



# Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic  
Número 25  
1r trimestre 2003  
[www.laptp.org](http://www.laptp.org)

## El Trambesòs inicia el seu compte enrera



Presentada la Fundació Privada  
Mobilitat Sostenible i Segura

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 Ferri, Pau Noy, Jordi Pascual, Rafael Requena, José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.

Fotografia:

Xandri, Rodrigo, Obiols i Segura

Maquetació:

Maketa2 Gráficos, Cresques, 3 08030 BCN

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, Cintoi 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.

# Endavant amb el Trambesòs

**E**l Trambesòs ja comença a ésser una realitat. Després d'un procés d'aprovació i execució, per fi s'ha col·locat la primera pedra i s'han iniciat les obres de construcció d'un sistema de transport de futur que circularà per uns barris amb futur. Els avantatges que oferirà aquesta nova xarxa seran diversos. En primer lloc, circularà per uns àmbits del districte de Sant Martí i de la ciutat de Badalona insuficientment dotats de transport públic, i que esdevenen corredors de demanda intermèdia. A Sant Adrià de Besòs el tramvia serà un dels més importants sistemes de transport del municipi, tant per la seva cobertura territorial com pels seus corredors. En segon lloc, la seva funció serà de complementar la xarxa de metro existent i, a la vegada, les línies d'autobusos hauran d'ésser reestructurades de cara a racionalitzar el servei. I en tercer lloc, la regeneració urbana serà espectacular, i posarà en evidència que la presència d'una xarxa tramviària és sinònim de qualitat de vida, i d'un nou model d'espai urbà més confortable i sostenible. En el futur, si la connexió per tota l'avinguda Diagonal amb el Trambaix es fa realitat, el Trambesòs acabarà de consolidar-se com una aposta de futur, i punt de mira i d'inspiració de nous projectes similars.

Cal esperar que aquesta nova xarxa de tramvia es converteixi en un element d'identitat d'uns barris i d'uns municipis, i motiu d'orgull dels seus habitants.

En aquest número s'ofereix un detallat reportatge sobre aquest nou transport sostenible que donarà servei a uns sectors actualment insuficientment dotats de mitjans col·lectius.

# No als macroaparcaments

**L**es grans transformacions urbanístiques de Barcelona i rodalies venen malauradament acompanyades de la creació d'un nombre molt gran de noves places d'aparcament. Des de la PTP es denuncia aquesta política que porta novament a l'ús indiscriminat del cotxe particular, en detriment d'un pla de mobilitat a favor d'un transport més sostenible, econòmic, ecològic i segur. Si es té en compte que les diferents administracions (local i autonòmica) advoquen per impulsar millores en el transport públic, resulta contradictori que, d'altra banda, s'incentivi la construcció de grans macroaparcaments amb les conseqüències que comporta a curt termini. Sembla que no es tingui en compte el gran impacte que generen els cotxes que accedeixen a l'aparcament. De mitjana, cada plaça d'aparcament és ocupada diàriament per tres cotxes. La suma de places en els macroaparcaments que de moment s'han aprovat arriba a la xifra de 20.000. Per tant, s'afavoreix que 60.000 vehicles més circulin cada dia. Això no és sostenible. Més encara, va en contra dels objectius del Pacte per a la Mobilitat de Barcelona i de l'Hospitalet de Llobregat.

En l'article del present número s'analitzen les conseqüències d'aquesta política de macroaparcaments i s'ofereixen tot un seguit de mesures, prenent com a referència les suggerències formulades per l'UITP, així com les elaborades per la PTP a favor de la mobilitat sostenible. La finalitat, demostrar que viure amb transport públic, és possible.

## SUMARI

### REPORTATGE

El Trambesòs inicia el seu compte enrera (pàg. 3)

### ACTUALITAT

Els macroaparcaments. Un mal negoci per al transport públic (pàg. 6)

### OPINIÓ

El transport públic és cultura (pàg. 7)

### DOCUMENT

Els serveis urbans locals i de proximitat. Un transport públic també important (pàg. 8)

### ENTITATS

Les ciutats del baix Llobregat aposten

pel transport públic (pàg. 10)

### EL TRANSPORT AL MÓN

Els sistemes de transport del futur. 1-L'autobús guiat amb camí propi (pàg. 12)  
En marxa el peatge de Londres (pàg. 14)

### BREUS / NOTÍCIES

(pàg. 15)

### PTP: ACTIVITATS / NOTÍCIES

Els objectius de la PTP per al 2003 (pàg. 17)  
Constituida la nova secció de la PTP del Barcelonès Nord (pàg. 18)

Programa de COM-Ràdio sobre mobilitat sostenible (pàg. 19)  
Presentada la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura (pàg. 20)  
Gran èxit de l'info-PTP (pàg. 21)

### MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Cap un nou concepte de mobilitat (pàg. 22)

# El Trambesòs inicia el seu compte enrera

El 26 de juliol de 1999, el Consell d'Administració de l'ATM va prendre l'acord d'aprovar la implantació d'una xarxa de tramvia des del Baix Llobregat fins el Besòs a través de l'avinguda Diagonal però amb distinció en diferents trams. L'objectiu ha estat dotar d'un servei de transport lleuger de capacitat intermèdia que cobreixi les necessitats d'indrets d'interès social, com l'UPC, l'Estació del Nord, el Districte 22@ i el Fòrum de les Cultures del 2004. Finalment, el 4 de juliol de 2002, l'ATM va decidir adjudicar la línia del Trambesòs a l'empresa que explotarà també el Trambaix, Tramvia Metropolità, SA. Cinc mesos després, es va procedir a la redacció del projecte constructiu.

**El traçat: recorregut, parades i correspondències**

El Trambesòs constarà bàsicament de 2 línies, que a continuació es descriuen.

La primera d'elles, anomenada T4, s'iniciarà a l'Estació del Nord, al costat de l'estació d'autobusos, i continuarà per l'avinguda Vilanova, avinguda Meridiana, plaça Glòries, avinguda Diagonal, passeig Taulat, rambla de la Mina, Cristòfor de Moura, avinguda de la Platja, avinguda Catalunya i avinguda Marquès de Mont-roig a l'alçada del metro Gorg (L2).

La segona línia és la T5. Tindrà el seu origen al final del carrer Wellington, amb confluència amb el passeig Circumval·lació, i continuarà per Wellington, avinguda Meridiana, plaça Glòries, avinguda Diagonal, Llacuna, Gran Via de les Corts Catalanes, rambla Prim, Pere IV, Alfons el Magnànim,



Simulació al seu pas per Diagonal/Glòries.

Cristòfor de Moura i avinguda de la Platja fins l'estació Renfe de Sant Adrià de Besòs.

L'oferta horària, preveu un comboi cada 4 minuts en els trams comuns, i un cada 8 minuts en els trams independents. Això significa que en el primer cas, representarà un total de 15 serveis/hora/punta/sentit i 3.000 places/hora/punta/sentit, i

en el segon, 7,5 serveis/hora/punta/sentit i 1.500 places/hora/punta/sentit.

**Característiques tècniques**

La xarxa tindrà una longitud de 14km i un total de 28 parades, de les quals 4 seran comunes a les 2 línies i 13 tindran correspondència amb el metro o amb Rodalies-Renfe.

Línia T4 (Estació del Nord-Diagonal-Badalona)			
Municipi	Parada	Ubicació de la parada	Correspondència
Barcelona	PARADA 1	Av. Vilanova-Estació Nord	L1, C1, C3, C4
Barcelona	PARADA 2	Av. Meridiana-Lepant-Zamora	T5
Barcelona	PARADA 3	Av. Meridiana-Àlaba-Castillejos	L1, T5
Barcelona	PARADA 4	Av. Diagonal-CC Barcelona Glòries	T5
Barcelona	PARADA 5	Av. Diagonal-Castella-Bilbao	
Barcelona	PARADA 6	Av. Diagonal-Bac de Roda-Fluvià	
Barcelona	PARADA 7	Av. Diagonal-Selva de Mar-Treball	L4
Barcelona	PARADA 8	Av Diagonal-CC Diagonal Mar	L4
Barcelona	PARADA 9	Pg. Taulat-Edifici Fòrum	
Barcelona	PARADA 10	Pg. Taulat-Recinte Fòrum 2004	
Sant Adrià B.	PARADA 11	Rbla. Mina-Av. M.F. Marquez	T5
Sant Adrià B.	PARADA 12	Cristòfor de Moura-Ciutat RCD Espanyol	
Sant Adrià B.	PARADA 13	Cristòfor de Moura-Platja	
Badalona	PARADA 14	Av. M. Montroig-Av. Catalunya	L2
Badalona	PARADA 15	Av. M. Montroig-Av. Maresme	
Badalona	PARADA 16	Av. M. Montroig-Sant Lluc	
Badalona	PARADA 17	Av. M. Montroig-Metro "Gorg"	L2, L10

Línia T5 (Ciutadella UPF-Sant Adrià de Besòs)

Municipi	Parada	Ubicació de la parada	Correspondència
Barcelona	PARADA 1	Wellington-Pg.Circumval·lació (UPF)	L4
Barcelona	PARADA 2	Wellington-Ramon Turró	
Barcelona	PARADA 3	Av.Meridiana-R.T.Fargas-Marina	L1
Barcelona	PARADA 4	Av.Meridiana-Lepant-Zamora	T4
Barcelona	PARADA 5	Av.Meridiana-Àlaba-Castillejos	T4
Barcelona	PARADA 6	Av.Diagonal-CC Barcelona Glòries	T4
Barcelona	PARADA 7	Gran Via-St.J.Malta-Bilbao	
Barcelona	PARADA 8	Gran Via-Bac de Roda-Fluvià	
Barcelona	PARADA 9	Gran Via-Agricultura-Josep Pla	
Barcelona	PARADA 10	Gran Via-Rbla.Prim-Pere IV	L4
Barcelona	PARADA 11	Alfons Magnànim-C.Moura-J.Huguet	
Sant Adrià B.	PARADA 12	C.Moura-Rda.St.R.Penyafort	
Sant Adrià B.	PARADA 13	Rbla.Mina-Av.M.F.Márquez	T4
Sant Adrià B.	PARADA 14	Pg.Taulat-Rda.Litoral-Fòrum 2004	
Sant Adrià B.	PARADA 15	Av.E.Maristany-Estació Renfe C1	

Afectarà els municipis de Barcelona, Sant Adrià de Besòs i Badalona. El pressupost global de la xarxa (sense comptar les actuacions urbanístiques que comporta) ascendeix als 205 M€, dels quals 11,3 M€ correspondran a infraestructura i obra civil, 48,5 M€ a sistemes, i 45,2 M€ al material mòbil.

Avantatges d'aquest nou servei

La construcció del Trambesòs serveix per ajudar a efectuar una profunda regeneració urbana a bona part dels territoris de Sant Martí i Sant Adrià de Besòs, i a una part de Badalona. De fet, forma part i és un complement indispensable d'aquesta transformació

qualitativa. Així, per exemple, la semicobertura de la Gran Via entre Glòries i el Besòs s'aprofitarà per a què una de les línies circuli encaixonada i semisoterrada sota aquest gran eix de circulació, a la vegada que defineix un nou eix de transport públic en un sector molt residencial i densament habitat. A Sant Adrià de Besòs, la construcció de la nova rambla de la Mina, per on passarà el tramvia, forma part de la rehabilitació d'aquest sector. En definitiva, és una mostra de com es tenen en compte les necessitats de transport públic abans d'efectuar una operació urbanística de gran envergadura.

Es preveu que, una vegada la xarxa estigui en total funcionament, enregistri uns 11,8 milions de viatges/l'any.

El material mòbil

Per a servir les 2 línies de què constarà el Trambesòs, s'emprarà el mateix model de tramvia previst per al Trambaix, és a dir, el Citadis 302 (model Barcelona), carrossat per la firma francesa Alstom. En total hauran 18 unitats de pis baix integral (30 cm sobre la cota de carril i espai per a cadires de rodes, cotxets i bicicletes), de composició modular, bidireccional, amb portes a ambdós costats i dues cabines de conducció. La longitud dels vehicles és de 33 metres i

l'amplada exterior de 2,65 m. Cada comboi té una capacitat per a transportar 220 persones, 72 de les quals van assegudes. L'articulació permet traspasar d'un vagó a l'altra i distribuir millor el pasatge per l'interior. La velocitat comercial prevista serà de 20 km/h. (en travessar els encreuaments de 30 km/h) i la màxima a assolir de 50 km/h. El temps d'estacionament a cada parada serà d'un màxim de 25 segons.

El disseny exterior es caracteritza per la seva amplitud, modernitat, lluminositat i confortabilitat. A més, els cotxes estaran climatitzats i disposaran tant d'indicatius electrònics (per assenyalar el nom de la propera parada, correspondències, data, hora i temperatura exterior) com de megafonia informativa.

L'amplada de via serà internacional (1,435 metres) i els combois requeriran una tensió de 750Vcc.

Acte de col·locació de la primera pedra

El darrer 10 de gener d'enguany, es va celebrar l'acte de col·locació de la primera pedra del Trambesòs, al final de l'avinguda Diagonal amb rambla Prim.

A les 12:00 hores van arribar les autoritats: el Conseller en Cap, Sr. Artur Mas; el Conseller Director de Política Territorial i



Obres Públiques i President de l'ATM, Sr. Felip Puig; l'Alcalde de Barcelona, Sr. Joan Clos; el Primer Tinent d'Alcalde i Vice-president primer de l'ATM, Sr. Xavier Casas; l'Alcaldessa de Badalona, Sra. Maite Arqué; l'Alcalde de Sant Adrià de Besòs, Sr. Jesús M. Canga; i el President de Tramvia Metropolità del Besòs, SA, Sr. Albert Vilalta.

Cinc minuts després es va procedir a la signatura del pergamí commemoratiu i a la col·locació de la primera pedra. A les 12:20 hores, el Sr. Albert Vilalta, va procedir a explicar el projecte constructiu. En Joan Clos i l'Artur Mas, a continuació, van fer els seus respectius parlaments.

### Estat actual de les obres i calendari d'entrada en servei

Actualment s'està treballant a l'avinguda Diagonal per tal de tenir acabat, l'abril del 2004, el tram entre l'estació del Nord a Sant Adrià de Besòs. Es tracta del traçat més urgent si es vol dotar de transport públic d'aquestes característiques al sector del Fòrum del 2004.

Per al gener del 2005, entraria en servei la línia de Ciutadella a Badalona, que circularia semisoterrada per la Gran Via. Finalment, sis mesos després de l'aca-

bament de la rambla de la Mina, es podran connectar les 2 línies.

### Altres projectes complementaris

En un futur que s'espera no sigui gaire llunyà, resultaria força interessant i necessari ampliar la xarxa del Trambesòs. Per això, existeixen uns estudis que proposen, d'una banda, connectar aquesta xarxa amb el Trambaix amb una línia que travessés tota l'avinguda Diagonal, de muntanya a mar i estendre'l fins a Montgat, i també, d'un altre, crear una línia que creui la façana marítima de Barcelona, de Sant Adrià fins el Port Vell.

El primer cas fa referència a l'anomenat "Tramvia de la Diagonal". De fet, ja existeixen estudis des del 1987 (EMT), i d'altres posteriors (1990 per part de TMB i 1999 per part de BCN Regional). La proposta fou aprovada el 26 de juliol de 1999, i es troba aprovada dins el PDI 2001-2010. De moment hi ha dubtes al voltant de si aquest traçat hauria d'anar per superfície (com defensa la Generalitat, l'ATM i la PTP) o bé sota terra (com defensa l'Ajuntament de Barcelona).

El segon cas, l'anomenat "Tramvia del Front Litoral" té el seu origen en els estudis el-



Simulació al seu pas per Badalona, (Av. M. Mont-Roig)

borats en el PDI 2001-2010. El projecte, però, es troba a l'espera d'una resolució definitiva amb el vistiplau de l'Ajuntament de Barcelona. Fins ara, la idea de construir un monorraíl aeri com alternativa ha estat descartada per l'ATM i l'Autoritat Portuària de Barcelona perquè no reuneix els avantatges del tramvia modern. Conceptualment, la PTP també s'oposa al transport elevat, perquè és un transport car, té molt impacte visual i, el que és pitjor, és molt poc accessible.

### I mentrestant, el Trambaix...

D'altra banda, les obres corresponents al Trambaix avancen a bon ritme. Només cal realitzar una visita i resseguir el recorregut per tal de comprovar

que això és ben cert. Degut a la complexitat de la xarxa i a la profunda renovació urbana que comporta, les obres resulten més costoses i el temps de realització és superior que no pas el Trambesòs. No obstant això, es preveu que entre finals d'enguany o bé a principis del 2004, entri en servei la nova xarxa.

### EuskoTran rep la visita dels responsables dels tramvies de Barcelona

El passat 18 de febrer, coincidint amb els dos mesos d'entrada en funcionament del tramvia de Bilbao, Eusko Tran va rebre la visita d'una delegació pertanyent a l'ATM de Barcelona, especialment del Sr. Francesc Xavier Ventura. La visita a la capital basca es va centrar en recórrer les instal·lacions de l'EuskoTran, situades a Atxuri. Allí es trobaven les cotxeres, els tallers i el centre de comandament. Els visitants de l'ATM tingueren una agradable impressió de com aquest sistema de transport estava perfectament integrat a la ciutat, de manera que fou considerada una referència positiva de cara a la seva implantació a Barcelona.

Aquest reportatge ha estat possible elaborar-lo gràcies a la informació continguda en els dossiers informatius de Tramvia Metropolità, SA, i a les pàgines web [www.atm-transmet.es](http://www.atm-transmet.es) i [www.tramvia.org](http://www.tramvia.org).

Redacció



# Els macroaparcaments. Un mal negoci per al transport públic

**S'incentiva que els automobilistes tinguin la garantia de deixar el seu cotxe al lloc de destinació, encara que sigui pagant una plaça d'aparcament. És, tracta de una política que promou dins un marc legal urbanístic continuar el transport privat sense pensar quines solucions pot donar el transport públic. La construcció de grans superfícies comercials i lúdiques ha significat l'entrada en servei de grans macroaparcaments, abans que l'arribada de serveis d'autobusos i metro. Indrets, com La Maquinista, inexplicablement, encara són espais oblidats on el transport públic gairebé passa de llarg.**

Amb motiu del Fòrum Universal de les Cultures 2004, Barcelona i rodalies estan en procés de grans transformacions urbanístiques que han de repercutir positivament socialment i econòmicament. Tot plegat comportarà un notable increment de mobilitat de les persones vers nous llocs d'interès, àrees de nova centralitat, nous motors de desenvolupament territorial. El cas és que es tracta d'un canvi positiu, i ho seria encara molt més si no fos pel fet que ve acompanyat per una especial promoció del transport privat. Una clara mostra és la creació, per als propers anys, 19.000 places d'aparcament, repartides entre el nou centre lúdic de Las Arenas (1.100 places), la Fira Montjuïc-2 (7.000 places), la Ciutat Judicial (2.100 places), l'estació de la Sagrera (4.000 places), l'estació de Sants (1.200 places), i el recinte del Fòrum (3.000 places). Altres projectes, com els voltants del gratacel d'Agbar (a Glòries) i el pla del portal del Coneixement (Barça 2000) també podrien aportar més places d'aparcament, fins a 10.000,

que caldria sumar a les xifres abans esmentades. Tot això sense comptar la previsió de creació de 8.000 noves places d'aparcament a l'aeroport.

Des de la nostra entitat, també s'ha posat de manifest que el problema del trànsit rodat a Barcelona no radica en les persones que efectuen itineraris interiors (20% de la població i 650.000 viatges), sinó el milió i mig de persones que entren i surten cada dia de la ciutat. Les xifres aportades per l'ATM con-

firmen que dins del perímetre de les rondes, el ferrocarril, el metro i els autobusos guanyen terreny, fins a quotes de mercat pròximes al 60%, però a l'exterior, en canvi, el greuge entre transport públic i privat és cada vegada més gran.

L'existència de macroaparcaments, malgrat estar enterrats i mostrar una visió aparentment millor del nostre entorn, té com a conseqüència tot un seguit d'efectes negatius als seus voltants que serien

- Excessiu consum de l'espai urbà circumdant. Els cotxes utilitzen un gran volum d'espai en diversos trajectes on el metro i l'autobús resulta molt inferior.
- Ocupació massiva de l'espai urbà. Comporta la construcció de més calçades per absorbir la creixent demanda automobilística, sense adaptar la demanda de desplaçaments de la xarxa viària amb l'ajut dels transports públics.

## LES PROPOSTES DE LA PTP

- Suprimir el trànsit de pas a la Rambla i la Via Laietana
- Crear línies de bus exprés
- Unir el Trambaix i el Trambesòs per l'avinguda Diagonal en superfície
- Ampliar fins a 129km els carrils-bus i protegir-los
- Incrementar la freqüència de les línies 1 i 5 de metro
- Donar prioritat semafòrica als autobusos en els semàfors
- Renunciar als macroaparcaments en els edificis singulars
- Afavorir l'ús responsable de la moto
- Estendre a tot Catalunya la integració tarifària
- Fer de la xarxa de Rodalies-Renfe un metro regional i transferir els seus serveis a la Generalitat
- Fer carrils-bus a les entrades de les principals ciutats
- Millorar el transport públic a l'Aeroport del Prat
- Promoure el cotxe multiusuari i el cotxe compartit (carsharing)
- Multiplicar per cinc l'ús de la bicicleta
- Incentivar fiscalment l'ecomobilitat
- Adaptar tot el transport públic a persones de mobilitat reduïda (PMR)

# El transport públic és cultura

- Embussos. La congestió del trànsit genera efectes negatius com: pèrdua d'hores productives, penalització del comerç, transports lents i amb freqüències irregulars, contaminació dels vehicles encesos (emissions de fum i soroll) i degradació de la qualitat de vida per a les persones residents als voltants de l'àrea gestionada.
  - Pèrdua de velocitat dins la ciutat. Una conseqüència dels embussos és la pèrdua de velocitat en els desplaçaments, cosa que afecta en especial al transport públic de superfície.
  - Altres efectes: major nombre d'accidents, malgastament d'energia, perjudici per als usuaris del transport públic, etc.
- Per això, cal aportar solucions alternatives a aquest model de mobilitat i de ciutat que es podria basar, en premisses com aquestes:

- Incrementar la presència de transport públic a zones d'alta densitat. Si els desplaçaments a peu són més curts des d'una parada d'autobús o tramvia o estació de metro i tren al lloc de destinació, incrementa l'ús del transport públic. Això beneficia a àrees de nova centralitat.
- Eliminar els embussos. Això fa que l'espai urbà sigui més acollidor i dinàmic: limitació dels estacionaments, l'adopció de plans de circulació i la limitació de l'accés del cotxe (a determinades hores) vers zones centrals.
- Crear noves zones de viants. El resultat és un increment del volum de negocis, especialment dels comerços.
- Noves polítiques d'estacionament encaminades a reduir els embussos i a estimular l'ús del transport públic.
- Aparcaments de dissuasió. Els park and ride en el municipi ajuden a captar nous usuaris del transport públic.

Redacció

El concepte de cultura es pot definir de moltíssimes maneres: el mode total de la vida d'un poble; una manera de pensar, sentir i creure; el llegat social que l'individu adquireix del seu grup; una abstracció de la conducta; una teoria de l'antropòleg sobre el que fan les persones; un dipòsit de saber emmagatzemat; un seguit d'orientacions estandarditzades davant de problemes reiterats; una conducta apresada; un mecanisme de regulació normativa; un seguit de tècniques per adaptar-se tant al medi exterior com amb altres persones; un precipitat d'història...

Aleshores, què pot tenir de cultura el transport públic? Molt senzill, només cal pensar en tots aquells elements que hi intervenen. En primer lloc, és un fenomen (realitat analitzable) propi de l'espècie humana per a satisfer, de forma ràpida i còmoda, les necessitats de desplaçament. De fet, el transport públic no el va inventar ningú. Neix sol, fruit d'una evolució cultural de les civilitzacions. Des del descobriment de la roda, a l'edat de pedra, des de l'ús d'animals per a viatjar d'ací i d'allà (cavalls, camells...) o per a transportar mercaderies, fins els primers trens o diligències que portaven persones a canvi d'una remuneració, es va anar gestant el que, primer, fou un simple negoci de particulars, fins arribar a la creació de grans empreses explotadores de serveis de passatgers.

En segon lloc, l'existència del transport públic ha arrossegat a tot un seguit de ciències humanes, socials i experimentals, les quals, ara, s'han convertit en eines d'estudi i desenvolupa-

ment. Hem de pensar en què la seva evolució ha fabricat una història; que la seva anàlisi i planejament per a configurar xarxes millors i sostenibles és objecte de recerca per part de la geografia, l'enginyeria d'obres públiques, l'arquitectura, l'urbanisme, les ciències mediambientals...; i que la qualitat (velocitat, tecnologia, accessibilitat i confortabilitat) del material mòbil és objecte de l'enginyeria industrial. Fins i tot, les empreses i/o particulars que exploten els serveis de transport han obligat a involucrar a les ciències polítiques, econòmiques, jurídiques i empresarials, per tot l'enrenou que sempre ha hagut al darrere.

En tercer lloc, l'acceptació social del transport públic ha generat unes pautes de comportament abans inexistents, integrant-lo dins una cultura popular. Les estampes típiques d'un routemaster londinenc, dels graffitis dels combois del metro de Nova York (que ja han passat a la història), els vestíbuls del metro (per exemple, com fou el de plaça Universitat) com a punt de trobada de grups de joves, músics i ballarins, i fins i tot el Tramvia Blau com una estampa històrica i patrimoni de la ciutat... Són molts els exemples

que es podrien presentar a nivell mundial.

I en quart lloc, no s'ha d'oblidar que ha estat objecte de manifestacions artístiques al llarg de la història. En podem posar uns quants, d'exemples: les estacions del metro de Moscou com a obres d'art sota terra, els dissenys d'avantguarda d'altres xarxes, com la de Bilbao, i d'altres estacions de metro i ferrocarril del món que agrupen mosaics, pintures murals, escultures... tot plegat ha servit que el transport públic de cada ciutat tingui uns signes d'identitat pròpia, únics i que han definit una personalitat pròpia. I a més, els diferents sistemes de transport han estat protagonistes o objecte d'inspiració de moltes novel·les, poemes, pel·lícules de cinema, documentals, obres de teatre, peces musicals, etc. En definitiva, tot un món creat al voltant del transport públic que, si aquest no existís, totes les manifestacions culturals, artístiques i científiques abans esmentades no haguessin estat mai una realitat.

I és per tot això que m'atreveixo a afirmar rotundament que "el transport públic és cultura".

Ricard Fernández i Valentí



# Els serveis urbans locals i de proximitat.

## Un transport públic també important



Dos exemples de serveis urbans locals de proximitat: Lliçà d'Amunt (esquerra) i Castellar del Valles (dreta) (Fotos: M. Segura)

En els darrers anys, Catalunya ha experimentat un notable increment dels serveis urbans locals d'autobusos, és a dir, de línies urbanes de municipis o entitats locals menors. Aquest fenomen és un clar reflex que la nostra comunitat autònoma va apostant, progressivament, dia a dia, pel transport públic i per la mobilitat sostenible.

**Un procés positiu i imparable. Els antecedents**

Inicialment, els serveis urbans locals i de proximitat (midibusos i microbusos) sovint no eren gaire rendibles, de manera que es creaven i, poc temps després, se suprimien. Això es devia a què eren línies que rebien molt poques subvencions per part de les administracions (practicaven una política tancada en matèria de transport tot afavorint el cotxe privat), el material mòbil era envellit o de segona ma, l'oferta horària molt restringida, i els recorreguts estaven molt mal planificats. El resultat es traduïa en un nombre de passatgers molt escàs, dels quals pràcticament només eren usuaris la gent jubilada, ja que la població més jove emprava l'automòbil o

bé anaven a peu. Tot plegat generava un desprestigi vers aquells serveis com si es tractessin d'agents forans que res tenien a veure amb la vida d'aquella localitat. Mancats de qualsevol atractiu, els autobusos eren vistos com "les guagues o carraques del poble".

En els darrers anys, però, això s'ha vist canviat radicalment. Les administracions democràtiques, més sensibilitzades, apostant per una mobilitat sostenible, han decidit involucrar-se en la promoció del transport públic, de manera que ara, per a un petit municipi que disposi del seu propi servei urbà, és un distintiu de prestigi, d'orgull, de competitivitat i de progrés. Integrats als municipis, formen part de la vida dels seus habi-

tants, i fins i tot, han generat un interès per part d'estudiosos en recuperar la història passada d'aquestes línies, convertint-los així en patrimoni local. Aleshores cal preguntar-se quines qualitats ofereixen ara aquests serveis urbans i de proximitat que abans no tenien, perquè s'hagi donat pas a aquesta brutal i positiva transformació.

**Característiques dels serveis urbans locals i de proximitat**

Les institucions i els consorcis dedicats al transport públic, conjuntament amb la voluntat dels ajuntaments, són agents que han estat decisius en la promoció del transport públic en general, i a la recuperació i expansió d'aquests tipus de serveis que aquí tractem, en particular.



En línies generals, les funcions que desenvolupen aquestes línies serien:

- Donar accés al transport públic als indrets de difícil accessibilitat deguda a les característiques urbanes del barri o sector
- Fer arribar el transport públic al màxim nombre de zones residencials possibles
- Permetre la connexió a equipaments escolars, comercials, hospitalaris i administratius
- Fer correspondència amb línies d'autobusos interurbans, i a estacions ferroviàries (funció d'aportació o d'alimentador)
- Reduir el màxim possible l'ús del cotxe particular dins (i també fora) del municipi.

Alguns d'aquests serveis també poden ser intermunicipals, encara que no pas amb uns recorreguts gaire llargs. En aquests casos permeten la connexió entre dos o més municipis pròxims, i quasi sempre amb una línia interurbana d'autobusos o una estació ferroviària. Al seu pas per aquestes localitats, també fan de servei urbà local, encara que no sigui exclusiu d'aquell indret.

El material mòbil emprat acostuma a ésser sempre de reduïdes dimensions, ja que l'estructura urbana i les condicions orogràfiques no permeten el pas de vehicles de majors dimensions. A més, la densitat de població tampoc no justifica incrementar l'oferta. Una renovació de la flota ha portat a disposar de midibusos (fins a 9 metres) i microbusos (fins a 6 metres) més moderns i confortables (climatitzats, materials de disseny, de sòl baix i accessibles a PMR) que incorporen les darreres tecnologies (propulsió mixta gasoil-elèctricitat en alguns i casos, i el SAE).



Microbús del nou servei urbà de Mollet del Valles. (Foto: M. Segura)

Pel que fa a les tarifes, els serveis pertanyents a l'àmbit territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona que avarca l'ATM disposen d'integració tarifària, amb tots els avantatges que això comporta.

En quant a la promoció, la pràctica d'una política oberta ha ajudat a donar a conèixer aquestes línies als seus habitants, de manera que els usuaris ara no es limiten a persones jubilades, sinó a totes les edats. Alguns elements d'aquest èxit han estat:

- Repartiment de fulletons informatius
- Patrocini d'aquests serveis per part d'establiments i entitats comercials, bancàries i de serveis
- Publicitat als vehicles d'eixos comercials i de serveis dels municipis
- Ampliació dels recorreguts, fent-los més atractius i donant una major cobertura territorial
- Ampliació de l'oferta horària, tot detallant les hores exactes de pas a les parades

### L'experiència del Bus del Barri de Barcelona

Prenent l'exemple dels petits municipis d'arreu de Catalunya, i en base al déficit de transport de diversos barris de Barcelona, TMB va decidir crear l'any 1998 el Bus del Barri. Aquests serveis foren creats per atendre aquells

barris als quals, per les seves especials característiques urbanístiques (carrers estrets i sinuosos) o orogràfiques, els autobusos de majors dimensions no poden accedir. Les seves funcions són les mateixes que les citades anteriorment, i desenvolupen un paper de línies urbanes locals malgrat ésser administrativament Barcelona. Amb un total de 18 línies de Bus del Barri (amb vehicles "micro" i "midi"), més 12 línies que aconsegueixen la mateixa funció (amb vehicles "midis"), aquesta experiència ha ajudat a dotar de transport públic a sectors de la ciutat on fer acostar el metro o l'autobús resultava inviable fins el moment.

### L'expansió dels serveis de proximitat més enllà de Barcelona

Actualment, la Regió Metropolitana de Barcelona conté diversos municipis que disposen de línies urbanes locals o intermunicipals semi-locales que funcionen com a serveis de proximitat. Uns exemples són l'Esplubús, l'Esplujust i el Justmetro, entre Barcelona, Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern. Altres municipis dispersos per arreu de les comarques vallesanes també tenen les seves pròpies línies, amb el propòsit d'enllaçar una parada d'autobusos interurbans o bé una estació de ferrocarril amb les

urbanitzacions d'aquestes localitats. Al Maresme, per exemple, caldria destacar les línies explotades per l'empresa Casas, que connecten els municipis de la costa (concretament de les estacions de Renfe) amb els de l'interior. I així es podria elaborar tot un llistat d'exemples d'aquesta realitat cada vegada més creixent.

A partir del 3 de març, Mollet del Vallès disposa d'una nova línia urbana de microbusos, explotada conjuntament per les empreses Sagalés i Plana. El recorregut, de circumval·lació, cobert amb 2 vehicles, uneix les dues estacions de Rodalies-Renfe amb la resta de barris del municipi, i té uns intervals de pas de cada 15 minuts.

Malgrat tot això, encara queda molt per fer, ja que Barcelona perd població a favor de la seva Regió Metropolitana, d'aquí el creixent nombre d'urbanitzacions en els darrers anys. Els seus habitants, lògicament, requeriran dels seus propis serveis de transport públic, i moltes vegades seran d'aquestes característiques. És per això, que les línies locals o semi-locales de proximitat són ara un transport de futur, encaminat a encarar la nova realitat territorial metropolitana de Barcelona en els propers anys.

Redacció

# Les ciutats del Baix Llobregat aposten pel transport públic

El mes de febrer ha estat especialment important i positiu en quant a millores en el transport públic es refereix. Dues ciutats de futur que van incrementant tant la seva població com la seva economia, l'Hospitalet i Sant Boi de Llobregat, són els protagonistes d'una transformació de la seva xarxa de superfície, en resposta a servir les noves necessitats que s'estan generant en els usos del sòl, i a satisfer la mobilitat territorial dels seus habitants.



**Presentació dels nous midibusos de L'Hospitalet de Llobregat**  
(Foto: M. Segura)

## Nova xarxa d'autobusos a l'Hospitalet de Llobregat

L'Hospitalet de Llobregat es caracteritza per ésser un municipi que, urbanísticament, resulta un continu urbà de Barcelona, tot i que conserva la seva pròpia identitat en molts altres aspectes. Gran centre aglomerador de població, indústria i serveis, i amb grans perspectives de futur (Eix Gran Via, Ciutat Judicial i Fira Pedrosa), la seva ràpida transformació ha motivat a reestructurar la seva xarxa

d'autobusos. Basant-se amb les necessitats actuals de la seva gent, coneixent quins són els desplaçaments més habituals per raons de treball i estudi, i fins i tot la mobilitat no obligada, tant l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat com l'Entitat Metropolitana del Transport han dissenyat uns nous serveis destinats a satisfer i potenciar els que existeixen actualment. El resultat és que, des del 15 de febrer, la ciutat de l'Hospitalet de Llobregat compta amb una nova xarxa d'autobusos, que resulta una

millora i ampliació de la ja existent. A la data abans esmentada es va fer l'acte de presentació oficial, a les 11 del matí a l'avinguda Masnou d'aquesta ciutat. Les millores han consistit bàsicament en:

- Prolongació de línies existents. La línia L12 arriba fins el barri de l'Almeda, a Cornellà.
- Creació de noves línies. S'han posat en marxa dos nous serveis: L14 (Bellvitge-Numància) i L16 (Zona Franca-Pubilla Casas).
- Millora en l'oferta. Reforç

de la línia L10 i de les urbanes 1 i 2, que ara passen a denominar-se LH1 i LH2, respectivament, i incorporen noves parades en el seu recorregut.

Per a materialitzar aquesta nova xarxa (la concessionària de la qual continua essent Rosanbus, empresa del grup Mohn) es van presentar 14 nous midibusos de la firma MAN que han servit també per a renovar completament la flota de vehicles, de manera que ara tots són unitats modernes, de nova tecnologia i adaptades a PMR (només resten 4 autobusos Pegaso de reserva).

## Nova xarxa d'autobusos a Sant Boi de Llobregat

La ciutat de Sant Boi de Llobregat és un municipi que es troba en una zona de transició de corredors, convertint-se així en un autèntic nus articulador de diferents destinacions. Així, hi conflueixen els corredors de Martorell (per Sant Vicenç dels Horts), el del Litoral (per l'interior), el continu urbà Cornellà-l'Hospitalet-Barcelona, i l'eix que porta a El Prat de Llobregat (que forma part del corredor litoral per la costa). Aquesta virtut ofereix la possibilitat de disposar de tot un seguit de serveis de transport públic que permeten desplaçar-se a qualsevol punt cardinal del territori. A més, la intensitat d'aquests fluxos s'ha vist incrementada darrerament gràcies a què el municipi ha vist augmentar notablement la seva població, amb una consegüent millora urbana i econòmica. El resultat ha portat tant a l'Ajun-

tament d'aquesta vila com a l'EMT a reestructurar la seva xarxa d'autobusos. Per això, des del 24 de febrer, Sant Boi de Llobregat compta també amb una nova xarxa d'autobusos, explotada majoritàriament per Oliveras. Tot i que l'acte de presentació oficial es va formalitzar l'any passat, dos mesos després ja és una realitat. Les millores han consistit bàsicament en el següent:

**Modificació dels recorreguts de línies existents.** La línia urbana 1, que passa a denominar-se SB1, modifica el seu recorregut i enllaça amb les estacions de FGC. El servei, que ara circula també diumenges i festius, es cobreix amb nous vehicles midis de la firma MAN, més adaptats a l'oferta.

**Prolongació de línies existents.** La línia L72 allarga el seu recorregut fins la Ciutat Cooperativa, a través de la zona industrial i comercial, la plaça Catalunya i el parc Mariano. La seva concessió, de Mohn, es traspasa a Oliveras, que pertany al mateix grup empresarial.

**Creació de noves línies urbanes.** Es crea la nova línia SB2, que connecta amb un recorregut circular l'estació de FGC amb els barris de Can Paulet i Canons-Orioles. Funciona de dilluns a dissabte i el servei es cobreix amb un microbús similar al Bus del Barri barceloní, convertint-se així en un transport de proximitat.

**Creació de noves línies intermunicipals.** Es crea la nova línia L74, com a reforç de la línia L75, però amb un recorregut diferent al seu pas per Sant Boi, a través de la plaça Catalunya i l'Hospital Comarcal.

**Millora de l'oferta.** Les línies SB1, L72 i L96 milloren els seus intervals de pas, passant, respectivament, a 15, 20 i 20 minuts els dies feiners.



**Midibus del servei urbà de Sant Boi de Llobregat (Foto: M. Segura)**

**Altres actuacions recents**

Des del dia 31 de març, Gavà i Castelldefels disposen cadascun d'un nou servei urbà local d'autobusos, explotat per l'empresa Mohn.

A Gavà, la línia L89 s'ha reconvertit en la GB1, i ha allargat el seu recorregut fins als barris de Ca n'Espinós i La Sentiu, en forma de dos ramals. De dilluns a dissabtes de tot l'any i festius del mes d'agost té uns intervals de pas de cada

mitja hora, i els festius de setembre a juny, de cada hora.

A Castelldefels ja circula la nova línia urbana CF1, que uneix els barris de Vista Alegre, Centre, Montemar, Bellamar, el Poal i les Botigues amb una freqüència de pas de 45 minuts els dies feiners i cada hora i mitja els dissabtes. Ambdues línies són servides amb vehicles midibusos adaptats per a persones amb mobilitat reduïda

**Altres millores...**

I també de pas, la companyia d'autobusos Autocorb, que té la concessió de la línia que uneix Barcelona amb els municipis de La Palma de Cervelló i Corbera del Llobregat, ha adquirit un nou vehicle, de sol baix, de la firma MAN i carrossat per Noge. Aquesta mesura afavoreix l'objectiu de potenciar el transport públic a la zona nord del Baix Llobregat.

Redacció



**Nou autobús de la línia Barcelona-Corbera de Llobregat de l'empresa Autocorb (Foto: Albert Obiols)**

# Els sistemes de transport del futur

## 1. L'autobús guiat amb camí propi



**Autobús guiat model Civis**

L'any 2004 entraran en funcionament el Trambaix i el Trambesòs, de manera que es reintrodueix el tramvia a Barcelona i rodalies, però ara reconvertit en forma de metro lleuger, una experiència que des de fa uns anys s'està desenvolupant i estenent amb èxit per arreu del món.

No obstant això, cal destacar que, a més d'aquest modern i eficaç sistema de transport, paral·lelament, han aparegut en diversos països d'altres que es podrien considerar alternatius i/o complementaris al tramvia/metro lleuger, i que per la seva singularitat, mereixen ésser coneguts.

A partir d'aquest número de la revista, i en els propers que surtin enguany fins l'entrada en funcionament de la primera línia de tramvia a Barcelona, es publicaran una sèrie de reportatges amb el propòsit de presentar aquests sistemes de transport de capacitat intermèdia poc coneguts o desconeguts, que triomfen en altres indrets del món.

Actualment, la ciutat de Barcelona està perdent població a favor del seu territori metropolità. Com a conseqüència, s'estan generant tot un seguit de corredors intermedis entre els de gran capacitat (coberts pel metro, FGC i Renfe) i els de baixa capacitat (coberts per una xarxa convencional d'autobusos). Per això, caldria plantejar-se si, a més del tramvia (metro lleuger), aquests nous sistemes de transport resultarien viables implantar-los en aquest territori, convertint-se així, en uns mitjans col·lectius de futur, a la vegada, capaços de resoldre els problemes actuals de mobilitat i pal·liar tant com sigui possible els desequilibris territorials.

### Concepte d'autobús guiat

L'autobús guiat és un sistema de transport dual, dissenyat per a operar tant en carreteres i carrers ordinaris com en plataformes de guiat especials, combinant la flexibilitat de la carretera amb la capacitat i qualitat dels modes ferroviaris. Aquestes plataformes de guiat funcionen semblant a una carretera convencional reservada, excepte que els autobusos són dirigits per la plataforma en lloc del conductor. La base d'aquest sistema constitueix l'autobús guiat.

Els avantatges econòmics i operatius d'aquest sistema de transport han fet que, a diferència del tramvia o el monorraíl aeri, s'hagi pogut implantar amb més facilitat fins i tot en països en vies de desenvolupament.

### Origen i funcions de l'autobús guiat

Les raons que han portat a l'aparició d'aquest modern sistema de transport serien bàsicament tres.

En primer lloc, tenim aquelles ciutats que disposaven d'una xarxa d'autobusos i/o troleibusos convencionals, i l'autobús guiat és el resultat d'una modernització i millora de l'esmentada xarxa, tant pel que fa a les infraestructures com a material mòbil.

En segon lloc, tenim aquelles ciutats la xarxa de transport de les quals es fonamenta en

autobusos convencionals, i l'autobús guiat sorgeix com un nou transport en aquells corredors de més demanda, allà on les línies d'autobusos convencionals es troben sobrecarregades.

En tercer lloc, tenim aquelles ciutats on l'autobús guiat sorgeix com una solució de millor relació qualitat/costos per tal de modernitzar el sistema de transport col·lectiu.

Dins la xarxa de transport, l'autobús guiat pot desenvolupar diverses funcions.

Una primera funció seria configurar-se com a sistema de transport per a desplaçaments urbans i radials centre-perifèria en els eixos de més demanda. Es dona en ciutats mitjanes, i els autobusos convencionals juguen un paper a l'hora de complementar a la xarxa d'autobusos guiats en aquells corredors de demanda més baixa.

Una segona funció és la d'alimentació/distribució d'altres sistemes, com el metro i el ferrocarril de rodalies, o bé com a servei suplementari d'aquests sistemes en corredors de demanda intermèdia. Aquestes actuacions es donen a les grans ciutats.

La tercera funció de l'autobús guiat seria establir recorreguts intermunicipals, cobrint distàncies d'entre 15 i 45 km de longitud.

L'autobús guiat amb camí propi és una solució a considerar en els corredors de demanda mitja-baixa, és a dir, fins a 8.000 passatgers per hora i sentit.

### Característiques dels vehicles. Modalitats

En funció de la demanda, del grau de ramificació de la xarxa i de la seva impulsió, hi ha diferents tipus de vehicles:

- Autobús estàndard (com autobús normal o com autobús d'impulsió dual)

- Autobús articulat (com autobús normal o bé com autobús d'impulsió dual)
- Autobús de doble articulació o duobús (d'impulsió elèctrica, per a servei només amb carril de guia i amb possibilitat de formar trens d'unitats)

Actualment, la impulsió amb gasoil és cada vegada menor a favor de la tracció elèctrica, de manera que la seva circulació urbana és comparable a la d'un troleibús. Fins i tot, algunes línies d'autobús guiat són fruit de l'aprofitament i modernització d'antigues línies d'aquestes. En aquests casos, podríem afirmar que si el metro lleuger és una evolució moderna del tramvia convencional, l'autobús guiat ho seria, en certa mesura, del troleibús convencional. Pel que fa a les prestacions, els vehicles incorporen nova tecnologia i elevada confortabilitat: sistema SAE, climatització, sòl baix sense esglaons i accés a persones de mobilitat reduïda, informació visual (panels) i acústica (megafonia), etc.

Els dissenys dels vehicles han anat evolucionant a un aspecte semblant al del tramvia, amb el propòsit de captar nous passatgers per l'efecte visual de sistema ferroviari que ara tenen. Dos clars exemples d'això són els espectaculars models Cristallis i Civis, desenvolupats a França. En canvi, ciutats de països en vies de desenvolupament (sobretot Sud-amèrica) o excomunistes (d'Europa de l'Est) els vehicles tenen quasi sempre aspecte d'autobús o troleibús convencional.

### La implantació territorial i els seus efectes

L'atractiu de la seva infraestructura és que combina la via pública (circulació urbana com la d'un autobús convencional) i la plataforma reservada de guiat

(circulació urbana o interurbana com la d'un tramvia o ferrocarril). La ramificació de la xarxa (per etapes, i en funció de les necessitats i possibilitats), i el fet que els vehicles puguin canviar directament de la plataforma de guiat a la carretera convencional i a l'inrevés, permet als usuaris pocs o cap transbordament. Els avantatges de la infraestructura de guiat són, bàsicament:

- El període d'instal·lació és curt
- Les infraestructures (tot i ésser una nova tecnologia) són de menor envergadura
- Considerable reducció dels costos de manteniment i d'explotació
- Menys contaminació acústica al pas dels vehicles per damunt el carril
- Major seguretat funcional

- Els trams de carril per autobusos s'integren en el paisatge, podent semblar-se de gespa.

En els nuclis urbans es poden construir túnels subterranis o de superfície (normalment curts i de gàlib reduït) que respectin el paisatge urbà. Els trams elevats es poden construir amb plataformes prefabricades, sempre i quan resulti conciliable amb l'arquitectura de l'entorn.

### La seva viabilitat en el territori metropolità de Barcelona

Darrerament s'ha especulat amb la possibilitat que aquest nou sistema de transport sigui una realitat en el territori metro-

polità de Barcelona. De fet, l'ATM i altres experts ho estan estudiant actualment i es preveu que en un futur no gaire llunyà es pronunciïn sobre el tema. En alguns corredors cada vegada més importants, com l'anella Mataró-Granollers-Sabadell-Terrassa-Martorell-Vilafranca del Penedès-Vilanova i la Geltrú, s'ha pronunciat al voltant de la possible construcció d'una xarxa d'aquestes característiques. A més, amb l'aparició cada vegada més creixent de nous corredors de demanda intermèdia entre l'autobús convencional i el ferrocarril, no s'hauria de descartar que cada vegada apareguin més projectes similars dignes de tenir present de cara a millorar la xarxa de transport públic.

Ricard Fernández i Valentí



Autobús guiat o troleibús model Cristallis



## La Paradeta

per José Luis Rodrigo

### Via Flavència

Todos sabemos que Barcelona tiene un importante pasado romano. Ahí quedan vestigios como las murallas romanas, las columnas del Templo de Augusto, y calles que evocan antiguos nombres como la Vía Augusta, la Vía Barcino, la Vía Julia, la Vía Laietana...

Lo que no teníamos constancia es de la existencia de una tal **VIA FLAVENCIA...**

**¿SERÍA EN HONOR DEL EMPERADOR FLAVIO?**

## En marxa el peatge de Londres

Des del dilluns, 17 de febrer, qualsevol dels 250.000 automòbils particulars que diàriament accedeixen al centre de Londres hauran de pagar una taxa de 5 lliures (7,5), sota el control d'una videocàmera entre les 7 del matí fins les 18:30h del vespre. Es tracta d'una iniciativa ideada per l'alcalde d'aquesta gran ciutat, Sr. Ken Livingstone, i és la primera que es fa d'aquestes característiques. Segons ell, caldrà esperar uns pocs mesos a l'espera de resultats, però espera així que el volum de trànsit pugui arribar a reduir-se en un 15% i els embussos en un 30%. El pla fou considerat, segons la premsa anglesa, d'agosarat, però a l'hora també necessari en una ciutat on la congestió del trànsit és fins a sis vegades superior a qualsevol altra ciutat britànica.

Tots els vehicles són controlats mitjançant un centre d'operacions que enregistra les matrícules i comprova que els seus propietaris hagin efectuat l'abonament pertinent. La taxa, que es pot pagar a qualsevol quiosc, parada d'autobús o a través d'internet o telèfon mòbil, cal abonar-la abans d'entrar a la zona restringida, o bé el mateix dia fins les 22:00h. Més tard d'aquesta hora cal pagar el doble i, fins i tot, a la mitjanit, la multa pot arribar a les 80 lliures (120). Tant sols les persones residents al centre, així com alguns grups de professionals i els minusvàlids resten exempts de qualsevol taxa.

El primer dia d'haver-se posat en funcionament, el resultat fou d'èxit, ja que el trànsit va disminuir un 25%. Al voltant d'unes 80.000 persones van abonar les 5 lliures. L'hora punta del vespre, entre les 15:00h i les 19:00h va transcorre sense els habituals problemes de trànsit. Pel que fa a les recaptacions, aquests diners (estimats en uns 130 milions de lliures) s'invertiran a millorar i desenvolupar la xarxa de transport públic de la ciutat. Una mesura d'això, ha estat, per exemple, reforçar la xarxa d'autobusos amb 300 vehicles. Mol satisfet, però prudent, l'alcalde Ken Livingstone va dir que "això no vol dir que s'hagi solucionat el problema, però és

un bon senyal, i he rebut trucades telefòniques de persones dient que ha estat el millor dia que han tingut anant al treball" i també que "cobrar per la congestió és l'única opció viable. No existia una altra alternativa que fos practicable".

En cas que el projecte sigui un èxit per al mes de juliol d'enguany, s'estudiarà la possibilitat d'estendre'l vers l'oest de la ciutat, doblant l'extensió.

Altres ciutats europees estan a l'espera dels resultats que aquesta experiència pugui assolir, de cara a poder-la aplicar i pal·liar així els greus problemes de circulació.

Ara bé, no tothom està content amb aquesta mesura, ja que els opositors argumenten que es tracta d'un altre impost que qualsevol ciutadà haurà de pagar i, a més, el transport públic, especialment la xarxa de metro, està vivint un dels seus pitjors moments. Fins i tot d'altres, especialment residents de la perifèria, van protestar amb pancartes, i alguns camioners no van traslladar les mercaderies demandant suprimir l'impost. Un tercer cas són aquelles persones que han intentat burlar el pagament, comprant vehicles de dues rodes (exempts de l'impost, especialment aquells que utilitzin carburants alternatius, els taxis i els cotxes adaptada a PMR) o bé enganyant a l'agèn-

cia que emet i controla els enregistraments dels automòbils, notificant un canvi de direcció inexistent, per tal d'haver de fer front a les multes que arribin a la nova adreça falsa.

Pel que fa a la seva viabilitat a la ciutat de Barcelona, l'octubre de l'any passat fou convidat per part de l'Ajuntament de Barcelona el senyor Dave Wetzel, vicepresident de Transport for London, a què expliqués aquesta iniciativa i per què d'aquesta mesura. Segons ell, antic conductor d'autobusos i sindicalista, Londres hauria d'acabar amb la congestió que ha fet de la ciutat un indret intransitable. La velocitat mitjana dels vehicles era de 14 km/hora i cada vegada anava decaient més (a Barcelona, per exemple, és de 20 km/hora).

Des de la PTP han hagut opinions al respecte.

Segons Pau Noy, des del diari La Vanguardia, va afirmar que "la mesura de Londres aplicada a Barcelona no és descabellada, tot el contrari. Socialment és justa i econòmicament viable: la de milions d'euros que es podrien recaptar tant per a millores en el transport públic, com per a les futures línies de metro. La taxa només afectaria a qui tingués la necessitat d'arribar al centre de la ciutat, però no a tots aquells que vinguessin en cotxe tenint una xarxa de transport més àmplia".

Un altre punt de vista és l'aportat per part de Carme Miralles, també de la PTP, la qual afirma que "cada ciutat ha de regular el seu espai públic, però a la seva manera. Si no, s'arriba al col·lapse. No es pot aplicar a Barcelona una mesura així amb les condicions de Londres. Allí el sistema de metro és excel·lent: arriba a tot arreu. La penalització allí es paga de seguida, aquí... I quan apliques un element de control tant contundent, la perifèria, l'àrea no inclosa se'n ressenteix perquè es troba mal dotada de transport públic".



Redacció

## Interessant pàgina web de José Mora Martín

Per aquelles persones interessades en el món dels transports públics, existeix una pàgina web no oficial que recull molt detalladament la història de les línies d'autobusos, troleibusos i tramvies de la ciutat de Barcelona. L'autor d'aquesta web és en José Mora Martín, un afeccionat al tema, també soci de la PTP, i que un dia va decidir construir-la per tal que, a través d'internet, qualsevol qui ho desitgi pugui dotar-se fàcilment d'informació relativa a aquest tema. Precisament, aquest treball va rebre un premi de la UOC, el 3 de desembre de 2001, el jurat del qual va decidir atorgar-lo a en José Mora per unanimitat. Els apartats de què consta aquesta pàgina web serien:

**1 Històrica.** Aquest gran apartat agruparia la història de les línies d'autobusos, tramvies i troleibusos tant de Barcelona com de l'àrea metropolitana, una per una, amb un resum històric, fotografies i una cronologia. S'inclouen tant els serveis suprimits com els que es

troben en servei. A través d'un cercador es pot veure la història de tots aquests transports cronològicament.

**2 Tècnica.** Recull els diferents models d'autobusos, tramvies i troleibusos que han hagut i encara hi ha a Barcelona. Inclou explicacions i fotografies.

**3 Dossiers.** Com a complement als dos apartats anteriors, cada vegada van apareixent temes monogràfics tant històrics com actuals, i reportatges relatius a temes que, per la seva complexitat i el seu interès, mereixen un

estudi apart més detallat i exhaustiu.

**4 Links.** En aquest apartat es poden trobar les principals obres de transport publicades, referències bibliogràfiques, webs info en general i webs d'empreses de transport.

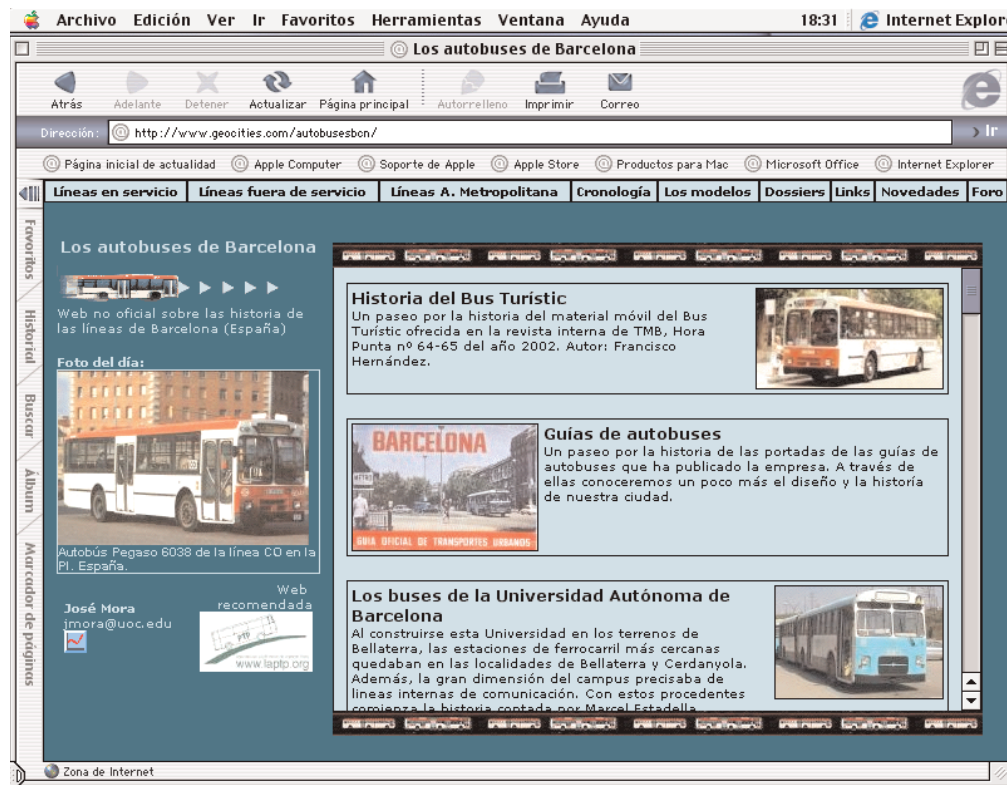
**5 Novetats.** Es tracta d'un noticiari que et posa al dia de les darreres novetats en matèria de transport públic. Inclou dossiers com avisos relatius a modificacions, inauguracions i supressions de serveis.

**6 Foro.** Per aquelles perso-

nes que desitgin informar, preguntar o bé expressar la seva opinió en matèria de transport públic, es disposa d'un foro en el qual participen moltíssimes persones afeccionades al tema.

Tanmateix, la portada principal de la plana web es renova sovint amb la foto del dia, on es poden veure imatges inèdites dels diferents vehicles de transport públic de Barcelona, d'abans i d'ara.

Així, qui estigui interessat pot veure aquesta pàgina web a través de [www.geocities.com/autobusesbcn](http://www.geocities.com/autobusesbcn).



## Signat l'acord de col·laboració entre TMB i BP per al subministrament de combustible als autobusos d'hidrogen

El darrer divendres, 7 de març, TMB i BP van signar un conveni de col·laboració per al subministrament de combustible als autobusos d'hidrogen que, ben aviat, circularan temporalment i en període de proves a Barcelona. En l'acte de la signatura, celebrat a la Sala Ciutat de l'Ajuntament de Barcelona, va comptar amb la presència del President de TMB, Xavier Casas, i del Conseller-delegat de la mateixa empresa, Constantí Serrallonga, a més de diversos representants de BP. Aquest acord servirà per a la construcció d'una estació que generi, emmagatzemi i reposti l'hidrogen. Precisament la ciutat de Barcelona, juntament amb d'altres d'arreu d'Europa, a través de TMB, participa en el projecte CUTE (Transports Urbans Nets per a Europa) per a desenvolupar autobusos alimentats amb piles d'hidrogen.



## Novetats al metro de Barcelona

### Arriba la tuneladora per a la L9 i L10 del metro

El passat dimarts 18 de febrer, va arribar amb vaixell al Port de Barcelona una de les tuneladores que serviran per a construir la nova L9 (Can Zam-Aeroport) i L10 (Gorg-Zona Franca) del metro de Barcelona. Contractada a una empresa francesa de la Borgonya, ha vingut fins les nostres terres desmuntada en peces, per carretera i per mar, en funció de les dimensions de cada porció. Un cop descarregada, va efectuar un lent trajecte dins la ciutat de Barcelona fins el barri de Can Zam, a Santa Coloma de Gramenet, ajudat d'un transport especial que va obligar a prendre mesures extraordinàries de seguretat. Durant el mes de març s'estan realitzen les tasques de muntatge per tal que, a partir del mes d'abril, resti a punt per a treballar. La tuneladora, de grans dimensions, capaç de foradar granit, té com a característiques tècniques:

#### *Hexàgon perforador*

Amplada: 7 metres  
Longitud: 8,5 metres  
Pes: 135 tones

#### *Tuneladora completa*

Diàmetre d'excavació:  
11,95 metres  
Longitud total: 130 metres  
Pes total: 2.152 tones  
Velocitat del cap de tall: 3,7 rotacions per minut

### Avancen les obres de la L11 del metro lleuger

Les obres de construcció de la nova línia de metro lleuger, batejada com a L11, avancen a bon ritme. Durant els darrers mesos de l'any passat, la Generalitat va organitzar per als veïns de la zona, visites concertades destinades per a donar a conèixer l'estat de les obres. El passat divendres, 7 de febrer d'enguany, es va celebrar l'acte de calada del túnel, sota la presidència del Conseller en Cap, Sr. Artur Mas. Durant el mes de març es procedirà a refermar el terra i a col·locar les vies, de manera que, a partir d'abril, es reprendran novament les visites concertades. Es preveu que, a aquest ritme, la nova L11

s'inauguri entre setembre i octubre d'enguany. Per a qui vulgui saber-ne més del tema, pot apropar-se a la caseta d'informació ubicada a la plaça Roja s/n, o bé a través del telèfon 900 210 001.

### Finalitzades les obres de millora de l'estació Marina

Des del 4 de març, l'estació de metro de Marina (L1) torna a estar a ple rendiment, una vegada han finalitzat les obres de remodelació. El vestibul ha quedat completament renovat, i s'han incorporat ascensors per a persones de mobilitat reduïda que també porten al carrer i a les andanes. En aquestes, ha hagut una rehabilitació amb una nova decoració de les parets i del terra, el qual s'ha apujat lleugerament per a facilitar l'entrada a nivell als vagons de metro. L'actuació, inclosa en el conveni d'infraestructures, va ser adjudicada a l'empresa GISA i ha tingut un termini d'execució de 19 mesos. La inversió ha estat de 2,77 milions d' (462 milions de pessetes).

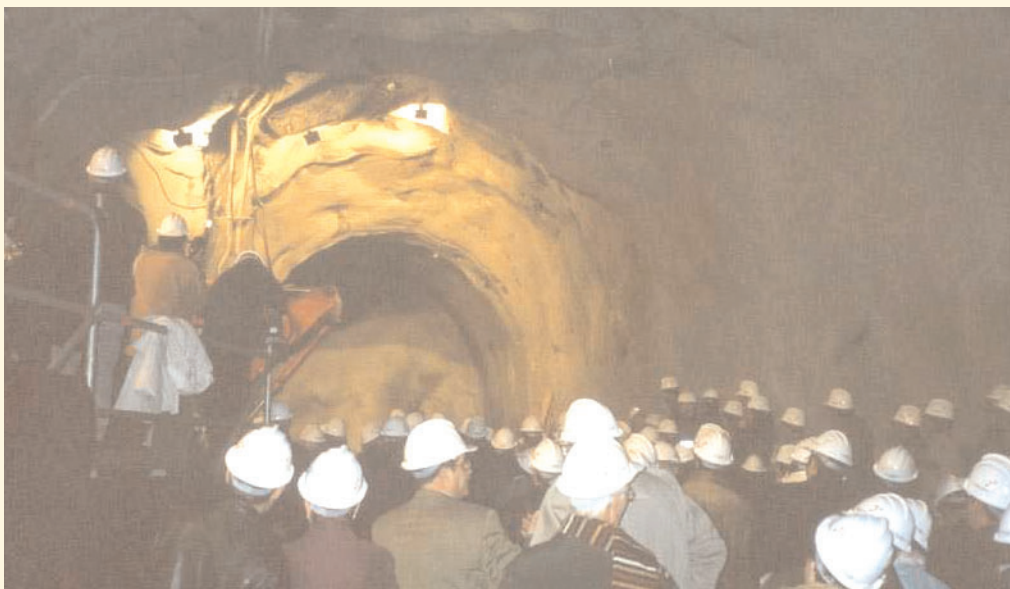
### Ampliació dels horaris del metro de Barcelona

Des del diumenge, 2 de març, TMB ha ampliat una hora més el servei del metro, de manera que ara s'inicia a les 5:00 h del matí en comptes de les 6:00h. Per tant, durant tots els dies, tant feiners com dissabtes, vigílies, diumenges i festius, els horaris relatius a l'obertura (no els de tancament) resten homogeneïtzats. Aquesta ampliació horària té el propòsit de millorar la mobilitat ciutadana i l'ús del transport públic durant la nit i, en especial, els caps de setmana. Els resultats no s'han fet esperar i s'ha experimentat d'un diumenge a l'altre, un increment d'usuaris del 14% (de 5.220 viatgers a 5.973). Concretament les xifres són: 1.212 viatgers la L1, 900 la L2, 1.834 la L3, 1.278 la L4 i 900 la L5. Tanmateix, l'ampliació horària serveix per a millorar la coordinació horària amb altres mitjans de transport.

### Conveni de col·laboració entre TMB i la Fundació Privada Valldaura

El darrer 15 de gener d'enguany, TMB i la Fundació Privada Valldaura van signar un conveni de col·laboració dins l'àmbit d'un programa d'acció social, anomenat TMB Solidari, en el qual aquesta empresa porta diversos projectes i iniciatives socials. L'acord fou formalitzat per part del conseller-delegat de TMB, Sr. Constantí Serrallonga, i per la vicepresidenta de la Fundació Valldaura, Sra. Pilar Sarrias.

L'esmentada institució, que té com a finalitat la tutela i l'assistència de persones que presenten greus trastorns de personalitat, ofereix la possibilitat d'atendre als familiars o a les persones de l'entorn del metro i autobusos de Barcelona en cas que requereixin dels seus serveis.





## Signat el "Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Madrid"

Una dotzena d'organitzacions ciutadanes, ecologistes i sindicals (Federación de Asociaciones de Vecinos, Ecologistas en Acción, UGT i CCOO, entre d'altres) van signar el darrer 30 de gener d'enguany un "Pacto Ciudadano por la Movilidad Sostenible en Madrid". La seva intenció és que els partits polítics que participaran a les properes eleccions municipals es pronunciïn sobre el tema i es comprometin a desenvolupar-lo a la propera legislatura. Es proposa arribar a un pacte polític decisiu que faci de Madrid una ciutat més "respirable".

Si el 8 d'octubre de l'any passat van abandonar Mesa de Movilidad de Madrid (creada el juliol del 2000, i promoguda per l'ajuntament de la ciutat) en resposta a la inoperància i a l'incompliment sistemàtic dels compromisos i dels terminis, ara s'han constituït en un Foro por la Movilidad Sostenible. Així, han presentat un projecte alternatiu amb el propòsit que sigui més autònoma per als infants, i més còmoda i segura. Algunes de les propostes són, entre d'altres, establir una jerarquia en l'ús de l'espai, donar suport als mitjans considerats més benignes (vianants, bicicletes i transport públic) i crear carrils-busos per als serveis urbans i interurbans de superfície.

Segons Paco Segura, membre d'Ecologistas en Acción, l'ajuntament de Madrid ha utilitzat la mesa per a informar, però no pas per arribar a cap acord, a la vegada que critica l'aposta de l'alcalde Álvarez del Manzano, pel cotxe privat i la construcció de nous accessos i anelles viàries que han portat a l'embús circulatori.

# Els objectius de la PTP per al 2003

**A** la darrera Assemblea General de Socis de la PTP, celebrada el darrer 23 de gener, a més d'informar del balanç positiu que ha estat l'any 2002 tant pel que fa en matèria de transport públic com per les tasques assumides per l'Associació, es van presentar tot un seguit de projectes que defineixen els objectius que caldria poder aconseguir durant tot aquest període del 2003.

Val la pena citar en 15 punts els projectes que la PTP vol fer realitat, i per la qual cosa es posarà la màxima força de voluntat possible:

1. Impulsar la reformulació del dia sense cotxes. La PTP ja s'ha posicionat de nou fent una proposta per al 2003.
2. Constituir la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, de comú acord amb la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona, i iniciar la prestació del servei de Carsharing.
3. S'ha de continuar estant amatents davant la possibilitat que l'administració mogui peça en el tema del Túnel d'Horta, encara que com que el 2003 és un any electoral, és poc probable que això succeeixi.
4. Aconseguir que s'aprovi la Llei de la Mobilitat Sostenible, que s'hauria de denominar, per raons de coherència amb els seus objectius, Llei de Foment de la Mobilitat

Sostenible. Actualment, ja s'han iniciat els contactes amb els cinc grups parlamentaris.

5. Influir en la campanya electoral, a les eleccions municipals i autonòmiques, a partir dels documents de 50 punts proposats per la PTP per a Catalunya per a Barcelona.
6. Executar el que es preveu en el nou conveni per dur a terme els projectes "Transport Sostenible i Segur de Mercaderies", de T&E, i "per un transport de mercaderies que respecti els Pirineus", de la PTP.
7. Continuar amb la publicació de la revista i preparar algun número monogràfic.
8. Impulsar la realització de l'estudi d'accés sostenible a empreses del Polígon Industrial de la Zona Franca.
9. Intensificació de les relacions amb els operadors.
10. Augmentar el nombre de convenis amb els ajuntaments, seguint el model de Molins de Rei i els acords amb el de Sabadell.
11. Professionalitzar el manteniment de la web i del recull de notícies INFO-PTP.
12. Pressionar, perquè el PDI es converteixi en una realitat.
13. Fer aprovar el Pla de Serveis de Viatgers de l'àmbit de l'ATM per compensar el barcelonisme del PDI, amb les correccions que la PTP ha proposat.
14. Aprovar un nou logotip.
15. Crear una comissió

d'usuaris del transport públic de l'àmbit de l'ATM amb poders de gestió en determinades àrees.

## La PTP presenta els 50 punts per a millorar la mobilitat a Barcelona i Catalunya

La PTP, en l'any que compleix els seus primers 10 anys de vida, ha formulat una sèrie de propostes per a millorar la mobilitat a Barcelona i Catalunya. Les propostes centren l'atenció en els aspectes més urgents que cal millorar per evitar l'asfíxia del territori de la mà de l'automòbil. Tal i com fan nombroses institucions i partits polítics, es formulen unes idees i reivindicacions que s'espera siguin tingudes en compte per votants i partits amb l'única finalitat de millorar el transport públic i la mobilitat en general.

Els aspectes més destacats són les millores al servei de transport públic de superfície (autobús i tramvia), l'execució del PDI, la potenciació de la mobilitat a peu i en bici, l'ús responsable de la moto, la millora del metro i la transferència de Rodalies-Renfe, creació de carrils VAO a les entrades principals de Barcelona, millora de la seguretat en la circulació...

Podem aconseguir els documents a [www.laptp.org](http://www.laptp.org).

## Constituída la nova secció de la PTP del Barcelonès Nord

El passat dimecres, 12 de març, es va constituir la nova secció de la PTP del Barcelonès Nord, la qual agrupa els municipis de Badalona, Montgat, Tiana, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet. Fins ara, les quatre seccions de la PTP eren: Baix Llobregat, Camp de Tarragona, Mataró i Sabadell. Amb la creació d'aquesta secció del Barcelonès Nord, la PTP passa a tenir cinc seccions territorials, a més de l'organització central de Barcelona.

L'acte formal es va celebrar al Museu Municipal de Badalona. La presentació va anar a càrrec de l'Alcalde de Badalona, Maite Arqué, del representant de la junta de la PTP, José Luis Rodrigo, del responsable de la nova secció del Barcelonès Nord, José Luis Marzoa, i dels representants de les alcaldies de Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet, senyors Miguel i Sánchez.

En l'acte, es van presentar els 50 punts per a millorar la mobilitat del Barcelonès Nord, estructurades en deu temes que venen a sintetitzar l'ideari associatiu d'aquesta entitat:

1. Una nova mobilitat que millori la qualitat ambiental i l'eficiència de les ciutats i la qualitat de vida dels ciutadans.
2. Prioritat i millora del transport públic de superfície.
3. Millora de la xarxa viària.
4. Execució del PDI.
5. Futur servei ferroviari a Badalona. Propostes de millora.
6. Una política sostenible d'aparcaments.
7. Acord per l'ús responsable de la moto.
8. Pacte per a la seguretat.
9. Atenció preferent al vianant i al ciclista en tots els racons de la ciutat.
10. Un Barcelonès Nord obert a les innovacions en matèria de mobilitat que fan altres ciutats.

D'altra banda, durant la xerrada inaugural es van tractar altres temes de tipus reivindicatiu, com la prolongació de les línies 1 i 2 de metro, l'arribada del Trambesòs fins la façana marítima i la seva prolongació fins a Montgat, així com la millora del transport a determinats barris, especialment a Badalona.

Podeu aconseguir el document a [www.laptp.org](http://www.laptp.org).

## Signatura del Pacte per la Mobilitat a l'Hospitalet de Llobregat

El darrer 26 de febrer, la PTP va assistir, entre d'altres entitats, sindicats, empreses i administracions, a l'acte organitzat per l'Ajuntament de l'Hospitalet de Llobregat, per a la signatura del Pacte per la Mobilitat de l'esmentada ciutat. La celebració, realitzada al Palauet de Can Boixeres, fou presentada a càrrec del Tinent d'Alcalde d'Urbanisme i Medi Ambient, Sr. J.A. Molina, i del Regidor de Medi Ambient, Sr. R. Luque, i presidida per l'Alcalde de l'Hospitalet, Sr. Celestino Corbacho.

El Pacte per la Mobilitat de l'Hospitalet és un document consensuat que fixa les directrius futures per a ordenar els fluxos de vianants, bicicletes, vehicles i transports públics d'aquesta ciutat. El Pacte respon a les necessitats de l'Agenda 21 de l'Hospitalet, i contempla un pla de mobilitat acceptat per tots els integrants.

Els àmbits d'actuació són en matèria d'urbanisme, medi ambient i seguretat pública, en base als principis de sostenibilitat (creixement econòmic mantenint la qualitat de vida ciutadana i preservant el medi ambient), accessibilitat (ciutat universal, apta també per als minusvàlids) i seguretat (reduint els danys ocasionats per la mobilitat privada).

L'esmentat Pacte ha de permetre complir el Pla Director de Mobilitat Sostenible de l'Hospitalet, que ha dissenyat un model de via pública on es recupera l'espai per al vianant. Els carrers de la ciutat s'han classificat, segons vies vertebrals, vies articulars i vies veïnals. Finalment, cal dir que el Pla contempla l'acompliment del PDI 2001-2010 en matèria de transport es refereix.

Podeu demanar aquest document a [info@laptp.org](mailto:info@laptp.org).



# Programa de COM-Ràdio sobre mobilitat sostenible

Des del dissabte, 8 de març, de 15:30h a 16:00h, i durant 21 setmanes, a l'emissora COM Ràdio (sintonia a l'àrea de Barcelona en el 91.0 FM), s'ha iniciat un programa sobre "Mobilitat Sostenible". Sota l'assessorament de la PTP i amb el patrocini de Tramvia Metropolità, SA, l'Ajuntament de Barcelona i la Diputació de Barcelona (xarxa de municipis), s'aniran formulant diverses preguntes per tal de trobar respostes al voltant d'aquest tema. Cada setmana la PTP es dedicarà a informar amb antelació sobre el contingut del següent programa. El programa és presentat i dirigit per Jordi Sacristan.

Segons un escrit publicat a [www.comradio.com](http://www.comradio.com), iMobilitat Sostenible es planteja la mobilitat a les grans metròpolis urba-

nes, un dels grans reptes de futur dels ciutadans i de les administracions públiques, just en un moment de notable increment de l'ús del vehicle privat i, en canvi, d'estancament del nombre d'usuaris del transport públic. Aquesta tendència es manifesta, precisament, en el conjunt de la regió metropolitana de Barcelo-

na. L'ús del vehicle privat, l'oferta del transport públic, els nous projectes en la millora de la mobilitat, la xarxa viària, els comportaments dels ciutadans davant de tots aquests problemes defineixen els continguts de Mobilitat Sostenible."

L'inici d'aquesta experiència radiofònica ha obtingut els

seus fruits de seguida. Així, per exemple, la web [www.laptp.org](http://www.laptp.org) va rebre el passat diumenge, 16 de març, un total de 357 visites, és a dir, un 50% més que el millor dia del 2002 (produït al voltant del Dia Sense Cotxes del 22 de setembre).

Redacció

## Relació de temes debatuts en el programa Mobilitat Sostenible, de COM-Ràdio, fins al tancament de l'edició d'aquest número de la revista\*:

- 8 de març: Un problema complex**
- 15 de març: La nova fesomia de la metròpolis**
- 22 de març: Què costa tenir cotxe?**
- 29 de març: Desplaçar-se fins el lloc de treball**
- 5 d'abril: Cara i creu de la moto**

\* En el proper número de la revista s'enunciaran la resta de debats emesos, dins d'un nou article més ampli que continuarà del present. Per a més informació podeu consultar a [www.comradio.com/programes](http://www.comradio.com/programes)

## Fe d'errades

Des de la PTP es voldrien corregir unes errades puntuals relatius a dos escrits publicats en el darrer número 24 de la revista.

- En l'article referent a l'adaptació del transport per a persones cegues, cal precisar que el Passi temporal d'Acompanyant fou implantat exclusivament per l'EMT, sense cap participació de l'ONCE ni de TMB.

- La guia del transport diürn que es diu haver estat publicada per l'ATM, és en realitat de Busmet.

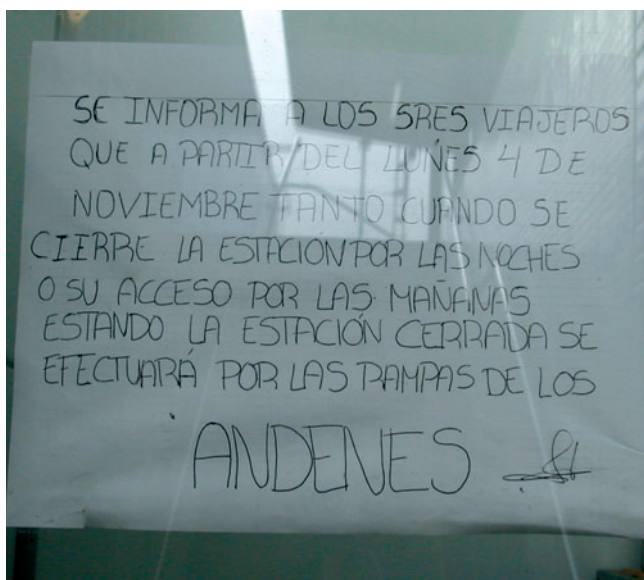
Agraïm a Eduard Unzeta i a José Luís Rodrigo haver facilitat aquesta informació.

## Dr Tr@ffic news reporters,

per José Luís Rodrigo

### Nuevas formas de comunicación

En pleno siglo XXI, con toda la toda la tecnología de internet, los sistemas multimedia, MMS, e impresión avanzada nos hemos topado con este aviso en una estación de Renfe, un vestigio del pasado...



# Presentada la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura

La Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i la PTP van aprovar la creació de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, la qual farà possible posar en marxa el Carsharing de Catalunya.

A les 12:00 hores del passat dia 25 de març, en una petita carpa muntada a la plaça dels Països Catalans de Barcelona, es va celebrar l'acte de presentació oficial de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, constituïda per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona i la PTP. L'esmentada Fundació, juntament amb la participació d'empreses relacionades amb el sector de la mobilitat, constituïran a la vegada l'empresa prestària del servei de Carsharing.

Rodejats d'un públic assistent que rondava al voltant d'una cinquantena de persones, el President de la PTP, Pau Noy, la Tinent d'Alcalde de l'Ajuntament de Barcelona, Imma Mayol, i el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Felip Puig, foren els encarregats de presentar el projecte. La presentació tècnica anà a càrrec, precisament, de Pau Noy, el qual, de forma detallada, a partir d'una documentació

il·lustrada per pantalla de cara a facilitar la comprensió del públic assistent, va explicar en què consistia el projecte i funcionament del Carsharing.

Aquest sistema de flota compartida de cotxes, que existirà gràcies a la constitució de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, és un servei de mobilitat que busca la utilització dels serveis de transport de forma intel·ligent. No es tracta d'una empresa de lloguer d'automòbils a baix preu, ja que les principals diferències respecte això és que els vehicles es poden utilitzar per períodes mínims d'una hora, es facturen per hora i quilòmetre, disposen de molts aparcaments descentralitzats, és un autoservei (trucar i conduir) disponible les 24 hores del dia, i promou el transport públic.

Tots aquells que vulgui ésser client, prèviament, s'hauran d'enregistrar, i és per això que existiran fins a quatre modalitats de servei: com a socis (aporten capital, al voltant de 300 euros), com a beneficiaris (quota gratuïta), com a particulars (quota mensual al voltant de 10 euros), o bé com a empresa (amb un contracte fet a mida). En els dos primers casos, els preus resulten més econòmics, no paguen quotes mensuals i tenen un 10% de descompte en el transport públic.

Una vegada s'és client i s'està enregistrat, el cotxe s'ha de reservar, i després es va a buscar i s'utilitza. A final de mes, es procedeix a la seva facturació. Pel que fa a les tarifes, es cobra per quilòmetres recorreguts, al

## Felip Puig, Pau noy i Imma Mayol durant el discurs de presentació de la fundació



voltant dels 0,20/km, i per hores, 2,40/hora, si bé durant les tres primeres hores de servei i durant la nit el temps no compta. Es preveuen també ofertes especials de cap de setmana i de vacances. Els tipus de clients que es perfilen com a possibles usuaris, han estat qualificats d'ideològics, sense cotxe propi o que fan poc ús del cotxe, gent que no vol comprar-se un altre cotxe, jubilats o bé les empreses.

Un aspecte important de la presentació fou esmentar quins eren els avantatges o punts forts del Carsharing. A destacar es van citar:

- Excel·lent accessibilitat
- Concepte integral de mobilitat (racionalitza l'ús del cotxe privat i promou el transport públic)
- Facturació proporcional al servei
- Estalvi de 2.500 euros anuals de mitjana per família

- Àmplia oferta de vehicles
- Afavoreix la reducció del trànsit i la millora del medi ambient
- No cal preocupar-se del manteniment del cotxe
- Possibilitat d'arribar a ésser accionista (projecte social)
- La majoria de clients fan ús del transport públic o es mouen a peu (més salut, més cultura i menys accidents)

Pel que fa a les possibilitats d'èxit, els tres representants es van mostrar optimistes. Segons una enquesta encarregada pel mateix Ajuntament de Barcelona, el 56% de la població té permís de conduir, el 30% ha sentit parlar del Carsharing, un 13% estaria disposat a ser-ne usuari, un 4% segurament, i un 9% probablement. El resultat és que el patró de mobilitat dels ciutadans indica que el 43% dels

conductors serien clients potencials, és a dir, unes 300.000 persones, i el doble encara si es comptabilitza l'àrea metropolitana.

Una altra modalitat de cotxe compartit que també existeix a diversos indrets d'Europa és l'anomenat Car-Pooling. Respecte això, en Pau Noy va advertir que aquesta modalitat de viatge no s'ha de confondre amb el Carsharing, ja que en aquell el cotxe, d'un únic propietari, el comparteixen una o més d'una persona en un viatge, i no necessita d'una base empresarial per a organitzar els serveis, perquè els particulars es posen d'acord entre ells.

La posta en marxa del Carsharing es preveu que es faci realitat entre els mesos d'octubre i novembre d'enguany, a la ciutat de Barcelona, a través d'uns catorze aparcaments centrals i ben comunicats amb transport

públic. En el primer semestre del 2004 es preveu que s'estengui a la primera corona metropolitana, és a dir, a les ciutats que siguin un continu urbà de Barcelona (Badalona, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet, l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà, el Prat de Llobregat...). En una tercera fase d'ampliació, el servei s'acabarà estenent a la resta de la regió metropolitana (corona de Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell, Vilafranca del Penedès, Vilanova i la Geltrú). I en la quarta fase s'estendrà el servei a tot Catalunya, començant per les poblacions més importants.

Es pot aconseguir el document presentat a

[www.gencat.es/ptop/premsa/notesp/CarSharing.ppt](http://www.gencat.es/ptop/premsa/notesp/CarSharing.ppt)

Redacció

Associació per a la Promoció del Transport Públic

INFO-PTP
MOBILITAT SOSTENIBLE
ALTRES PUBLICACIONS

137

28-30 març

Recull de premsa sobre mobilitat sostenible i transport públic

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

Versió web | [laptop.org](http://laptop.org) | [Què és la PTP ?](#) | [Revista Mobilitat Sostenible](#) | [Contacte](#) | [Eines usuari del TP](#)

## Gran èxit de l'info-PTP

L'info-PTP és un servei gratuït que ofereix la PTP tant als socis com als subscriptors, consistent en rebre diàriament un recull de premsa electrònic per e-mail, basat en una llista

d'enllaços, a aquelles notícies del dia (o de dies) anterior/s, publicades en diaris d'àmbit autonòmic i amb edicions digitals, que facin referència a transports públics, mobilitat en general (sostenible o no) i a opinions

sobre els dos temes anteriors.

Els objectius d'aquest recull de premsa sobre mobilitat i transport públic es podria sintetitzar en cinc grans apartats:

- Facilitar la recerca de notícies de mobilitat i transport públic, sense haver de consultar altres pàgines web de diaris amb edició digital per separat
- Promocionar la PTP mitjançant la presència diària de la nostra PTP als correus electrònics de subscriptors i

socis

- Promocionar el transport públic i la mobilitat sostenible, permetent l'ús més racional del transport col·lectiu gràcies a la informació diària i actualitzada
- Promocionar el fòrum de la mobilitat sostenible i la pàgina web [www.laptop.org](http://www.laptop.org)
- Crear una base de dades fiable sobre transports públics i mobilitat.
- L'Info-PTP es pot consultar a través de [www.laptop.org](http://www.laptop.org)

# Cap un nou concepte de mobilitat.



## Propostes concretes als programes marc de les eleccions municipals a Barcelona del maig del 2003

Les entitats formades per Barcelona Camina, Bici-clot, Favb i Amics de la Bici, un cop ratificades les demandes generals descrites en el manifest, van comunicar i reclamar l'atenció dels partits polítics i en especial els seus representants, per tal que contemplin en els seus programes electorals un

conjunt de mesures encaminades a la mobilitat sostenible i segura, per tal de passar de les paraules i ambigüitats als fets i a la concreció d'alguna de les moltes actuacions que el camp de la mobilitat de les persones de les bicicletes necessita a Barcelona.

El 4 de febrer del 2003 van signar un manifest en el que proposen donar prioritat a les següents actuacions tenint en compte que cada col·lectiu aquí representat, té les seves pròpies necessitats específiques i també conjuntes. La concreció de les propostes queda emmarcada en tres blocs:

### 1. Necessitats dels vianants:

- Mesures que afavoreixen alhora els col·lectius de vianants i de ciclistes:

- Substitució de tots els carrils bici sobre la vorera per espais per a la bicicleta en calçada.
- Peatonalització de la Rambla.
- Pacificació del trànsit al carrer Pelai, a la ronda interior (Sant Pere, Universitat, Sant Antoni, Sant Pau), així com al carrer Creu Coberta i a la carretera de Sants. Reducció a dos del nombre de carrils per a vehicles privats de motor en totes aquestes vies.
- Adequació de totes les obres en edificis i al carrer a la circulació còmoda i segura de vianants i ciclistes.
- Implantació d'una xarxa de superilles a l'Eixample.
- Remodelació de l'avinguda Diagonal, per fer-la més cívica, a la mesura de vianants, ciclistes i transport públic.

### 2. Mesures especialment importants per a les persones que van a peu:

- Ampliació de les voreres de la Via Laietana i del carrer Jonqueres.
- Adequació dels passos de vianants de la plaça Urquinaona a la Lleid'accessibilitat (rebaixament dels passos zebra).
- Ampliació de les voreres i eliminació de l'aparcament sobre la vorera a la ronda General Mitre, i als carrers Balmes, Muntaner i Aribau.

### 3. Mesures que promouen l'ús de la bicicleta sense perjudicar els vianants:

- Beneficis fiscals per a les empreses amb un projec-

te de foment de la bicicleta entre els seus treballadors i treballadores.

- Remodelació de la plaça Catalunya, amb carril bici circular i prioritat per als vianants als passos.
- Aparcaments de bicicletes dintre del recinte de tots els instituts d'educació secundària municipals, i dels altres que ho demanin.
- Més places per a bicicletes i primera hora gratis per a aquestes a tots els pàrquings de SMASSA.
- Aparcaments específics (bicebergs) per a bicicletes a l'estació de Sants, plaça Catalunya, Sagrera, Clot, plaça Espanya, Diagonal/passeig de Gràcia, Zona Universitària (més d'un).
- Aparcaments per a bicicletes en calçada a cada cruïlla de l'Eixample.

## Dos estudiants universitaris han inventat una bicicleta brillant per a circular amb seguretat durant la nit

Dos estudiants d'enginyeria de la Universitat de Florida a Gainesville (Gregory Yoder i Matthew Young), han inventat una bicicleta que, si et desplaçes amb ella, brilla de nit, generant un camp lluminós visible fins a 200 metres de distància per part dels automobilistes i motoristes. L'enginy es basa en la utilització de panells electroluminiscents situats en el quadre i a les rodes, emprant així una tecnologia força similar a la que es fa servir en els rellotges de polsera fabricats amb material fosforescent. L'efecte s'aconsegueix una vegada s'han activat els panells amb una bateria de 9V situada sota el seient i

que té una autonomia d'unes 8 hores. El prototipus de la bicicleta, que ha estat exposat a una fira de Las Veas, ha tingut un cost d'uns 1.500 dòlars, encara que s'assegura que al mercat no

costaria més de 70 dòlars. L'enginy, però, ha estat fabricat sota l'assessorament i l'ajut d'un professor expert en enginyeria mecànica, sorgint d'una experiència pràctica.



## Presentat el primer tren de rodalies-Renfe adaptat a persones de mobilitat reduïda



Després de molt anys de demora, la companyia ferroviària Renfe ha decidit per fi adquirir nous trens destinats al servei de rodalies adaptats per a persones amb mobilitat reduïda. Aquests combois es caracteritzen per disposar d'una part central més baixa que permet l'entrada sense esglaons de cadires de rodes, carros i cotxets, essent un mètode molt semblant al que fa servir FGC en els trens de la línia del Baix Llobregat-Anoia-Bages. L'adquisició forma part d'un total de 80 trens de nova generació, de la sèrie 464, i que de pas ajudaran a substituir les unitats més antigues i reforçar el servei ferroviari de rodalies. No obstant això, la data d'entrada en funcionament a Barcelona és encara indeterminada.

Mentrestant, la PTP, juntament amb diversos ajuntaments i Renfe, actualment estan treballant en adequar les estacions de tren (andanes, passos elevats i inferiors, passos a nivell) per a permetre l'accés a persones de mobilitat reduïda, entenent no només la gent que va amb cadira de rodes, sinó també invidents o gent que pateixi qualsevol altra disminució física.

# AIXÍ SERAN ELS NOUS TRENS DEL METRO DE BARCELONA



A dalt:  
Model previst per a les línies  
9/10.

A l'esquerra:  
Model previst per a la línia 5 i  
per a l'ampliació de la resta de  
línies de la xarxa.



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

