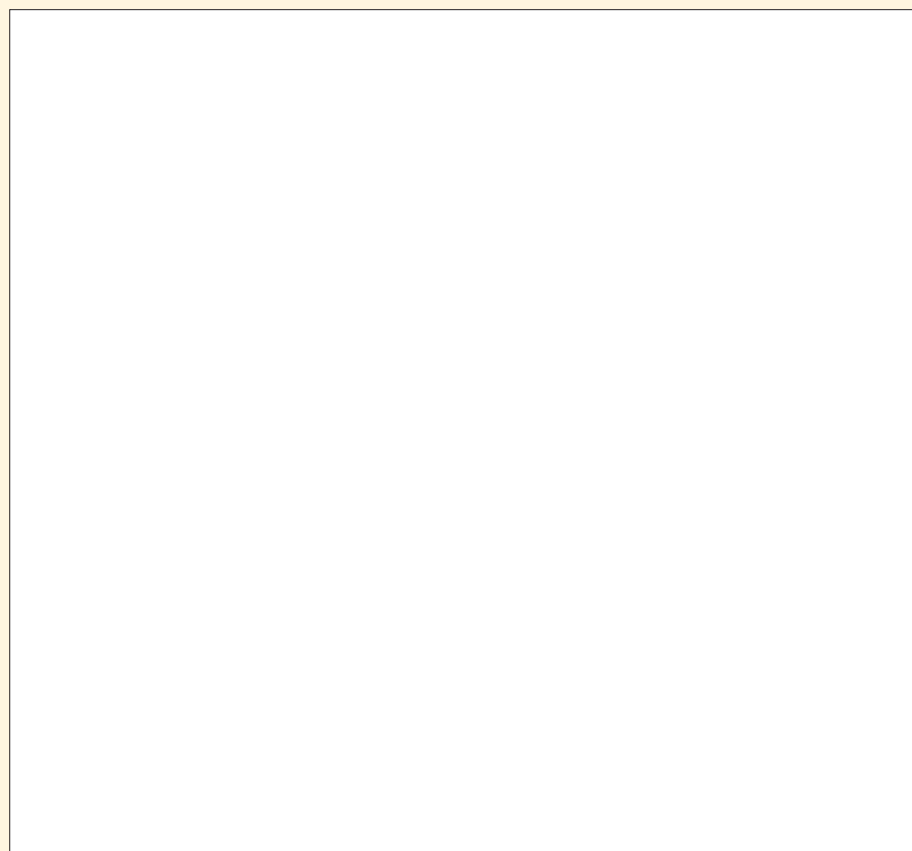
Senyors: Els agrairé que amb càrrec al meu compte/llibreta atenguin el rebut que anualment els presentarà l'Associació per a la Promoció del Transport Públic per al pagament de la meua inscripció.

També podeu fer-ho a través de la web: www.laptp.org

www.laptp.org

Una web que creix

Ja s'han superat les 5.000 visites



La pàgina web de la PTP s'està convertint en un referent per a totes aquelles persones interessades en els temes de transport públic i la mobilitat sostenible. I no només pel que fa a Catalunya i la resta d'Espanya, sinó també a nivell internacional, a països que no tenen el castellà com a llengua oficial.

Així, la nostra web ja ha arribat a la xifra màgica de les 5.000 visites. Un nombre important d'internautes atès que la PTP és una associació especialitzada, però que segueix creixent. El rànquing

de visitants segons el seu lloc de procedència el podeu veure en el quadre adjunt.

La web de la PTP, no només ofereix informació sobre les activitats de l'Associació, sinó que presenta un

recull d'aquelles notícies més importants relacionades amb el transport públic, alhora que ofereix una sèrie de documents i opinions sobre els temes més actuals. ● R.

- Espanya: 4.116 (82,1 %).
- Suïssa: 113 (2,3 %).
- Estats Units: 59 (1,2 %).
- Anglaterra: 47 (0,9 %).
- Alemanya: 43 (0,9 %).
- Països Baixos: 32 (0,6 %).
- Argentina: 15 (0,3 %).
- França: 12 (0,2 %).
- Mèxic: 11 (0,2 %).
- Origen desconegut: 552 (11 %).

Zona Franca

Estudi sobre la mobilitat

La PTP, de comú acord amb CCOO, ha proposat al Consorci de la Zona Franca (CZF) dur a terme un estudi sobre l'accés a algunes empreses radicades en el polígon. El CZF ha acceptat la proposta i ha finançat el primer estudi que analitzarà de quina forma els treballadors d'aquest polígon accedeixen al lloc de treball. L'estudi formularà propostes perquè l'accés es verifiqui d'una manera més sostenible.

De moment, les empreses que seran objecte d'el·l'estudi són aquelles que estan situades en les oficines del Consorci; és a dir CZF, TMB, AMB, Barcelona Regional, així com una gran empresa industrial com és Nissan. L'estudi preveu que cada treballador ompli un qüestionari de mobilitat sobre les condicions d'accés i les seves preferències en el cas de proposar canvis en la manera de fer-ho.

L'Ajuntament de Barcelona també s'ha interessat per aquesta iniciativa.

S'espera que a mitjans de setembre ja es puguin disposar de les primeres conclusions, coincidint amb la Setmana de la mobilitat sostenible.

Els objectius de l'estudi són que es pugui definir un nou esquema de mobilitat en el qual es doni prioritat el transport públic, el cotxe compartit, els desplaçaments en bicicleta i a peu en òptimes condicions de seguretat. Aquests modes de transport sostenible han de ser l'alternativa al cotxe privat i han de constituir-se com els sistemes principals de transport per accedir als centres de treball dels polígons industrials. ●

Redacció