



Mobilitat sostenible i segura

1993 - 2003
PTP
10 anys



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
Número 24
4t trimestre 2002
www.laptp.org

Llums i ombres del Dia sense cotxes



- Cal una reflexió al voltant de la jornada
- El setembre no és el moment més idoni



Dossier sobre accessibilitat

Ceguesa i transport públic, una relació que cal millorar

Edita:
PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).
Rambla de Catalunya, 29, 4t
08007 Barcelona.
Tel: 93 301 39 07 - 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 Domínguez, Manuel Ferrí, 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:
6.100 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, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tusgsal, Renfe, i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUTHOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

Crisi en el Dia sense Cotxes

Al Dia sense Cotxes de 2002 li ha passat el pitjor que li pot succeir a una diada reivindicativa: que passi desapercibuda. Des que se celebrà la primera convocatòria, l'any 1999, el Dia sense Cotxes ha anat de més a menys. L'any 1999 Catalunya celebrà probablement el Dia sense Cotxes més important d'Europa. L'èxit contribuï a fer que la Unió Europea proposés estendre aquesta convocatòria a tot el continent. L'any 2000 les coses es complicaren a Barcelona amb l'assassinat d'un regidor de Sant Adrià de Besòs per pels terroristes d'ETA i per la poca diligència de l'ajuntament en organitzar uns filtres, en l'accés a les zones restringides, que acabaren generant col·lapses i perjudicant els autobusos, que eren qui en teoria havia de resultar beneficiat.

L'any 2001 la diada fou tan anecdòtica que els propis organitzadors, preveient-ho, varen convocar la Setmana de la Mobilitat Sostenible dos mesos després. Però enguany la manca de resultats del Dia sense Cotxes ha batut tots els seus rècords: el diumenge 22 de setembre es van registrar unes altíssimes

intensitats de trànsit, embussos, i tot això en un dia en què el transport públic anava a mig gas, com correspon al servei d'un dia festiu. Amb tot, el pitjor ha estat que la convocatòria ha passat com una cita clandestina o de minories. L'endemà la premsa va parlar unànimement de fracàs de la diada i culpà les institucions del mal resultat.

La Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura que s'ha celebrat a les mateixes dates ha tingut un gran èxit d'inscripció –gairebé cinquanta ajuntaments apuntats– però poca incidència degut a la fluixa programació d'activitats. Què hem de fer aleshores? Renunciar a organitzar el Dia sense Cotxes? Seria increïble que la regió europea que en el seu temps millor va organitzar aquesta diada demani a la Unió Europea que no es convenient convocar més dies sense cotxes.

La PTP ha ofert un bon grapat d'alternatives per reorientar la lluita i aconseguir una mobilitat més sostenible i més segura. A la pàgina següent apareixen algunes d'elles. Com a associació hem fet els deures. Ara toca a les administracions moure peça. ●



SUMARI

EN PORTADA

Crisi en el Dia sense Cotxes

Des que l'abril del 1999 es va celebrar per primera vegada a casa nostra el Dia sense Cotxes, hem de reconèixer que cada vegada a nat a menys. El fet que passés a fer-se al setembre, per qüestió de conveniència europea, ha fet que aquesta manca d'interès encara sigui més palesa. (editorial i pàg.3)

ÉS NOTÍCIA

Comencen les obres de la Gran Via

Per fi han començat les obres de la Gran Via entre la plaça de les Glòries i el terme de Sant Adrià. Una bona notícia, ja que es tracta d'una llarga reivindicació veïnal, però que té una taca que encara som a temps d'esborrar: no s'ha previst cap carril-bus. (pàgs. 4-5)

ACTUALITAT

Com hem d'anar a l'aeroport

El principal problema en l'accessibilitat a l'aeroport no és que arribi o no l'AVE; sinó la deficient xarxa de transport públic: un tren que no acaba de rutllar i ningú no hi busca solucions, i un autobús al marge de la integració tarifària i sis vegades més car que un convencional. (pàgs. 6-7)

REPORTATGE

Què difícil és ser cec i anar en transport

Si ha un grup humà que depèn totalment del transport públic per moure's amb independència, aquest és el dels cecs. Ara bé, atesa aquesta circumstància, està el transport públic suficientment condicionat perquè la quotidianitat no sigui una aventura per als invidents? (pàgs. 8-12)

OPINIÓ

Paseando por Cornellà

En Cornellà el tranvía aquí ha significado una oportunidad para rehacer la ciudad. Se han expropiado viviendas para alinear toda la avenida; se alzarà una nueva estación intermodal y se resolverá, de paso, el trazado incongruente de la carretera hasta el centro. (pàgs. 14-15)

CONTRAPORTADA

El ral·li de Barcelona

Durant uns dies, durant el passat novembre *La Vanguardia* va decidir publicar una sèrie de reportatges en el suplement "Vivir en Barcelona", en els quals es realitzaven diverses rutes comparatives dins la ciutat de Barcelona, però amb diversos mitjans de transport. (pàg. 24)

Recomanacions de la PTP per millorar el dia sense cotxes a partir de 2003

Per què no un dia català sense cotxes al maig?

La diada a anat de més a menys en celebrar-se a la tardor

Encara que Catalunya i la resta d'Espanya són territoris que aporten un gran volum d'ajuntaments adherits al dia sense cotxes, és del tot improbable que Europa modifiqui aquesta data per a la propera convocatòria. Sembla que aquesta data encaixa millor en el calendari d'altres països europeus, que no pas ho fa en el cas d'Espanya. No cal esperar en aquest sentit "cap clemència" des d'Europa a favor d'un canvi de data. La data del Dia Sense Cotxes europeu del 2003 tornarà a ser, si no hi ha un cataclisme, el 22 de setembre. Serà un dilluns.



El setembre no és un bon moment per a celebrar aquesta jornada a casa nostra.

La de 2003, serà la cinquena ocasió en què se celebra el dia sense cotxes, celebració que en el cas de Barcelona i Catalunya ha anat de més a menys, fins a quedar completament diluïda en la convocatòria del 2002. Si es vol tornar als orígens del dia sense cotxes –i la seva setmana de mobilitat sostenible associada– no hi ha un altre remei que convocar la diada fora del setembre. El més sensat seria fer-ho a finals de maig perquè permet vincular la nova política de mobilitat anunciada amb el gaudir de la ciutat un cop es tanca el període hivernal. Però com que el cicle de maduració d'aquest tipus de convocatòria en els governs municipals acostuma a ser llarg, caldria donar-se molta pressa per anunciar la convocatòria per a la primavera del

2003. No obstant això, les formes s'haurien de guardar i caldria celebrar, amb no més intensitat que en aquest any, el Dia Europeu Sense Cotxes el dilluns 22 de setembre.

La proposta de la PTP

A tenor d'aquestes consideracions la programació d'activitats que es recomana per al període següent seria:

- Dia Català (seriós) Sense Cotxes en alguna data de finals de maig del 2003 (o bé deixar-ho per a la primavera del 2004)
- Dia Europeu Sense Cotxes el dilluns 22 de setembre (dedicat al vianant o a redescobrir la ciutat o al transport públic, tema aquest important quan es torna de l'estiu, època en què s'usa molt el cotxe)
- Exposició central de la Mobilitat Sostenible i Segura al maig, o si es fa al setembre,

encaixada plenament dins les festes de la Mercè, al passeig de Gràcia

- La Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura s'hauria de fer quan es convoqués el dia seriós sense cotxes.

Caldria encarregar la coordinació de la setmana a una entitat o empresa amb un pressupost suficient per tal que pugui fer, no només la coordinació, sinó també la impulsió de la jornada en tots els ajuntaments. L'exemple del CILMA, a les comarques gironines, és en aquest sentit una experiència molt interessant pel seu treball i pels seus bons resultats.

Un major compromís i més dotació pressupostària

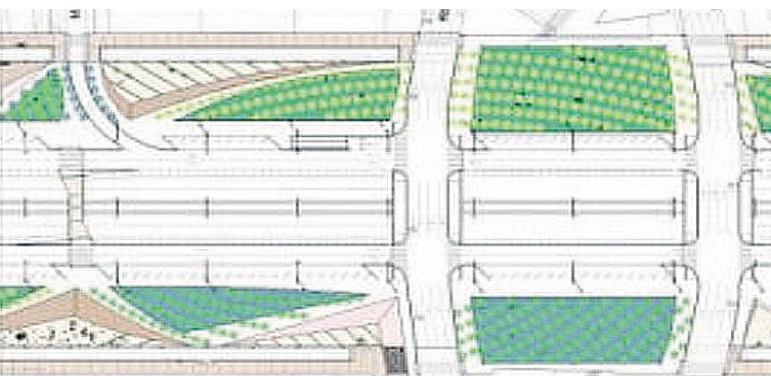
Perquè la setmana i l'exposició del 2003 es desenvolupin en bones condicions caldria buscar recursos públics, a més dels que puguin aportar els esponsors provats, amb una inversió pressupostària global al voltant dels 870.000 euros. Un pressupost inferior a aquesta quantia suposaria aconseguir uns resultats no satisfactoris.

L'adhesió dels municipis a la setmana de la mobilitat hauria de portar aparellada l'obligatorietat d'organitzar almenys una activitat cada dia de la setmana, en els municipis de més de 20.000 habitants, i de fer quatre activitats al llarg de tota la setmana en els municipis de població inferior. ●
Redacció

El cobriment de la Gran Via és una vella reivindicació veïnal

Comencen les obres de la Gran Via... o les coses canvien per no canviar

Els plans no preveuen l'habilitació de cap carril-bus



Els ciutadans de Barcelona han rebut la revista municipal en la qual l'Ajuntament explica les seves realitzacions. A la pàgina 17, hi ha una notícia amb el titular: "Comencen les obres de la Gran Via". Aquesta bona notícia, ja que es tracta d'atendre una llarga reivindicació dels veïns, té una taca que encara som a temps d'esborrar: no s'ha previst cap carril-bus en una zona amb una forta densitat d'aquest tipus de transport públic.

La crònica de la revista municipal en qüestió explica que s'han iniciat els treballs de semicobertura de la Gran Via de les Corts Catalanes, entre la plaça de les Glòries i el carrer d'Extremadura. Més concretament, s'afegeix, s'ha iniciat la primera fase de l'actuació, que permetrà transformar l'espai comprès entre la plaça de les Glòries i la rambla del Poble Nou, on s'eliminarà l'actual pont existent i es construiran dos passos de vianants amb semàfor.

L'actuació urbanística té també com a objectiu reduir la contaminació acústica, crear més espai públic i integrar (*sic*) la nova xarxa de transport públic prevista per a aquesta zona. I suposarà una inversió de 79 milions d'euros. Fins aquí la notícia. És fantàstica. Barcelona inicia unes obres llargament reivindicades pels veïns que permetran reduir l'impacte d'una autopista urbana construïda en els anys de "desarrollisme".

Però la mala notícia és que aquesta obra, on s'actua a dos nivells, en la base de l'autopista i als laterals de la part superior, no preveu cap carril bus. Sembla que els arguments per no posar-hi un carril bus és que ja es construeix un tramvia, que va en una caixa de formigó, i que no hi ha tants autobusos com per justificar un carril bus.

Les dades són concloents

Però les dades són molt clares. Cada dia circulen per l'eix de la Gran Via Nord al voltant d'uns 900 autobusos per sentit, dels quals aproximadament la meitat van per la calçada central i l'altra meitat per les calçades laterals elevades. D'aquests 900 autobusos, més o menys una quarta part són de TMB i la resta són autocars de les empreses de transport interurbà i discrecionals. Això dona de mitjana un flux d'un autobús cada minut.

En conjunt els autobusos i autocars que passen per aquest eix transporten diàriament un nombre de persones equivalent



En el planejament inicial de les obres de la Gran Via no hi figura cap espai destinat al carril-bus. Una vegada més, l'autobús ha estat el gran oblidat. Encara hi som a temps d'esmenar aquesta errada, d'espai físic n'hi ha sobradament

a les que porten els cotxes que circulen per dos carrils de l'autopista. Pocs fluxos d'autobusos més intensos que aquests es poden trobar a Barcelona.

Per altra banda, la demanda d'instal·lar un carril bus a les entrades de Barcelona és avui un fet que ningú no qüestiona i alhora tothom reclama. Si volem que la gent deixi el cotxe a casa i canviï al transport públic, cal fer unes quantes coses, però una d'elles és que el transport públic sigui més competitiu i, per tant, més ràpid. Si l'autobús s'encalla en mig dels embussos del trànsit, no resultarà atractiu.

Donar prioritat a l'autobús és una de les formes més barates i eficients de disminuir l'impacte del trànsit. Aleshores, amb aquestes dades tan contundents, per què no es fa un carril bus a la Gran Via-Nord? És que hi ha problemes d'espai? No. La Gran Via té en aquella secció una amplada suficientment gran com perquè totes les necessitats de mobilitat siguin satisfetes tot fent-les compati-

Cal saber que...

⇒ **Diàriament, circulen per l'eix de Gran Via nord prop de 900 autobusos, gairebé un per minut, un dels fluxos més intensos de Barcelona**

⇒ **En el pla de l'obra, hi ha espai suficient per a la construcció addicional d'un carril-bus i mantenir una zona verda de 25 metres d'amplada.**

bles amb les dels residents.

És possible un carril bus

És perfectament possible habilitar un carril bus per sentit en els laterals elevats. En la secció que proposa l'ajuntament en els laterals, es preveuen dos carrils de circulació més un de servei per càrrega i descàrrega. Però en la secció encara hi ha un espai de fins a 28 m d'amplada a la zona verda, entre el carril de servei i la calçada lateral.

Un carril bus ocupa només tres metres d'amplada que es podrien detreure de la zona verda. Què més donen 25 o 28 m de zona verda quan els guanyos que el carril bus aporta a la mobilitat, al medi ambient i a la qualitat de vida són tan clars?

Aquest carril bus podria ser perfectament el carril bus que les autoritats estan estudiant des de fa bastants anys. Aquí s'havien d'acabar els estudis perquè la solució ja s'ha trobat. La PTP proposa crear un carril bus, a la banda esquerra dels

laterals. En els últims anys s'ha demostrat a bastament que els carrils bus situats a l'esquerra són els que funcionen de manera més eficient ja que no tenen la pertorbació dels vehicles de càrrega i descàrrega.

L'actitud dels poders públics ha estat fins ara decebedora. Tants anys i anys reivindicant els carrils bus a les entrades de la ciutat i, una vegada que se'n pot col·locar un, en el context d'una gran obra de remodelació acordada per l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya, es deixa passar la oportunitat de fer-ho.

A vegades els fets semblen demostrar aquella vella màxima de que tot ha de canviar perquè en realitat res no canvia. Potser que els conductors d'autobús algun dia hauran d'organitzar un bloqueig de l'entrada a Barcelona per demanar que algú se'n recordi d'ells i dels seus passatgers? No ho sabem. Només és una idea. ●

Redacció

L'arribada d'un tren de gran velocitat no és una prioritat

Com hem d'anar a l'aeroport?

Els plans no preveuen l'habilitació de cap carril-bus

El principal problema en l'accessibilitat a l'aeroport de Barcelona no és un altre que la deficient xarxa de servei de transport públic: un "metro" que no acaba de rutllar i ningú no es preocupa de buscar-hi solucions, i un autobús al marge de la integració tarifària amb un bitllet sis vegades més car que el d'un autobús convencional. Tot plegat evidencia que l'arribada del tren de gran velocitat a l'aeroport no és, ara per ara, una qüestió de primer ordre.

El clam unànime dels partits polítics catalans i de les institucions econòmiques catalanes a favor que l'AVE arribi a l'aeroport en via directa he de reconèixer que m'ha deixat ben sorprès. No és que estigui en contra d'aquesta proposta, sinó més aviat que aquesta no és la qüestió prioritària. Per una vegada, i sense que serveixi de precedent, he estat d'acord amb Álvarez Cascos, ministre de Foment, quan diu que només l'1 % d'usuaris de l'aeroport hi arribaran en AVE, com a argument per no construir a curt termini l'enllaç d'alta velocitat a l'aeroport i optar per fer la via directa a través de Cornellà, tal com s'havia aprovat.

Sembla ben evident que el principal problema de l'aeroport, en el capítol de l'accessibilitat, consisteix en el seu mal accés en transport públic. És



Poca gent utilitzarà l'AVE per agafar un avió.

aleshores quan no entenc l'obsessió per disposar d'un accés a l'aeroport en via d'alta velocitat, una qüestió que és de segona o tercera importància.

Una demanda de dubtosa rendibilitat

S'argumenta que cal que l'AVE arribi a l'aeroport perquè la població situada en l'àrea d'influència de Barcelona, en un radi d'uns 350 km,

pugui venir a agafar un avió a Barcelona. Es pretén convertir l'aeroport de El Prat en un *hub* o zona de concentració de vols. Però en aquest radi d'influència només es troben Saragossa, València, Toulouse i Montpel·lier com a ciutats grans i mitjanes, a més d'unes quantes de petites com Lleida, Tarragona, Girona, Perpinyà o Castelló. Totes aquestes ciutats grans tenen aeroport i moltes de les

petites també, com per exemple Perpinyà i Girona, amb instal·lacions que estan incrementant molt l'oferta de vols disponibles. Quin tipus de persones, aleshores, poden estar interessades a venir a buscar un avió a l'aeroport del Prat? Fonamentalment les que vulguin agafar un avió amb un trajecte especial que no existeixi en el seu aeroport d'origen. Es tracta, per exemple, dels viatges transoceànics. Però, clar, quantes persones d'aquests ciutats poden venir al Prat per agafar un vol transoceànic, 25 al dia?; quatre vegades més, és a dir, cent persones?

La reivindicació de l'accés de l'AVE a l'aeroport no hauria de ser mai la prioritat pública. Al meu parer, l'entestament dels poders públics catalans a invertir 400 milions d'euros perquè les persones que caben en un autobús articulat vinguin de ben lluny a l'aeroport del Prat a buscar un avió expressa una posició provinciana i de feblesa. Volem tenir més que Madrid, però no encertem el camí per aconseguir-ho. Continuem sota la síndrome de "Jo la Vull Més Grossa Que la Teva" (síndrome conegut amb les sigles JVMGQT).

Les prioritats en l'accés a l'aeroport

Un cop deixat clar que l'accés en AVE a l'aeroport té un interès secundari, intentaré explicar quines haurien de ser aquestes prioritats.

L'aeroport del Prat és un dels aeroports d'Europa amb un índex més baix d'accés de viatgers en transport públic. Fins el moment AENA no ha definit una política d'accés sostenible i ha promogut la construcció de milers de places d'aparcament.

Sembla que els ingressos dels parquings cobreixen una part important del pressupost

de l'organisme autònom. Avui a l'aeroport del Prat hi ha 9.000 places d'aparcament, constituint una oferta set vegades més gran que la de l'aparcament de la plaça Catalunya de Barcelona, i la previsió és la de doblar l'oferta, fins a l'astronòmica xifra de 18.000 places.

Mentre AENA mantingui aquest rumb no serà possible reconduir les coses. L'actitud d'AENA constitueix un argument més per demanar el traspàs de la gestió de l'aeroport a Catalunya.

D'altra banda, s'ha fet molt famós el nou metro que comunica l'estació madrilenya de Nuevos Ministerios amb Barajas en 14 minuts. Madrid té metro a l'aeroport. D'acord amb la síndrome JVMGQT, ara també volem el metro a l'aeroport del Prat!

Una proposta fantàstica a la qual ens sumem amb entusiasme. Però a casa nostra fa 25 anys que tenim un metro a l'aeroport que funciona malament, i que ningú no ha alçat la veu perquè s'hi posi remei. Per contra, sembla que l'únic interès de les administracions és fer-hi arribar a l'aeroport dues línies més de metro, la L9 i la L1, unes línies que abans d'arribar al centre de Barcelona obligaran els pasatgers a fer un viatge interminable.

Millorem el servei de transport públic existent

El servei de Renfe a l'aeroport és un servei de qualitat regular, però des de què s'ha integrat tarifàriament, la seva utilització ha pujat gairebé exponencialment. Si en comptes de sortir un tren cada 30 minuts, hi hagués un cada 10 minuts podria prestar un servei extraordinari. I si, a més, el tren no efectués parada a el Prat i a Bellvitge, el temps de viatge a Pl. Catalunya seria de 15 minuts. Més ràpid que el de

● **Només un 1 % dels usuaris actuals de l'avió prendrien un tren de gran velocitat fins l'aeroport.**

● **Els accessos a l'aeroport tenen altres prioritats, com millorar el servei d'autobusos i els trens.**

● **L'entestament a dur l'AVE sembla ser més una qüestió de prestigi que cobrir unes necessitats reals.**

Madrid, perquè la distància és superior.

Amb els pocs diners que costaria adequar el tren-metro de l'aeroport, no s'entén perquè les autoritats catalanes no s'han manifestat urgint la prioritat, no ara sinó des dels Jocs Olímpics. Potser és que en el subconscient de la gent, i per tant dels polítics que els representen, l'AVE i el metro tenen prestigi, mentre que els trens-metro de Renfe no. No se m'acut una altra explicació.

I què dir de l'accés en autobús. No hi ha cap línia directa amb tarifa integrada i la que existeix, l'aerobús, val sis vegades més que un autobús normal i a vegades els passatgers van drets. El que hauria de ser normal, un servei de bus directe des de plaça Espanya –el gran intercanviador del sud de Barcelona– amb una freqüència de 3 minuts en hora punta i amb tarifa integrada, encara està per arribar. Seria bo que l'ATM prengué cartes en aquest assumpte i que en la tramitació del Pla de Serveis de Transport Públic dediqués un capítol a donar pautes per implantar un sistema més sostenible d'accés a l'aeroport. ●

Pau Noy

Butlleta d'inscripció

Quota soci/sòcia: 13,50 € l'any Quota especial: € 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

Ceguesa i transport públic, una relació que cal millorar

Segurament, quan anem en transport públic ens hem preguntat, i com s'ho fa un cec per saber quan ha de baixar de l'autobús. O si es troba sol en una parada, com sap quin és el número que s'acosta.

I a la línia 4 del metro (la que "no parla"), compten tota l'estona les estacions. No hi ha el perill que caiguin a l'andana si s'apropen massa?

Com es mouen, els cecs, per les estacions de tren?

Ja sabem quants viatges poden fer després de cancel·lar una tarja?

I en els semàfors, com s'ho fan?

Uf! Han de ser molt hàbils per esquivar tota la colla d'embastides i tanques d'obres...

Totes aquestes dificultats que es troben les persones cegues en la seva mobilitat quotidiana... i d'altres, són objecte de reflexió i denúncia per part d'aquells usuaris que pateixen en primera persona tots aquests entrebancs.

Per a les persones amb minusvalies visuals, un acte quoti Ceguesa i transp una relació que

Mentre que hem avançat en l'adaptació envers els

Quan una persona invident entra en un transport públic ha d'estar preparada per a qualsevol experiència.

Les persones que no pateixen cap dismunió física ni sensorial poden triar la seva forma de mobilitat, ja sigui en transport públic o privat. Fins i tot, moltes persones amb minusvalies físiques poden decidir lliurement, ja que disposen de cotxes adaptats a les seves necessitats.

Però si ha un grup humà que depèn del transport públic per moure's amb independència, aquest és el dels cecs.

Ara bé, està el transport públic suficientment condicionat perquè la quotidianitat no sigui una aventura per als invidents?



Una cosa tan senzilla per nosaltres com agafar un autobús, moure'ns per dins del metro o accedir a les estacions de trens, pot convertir-se en una autèntica odissea per a les persones que pateixen alguna mancança visual, ja sigui total o parcial, fins l'extrem

d'esdevenir un risc mortal. Per conèixer de primera mà aquestes odissees, vam parlar amb tres persones que viuen aquesta aventura cada dia. Són l'Enric Botí, cap del Departament de Serveis Socials de l'ONCE; en Manel Martí, president de l'Associació Catalana de cecs i disminuïts visual, i la Paquita

ia com agafar el metro o l'autobús pot ser tota una aventura

ort públic, cal millorar

minusvàlids físics, respecte els cecs anem un pas enrere



García, vicepresidenta de l'Associació Catalana per a la Integració del Cecs.

De les converses amb cadascun d'ells, i de contrastar els problemes i possibles solucions, n'hem extret una conclusió meridiana: facilitar que els cecs puguin accedir sense traves al transport públic no és, de cap

manera, una qüestió de pressupostos més o menys grans, sinó que es tracta simplement d'un problema de sensibilització, que hi hagi una voluntat de fer-ho.

Anem a peu

El primer problema ja apareix quan una persona cega surt al carrer. Vivim en un entorn en el qual tota la informació és visual, basada en uns codis formats per colors i signes. Així, d'entrada, un cec ja es troba en inferioritat de condicions res més sortir de casa ja que no pot accedir a l'allau d'informació (visual) que ens envolta.

Ja hem sortit, ara fem la primera passa. Això sí, procurant no topar amb l'enemic número u dels cecs: les bastides i les obres, almenys així ho creu en Manel Martí, qui per la seva notable alçada és una víctima recurrent de les bastides (per cert, quan el vam visitar encara duia al seu front els senyals evidents d'una topada amb una bastida). En Manel considera que "no hi ha cap consideració cap als cecs pel que fa a barres arquitectòniques" i en reclama una protecció. Però l'Enric Botí encara es mostra més contundent quan afirma que caldria "una ordenança municipal

● Las bastides de les obres al carrer són el primer enemic d'una persona quan surt de casa seva per anar a qualsevol lloc.

● La principal dificultat que plantejgen els autobusos és que en no "parlar" és difícil saber quina és la propera parada.

● A les parades d'autobús s'hi troba a faltar informació adaptada a les necessitats dels invidents.

que obligués a protegir les bastides de les obres per evitar accidents i a senyalitzar-les correctament".

Un altre enemic són els contenidors d'escombraries. Un cec pot arribar a saber quina és la seva ubicació exacta... sempre que no li moguin de lloc. I és clar, resulta que molts cotxes quan aparquen els desplacen de la seva ubicació i aquest fet, en paraules de l'Enric, resulta "fatal" per a un cec. Com a possible solució, l'Enric advoca pels contenidors integrats en el sòl, de manera que ocupin el mínim d'espai físic exterior.

Vermell, verd, ambre... tots coneixem els codis semafòrics. Però i un cec? Què fa davant d'un semàfor? A Barcelona hi ha uns 1.500 semàfors acústics que funcionen amb un comandament a distància, de manera que prement un botó, segons els senyal acústic que emet el cec pot saber si pot o no travessar el carrer. "Sense dubte ha estat un gran avenç, però caldrien molts més semàfors adaptats", van coincidir a afirmar el Manel i la Paquita.

La Paquita també es va queixar de la manca d'eines que ajudin en la orientació dels cecs al carrer, i va expressar el seu

Iniciativa per Catalunya Verds (ICV) ha posat en marxa una campanya en favor de l'accessibilitat de les persones amb minusvalies als serveis de Renfe, tant als trens com a les estacions i andanes.

desig perquè un dia tots els carrers estiguin retulats en braille a una alçada prou accessible. Sens dubte, es tracta de tot un desiderat si tenim en compte que a molts carrers ni tan sols figura una placa amb el nom.

Agafem el bus

Amb empentes i rodolons aconseguim arribar a la parada de l'autobús. Comença –o més ben dit– segueix l'aventura. La principal dificultat és que els cecs no poden saber de quin autobús es tracta, a no ser que ho demanin a alguna altra persona de la parada –sempre que n'hi hagi, és clar!– o preguntar-ho al conductor de l'autobús. Per bé que els conductors tenen l'obligació d'aturar-se a la parada sempre que hi vegin una persona cega, la Paquita els disculpa si alguna vegada no ho fan ja que “sovint van cremats per complir uns horaris i no poden veure si ha un cec o no a la parada, o van tant ràpid que quan sentim el soroll d'un autobús que s'acosta ja és massa tard com per fer-lo parar”. Segons l'Enric, per a un invident “agafar l'autobús, la majoria de les vegades, vol dir dependre d'un altre”, però també és legítim que els cecs vulguin gaudir d'una major independència, sense necessitat de recórrer a altres persones.

Un sistema de veu semblant al del metro s'apunta com a una bona solució, per la Paquita, “si hi ha voluntat es pot trobar la tècnica; no crec que costi tant articular un sistema de veu sintètica que ens avisi quin és el proper autobús”. O

una cosa més senzilla com seria que el trajecte de l'autobús també estigués en braille i poder conèixer quin és el trajecte de cadascun i hipotètiques alternatives.

Per al Manel, una altra de les dificultats que tenen els autobusos és una retulació exterior deficient, “i no només per als cecs totals, sinó que persones amb ceguesa parcial o alguna altra dificultat visual no poden veure de quin número d'autobús es tracta fins que el tenen gairebé a sobre”. Aquest problema, de fet, no només el tenen les persones que no veuen del tot bé o simplement no hi veuen, sinó que persones sense cap problema visual greu moltes vegades tenim problemes per identificar els autobusos, ja que els vidres reflecteixen el sol i impedeixen la visió de la rotulació. Una retulació que, en el cas dels autobusos, és d'uns caràcters grocs formats per punts sobre fons negre.

Ja som dins

Bé, ja hem aconseguit pujar a un autobús, i ara què? Primer de tot, hem de validar la targeta. I no costa gens. TMB va accedir a una petició de les persones amb deficiències visuals i



Ep, i el taxi?

De tots els mitjans de transport públic a l'abast dels cecs, el taxi és el que presenta menys dificultats d'accés.

L'invident disposa d'una tarja prou visible on està escrita la paraula "taxi", només l'ha d'exhibir perquè la vegi el taxista i aquest sàpiga que es tracta d'una persona que requereix els seus serveis.

les targetes tenen una petita osca que permet saber per quin costat s'han de posar per a una correcta validació sense fer provatures (però no totes! les targetes que expedeixen els caixers automàtics d'una conegudíssima entitat d'estalvi surten sense aquest senyal!). De totamania, no tot són flors i violes pel que fa a la validació de títols, però deixem-ho per a més envadant quan parlem del metro.

Per a una persona sense cap minusvalia sensorial, la principal diferència que hi ha entre viatjar en autobús i fer-ho en metro (a banda de l'obvietat superfície-soterrat) és que el metro "canta" les parades i sabem a tota hora on som. En canvi, a l'autobús no és així. Fa alguns anys, de manera provisional algunes línies d'autobús sí que informaven oralment de la propera parada, però aquesta



Si ja és difícil per a una persona sense cap mena de disminució física ni sensorial, imagineu-vos el que representen les bastides per als cecs.

experiència es va aturar sense més. I és aquesta una de les queixes dels usuaris cecs de l'autobús, que no saben on són. Per bé que tenen el recurs de comptar les parades, per a la Paquita "viatjar per superfície vol dir aturar-se als semàfors, cotxes que obstrueixen el carril-bus, parades on no s'atura perquè no puja ni baixa ningú... aleshores com sabem on som?". Tant el Manel com l'Enric també coincideixen en aquest punt: caldria que l'autobús parlés. "Es tracta de buscar la tecnologia més adient i aplicar-la". Insisteix l'Enric: "no només és un servei per als cecs, sinó que tothom se'n beneficia. Oi que és còmode que el metro parli, independentment que siguis cec o no? Doncs igual passaria amb l'autobús".

Ara, agafem el metro

Ara, agafem el metro

El metro, ja ho hem dit, té l'avantatge de disposar de megafonia... però no totes les línies. La línia 4 (la groga) no avisa de les parades. Diu la Paquita que "ens hem queixat a TMB força vegades, però sempre ens donen l'excusa que és una línia pendent de remodelació". Per al Manel, el metro també té mancances de rotula-

ció, "la línia 4 era aberrant, la retulació indicativa de les parades i estacions eren unes lletres blanques sobre fons groc, era impossible veure-ho a no ser que t'hi amorressis. Vam parlar amb TMB i vam aconseguir que es canviés el blanc de les lletres pel negre". Però les persones que sense ser cegues, pateixen alguna minusvalia visual encara tenen dificultats per llegir el blanc sobre gris que encara predomina en molts rètols del metro.

En parlar de l'autobús hem dit que TMB va accedir a posar un senyal a les targes per a una correcta col·locació. Molt ben fet, però... "com sabem quants viatges ens queden? –replica l'Enric Botí– no estaria de més, que les màquines validadores parlessin i ens diguessin els viatges que ens queden". En aquest sentit, FGC ja diposa d'algunes màquines parlants, i a TMB, a banda d'aquestes expenedores parlants, també s'està experimentant amb expenedores tàctils que funcionarien amb el mateix comandament a distància dels semàfors.

El metro també presenta dificultats pel que fa a l'accessibilitat, especialment a les andanes. "No ens podem conèixer de memòria totes les estacions, no estaria de més un 'caminet' amb una pavimentació diferent que ens ajudés a desplaçar-nos per l'interior de l'estació. Ara el paviment canvia molt al final de l'andana, quan gairebé ja ets a punt de caure", es queixa la Paquita. Aquesta mena de 'caminet', de recorregut pavimentat diferent, que reclama la Paquita el podem trobar a

L'APUNT

Un col·lectiu que lluita pels seus drets

El dels cecs és un col·lectiu social que es mou, i força, per fer sentir la seva veu. No només des d'una posició reivindicativa sinó també aportant solucions. Així, l'Associació Catalana de Cecs i Disminuïts Visuals està preparant per als primers mesos de 2003 un "Llibre Blanc de les barreres arquitectòniques". L'ONCE, per la seva banda, també publicarà dins del primer trimestre de 2003 el "Manual d'accessibilitat per a persones cegues i deficientes visuals". Així mateix, l'ONCE col·labora amb tècnics dels laboratoris experimentals de TMB i FGC per cercar i introduir millores en els diferents modes de transport públic. Pel que fa a les administracions, la Generalitat treballa dins del Consell sectorial d'accessibilitat amb diferents col·lectius de disminuïts sensorials, físics i psíquics; i l'Ajuntament de Barcelona vehicula totes les qüestions referides a l'accessibilitat en la via pública i els transports a través de l'Institut Municipal de Persones Disminuïdes.



Les estacions de metro concentren un bon nombre de perills per als cecs.

l'estació de Rocafort a la línia U (l'estació on s'atura tothom qui va a la seu de l'ONCE del carrer Calàbria).

El material mòbil també seria una altra qüestió que es podria replantejar. Per al Manel, "els trens bons són dels d'acordió". És a dir, aquells trens que no tenen vagons independents i formen un tot continu. S'ha donat el cas de persones cegues que amb el bastó no han trobat cap obstacle i creient que es tractava de la porta del vagó, han fet una passa endavant i han caigut per l'espai buit que hi ha entre els vagons. A Madrid, es va donar la circumstància que ningú no es va adonar del fet i el tren va arrencar causant la mort de la persona que havia caigut a la via.

Entre aquesta allau de situacions a millorar, hem anat apuntat també alguns avenços aconseguits. Un d'ells, és el passí metropolitana d'acompanyament, fruit d'un acord entre

● **En el metro, els vagons no haurien de ser espais estancs, el model a seguir són els trens tipus acordió, sense separacions.**

● **Les millores per als cecs en els mitjans de transport públic, a la llarga, beneficien tothom, per tant, per què ajornar-les?**

ONCE i TMB de manera que una persona cega pot viatjar amb un acompanyant sense que aquest hagi de pagar. Però com sempre, no tot acaba de rutllar a la perfecció. En Manel es queixa que segons a quines hores i segons a quines estacions, "no hi ha personal de servei que pugui obrir la porta

Llocs de treball

La Paquita ho té clar: "a les grans estacions de trens no estarien de més persones de suport que ens acompanyessin fins les taquilles, les andanes... en definitiva, que ens ho possessin tot més fàcil. Al cap i a la fi, els cecs no som tants i així es crearien llocs de treball social. A més, no és res de nou ja que molts aeroports tenen personal de suport propi".

perquè passi l'acompanyant, i aquest es veu obligat a saltar per sobre el torn en el millor dels casos, quan no a fer postures inversemblants".

Anem en tren

L'Enric s'expressa amb contundència a l'hora de tractar els desplaçaments en ferrocarril: "el tren encara és més peri-

llós que el metro perquè els trens no paren al nivell de l'andana, i hi ha un espai buit entre el final de l'andana i l'esglaó del tren que és força perillós".

L'accessibilitat a les estacions és un altre dels cavalls de batalla. Fa ja alguns mesos, la Paquita i altres persones cegues es van manifestar a l'estació de Sants per reclamar la supressió de barreres arquitectòniques a les andanes i és que "a les estacions grans, encara ho tenim més magre" diu la Paquita. Tot seguit, però, no s'està d'afegir que l'accessibilitat als trens i estacions de FGC està millorant força més ràpid que no pas a Renfe.

Entre aquells aspectes que es van adaptant a les necessitats dels invidents, trobem que en el servei de rodalies de Renfe i FGC s'avisa de les parades, tal com succeeix en el metro.

Les persones cegues representen el 3 % de la població, i el 33 % de les persones majors de 65 anys pateixen alguna dificultat visual. No estaria de més, que a l'hora de dissenyar les ciutats i els seus serveis hi hagués una major sensibilitat cap a aquests col·lectius.

Com insisteix a dir l'Enric Botí: "És que a la llarga tothom hi surt guanyat, les coses al final s'ajusten per a tothom però en el moment de fer-ho no hi pensem", alhora que expressa un desig: "que un sistema de transport com el tramvia, que es pretén ecològic i modern, incorpori des de bon començament millores tecnològiques per als cecs." ●

Jordi Pascual Martí

Com a punt de partida, a finals de l'any 1997 el CRID desenvolupà un estudi sobre els criteris constructius per a la rehabilitació de les estacions i de disseny per la millora de l'accessibilitat; així endegà l'any següent un Programa d'adaptació de les estacions i dels trens dels FGC ("Estacions i trens per a tothom"). La finalitat d'aquest programa d'adaptació responia a dues motivacions bàsiques: facilitar el transport a totes les persones, ja que l'accessibilitat s'entén com una millora de la comoditat per a tots els viatgers, i per altra banda aconseguir que a l'any 2006 –la Llei 20/1991 i el Decret 135/1995 fixen el 2003 com a data límit per a l'eliminació de les barreres arquitectòniques existents– la gran majoria de les seves estacions siguin accessibles per a tothom.

Amb aquest objectiu de futur, veiem que al 2002, les dues línies més importants dels FGC es troben en un bon nivell d'accessibilitat. El Metro del Vallès en té 20, d'un total de 32 estacions adaptades, i la línia Llobregat-Anoia encara té un percentatge més alt, ja que al voltant del 75 % de les estacions que formen aquest eix, estan considerades com estacions dissenyades per a tothom (persones amb mobilitat reduïda, discapacitats visuals o d'audició...) Davant aquesta situació s'ha de reconèixer la feina feta, però s'ha de continuar treballant per aconseguir reduir el percentatge complementari, el nombre d'estacions encara pendents d'adaptar, on per exemple trobem estacions tan importants pel nombre de viatgers que hi circulen com Gràcia o Sarrià.

El concepte d'accessibilitat universal ('disseny per a tothom'), es basa en l'adaptació de

FGC a l'abast de totes les persones

Estacions i trens per a tothom

Millora de les instal·lacions

En els darrers anys, són moltes les intervencions que des dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) s'han anat fent a favor de l'eliminació de les barreres arquitectòniques i sensorials existents a les seves instal·lacions.



les estacions existents i dels equipaments de nova construcció per a la utilització per qualsevol persona. Algunes d'aquestes mesures consisteixen en la construcció d'ascensors adaptats carrer-vestíbul-andana, la creació d'itineraris per a inví-dents mitjançant una diferen-

ciació del paviment en textura i color, i per a persones amb mobilitat reduïda amb una amplada de pas lliure (0,90 m) sense desnivells ni obstacles, amb informació acústica i visual de les parades, el disseny del vehicle que permeti l'accés a peu pla, etc. És important cui-

dar molt tots els criteris que garanteixen l'accés i la utilització de les persones amb disminució del transport públic, pot resultar útil fer esment dels aspectes observats que s'haurien de millorar, com per exemple la separació entre l'andana i el vehicle, ja que en algunes estacions dels FGC és força ampla i pot provocar caigudes, o l'espai reservat per persones amb mobilitat reduïda, carretons, i bicicletes amb una elevada concentració de passatgers pot resultar insuficient; es tracta d'anar millorant el transport públic amb la col·laboració de tots.

Totes les actuacions esmentades fins al moment s'emmarquen dins la política de millora de la qualitat dels FGC que comporta una optimització de les seves instal·lacions i del seu servei. Amb aquestes intervencions realitzades amb la finalitat d'aconseguir que cada dia més gent pugui gaudir del seu dret a la mobilitat i a l'accessibilitat, els FGC han rebut diversos reconeixements com el Distintiu de Compromís Internacional "Design for All", o el premi GIM per la tasca realitzada en l'adaptació de les seves instal·lacions.

Com hem pogut constatar al llarg d'aquest article, els FGC han resolt molts dels problemes d'accessibilitat que tenien, però encara els queda feina per fer.

La part més positiva de tot això és que s'ha pres consciència de la problemàtica, s'ha analitzat i s'han buscat solucions. Ara haurem d'esperar que l'accessibilitat es converteixi en un tema clau a tenir en compte a l'hora de planificar, construir i gestionar la ciutat i el transport, més que res per no haver de fer les coses dues vegades. Si la feina ben feta sempre té futur, fem-ho bé. ●

Ma. José Simón

Paseando por Cornellà

Las obras del tranvía han traído mejoras en otros servicios



Imatge virtual de com quedarà una via de Cornellà per on circularà el Trambaix.

Tomo un taxi en el centro de Barcelona. Hace ya semanas que acabaron las vacaciones, de modo que la ciudad vuelve a recuperar su habitual ineficacia: mucha prisa y muy poca rapidez. El taxi me lleva cansino por la Diagonal. Sobre los nuevos raíles han colocado el primer tranvía salido de la fábrica de Santa Perpètua. Bien por ellos. Parece que, finalmente, el tráfico privado se va acomodando a la nueva situación.

Siempre ocurre lo mismo en Barcelona. Todo lo nuevo inquieta. Intuyo que somos demasiados y demasiado apretados de modo que el espacio es un bien escaso. Tal vez por este

motivo en esta ciudad se habla de urbanismo en los bares y en las peluquerías.

El taxi toma el extraño vericuetto que lleva desde la Diagonal hasta la carretera de Cornellà. Aquí las obras no amainan. Todo lo contrario. Contra lo que ocurre en Barcelona, el tranvía aquí ha significado una oportunidad descomunal para rehacer la ciudad. Se han expropiado viviendas para alinear toda la avenida; se alzará una nueva estación intermodal -cercanías, metro y tranvía-; se resolverá, de paso, el trazado incongruente de la carretera hasta el centro de la ciudad. Las obras han servido además para cablear toda la zona. (La única pega que le veo

yo a este proyecto es que se han empeinado en poner césped en el lecho de las vías como si esto fuera centroeuropa. Y no lo es.) A cambio de esta gran reforma impulsada por la llegada del tranvía el tráfico privado ha dejado de ser, para siempre, el único argumento de esta composición urbana. El tiempo dirá quién ha ganado y quien ha perdido en esta partida. Las urnas, cuando toque, también.

De hecho -pienso mientras el taxi queda varado nuevamente en el cafarnaún operario de Cornellà- esa es la idea que impulsó a muchos ayuntamientos europeos, conservadores o progresistas, a hacer regresar el tranvía a sus calles. Unos lo

hicieron con más acierto y otros con menos. Hay verdaderos desastres y notables aciertos. Pero el tranvía se convirtió en la excusa para transformar la ciudad. Política urbana. (Por cierto ¿Saben que en Dresde están utilizando el tranvía para transportar mercancías en las áreas comerciales?). Política pública urbana. Subrayo lo de pública porque se me antoja sustancial en este debate.

La capacidad transformadora

Ya sé que el Baix Llobregat reclama una red de metro. Cómo no. Es de sentido común esa reclamación. Pero me pregunto si el metro hubiese tenido la capacidad transformadora del tranvía en la superficie. Voy

a decir algo que seguramente sonará a “boutade” pero tengo para mí que la línea 9 del metro no tendrá ese mismo impacto. Será, esperemos, eficaz y es, sin duda, necesario. Pero no generará esa transformación. Más aún como ha sido concebida. Obsesionados por reducir los costes de expropiación, los ingenieros de la Generalitat han ideado un método que promete minimizar el impacto a ras de suelo: un único pozo de acceso para los viajeros y un único tubo de tránsito para los convoyes construido con tuneladora. El esquema es así de simple. La capacidad de transformación de la superficie –por lo que conocemos hasta ahora– será nula. O casi.

Puede ocurrirnos lo que sucede con el metro de Madrid, que tanto nos gusta. Allí han hecho algo parecido. La red es

● **En Cornellà las obras del tranvía han servido para rehacer la ciudad: se construirá una nueva estación intermodal y se ha cableado toda la zona.**

● **Reclamar una red de metro es de sentido común, pero está por ver si tiene la misma capacidad transformadora del espacio en superficie.**

muy extensa, pero se camina muy mal por las calles de aquella ciudad.

¿Será posible que el metro cruce algunos barrios de Badalona o de Santa Coloma dejando intacta su injusta superficie? ¿Debe ser así? Es posible. Tal vez no deba ser esa la vocación de una infraestructura de transporte. Y hasta es posible que la Barcelona densa y opulenta no requiera de oportunidades como ésta para mejorar su espacio urbano, sobre todo –intuyo– si encima de la estación del metro no pueden negociarse unas plusvalías para construir otro hotel. (Aún así no me resisto a mencionar el ejemplo de la Jubilee Line de Londres para preguntarme si incluso en Barcelona no vamos a perder alguna oportunidad).

Pero, en cualquier caso, el metro es –salvo que el conseller

Puig nos sorprenda a casi todos– una obra pública. Y a pesar de nuestra obsesión de tomar Barcelona como medida de todo, hay territorios metropolitanos que todavía requieren –¡y por muchos años!– del impulso público para transformarse. Allí la plusvalía, casi siempre, se circunscribe al bien social, a la mejora de la calidad de vida. El beneficio económico es todavía un fin a largo plazo, no a corto. ¿Eso es bueno o es malo? Es distinto, y eso es lo realmente sustancial. Que no es lo mismo hacer el tranvía en la Diagonal que en Cornellà, ni la línea 9 en Badalona que en Sarrià. O no debería serlo.

El taxi para y me apeo. Por cierto, el taxi también es un servicio público. De vuelta a casa no encontraré ninguno libre. ●

Jaume V. Aroca

Dr. Tr@ffic news reporters

La T-mes y las zonas

Como se han venido sucediendo las consultas sobre el funcionamiento exacto de la T-mes y los trayectos en los que es válida, y visto que nadie hace pedagogía, vamos a explicar el funcionamiento de los títulos integrados sin límite de viajes: (T-mes, T-día, T-trimestre).

Aclaración importante. La *zona* siempre se entiende sin tener que atravesar ninguna otra corona tarifaria, es decir siempre que con ese título de una zona podamos hacer físicamente el viaje. (Podíamos usar la T-mes de 1 zona de Sabadell (que está en la zona 2) en Rubí o Mollet (hay un bus directo sin pasar por otras zonas), pero no podríamos utilizarla en Pallejà aunque también esté en la zona 2.

Visto lo anterior, vamos al detalle:

Tarjetas de 1 zona

Tienen validez *exclusivamente* en la zona donde se efectuó la primera validación. Por ejemplo, si la validaste en Sabadell y viajas a Barcelona será mejor que te calces unos zapatos cómodos o utilices una T-10...

Tarjetas de 2 a 5 zonas

Tienen validez en la zona de la primera validación y sus colindantes. Veamos un ejemplo:

● **Tarjeta de 2 zonas validada en Vilassar (zona 2).** Puede ser utilizada tanto para moverse por la zona 2 del Maresme, como en la zona 1. También puede ser utilizada para moverse por las zonas 2 y 3 del sector (Mataró-Granollers).

● **Tarjeta de 2 zonas validada en la corona 1.** Puede ser utilizada para efectuar trayectos desde Barcelona hasta el final de la zona 2 en cualquier dirección: Vilassar, Mollet, Sabadell, Sant Andreu de la Barca, Vallirana...

● **Tarjeta de 2 zonas validada en Pallejà (zona 2).** Podrá ser utilizada para viajar hacia la zona 1, y también en las limítrofes de la zona 3: Avinyonet, Martorell, etc. De igual modo funcionan las tarjetas de 3 a 5 zonas.

Las de 6 zonas, como sirven para todo el territorio, no tienen problemas de ubicación.

Las T-mes de 1 zona no sirven para viajar entre poblaciones limítrofes de zona (por ejemplo de Sant Feliu de Llobregat a Molins), aunque la tarifa a pagar sea de 1 zona. Se puede utilizar la T-50/30 de 1 zona.

Visto todo lo anterior, sería recomendable asistir a cursillos de ajedrez para poder aplicar la estrategia adecuada de validación.

Notícies de la PTP

El 13 de desembre de 2002, es va fer la primera trobada de forumistes en una sala de conferències del local que té al carrer d'Ocata, sota l'Estació de França, l'Associació d'Amics del Ferrocarril de Barcelona. En definitiva, l'acte va reunir persones que acostumen a participar en el fòrum de debat de la pàgina web de la PTP, que darrerament és força concorregut. A l'acte van assistir, com a representants de la PTP, Ricard Fernández Valentí, Ricard Riol, José Luís Rodrigo i Francesc Xandri. Després d'una breu presentació, es va procedir a debatre sobre diversos temes proposats a voluntat dels assistents. En definitiva, el resultat fou satisfactori i s'espera que l'experiència es torni a repetir. Per la seva banda, la web de la PTP s'ha consolidat com a referent de la mobilitat sostenible per a tothom qui vulgui estar al dia de tot allò que passa dins l'àmbit del transport públic. La tasca d'actualització del nostre company Lluís Carrasco està donant els seus fruits. Així, el nombre de visites diàries s'ha situat al voltant de les 130, amb puntes de gairebé 300 connexions, com va passar durant el passat setembre amb motiu de la celebració de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i del Dia sense Cotxes, atesa la manca d'informació acurada per part de les administracions implicades. Les estadístiques dels darrers mesos de 2002 indiquen que mensualment s'efectuen més de 4.000 consultes a la web www.laptp.org, la qual cosa evidencia que l'interès per tot allò referit a com ens movem cada vegada atreu més persones.



Va de guies

Des de fa pocs mesos, els usuaris de transport públic ja poden disposar de les noves guies actualitzades de l'EMT (Barcelona, Barcelonès Nord, Baix Llobregat i Nitbús) i, a més, per fi TMB ha tret una nova guia d'autobusos urbans de Barcelona de cartografia força acurada. D'altra banda, l'ATM també ha publicat una interessant guia del transport intermunicipal de la Regió Metropolitana de Barcelona, en l'elaboració de la qual ha participat en José Luís Rodrigo, soci de la PTP i membre actiu de la Junta.

Hospital de Sant Pau Canvis a TMB

El de 14 de desembre de 2002, l'hospital de Sant Pau ha estrenat dos vehicles elèctrics per a 6 places assegudes cadascun que recorren l'interior dels 131.000 m2 del recinte hospitalari, tot enllaçant els diferents pavellons modernistes que conformen aquest conjunt creat per Domènech i Montaner. Aquest servei està pensat perquè els usuaris de l'hospital, familiars dels pacients i alguns turistes, puguin desplaçar-se amb més facilitat, donades les dimensions de les instal·lacions i el pendent dels carrers interiors. En funció de la demanda, no es descartaria ampliar el nombre de vehicles.

Les empreses que formen TMB (Ferrocarril Metropolità de Barcelona, el metro; i Transports de Barcelona, els autobusos) van dur a terme el 7 de novembre una reunió extraordinària de la seva Junta General, amb l'únic punt de l'ordre del dia d'incorporar de 5 nous vocals al Consell d'Administració. Per al FMB s'han incorporat Antoni Herce Herce i Enric Ticó Buxadós, i Antoni Lluç Molinari i Miquel Rubirola Torrent, per a TB. Constantí Serrallonga passa a ser conseller-delegat de les dues empreses, en substitució d'Emili López Bailón, que ha deixat aquest càrrec, que tenia des de l'any 1991, per motius personals i professionals.



El transport a Londres

Rachel King, representant del Comitè d'usuaris del transport de Londres (LTUC) va explicar les competències i aportacions d'aquest organisme en la planificació de la xarxa de transport públic de la capital anglesa. En aquest sentit, la PTP està intentant que en l'àmbit de l'ATM s'instauri un comitè amb competències similars. L'acte organitzat per la PTP i el Col·legi d'enginyers industrials, es va emmarcar dins les activitats de Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. En la fotografia podem veure a Rachel King, al mig, entre Pau Noy de la PTP i Jordi Renom del Col·legi d'Enginyers Industrials.



Conveni entre PTP i l'Ajuntament de Molins

La PTP ha suscrist un conveni de col·laboració amb l'ajuntament de Molins de Rei per a la posta ne marxa del servei urbà d'autobús. En la imatge, podem veure el moment de la signatura de l'acord entre l'alcalde de Molins, Iván Arcas, i el president de la PTP, Pau Noy.

Aportacions al Pla de Serveis de l'ATM

La PTP ha presentat un paquet amb 24 aportacions al Pla de Serveis que en aquests moments està elaborant l'ATM. Els comentaris de la PTP van en la direcció que es doni més importància i qualitat al servei d'autobusos, a aconseguir un transport públic més integrat i més accessible, i a millorar notòriament els serveis de Renfe, que d'entre tots els operadors ferroviaris, és qui es troba a la cua en la qualitat del servei que presta. Es poden trobar les aportacions en el web de la PTP www.laptp.org en la secció de documents.



Sabadell

L'empresa TUS, que explota les línies urbanes d'autobusos de Sabadell, disposa d'unes noves cotxeres, construïdes amb criteris de sostenibilitat ambiental: estalvi energètic, tractament adequat dels residus, instal·lacions solars, etc.

la paradeta

per José Luis Rodrigo



Obras de altura

Ahora que se escuchan quejas sobre las molestias que ocasionan las obras del Trambaix, nos hemos encontrado con otro tipo de inconvenientes desconocidos hasta ahora, el taponamiento de ventanas de edificios para poder ganar un poco de seguridad.....¡ya no hará falta limpiar los cristales cuando llueva, ni bajar las persinas para irse a dormir.....que comodidad.

Esta fotografía fue tomada en Badalona en Junio de 2002 durante las obras de acondicionamiento de la estación de Joan XXIII de la línea 4 (Actualmente Artigues / Sant Adrià, de la línea 2)

Acema

ACEMA és una associació de col·leccionistes de transport públic que va nèixer amb l'objectiu d'agrupar afeccionats al transport públic i col·leccionistes en general, així com intentar establir un arxiu històric on hi càpiga qualsevol tema relacionat amb el metro, el bus i el tramvia. D'aquesta manera, s'han aconseguit desfer les antigues parades d'autobús, actes de servei, guies del transport urbà, itinerari de línies, fotografies d'autobusos, etc. . El local d'ACEMA es troba al carrer Lepant cantonada Av. Gaudí, al soterrani de l'antiga estació de Gaudí.

Amb diners de tothom no podem pagar el caprici d'uns quants

Raons per dir sí al peatge a les autopistes

Amb les alternatives actuals, l'autopista és un luxe

El Govern de la Generalitat ha decidit rescatar alguns dels peatges de les autopistes catalanes. En concret, la decisió afecta les barreres de Sant Cugat i Rubí-Les Fonts, tot i que inicialment els beneficiaris d'aquesta mesura seran aquelles persones que puguin acreditar la seva residència habitual en aquestes àrees.

Però aquest rescat es durà a terme amb diners públics, utilitzem o no les autopistes en els nostres desplaçaments quotidians. Com sigui que 2003 és un any electoral, segur que en els propers mesos sentirem a parlar de nou dels peatges a les autopistes catalanes.



El peatge sovint actua com a element dissuassori per agafar el cotxe.

Per al maig de 2003 estan fixades les eleccions municipals i, si ningú no diu el contrari i es compleix el calendari previst, a la tardor tindrem les autonòmiques. Ens trobem, doncs, immersos en plena cursa electoral, i a mesura que s'acostin les conteses una tem tant sucós —i sovint demagògic— com el dels peatges anirà en boca de tothom. A veure qui la diu més grossa. Perquè en això dels peatges, tant aquells partits que actualment remenen les cireres a casa nostra, com aquells que aspiren a fer-ho ben

aviat, només es fixen en el rendiment electoral a curt termini de les seves propostes polítiques, sense pensar en les generacions futures. A veure quin candidat o candidata a una alcaldia diu que no vol eliminar el peatge que hi ha al seu poble? O quin candidat o candidata a presidir la Generalitat té la gosadia de dir que mantenir els peatges és positiu per a Catalunya?

Avui per avui, en matèria de mobilitat (sostenible) i manera de desplaçar-nos allò que és veritablement alternatiu i progressista —fins i tot, radical—

és dir “sí als peatges a les autopistes”, apostant decididament per un altre model de gestió.

Qui contamina, paga

Les autopistes són vies ràpides on se circula a velocitats màximes (siguin o no permeses per la llei), i és sabut que a major velocitat i a major potència els cotxes perden eficiència i gasten més combustible. Així doncs, aquells vehicles que circulen per les autopistes contribueixen més que no pas els altres a incrementar la despesa energètica global, alhora que emeten més quantitat de gasos

contaminants. Per tant, sembla de justícia que qui més contamina i qui més combustible gasta... pagui més. Només faltaria que un conductor que circula a 120 km/h per una autopista rebés el mateix tracte fiscal que un que ho fa a 90 km/h per una carretera nacional o comarcal, contribuint en menor mesura a l'emissió d'elements contaminants.

D'altra banda, amb la xarxa viària actual circular per autopista s'ha convertit gairebé en un caprici o en un luxe. Allà on ens porta l'autopista, hi ha una carretera —generalment en bon estat— que també ens hi porta. És a dir, no tenim la obligatorietat inel·ludible de circular per autopista per arribar fins el nostre lloc de destinació. Si ho fem, és perquè a l'autopista pòdem córrer més, els traçats són més suaus (amb excepcions!), no ens vénen els cotxes de front, tenim àrees de descans, diferents tipus de serveis... tot un luxe per als conductors. I els luxes s'han de pagar. O potser costa el mateix una ampolla d'aigua que una de xampany francès?

Tot just acabem de dir que a Catalunya hi ha una bona xarxa de carreteres alternativa a les autopistes. Però no només això, sinó que també disposem d'una bona xarxa de transport públic (tot i que sempre és millorable) que ens poden portar al mateix lloc on fan cap les autopistes de peatge. La major part de persones que fan el desplaçament lloc de residència-lloc de treball per autopista podrien fer-ho perfectament amb transport públic; especialment amb el ferrocarril, ja sigui amb les línies de rodalies de Renfe o amb els "metros" del Baix Llobregat i del Vallès de FGC, sense oblidar-nos dels operadors de transport de viatgers per carretera. I amb la integració tarifària, encara ens



A les rodalies de Barcelona, allà on arriba l'autopista també hi podem arribar en tren.

han posat les coses més fàcils. No em direu que molts d'aquells que circulen per autopista per anar de casa a la feina no ho fan per caprici o per una malentesa comoditat?

Propostes creatives

Des d'algunes posicions polítiques s'argumenta que l'existència de peatges al nostre país representa un greuge comparatiu respecte aquelles comunitats de l'Estat espanyol on es pot circular per autovies gratuïtes. Vist així, ras i curt, podria semblar una gran veritat. No ens hem d'acontentar amb una afirmació fruit del pensament lògic sinó que cal que utilitzem el pensament creatiu i donem la volta a la truita. Si capgirem el concepte del peatge, i el veiem com una "taxa" per a aquells conductors que no contribueixen a l'eficiència energètica i malmeten combustibles no renovables, podrem afirmar, amb veu ben alta, que el nostre país és capdavanter en la mobilitat sostenible, en la preservació del medi ambient i en l'estalvi d'energia.

Un dels comentaris al voltant dels peatges és la possibilitat que la Generalitat els "rescati". Això vol dir que amb diners públics provinents de tota la ciutadania pagaríem els

luxes i els capricis d'una minoria (a Catalunya la meitat de la població adulta no té carnet de conduir, i de l'altra meitat que sí en té només el 25 % es desplaça habitualment en cotxe). Vist això, el rescat dels peatges amb diners de tothom seria un exemple d'equitat i justícia social? Bé, per als partits que avui en dia fan i desfan a Catalunya potser sí, però això d'afavorir una minoria amb càrrec a les butxaques de la majoria... què voleu que us digui.

Diners públics: gestió pública

Entre aquells sectors més crítics amb els peatges trobem el dels transportistes. I aquí cal

● **No podem permetre que amb els diners públics es paguin les autopistes que només utilitzen una minoria dels ciutadans.**

● **Hi ha alternatives a les autopistes, ja sigui amb carreteres gratuïtes o amb la xarxa actual de transport públic.**

que anem a pams, perquè una cosa són els transports de llarg recorregut i una altra el transport quotidià de mercaderies, sovint efectuat per treballadors autònoms i amb limitacions horàries. En el primer cas, és a dir, el transport de mercaderies de gran tonatge des de llargues distàncies, l'hem d'anar travessant cap el ferrocarril, tal com es fa a molts països europeus. I si eliminem els peatges, el que fem és afavorir, encara més, el transport de mercaderies per carretera, molt més contaminant i insegur que el ferrocarril. Per la seva banda, per al transport diari d'aquelles mercaderies que fan que funcioni la societat (aliments, matèries primeres...) i que efectuen uns recorreguts curts, potser sí que caldria fer una excepció i cercar algun tipus de bonus per als peatges.

Però no n'hi ha prou amb dir "sí" als peatges. Cal anar més enllà. Potser sí que la Generalitat hauria de rescatar les concessions; o més ben dit "comprar-les". I aleshores aquestes concessions (adquirides amb diners públics, no ho oblidem!) s'haurien de gestionar, també, des dels poders públics. D'aquesta manera, un percentatge dels diners recaptats amb els peatges es destinaria al foment del transport públic i altres mitjans sostenibles, l'estudi i aplicació d'energies alternatives, el combat contra el deteriorament ambiental, etc. I una altra part de la recaptació, tindria com a finalitat el manteniment i millora de les autopistes.

Autopistes públiques i un peatge la finalitat del qual seria l'extensió dels mitjans col·lectius de transport i l'aplicació de polítiques en favor de la mobilitat sostenible. Això sí que seria una proposta en favor de la majoria de la població. ●

J.P.M

Combina els pedals amb un motor elèctric

El Trixi, neix un nou vehicle sostenible

A Barcelona circularà pel front marítim



El Trixi, una bona opció per moure's a ciutat.

Arriba el Trixi, un vehicle híbrid que si bé està concebut com un tricicle amb pedals, quan ens cansem, o el relleu es faci costerut, podem activar un motoret elèctric que ens posarà les coses més fàcils. Per les seves característiques, és un vehicle idoni per a ciutats mediterrànies.

Es coneix com a Trixi un tricicle amb pedaleig assistit dissenyat especialment per al transport de passatgers. De petites dimensions (3,07 m de llarg, 1,10 m d'amplada i d'alçada), i lleuger (140 kg), té capacitat per a 3 places (2 passatgers més el conductor o "trixista"). Malgrat que no és considerat un vehicle

de motor per a la seva propulsió, n'incorpora un d'elèctric d'activació voluntària que ajuda al pedaleig en determinades pujades i arrencades. Pot assolir una velocitat màxima d'11 km/hora.

Aquest vehicle totalment ecològic, homologat a Espanya pel Ministeri de Ciència i Tecnologia, s'introduirà a Barcelo-

na a principis del 2003 i permetrà recórrer tota la façana marítima, des del monument a Colom fins el recinte del Fòrum 2004 a través del Maremàgnum, la Barceloneta i les platges del Poblenou. També funcionarà simultàniament a altres ciutats espanyoles com del sud d'Europa.

● **A banda de portar passatgers, el Trixi també es pot destinar a finalitats comercials i suport publicitari.**

● **El Trixi permetrà recórrer tot el front marítim de Barcelona, des de Colom fins el Fòrum 2004.**

Altres usos previstos són, entre d'altres, com a suport de publicitat, esdeveniments, promocions, inauguracions, fires, convencions, etc. Durant la darrera Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, un model d'aquest simpàtic vehicle fou exposat en un estand. Per a qui estigui interessat asaber-ne més del Trixi pot consultar l'adreça electrònica www.trixi.info, o bé trucar als telèfons 934 555 887 i 677 732 773. ●

Redacció

Els Bicibarris del BACC

El Bicicleta Club de Catalunya (BACC) promou l'anomenat Bicibarris com una manera de conèixer indrets particulars de la ciutat de Barcelona i, en concret, la seva riquesa cultural, emprant la bicicleta com a mitjà de desplaçament. Aquesta experiència és molt similar a la *Roue Livre* de París, de la qual ja fou publicat un article en el número 22 de la revista.



En els Bicibarris també s'inclouen uns tallers de mecànica i de circulació amb bicicleta per la ciutat, que permeten aprendre a mantenir la bicicleta en bones condicions. Les passejades urbanes inclouen monitors especialitzats i guia turístic, i persegueixen dos objectius fonamentals: d'una banda, la possibilitat de conèixer els barris de Barcelona; i de l'altra, aprendre a moure's amb bicicleta per la ciutat com a mitjà de transport de lleure.

Coincidint amb l'Any Gaudí, el BACC va programar un seguit de sortides destinades a descobrir i conèixer l'obra d'aquest gran arquitecte català universal que tant ha merescut rebre 365 dies d'homenatges. ●
R.

Important avenç per fer arribar el transport públic a més ciutadans

Millores en els serveis de bus i metro a TMB

El 2002 ha estat un any ple d'actuacions positives

Actuacions a la xarxa de metro

Des del passat 1 d'octubre s'ha restablert novament el tram La Pau-Pep Ventura, tancat des del 29 de juny al 30 de setembre, que ara pertany a la L2. El canvi s'ha efectuat motivat, perquè bona part del passatge es desplaçava vers el centre de Barcelona i efectuaava transbordament a La Pau. Ara, però, la connexió amb Sant Adrià de Besòs i Badalona és directa.

Per adequar-la a les característiques de la nova línia, han calgut diverses actuacions, com la instal·lació de catenària rígida, la implantació de nous sistemes de seguretat, operació i control de circulació dels trens, homogeneïtzació dels sistemes de telecomunicacions, adequació de les estacions a PMR, construcció de sortides d'emergència, noves escales mecàniques i nou sistema de ventilació, i la reparació de l'estructura dels túnels. A més, l'estació Joan XXIII ha passat a denominar-se Artigues-Sant Adrià. La L4 torna a tenir novament l'origen i final a La Pau, però ara ha allargat el seu horari de servei com a la resta de línies de la xarxa, gràcies a la instal·lació de catenària rígida.

Per altra banda, van avançant les obres de construcció de la nova estació Maresme-Fòrum, a la L4, i de la nova línia 11 de metro lleuger Trinitat Nova-Can Cuiàs, ambdues previstes per inaugurar-se l'any vinent, i ja s'ha col·locat la primera pedra de les obres del tram Horta-Vall d'Hebron de la L5. Altres obres han estat la instal·lació d'ascensors a les estacions de Fontana (L3) i Passeig de Gràcia (L2 i L4). ●

R.

Actuacions a les línies d'autobusos

Enguany, TMB ha fet diverses actuacions a la xarxa d'autobusos, basades en la creació de noves línies i, sobretot, en la prolongació d'altres existents. En els quadres adjunts, podem veure totes aquestes actuacions de millora.

Els busos de barri

Durant el segon semestre d'enguany, TMB ha elaborat un pla de millora de la

xarxa dels anomenats busos del barri, encaminat a la prolongació d'alguns serveis ja existents i a la creació de noves línies.

Web dels horaris de bus de la Zona Franca

Donada la insuficient informació sobre els horaris del servei d'autobús a la Zona Franca, la PTP i CCOO han decidit prendre la iniciativa i publicar els horaris (hivern 2002) en el

seu web perquè els milers de treballadors i visitants del Polígon de la Zona Franca disposin d'aquesta informació.

Les línies incloses en aquesta informació són la 23, la 37, la 38, la 109 i la 110. L'enllaç electrònic exacte on es pot trobar la informació és:

www.laptp.org/serveisusuaris/horarishivern2002CZF.htm. ●

R.

	Data d'actuació	Línia	Prolongació
Modificacions	21 de gener	78	Nou recorregut per Sant Joan Despi
	19 d'abril	36	Nou recorregut per l'Hospital del Mar
	22 de maig	50	De plaça Dante a Miramar (Montjuïc)
	22 de maig	55	Del Poble Sec a Parc de Montjuïc
	28 de juny	51	De Trinitat Nova a Ciutat Meridiana
	23 de juliol	36	Nou recorregut pel triangle ferroviari
	17 de setembre	105	Escurça el seu recorregut fins El Prat
	17 de setembre	165	De Sant Cosme al polígon Mas Blau
	1 d'octubre	34	De Sarrià a Can Caralleu
	8 d'octubre	33	De Verneda al triangle ferroviari
	15 d'octubre	15	De Collblanc a l'avinguda Sant Ramon
	18 d'octubre	43	Del barri Besòs al Carrefour de Sant Adrià
	29 d'octubre	141	Nou recorregut pel barri Besòs
	31 d'octubre	155	Nou recorregut per Montcada i Reixac
19 de novembre	92	Absorbeix la línia 25 i fa el trajecte Gràcia - Psg. Maritim	
Bus barri	26 de novembre	112	Nou itinerari per Sant Genís
	26 de novembre	114	Del carrer Escorial a plaça Gal·la Placidia
Noves línies	22 de maig	193	Circumval·lació plaça Espanya - Parc Montjuïc
	26 de juny	158	Collblanc - Sant Just Desvern
	30 de juliol	185	Horta - Metro "Canyelles"
	3 de setembre	23	Plaça Espanya - Parc Logístic (Zona Franca)
	Bus barri	5 de novembre	122
5 de novembre		123	La Bonanova
15 de novembre		124	Penitents
10 de desembre		126	Sant Andreu
16 de desembre		125	La Marina
20 de desembre		127	Roquetes

“Tenim una concentració de cotxes insostenible”

Quins són els principals problemes de mobilitat que pateixen les Illes?

Sens dubte, el principal problema que tenim és l'alta concentració de cotxes. Diria que les Illes no només són l'indret de l'Estat espanyol amb una major densitat de cotxes, sinó gairebé del món, amb uns nivells semblants a Califòrnia. En aquests moments, tenim una taxa de 940 cotxes per mil habitants, i això ve donat tant pels cotxes de residents com per l'elevadíssim parc de cotxes de lloguer.

I si hi afegim que som la comunitat autònoma amb un dels índex més baixos de presència de transport públic, ja que és evident que patim un greu problema de mobilitat i de sostenibilitat.

En aquest sentit, per on van les directrius del Govern balear per trobar solucions?

La nostra idea és avançar cap a una mobilitat sostenible. I això vol dir no només potenciar tot allò que són transports públics, sinó també una xarxa de gran abast de carrils-bici. El 1999 vam aprovar un Pla General de Transport, que inclou diferents plans sectorials i diferents estratègies de sostenibilitat. Això implica una sèrie d'actuacions per millorar la xarxa de tren a Mallorca i els autobusos en el conjunt de la comunitat. En el cas del tren, volem potenciar els enllaços entre diferents poblacions de l'illa recuperant, fins i tot, antigues

vies que havien quedat en desús des de fa una vintena d'anys.

Una altra iniciativa, ha estat la construcció –en paral·lel a les carreteres– d'uns vials segregats per a bicicletes i peatons. Tenim l'avantatge que som un territori petit, i amb una orografia que possibilita la promoció de mitjans de transport no motoritzats. I també estem treballant en la possibilitat d'implantar energies renovables per a la xarxa d'autobusos.

De tota manera, partíem d'una situació nefasta ja que amb els successius governs del PP totes les actuacions de mobilitat s'havien adreçat cap el Pla de carreteres per respondre a l'oferta de cotxes.

Alacant, Elx, València, Montpeller... ara Barcelona, moltes ciutats mediterrànies han apostat

pel tramvia. Com veieu, des del Govern balear, aquest mitjà de transport?

El cert és que hem elaborat projectes per a un tramvia que circularia per la zona costanera de Palma, que és la de major densitat turística. Però en aquest punt, topem amb el govern municipal de la ciutat, en mans del PP, i que no és gaire receptiu a qualsevol proposta que signifiqui avançar cap a la sostenibilitat i per la prioritat del transport públic sobre el trànsit privat. De fet, seria una bona idea perquè a Palma hi ha una gran densitat de circulació i de persones, i no seria més que recuperar un tramvia que ja vam tenir fins fa quaranta anys.

Una de les accions més aplaudides del Govern balear ha estat l'ecotaxa, us heu plantejat apli-

car una ecotaxa ls carburants?

Com ja sabeu, l'ecotaxa actual s'aplica sobre les tarifes dels hotels per dur a terme mesures en favor del medi ambient, però de moment no ens hem plantejat en ferm una ecotaxa sobre els combustibles. Encara que com a membre d'un partit verd, en sóc fermament partidària.

A l'anterior legislatura, quan es va parlar per primera vegada de l'ecotaxa actual, ja s'havia apuntat que l'impost recaigués sobre els bitllets d'avió, ja que el trànsit aeri és una de les principals fonts de contaminació acústica i atmosfèrica. Fins i tot, aleshores, un diputat verd havia suggerit la possibilitat d'una ecotaxa sobre els cotxes de lloguer, que, com he dit abans, a les Illes en són molts i a uns preus reduïts de gairebé 18 euros diaris. Però aquesta proposta, en el seu dia, no va progressar. A més, insisteixo, el govern municipal de Palma no té cap sensibilitat cap aquests temes.

Aleshores, parlar d'un peatge urbà encara és més hipotètic.

Del tot. A les Illes, la major part del trànsit es concentra al voltant dels grans nuclis: Palma de Mallorca, Maó, Ciutadella i la Vila d'Eivissa. Això vol dir que hi ha una gran quantitat de cotxes que van i venen cada dia dels diferents pobles a les capitals. Però també és cert que la meitat de la població viu a Palma. ●
J.P.M.

Una campanya original



El passat estiu, el Govern Balear va dur a terme una campanya prou original i simpàtica per conscienciar la ciutadania sobre la necessitat de no fer un abus en la utilització del cotxe privat. I és que, efectivament, els desplaçaments a peu no suposen cap despesa en carburants (cars i contaminants).

Què ens han portat quatre anys de govern roig-verd?

El passat 22 de setembre, el poble alemany va renovar la confiança a la coalició de govern entre el Partit Socialdemòcrata (SPD) i els Verds perquè dirigeixi el rumb del país els propers quatre anys. Aquest article de Sonja Klingberg (presidenta de T&E) va ser escrit abans de la cita electoral i fa un repàs del que ha estat la gestió roig-verda en el camp del transport.

Una condició essencial per a l'acció de qualsevol govern de coalició és un principi d'acord. En el cas d'Alemanya, la presa de mesures necessàries per avançar cap a una política de transports sostenible era un dels punts de l'acord entre ambdues forces, si bé no pas fins el punt que les ONG ambientalistes haurien desitjat.

L'eix central de l'acord va ser l'aplicació d'una ecotaxa sobre els combustibles. La qual cosa, juntament amb uns preus alts del cru, van possibilitar una reducció en el consum de carburants i van encoratjar la construcció de vehicles més eficients des del punt de vista energètic. Un altre punt de l'acord –que no s'ha implementat encara, però és previst que entri en vigor el proper any– és l'aplicació d'una taxa per al transport pesat en funció dels quilòmetres que recorri. Alguns detalls d'aquest pla han estat criticats –per exemple, hi ha qui diu que la tarifa per quilòmetre és massa baixa si només acaba aplicant-se a les autopistes–,

Cal saber que...

⇒ **L'eix central de l'acord va ser la implantació d'una ecotaxa sobre preu dels carburants.**

però el cert és que és un bon punt de partida.

I també s'ha modificat un instrument fiscal: les deduccions en els impostos per als desplaçaments fins el lloc de treball són ara les mateixes per a qualsevol mitjà de transport que s'utilitzi –en el passat, eren favorables als conductors. Amb aquesta reforma els ambientalistes creien que podrien veure dràsticament reduïdes les deduccions per quilòmetre. Però no ha estat així. Els desplaçaments fins el lloc de treball en vehicle privat encara són fortament subsidiats, la qual cosa permet a les persones tenir el seu domicili lluny d'on tenen la seva feina.

Altres fites que s'han assolit són l'establiment d'uns pressu-

ostos federals per al transport públic regional, un pla per minimitzar el soroll a les línies fèrries, la implantació a nivell nacional d'una estratègia cap a la sostenibilitat, i una important inversió en infraestructures per al ferrocarril.

Fins aquí les coses positives, però hi ha coses que no han rutllat com ens hauria agradat.

El que ha fallat

La coalició de govern va acordar fa quatre anys millorar la competitivitat del transport ferroviari. El tercer ministre de Transports del govern roig-verd, Kurt Bodewig (SPD) advocava per una total separació entre tot allò que són infraestructures i el que és el servei ferroviari pròpiament dit. Des de la secció alemanya de T&E (Federació Europea del Transport i el Medi Ambient) vam veure en aquesta decisió una precondició indispensable per una millor competitivitat intramodal i un increment considerable del volum del transport per tren. Però Bodewig no se'n va sortir, i des de T&E vam qualificar de paper mullat el compromís pel qual s'havien d'atorgar més responsabilitats a l'agència federal del ferrocarril (Eisenbahn Bundesamt).

El Govern també va expressar la seva intenció d'un millor control de les regulacions existents en matèria de transport pesant de mercaderies, però en aquest camp enca-

ra hi ha molt de terreny per recórrer. També van manifestar la seva voluntat d'harmonitzar els estàndards tecnològics i socials amb les taxes sobre els modes de transport, pressionant per a la introducció d'un impost sobre el querosè en el transport aeri intraeuropeu i posant punt i final a les exempcions de l'IVA en els vols internacionals. En totes aquestes qüestions referides a Europa, el Govern no va aconseguir grans avenços. I van haver de mostrar el seu acord a prolongar les deduccions fiscals holandeses, franceses i italianes per a la indústria pesant, la qual cosa impedeix la competitivitat intramodal.

Per tant, què podem esperar de cara al 22 de setembre? El cert és que fins a les inundacions de l'agost, totes les enquestes atorgaven un avantatge als partits de l'oposició (cristianodemòcrates i liberals). L'augment de l'atur, la baixada de la borsa i alguns escàndols no han ajudat el Govern.

L'oposició ja ha dit que no vol cap altra pujada de les ecotaxes sobre els carburants per al 2003, cosa que ja s'ha consensuat, i a mig termini la CDU vol abolir aquest impost. Hores d'ara no sabem quin serà el contingut d'un nou acord entre la coalició de govern si resultés elegida, però el que sí és cert és que els manifestos electorals de socialdemòcrates i verds contenen una forta dosi de sostenibilitat. ●

El ral·li de Barcelona

Durant uns dies, durant el passat novembre *La Vanguardia* (*) va decidir publicar una sèrie de reportatges en el suplement "Vivir en Barcelona", en els quals es realitzaven diverses rutes comparatives dins la ciutat de Barcelona, però amb diversos mitjans de transport.

Com a membre actiu de la PTP, em van oferir experimentar una d'aquestes, que seria entre cotxe i transport públic, i vaig acceptar, doncs la idea tenia gràcia. Després d'uns quants ajornaments per motius tècnics, a les vuit del vespre del 5 de novembre em vaig plantar al carrer Santuari, al Carmel, tal com m'havien citat. La ruta a efectuar era des d'aquest punt fins la plaça Espanya. Qui arribaria abans? Jo, amb transport públic o en Jaume Puig (contrincant, director tècnic de Seat i usuari del cotxe) amb automòbil? Aquest era el dilema. Els periodistes foren molt trempats. Després de presentar-nos i d'una breu sessió de fotos, en Puig i jo ens vam separar, encara que acompanyats cadascun d'un periodista.

Poc després d'un quart de nou, ja havent marxat en Puig amb cotxe, va arribar afortunadament un bus



de la línia 25 (ara 92), sense haver d'esperar gaire a la parada. El trajecte fou breu i ràpid, i vaig aprofitar per comentar al periodista que m'acompanyava que el Carmel era encara un indret mal comunicat amb transport públic degut a les característiques urbanes i orogràfiques del barri. Respecte a l'autobús, vaig opinar, sincerament, que encara restaven coses per fer, i que mentre encara se sentís comentaris com "vaig a agafar l'autobús perquè avui no tinc cap pressa", significa que alguna cosa falla. El dia que algú digui "vaig a prendre l'autobús perquè així aniré més ràpid i còmode", aquest transport de superfície triomfarà. Passats 10 minuts ens vam plantar a la plaça Lesseps, i allí vam agafar la línia 3 de metro per anar directes fins la plaça Espanya. Cinc minuts

d'espera i ja va arribar un tren. Durant un moment del recorregut, una amiga de sempre del periodista va pujar, una agradable i dolça casualitat, moment en què em vaig assabentar que aquest seria pare d'aquí a molt poc. "Felicitats!", li vaig dir jo.

Del metro vaig destacar la seva rapidesa, i vaig reivindicar la xarxa de FGC i Renfe-rodalies com a sistemes a considerar com a metros especialment dins de Barcelona. Sobretot, vaig remarcar que calia resoldre el problema de l'accessibilitat a les estacions i als trens. Sobre el Trambaix? Aquesta pregunta era indispensable. Vaig respondre que els sistemes de transport de capacitat intermedia com aquests eren els transports públics del futur, a desenvolupar durant el segle XXI, i vaig destacar el Trambaix

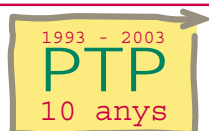
com un model de metro lleuger d'aportació i alimentador de sistemes de gran capacitat (metro, Renfe i FGC), i que, aconclint clarament aquesta funció, seria molt rendible.

Arribats a la plaça Espanya el ral·li urbà es va acabar. En total, foren 31 minuts de viatge, cinc més que amb cotxe, encara que reconec que hauríem pogut guanyar i haver arribat abans. En definitiva, malgrat el transbordament, el transport públic va anar més ràpid, i és l'aposta de futur per millorar la mobilitat de les persones. Una aposta que ha de ser real, ja que quan funciona deficientment, involuntàriament incita al transport privat, a què la gent es desanimi i agafi el cotxe, especialment dissabtes, diumenges i festius, on l'autobús no té cap predomini sobre la ciutat.

Després, acabant de xerrar en un bar del carrer Creu Coberta en què em va convidar a un refresc, ens vam acomiadar, alhora que jo m'oferia desinteressadament per a properes experiències similars a aquesta o per al que vulgués, sempre en favor del transport públic. ●

Ricard Fernández Valentí

(*) Aquesta vivència va ser publicada a *La Vanguardia* del 7 de novembre.



Deu anys d'idees i propostes
en favor de la mobilitat sostenible

