



Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
Número 33
1r trimestre 2005

www.laptop.org



El CarSharing ja és una realitat

► El Protocol de Kioto i la mobilitat sostenible • **Salvador Milà**

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:
Jordi Pascual (jpascual@laptp.org)

Cap de redacció:
Ricard Fernández (rfernandez@laptp.org)

Secretària de redacció:
Roser Pastor

Consell de Redacció:
Lluís Carrasco, Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernández, Manuel Ferri, Pau Noy, Albert Obiols, Oriol Pàmies, Jordi Pascual, Rafael Requena, Ricard Riol, José Luis Rodrigo, Joan A. Tineo i Francesc Xandri.

Fotomecànica i impressió:
Cevagraf

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, Tussgal, Renfe; i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUT-HOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Iguadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Saurer, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

EDITORIAL

Ha arribat l'hora de l'autobús

Les multimilionàries inversions que s'estan portant a terme en el metro de Barcelona no han de fer perdre de vista dos altres grans objectius de qualsevol política de transports: Que allò que tenim funcioni millor i que la millora del transport arribi al conjunt de la ciutadania, no únicament als que viuen o usen la ciutat de Barcelona.

Que funcioni millor la xarxa actual vol dir moltes coses però, molt especialment significa que el transport de superfície de les nostres ciutats, autobusos, tramvies, ha de funcionar més regularment i amb més velocitat, per donar més servei. I no només a Barcelona.

Que la millora del transport públic arribi a tot el país vol dir que la xarxa d'autobusos s'ha de multiplicar fora de la gran ciutat, perquè és l'única manera que l'oferta de transport arribi a tothom. De fet, quan comparem l'oferta de transport públic de l'àrea metropolitana de Barcelona amb la d'altres ciutats, el que destaca més és la manca de transport de superfície que patim a casa nostra. Això ho saben tots els polítics, però sembla que només hi ha interès a construir el metro. Hauria de ser el propi alcalde Joan Clos qui defensés la millora del transport fora de Barcelona, perquè és de fora d'on vénen els problemes de mobilitat que causen l'enormitat de cotxes que cada dia entren i

surten de la capital catalana.

Dotar tot Catalunya d'un servei de transport públic digne, amb autobusos, costaria cada any el mateix que fer un quilòmetre de metro a Barcelona... i actualment n'hi ha gairebé 50 km en construcció! L'any 2003 va ser l'any de l'inici de les obres d'un ambiciós programa d'extensió del metro. El 2004 fou l'any del tramvia. Els anys 2005 i 2006 haurien de passar a la història com el període en què les nostres autoritats van decidir impulsar sense complexos l'extensió de la xarxa d'autobusos, tant a l'àrea metropolitana com en el rerepaís. Aquesta serà la línia reivindicativa de la PTP per als propers dos anys, temps en el qual ens agradaria veure com l'oferta d'autobús millora substancialment, tant en quantitat, perquè arribi a les moltes zones del país que gairebé no tenen transport públic, com en qualitat, intentant que cada cop més s'assembli a la dels ferrocarrils, la de rodalies o la del metro. A Catalunya li calen 1.000 autobusos més funcionant com ho fan a altres llocs d'Europa.

Per millorar la qualitat dels autobusos cal actuar incrementant la seva velocitat, la seva regularitat de pas i oferint una informació tan àmplia i fiable com avui tenen els ferrocarrils. Aquests són els tres factors en què el ferrocarril guanya clarament al bus. Per això des de la PTP diem que 'Ara li toca al Bus'. ●

SUMARI

EN PORTADA

Carsharing, un gran invent

El Carsharing no és e lloguer de cotxes perquè la seva finalitat és promoure un canvi cultural en la mobilitat de les persones en favor d'aquells modes de transport més sostenibles. Només quan aquests mitjans no són suficientment eficaços podem recórrer a un vehicle d'un flota compartida amb altres usuaris. (pàgs. 4-6)

OPINIÓ

Protocol de Kioto i mobilitat sostenible

Una de les prioritats ambientals de la Generalitat és la lluita contra el canvi climàtic i el desenvolupament dels compromisos del protocol de Kioto. El conseller de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà, reflexiona al voltant de la seva aplicació a Catalunya, i del compromís del Govern de reduir les emissions de CO2. (pàgs. 8-9)

MOBILITAT

Tibidabo: mobilitat improvisada

El Pla de Futur del Tibidabo elaborat per l'Ajuntament de Barcelona és una passa important per garantir la viabilitat econòmica del parc d'atraccions i dels corresponents llocs de treball. No obstant, presenta un punt fosc com és l'accessibilitat, ja que es preveu la construcció d'un macropàrquing per a 500 cotxes. (pàgs. 10-11)

EMPRESES

Autobusos urbans: cada dia millor

De nou fem ressò de la voluntat de molts ajuntaments catalans de ciutats mitjanes i petites, i d'empreses operadores de transport públic per oferir un servei d'autobusos urbans de qualitat als usuaris. Avui toca parlar del lloable esforç que s'està duent a terme a localitats com Torredembarra, Sant Feliu, Corbera i Begues. (pàg. 14)

REPORTATGE

L'aposta de les àrees verdes

L'operació de regulació de l'aparcament que s'està posant en marxa a Barcelona és un intent audaç de provocar canvis generals i qualitius en la mobilitat urbana, encara que no exempt de dubtes, vacil·lacions i interrogants. S'espera que el transport públic sigui el gran beneficiat amb un increment de la velocitat comercial. (pàg.. 16)

INFORME

Transport sostenible de mercaderies

En els darrers mesos, representants de la PTP ha assistit a dues trobades internacionals de gran interès a Viena i Brussel·les, en el marc del projecte "Per un transport de mercaderies segur i sostenible", en els que s'han analitzat diverses qüestions de la interacció entre transport i preservació del medi ambient. (pàg. 20)

El 22,2 % dels usuaris prové del vehicle privat

El tramvia treu cotxes del carrer

S'han complert els arguments a favor apuntats pels defensors del tramvia

Un any després del retorn del tramvia, la primera conclusió és que aquells que han defensat aquest mitjà de transport tenien tota la raó. No entrarem ara en un allau de xifres, simplement veurem com els arguments s'han complert: el tramvia treu cotxes del carrer, és un mitjà ecològic i accessible i, el que és més important, el tramvia modern té un gran futur al davant.

Una de les finalitats de tot mode de transport públic, a banda de facilitar la mobilitat de les persones, és guanyar quota de mercat front els mitjans insostenible, del qual el cotxe n'és el paradigma. En aquest sentit, una enquesta de Trammet sobre el primer any de servei, revela que el 22,2 % dels usuaris del tramvia abans es desplaçaven amb vehicle privat. Què vol dir això? Doncs que en un any s'ha aconseguit que 4.500 cotxes hagin deixat de circular diàriament pels nostres carrers. I això significa menys congestió en el trànsit i, per tant, menys conta-



El Trambaix presenta uns resultats positius.

minació atmosfèrica i sonora.

S'han tret cotxes del carrer i han estat substituïts per un sistema de transport que funciona amb electricitat. És a dir, el tramvia és plenament ecològic. Una característica que es veu refermada amb la dada que ens diu que de les possibles combinacions bimodals en les quals intervé el tramvia, l'altra mitjà de desplaçament és... caminar! en el 67,4 % dels casos. Tramvia+caminar= emissions zero de CO2. Màxima sostenibilitat.

Un mitjà per a tothom

A l'hora d'enumerar les característiques positives del tramvia parlàvem de l'accessibilitat. I el temps també ens ha donat la raó. Diàriament, més de 1.000 usuaris del tramvia

rents que té qualsevol mitjà de desplaçament per superfície, el tramvia és un mode transport ràpid.

Així ho considera gairebé el 53 % de les persones enquestades que afirmen preferir el tramvia a qualsevol altre mitjà per les seves pròpies característiques (82,4 %). Una rapidesa que encara té molt recorregut per millorar i que passa per un canvi en les prioritats semafòriques de la Diagonal, que manera que les ones verdes atorguin preferència de pas al tramvia.

Un gran futur pel davant

Aquells crítics que auguraven un futur més aviat magre per al tramvia, dient que era un mitjà obsolet i del passat es quedaran amb un pam de nas quan sàpiguen que el 80 % dels usuaris tenen menys de 40 anys. La gent jove ha estat la més receptiva amb un mitjà de transport respectuós amb el medi ambient i amb una imatge i un disseny moderns i plenament integrats en l'urbanisme de la ciutat.

Tot i que l'estació amb un major volum de passatge és Francesc Macià, no deixa de ser simp-tomàtic que tot seguit trobem les estacions de Maria Cristina i Cornellà Centre, la qual cosa evidencia la necessitat de definir intercanviadors modals com a instrument per a la promoció del transport públic. ●

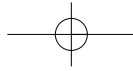
Jordi Pascual

● El 80 % dels usuaris del tramvia tenen menys de 40 anys, la qual cosa augura al tramvia una llarga presència als nostres carrers

accedeixen amb cadira de rodes, carret de comprar, amb un cotxet per a nadons o amb bicicleta. Proveu de comptar, en el vostre quefer diari, quantes persones amb mobilitat reduïda veieu pel carrer o a qualsevol lloc on aneu i veureu quina és l'autèntica dimensió d'aquesta dada.

Un mitjà ràpid

Tot i les dificultats inhe-



EN PORTADA

És possible viure sense tenir un cotxe en propietat

Carsharing Un gran invent

La finalitat darrera és produir un canvi cultural en la nostra mobilitat

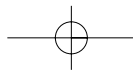


Podem accedir als centres de Carsharing a gairebé tots els districtes de Barcelona.

El Carsharing no és un sistema de lloguer de cotxes perquè, entre altres, la seva finalitat és promoure un canvi cultural en la mobilitat de les persones en favor d'aquells modes de transport més sostenibles. Només quan aquests mitjans no són suficientment eficaços podem recórrer a un vehicle d'una flota compartida amb altres usuaris.

El CarSharing, o ús de la flota compartida de cotxes, irromp aquest any com la gran novetat en el panorama de la mobilitat oferint un nou producte molt favorable a la sostenibilitat. El CarSharing s'anuncia com la nova forma de tenir

cotxe. Però és molt més que això. La seva principal contribució és la promoció a fons l'e-comobilitat; en altres paraules, la utilització del transport públic i el desplaçament a peu i amb bicicleta i, només quan aquests sistemes no són eficaços per realitzar el desplaçament, es



proveeix un vehicle d'una flota que es comparteix i que es troba en un aparcament a prop de casa. El que es comparteix és la flota, no el viatge.

Moltes vegades hem sentit dir que tant de bo poguéssim separar l'ús del cotxe del seu abús. Doncs això és que fa el carsharing. Des del punt de vista econòmic el carsharing aconseguiria el que tot empresari voldria: convertir uns costos

● **Per primera vegada, els ciutadans gaudiran d'un producte de mobilitat que integra l'ús del transport públic amb una utilització racional del cotxe**

fixos alts d'ús de l'automòbil, de al voltant de 5.000 euros/any, en uns de variables a preus raonables, però sense cap cost fix.

Descomptes en el transport públic

Des del punt de vista de la mobilitat produeix un canvi de signe cultural en les pautes en la forma de moure's, provocant un increment més que notable en l'ús dels sistemes sostenibles de transport. És aquest justament el motiu pel qual s'ha arribat a un acord amb l'Autoritat del Transport Metropolità, ATM, pel qual els clients

de carsharing, com a grans usuaris que són del transport públic, gaudiran d'un important descompte en les tarifes del transport públic.

Per primer cop, els ciutadans gaudiran d'un producte de mobilitat que integra l'ús del transport públic amb el cotxe utilitzat de forma racional, en el

futur, s'espera que també s'incorpori la bicicleta.

En els últims anys l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, ha vingut treballant perquè el carsharing, una idea que neix a Alemanya i Suïssa, fos una realitat a Catalunya. A finals de febrer, l'empresa Catalunya CarSha-

ring, ha iniciat el seu servei obert a tots els públics. Els resultats del període de rodatge, efectuat sobre un grup de 100 clients, han constituït tot un èxit. El fet que la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, i empreses com TMB, FGC, ICAEN o Applus formin part del projecte ofereix totes les garanties perquè el servei es presti en les millors condicions, reforçant a més la

● **Si tota la població de Catalunya quan va en cotxe es moguéssim en CarSharing, en trindríem prou amb la vuitena part dels vehicles matriculats per moure'ns**

idea d'un funcionament integrat amb el transport públic.

S'ha calculat que si tota la població de Catalunya es moguéssim en CarSharing amb la vuitena part dels cotxes matriculats en tindríem prou per moure'ns. ¿Podem imaginar-se el que significaria això per al medi ambient, per a l'economia personal i la del país, i per a la promoció del transport públic? Doncs això és el que farem si com s'espera són moltes les persones que decideixen que ha arribat l'hora de vendre el seu vehicle i fer servir aquesta nova manera de tenir cotxe. ●

Pau Noy

Descomptes en el transport públic

Els clients de CarSharing i els seus familiars podran comprar una targeta de transport T-Trimestre, vàlida per a les 6 zones de la ATM durant un trimestre natural, al preu de la de 1 zona. El descompte assolit és d'un 64 %, el que suposa un estalvi trimestral de 195,15 euros. El descompte existeix per la voluntat del Car-Sharing de potenciar l'ús del transport públic.

Descomptes especials per a socis de la PTP

El fet que la PTP hagi estat la impulsora del projecte del CarSharing permet als seus socis beneficiar-se d'importants descomptes en l'ús d'aquest servei i del seu transport públic associat; amb un 20 % de descompte sobre la quota d'alta en la modalitat d'Associat (280 euros en comptes de 350).

Bonus de consum per valor de 15€

Un bonus de consum en el CarSharing per valor de 15 euros cada vegada que comprin una T-Trimestre (oferta acumulable amb el descompte general que estableix una T-Trimestre de 6 zones al preu d'una sola zona).



La nova forma de tenir cotxe!

www.catalunyacarsharing.com

La iniciativa promoguda pel BACC ha tingut una gran acollida

I si anem en bici...?

Valoració positiva del servei universitari de préstec de bicicletes a Terrassa: el BICIZOOM

L'associació Bicicleta Club de Catalunya (BACC) ha presentat la primera valoració del servei BICIZOOM, la prova pilot del servei universitari de préstec de bicicletes per a estudiants, professorat i personal administratiu i de serveis del Campus de la UPC a Terrassa.

Durant aquests primers quatre mesos de la prova pilot, les sis bicicletes disponibles han estat utilitzades de manera continuada per 12 persones, en diferents horaris, i amb les següents destinacions: Vapor Universitari (2), Biblioteca del Campus (2), EUOOT (1) i ETSEIT-EUETIT (7).

El servei s'ha desenvolupat amb normalitat, havent-hi només algunes petites reparacions habituals (punxades, ajustament de canvis, etc.). La valoració global del servei (d'1 a 10) ha estat molt bona, amb un 8,2 de puntuació.

Amb l'arribada de la primavera s'incrementarà la flota de bicicletes fins a les 10 unitats (capacitat del local) i es tornarà a fer una campanya de promoció als diferents centres universitaris del Campus de Terrassa per donar a conèixer el servei i perquè més persones puguin provar-lo.

El projecte BICIZOOM es proposa consolidar la intermodalitat entre el tren i la bicicleta per millorar l'oferta global de transport. La fase de prova pilot, que durarà fins a finals de juny 2005, permetrà posar les bases d'un espai multiservei estable per als ciclistes a l'estació FGC de Terrassa-Rambla.

L'activitat té el patrocini de

l'Ajuntament de Terrassa, la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC), els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), l'Institut Català d'Energia (ICAEN) i la col·laboració de Ciclos Morenito, C. Araia i LUMA.

Opinions favorables

Els usuaris del servei han expressat la seva satisfacció, destaquem els següents comentaris de les enquestes de valoració:

- “M'ha encantat el servei i desitjo que iniciatives com aquesta s'engeguin a altres llocs com Barcelona. Tot i que, de tant en tant, ja faig servir aquest mètode de transport a la meua ciutat, la prova ha servit per convèncer-me que és un bon mitjà per arribar a la feina.”

- “Com a servei el trobo perfecte i, per tant, no se m'acut res per millorar-lo. Ara bé: si el mateix servei es pogués adreçar a alguns instituts de secundària (potser per als més grans i professors... però ja ho sé que queda fora del vostre àmbit) fóra la manera d'educar els futurs ciutadans en matèries de medi ambient, de transmetre'ls actituds, valors i canviar-ne la mentalitat.”

- “En general el servicio está bien, el detalle quizás está



Un servei per promoure l'ús de la bicicleta.

● El BICIZOOM pretén consolidar la intermodalitat entre el tren i la bicicleta per millorar l'oferta global de transport

en la bicicleta, la qual es demasiado tosca y pesada para mi gusto.”

- “Cal dir que molt bé, tot i que animo tota la gent que fa possible aquest servei que continuï perquè, en general, ha estat molt ben organitzat.”

- “El servei és molt bo. L'únic inconvenient és que el trajecte FGC a UPC no està pensat per anar en bici. Seria perfecte que hi hagués carril bici durant tot el camí.”

Sobre el fet de compartir

l'espai amb els cotxes, aquesta ha estat l'opinió més generalitzada:

- “Normalment tenen bastant civisme però has de vigilar els cotxes que surten dels pàrquings o estan aparcats ja que, generalment, una bicicleta i de nit, costa de veure i normalment has de frenar perquè pots xocar contra ells. També s'ha d'anar amb compte perquè si el cotxe està aparcant, alguna vegada, m'he trobat que obren la porta sense mirar.”

I respecte els comentaris generats per l'entorn més proper als usuaris, cal assenyalar els següents:

- “Iniciativa molt ecològica i ràpida amb inconvenients quan plou.”

- “Que és una molt bona idea. Alguns amics de la UPC de Barcelona han comentat que seria una bona idea que també hi hagués un servei similar.” ●

Haritz Ferrando
BACC

Una trentena d'entitats han promogut un manifest en defensa del ferrocarril

El tren té futur

El seu protagonisme passa per un increment de les inversions i voluntat política



El ferrocarril necessita un pla d'actuacions.

Trenta entitats, entre les quals es troba la PTP, han presentat un manifest en defensa del ferrocarril i del transport públic.

El manifest demana al govern de Catalunya que elabori un pla de transport ferroviari com a part d'un pla de mobilitat, amb l'objectiu explícit que el 2020 el 30% dels desplaçaments de persones i mercaderies es facin en ferrocarril, un mitjà que es presenta com a molt avantatjós p el baix consum de territori i recursos.

La insostenibilitat de l'actual sistema de transport a Catalunya amb un creixement sense límit del vehicle motoritzat cada cop té més greus conseqüències: ambientals, econòmiques, saturació viària, pèrdua de vides humanes. L'actual sistema de transport a Catalunya, basat en la carretera, és insostenible per la congestió, els accidents, els danys ambientals i la ineficiència econòmica, i s'hauria de capgirar en benefici dels modes ferroviaris (tren, metro, tramvia) i l'autobús.

La importància actual del ferrocarril, ja sigui en sistemes de superfície (tramvia, tren) o soterrat (metro) és reconeguda per les administracions públiques. El tren és un sistema de desplaçament sostenible i de baix cost, economitzador de recursos energètics, descongestionador de l'espai viari urbà i

periurbà, de bon comportament ecològic en comparació amb altres mitjans. Bona part d'aquestes excel·lències han estat limitades conceptualment pel poc reconeixement social que han tingut els sistemes ferroviaris envers d'altres mitjans, i del cotxe en particular; però que també estan limitades per una crònica mancança d'inversió pública i de coordinació funcional que el ferrocarril necessita.

Les reivindicacions

Per aquestes raons, les entitats signats del manifest reclamen:

- Afrontar seriosament, i de forma global i urgent, totes les qüestions relacionades amb la mobilitat, en clau sostenible i segura, posant sobre la taula el ferrocarril com a eina bàsica de millora de l'accessibilitat, de l'equitat social i de la preservació del medi ambient.

● La importància actual del ferrocarril dins del sistema global de transport és reconeguda per les administracions públiques, les qual hi haurien de destinar més recursos

- Redactar un pla d'actuació en el ferrocarril, emmarcat dins d'un pla de millora del transport públic a Catalunya, que tingui com a objectiu bàsic el canvi de distribució modal en favor dels modes ferroviaris i del transport públic.

- Tornar a fer del ferrocarril un servei públic d'accessibilitat universal i de preu assequible, les infraestructures i serveis del qual segueixin sent de propietat i gestió sota control públic.

- Procedir a una revisió de la política tarifària del ferrocarril per a recuperar usuaris en els serveis de mitja i llarga distància.

- Promoure la intermodalitat dels ferrocarrils amb tots els altres sistemes de desplaçament de les persones, principalment dins els entorns urbans.

- Fer del ferrocarril el principal sistema de transport, tant per a persones com per a mercaderies, que garanteixi la millor vertebració del territori.

- Que les inversions que comporta el TAV no siguin excloents de les destinades al sistema ferroviari convencional.

- Optimitzar la capacitat de la infraestructura ferroviària existent mitjançant les adequades millores tecnològiques i organitzatives.

- Actuar amb celeritat, ja que la immediata saturació dels sistemes de mobilitat a les àrees metropolitanes de forta concentració, i els compromisos mediambientals donen un marge temporal mínim per redreçar la situació. ●

Redacció

El Govern català s'ha compromès amb la reducció de les emissions de CO2

El protocol de Kioto i la mobilitat sostenible

S'està enllestit una estratègia sobre la lluita contra el canvi climàtic

Una de les prioritats ambientals de la Generalitat de Catalunya és la lluita contra el canvi climàtic i el desenvolupament dels compromisos del protocol de Kioto.



Arreu del planeta, el trànsit és un dels principals emissors de CO2.

Les polítiques contra l'emissió de gasos d'efecte hivernacle no sols s'han de referir als sectors industrials, sinó que han de prestar una especial atenció al sector anomenat de les emissions difuses, entre les quals les procedents del sector dels transports —per la utilització de combustibles fòssils— són les més elevades en termes absoluts, en impactes ambientals i sobre la salut, per la qual cosa té uns costos mediambientals gens menyspreables. Així, l'any 2001 l'activitat vinculada al transport emetia el 35 % de les emissions de CO2 de Catalunya, la qual cosa ens situa 9 punts per sobre del percentatge de la UE. Malgrat les millores

en els rendiments dels motors i dels combustibles, la gran expansió del transport rodat ha fet que les emissions de CO2 del sector s'hagin incrementat en 2001 el 32 % respecte dels nivells de l'any 1990, any de referència per als compromisos de Kioto.

Com assenjala el darrer estudi elaborat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic —difós pels mitjans de comunicació aquests dies— la factura sociambiental del transport terrestre a Catalunya passa dels 5.500 milions d'euros l'any. Una quantitat gens menyspreable, sobretot si tenim present que equival al 4 % del producte interior brut català.

Aquests arguments —degu-

dament difosos entre responsables polítics i agents socials sensibilitzats en matèria de salut humana i ambiental—, ens ajudaran a promoure les mesures d'intervenció i correcció que aquest tema mereix i permetran trobar aliats en els àmbits socioeconòmics.

Canvi climàtic

Com vaig tenir l'oportunitat d'explicar a principis de febrer en el decurs del sopar de l'Associació (*veure pàg. 23*), la Generalitat està preparant una estratègia sobre la lluita contra el canvi climàtic a Catalunya que, aviat, serà presentada per al seu debat públic. Una estratègia integrada, com no podia ser d'altra manera, on es

recollirà una sèrie de mesures específiques per al sector del transport.

Per endegar aquesta situació, gens satisfactòria, cal un canvi estructural en la forma de transport de viatgers i mercaderies. Aquest no és un plantejament nou: El Pla de transports de viatgers de Catalunya ja aposta clarament per un servei públic de transport de viatgers col·lectiu i coordinat. El transport sostenible passa per un sistema integrat on es pugui utilitzar el sistema més eficient en cada cas. No obstant això, la realitat ens demostra que no n'hi ha prou, amb propostes d'aquest tipus, i per això també s'estan perfilant mesures més decidides, algunes de les quals

ja estan en marxa, com per exemple la inversió en ferrocarril.

Pel que fa al transport, l'esborrany d'estratègia catalana de lluita contra el canvi climàtic agrupa el conjunt de mesures en dos eixos d'actuació. El primer eix és la promoció clara del transport col·lectiu davant l'individual. El segon és la optimització del consum i la reducció d'emissió de CO2 dels sistemes de transport de carretera.

● Qualsevol estratègia ha de partir d'un canvi estructural en el sistema de transport de viatgers i mercaderies

● Els eixos se centren en la promoció del transport ferroviari de mercaderies i en el transport públic

Un transport més eficient

Algunes mesures de l'estratègia contra el canvi climàtic que estan sobre la taula –i algunes dins de l'Acord Estratègic entre la Generalitat i els sectors socioeconòmics de Catalunya– per a la promoció del transport col·lectiu enfront de l'individual són:

- La reserva de vies exclusives per al transport col·lectiu, amb un major respecte del que hi ha ara, per exemple, el carril Bus.
- La facilitat d'aparcament a les estacions d'autobusos i ferrocarrils.
- El proveïment del transport públic als polígons industrials, zones de lleure, comercials o amb altres serveis segons les seves necessitats de mobilitat.

- El planejament urbà afavoridor del transport col·lectiu i penalitzador del vehicle d'ús privat, sobretot al centre de les ciutats.

- L'estímul i la regulació de la utilització compartida de cotxe (entre d'altres, el foment del carsharing).

- Incentius a les empreses i organismes públics perquè proporcionin tiquets de transport públic, anàleg al tiquet restaurant.

- Promoció de totes les modalitats de ferrocarril (metro, tren de rodalies, regionals, llarg recorregut i alta velocitat). Aquesta mesura passa per l'ampliació de la cobertura territorial (aquí també s'ha d'entendre, en el cas del metro, els barris), la millora del servei i la millora de la intermodalitat.

- Inversió pública prioritària en el tren, transport marítim i autobús.

- Realització d'una campanya promocional important per a l'ús del transport col·lectiu.

A aquestes mesures s'han d'afegir aquelles per afavorir la substitució de determinats transports de mercaderies per carretera pel transport marítim o ferroviari i el conjunt de mesures sobre la millora de l'eficiència ecològica en el transport de carretera.

Com veieu, els plantejaments que ens estem fent comparteixen en bona part els objectius de la vostra associació. A més, no es tracten de polítiques secundàries sinó que se situen en primera línia d'actuació del Departament de Medi Ambient i Habitatge.

Hem de recórrer ara un llarg camí, amb la col·laboració entre l'administració i la societat civil per assolir un major transport col·lectiu que permeti arribar a un model de mobilitat sostenible. ●

Salvador Milà
Conseller de Medi Ambient i Habitatge

PUBLICACIONS

La implantació de polítiques de transport urbà sostenibles: Ser capdavanter. Polítiques nacionals a favor de la bicicleta.

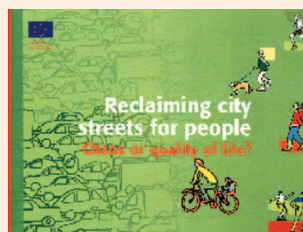
Conferència Europea de Ministres de Transports (CEMT). Desembre 2004.



L'ús de la bicicleta és una component essencial del transport urbà sostenible que està adquirint cada cop més protagonisme com a mitjà de transport net i sostenible. Aquesta publicació presenta les experiències de 21 països i de 7 municipis en l'elaboració i la implantació de mesures i polítiques de promoció de la bicicleta com a mitjà de transport.

El recobriment dels carrers de la ciutat per a les persones: Caos o qualitat de vida? (Reclaiming city streets for people: Chaos or quality of life?)

Comissió Europea. Setembre 2004



El llibre comença amb dades força preocupants: cada any 3 milions de cotxes s'afegeixen a la flota europea d'automòbils. El trànsit total a les ciutats creixerà un 40 % entre 1995 i 2030. El repte a què s'enfronten

els equips tècnics i polítics de nombroses ciutats europees consisteix a trobar l'equilibri entre la demanda d'una mobilitat motoritzada privada en augment i un creixement econòmic, amb la necessitat de respectar el medi ambient i proveir una qualitat de vida acceptable per a tota la ciutadania.

El llibre es pot demanar gratuïtament a la Direcció General de Medi Ambient de la Comissió Europea: <http://europa.eu.int/comm/environment/pubs/urban.htm>

El Mina-Grott. Història d'un petit tren de Vallvidrera

Ricard Fernàndez. Ajuntament de Barcelona, 2005



Aquest nou treball de recerca explica la història d'un tren miniatura que, entre els anys 1908 i 1916 va circular per dins de la Minagrot, una galeria de 1.290 metres de longitud construïda a la segona meitat del segle XIX amb la finalitat de transportar aigua potable del pantà de Vallvidrera fins a

l'antiga vila de Sarrià. L'interès de la narració rau en el fet que el petit tren fou el primer ferrocarril elèctric de l'Estat Espanyol, un enginy singular d'una època i la llavor de la futura expansió del ferrocarril de Barcelona al Vallès.

El Pla de Futur avaforeix l'accés en vehicle privat

Parc del Tibidabo

Mobilitat improvisada

El projecte podria entrar en contradicció amb la Llei de Mobilitat de Catalunya

El Pla de Futur del Tibidabo elaborat per l'Ajuntament de Barcelona és una passa important per garantir la viabilitat del parc d'atraccions i dels llocs de treball. No obstant, presenta un punt fosc com és l'accessibilitat, ja que es preveu la construcció d'un macropàrquing per a 500 cotxes.



La muntanya del Tibidabo reclama mesures sostenibles en la seva accessibilitat

Saludem molt positivament que l'ajuntament de Barcelona hagi elaborat un Pla de Futur per la millora del nostre apreciat Parc del Tibidabo. Però a banda de potenciar el parc d'atraccions i de lleure, el Pla preveu 500 nous aparcaments per fomentar l'accés en vehicle privat i proposa un seguit d'actuacions improvisades en matèria de mobilitat que passen per dir allò que es vol fer però no com s'ha de fer. En altres paraules, volen que la gent pugui però no saben com. La proposta municipal podria comportar l'eliminació de l'actual funicular del Tibidabo i del Tramvia Blau. En el seu lloc es podria construir un hipotètic tren cremallera amb

pendents superiors al 25 %, que hores d'ara sembla incert i de viabilitat tècnica i econòmica més que dubtosa.

De la lectura de les declaracions efectuades pels directius municipals del Parc s'observen mancances de criteri sobre mobilitat sostenible i segura, fet especialment greu en un entorn natural com el del Tibidabo.

Un projecte il·legal?

Ens veiem amb l'obligació de recordar a les autoritats del Parc que, aquest projecte, pel seu elevat pressupost, entra de ple en allò previst a la Llei de mobilitat. Per tant és obligatòria la realització d'un estudi de mobilitat seriós que realment defineixi les alternatives per

potenciar el transport públic.

Amb la llei a la mà, la proposta del consistori barceloní podria ser il·legal, ja que la llei estableix que en projectes superiors a 25 milions d'euros no es pot presentar un pla que no estableixi de quina manera ha d'accedir la població.

Curiosament se'ns diu que l'objectiu és que hi accedeixin el mínim de cotxes possibles i a la vegada es proposa la construcció d'un nou aparcament de rotació de 500 cotxes, que incrementarà de manera important i innecessària la circulació per la Carretera de l'Arrabassada, una carretera perillosa i plena de revolts inserida en el Parc de Collserola.

Respectar la mobilitat sostenible

Per altra banda s'assegura que l'altre objectiu és potenciar el transport públic, però la primera mesura de mobilitat que es planteja és la construcció immediata de l'aparcament, mentre que el transport públic no passa d'un projecte força indefinit, sense pressupost i relegat a executar-se més enllà del 2007.

Tot això genera una sèrie de dubtes que preocupen des del punt de vista de la legalitat, de la defensa dels criteris de mobilitat sostenible i del compliment dels protocols de Kyoto. Per això des de la PTP

● Mentre d'una banda el Pla parla de minimitzar l'accés dels cotxes, de l'altra, es construeix un macroparcament per a 500 vehicles

● La solució que es prengui finalment, ha de respectar el patrimoni natural i industrial que suposa la muntanya i el parc del Tibidabo

entenen que és imprescindible la consideració dels següents aspectes:

- Estudiar a fons la mobilitat de la zona i preveure totes les solucions en transport públic, d'acord amb la Llei de mobilitat

- Estudiar acuradament les possibilitats que ofereixen el tramvia i funicular, uns serveis que actualment es troben molt per sota de les seves possibilitats d'exploració.

- Completar l'anelada integració tarifària del funicular del Tibidabo i del seu bus o Tramvia Blau d'aportació.

- Restringir l'accés als vehicles privats al parc del Tibidabo respectant el caràcter de parc natural de tota la zona, descartant l'aparcament rotacional perquè incrementaria, encara més, l'accés en vehicle privat al cim de la muntanya.

- Prioritzar el criteri de seguretat en l'accés a la muntanya, i això vol dir apostar pel transport públic.

En qualsevol cas la solució adoptada, ha de ser respectuosa amb la mobilitat sostenible, la natura, el patrimoni industrial que representa el funicular del Tibidabo, el primer d'Espanya; i amb l'única relíquia en servei de la gran xarxa de tramvies de Barcelona. Tot plegat l'història viva de Barcelona.

Demaneu a l'Ajuntament de Barcelona que tingui pel Tibidabo el mateix interès que va mostrar cap a Montjuïc l'any 2002, on van encetar una important i aplaudida millora del transport públic, inclosa la integració tarifària.

La mobilitat no es pot improvisar, s'ha de planificar... esperem que al parc del Tibidabo tot això sigui una realitat; al cap i a la fi, és la muntanya màgica. ●

Lluís Carrasco

Les estacions de correspondència a la xarxa metropolitana

Calen més actuacions per a l'accessibilitat

La xarxa ferroviària integrada de Barcelona té 37 punts d'intercanvi entre sistemes ferroviaris, tots ells ubicats a la Zona 1. D'aquests 37 intercanviadors, n'hi ha 29 entre dues estacions, 6 són triples i 2 més són quàdruples. No diferenciem aquells casos en què per la mateixa estació circulen 2 o més línies ferroviàries (com a Renfe, Metro del Vallès o Tram).

La suma de combinacions ens proporciona 59 itineraris possibles; encara que degut a la diferent longitud dels passadissos en algunes estacions, cabria afegir 12 temps d'enllaç que difereixen significativament en cada sentit de la marxa.

El temps mitjà necessari per recórrer els enllaços és de 3 minuts i 39 segons, però aquest temps amaga dades tan diferents com els 30 segons necessaris per fer l'enllaç a Trinitat Nova o els 10 minuts que calen per anar a Passeig de Gràcia de la Línia 2 de Metro a la C2 de rodalies de Renfe.

Els 71 recorreguts (els 59 naturals, més els 12 asimètrics) es poden resumir així:

- 30 Són recorreguts amb temps competitiu (42 %).
- 22 Tenen aspectes a millorar.
- 19 Recorreguts representen temps excessius (26,7%).

Si, a més, comprovem la situació a març de 2005 en el

capítol d'accessibilitat, la situació és senzillament desoladora: dels 59 itineraris naturals, tan sols nou són totalment adaptats (15,3 %):

- Trinitat Nova
- La Pau
- Universitat
- El Maresme
- Marina
- Marina / Marina Teatre Nacional
- Sant Adrià / Estació de Sant Adrià.
- Pg. de Gràcia (L2 / L4)
- Paral·lel (L2 / Funicular)

Altres quatre enllaços tenen recorreguts parcialment adaptats:

- Peu Funicular (1 sentit)
- Espanya L8/L1 (1 sentit)
- Paral·lel (excepte una andana de la línia 3)
- Catalunya (excepte les línies 1 i 3), sempre que utilitzem la via pública

En la millor hipòtesis, 13 enllaços són adaptats, i 4 més ho són en un sol sentit

En el panorama per línies destaca que els viatgers de la línia 5 són els que tenen pitjor accessibilitat (quasi no poden canviar de línia) i els de la línia T4 són els que el tenen millor (un enllaç adaptat amb cada línia de correspondència).

Això demostra que no solament és necessari actuar en l'adaptació de les estacions, sinó que també caldria posar mes ímpetu a completar una xarxa bàsica d'itineraris adaptats. ●

José L. Rodrigo



Temps de correspondència	
Nombre d'enllaços	Temps mitjà
14	< 2 minuts
16	2 – 3 minuts
22	3– 4,5 minuts
7	5 minuts
8	6 – 7 minuts
4	7,5 – 10 minuts

D'INTERÈS

TMB presenta 45 nous autobusos

El passat 24 de gener es va fer la presentació de 45 nous autobusos a l'avinguda de la Reina Maria Cristina. Aquest lliurament forma part d'una primera tanda d'un total de 145 nous vehicles que tenen per funció renovar la flota i que, enguany, s'aniran incorporant a la xarxa de TMB. L'acte, a dos quarts de dotze, va comptar amb l'assistència de l'alcalde de Barcelona Joan Clos, i del conseller de Política Territorial, Obres Públiques i Transports de la Generalitat de Catalunya, Joaquim Nadal, a més d'altres representants institucionals.

D'aquests nous autobusos, 15 pertanyen a la firma IVECO model City-Class carrossats per Noge, i els altres 30 a la firma Mercedes-Benz model Citaro, dels quals la meitat són estàndard i la resta articulats. Com a aspectes comuns incorporen els darrers avenços tècnics de confort, qualitat i seguretat, una nova distribució davantera dels seients i dels espais lliures i són accessibles per a les persones amb mobilitat reduïda. A manera d'anècdota, mereix la pena esmentar que cada autobús ha estat apadrinat per una escola, la qual cosa va comportar l'assistència de nens i nenes que van estar gratificats amb una petita festa.

Cal recordar que al llarg d'aquest any, TMB anirà estrenant més autobusos, la majoria dels quals funcionaran amb combustible de gas natural. Per a l'any 2006, tota la flota estarà adaptada a persones de mobilitat reduïda.



Minibus a Roma

Roma, una ciutat prou coneguda per les seves congestions de trànsit, ha donat un pas endavant a favor del transport públic amb l'entrada en servei d'un mini-bus del tamany d'un tursime i impulsat per motors elèctrics. El diminut vehicle presta el seu servei pels carrers estrets del casc antic de la capital italiana, on la circulació d'autobusos convencionals és molt complicada. Ens trobem, doncs, davant d'una alternativa, ecològica i silenciosa per a aquelles àrees urbanes deficitàries, però alhora necessitades, de transport públic.

Bicicleta reivindicativa a Zona Franca

El passat 21 de gener al voltant d'una trentena de persones van participar en una bicicletada per reclamar l'accessibilitat de ciclistes i vianants a l'interior del polígon industrial de la Zona Franca de Barcelona. A les 7:50h del matí, la comitiva va sortir de la plaça d'Espanya i a les 8:00h del matí ja eren al lloc de destinació. Una altra part de la comitiva ha efectuat el trajecte a peu des de la darrera parada d'autobús del passeig de la Zona Franca. Aquesta hora ha estat triada perquè coincideix amb el moment d'entrada de la gran majoria de treballadors que es dirigeixen al recinte industrial al qual ens referim. L'acte fou organitzat per associacions defensores de la mobilitat, concretament Comissions Obreres (CONC), l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), el Bicicleta Club Catalunya (BACC), Barcelona Camina i la Coordinadora d'Usuaris de la Bicicleta. A més d'aquest reclam, també s'ha volgut posar de relleu la insuficiència de transport públic al recinte. Actualment, l'accés amb bicicleta és perillós. Durant l'acte, però, l'ajut i la protecció de la Guàrdia Urbana ha permès de fer l'acte sense cap mena d'incidència. D'altra banda, esmentem que la PTP ha elaborat unes "Propostes per garantir un accés de vianants al polígon de la Zona Franca", que es poden consultar en format pdf a través de l'adreça electrònica www.laptop.org/arxiu/zf3.pdf.



www.laptop.org

La web de la PTP s'ha renovat, amb una nova imatge, noves seccions, destacant el servei de notícies "Info-PTP", amb tota la informació sobre el món del transport públic i la mobilitat. Tot un èxit del nostre company Ricard Riol. Sens dubte, una de les novetats més destacats és l'espai destinat a la participació ciutadana on es planteja una qüestió relacionada amb la mobilitat per conèixer l'opinió de la gent. La darrera pregunta sotmesa a votació popular (com enllaçar els dos tramvies?) ha presentat els resultats següents:

- Fer-ho per superfície és la millor opció: 83 %
- La Diagonal s'ha de connectar amb metro: 4 %
- Fer-ho soterrat és la millor opció: 14 %

Interrupció temporal del servei de funicular de Gelida



El funicular de Gelida, a càrrec dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, ha interromput el seu servei entre el 17 de febrer i el 30 d'abril d'enguany amb motiu d'unes obres de reparació d'un tram de via en mal estat. Concretament, es tracta d'un problema de geometria de la

via, detectat durant una revisió, el qual pot suposar un risc per a la seguretat de la instal·lació. A canvi, un servei especial d'autobusos amb el mateix horari substitueix el vell funicular.

Paral·lelament a les tasques de reparació, representants de la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat, de l'Ajuntament de Gelida i dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya han constituït una comissió amb l'objectiu d'analitzar i estudiar la viabilitat d'aquest sistema de transport i determinar quines són les seves perspectives de futur.

Des de la PTP s'espera que aquest funicular tingui continuïtat i no s'arribi a suprimir mai. L'exemple de la renovació d'altres ferrocarrils de muntanya com són els funiculars de Montjuïc i de Vallvidrera hauria de convertir-se en una referència per millorar el de Gelida. Per això, cal anar més enllà del concepte de transport singular d'leure i d'interès turístic per arribar a esdevenir un servei regular de passatgers, fins i tot, de circulació diària i tarifa integrada.

Reflexió sobre l'AVE

Les últimes novetats sobre el túnel de l'AVE a Barcelona i les propostes d'incrementar la dotació de metro fa que qüestionem la utilitat pública i sostenibilitat d'alguns projectes aprovats o al damunt de la taula. Tenint en compte l'evolució de la mobilitat a la regió metropolitana, sembla que gran part de les actuacions proposades no resoldran els déficits importants de transport públic, tot i ser tan faraòniques com cares. L'Enquesta de mobilitat quotidiana destaca que la menor quota d'ús del transport públic és entre les corones 2 a 6 i des d'aquestes cap a Barcelona. Com que la mobilitat radial és la més intensa captible pel ferrocarril, cal millorar la velocitat del tren i les con-

dicions d'accessibilitat d'aquest als municipis i a Barcelona. El document de reflexió proposa que el nou túnel que ha de construir Foment a Barcelona es dediqui a Rodalies, per elevar la cobertura territorial a la ciutat, incrementar el nombre i qualitat dels transbordaments i enllaçar amb més línies de metro i tramvia. Al cap i a la fi, optimitzar la inversió pública. Finalment es proposa aprofitar del túnel del carrer Aragó per l'AVE, ja que l'estació de Passeig de Gràcia està mal enllaçada amb el metro, està molt a prop de la de Plaça Catalunya i es troba suficientment centrada com per aprofitar-la per al tren d'alta velocitat, que requereix poques parades i centrals.

la paradeta



¿Vía verde?

El concepto de vía verde se nos presenta como una bucólica pista accesible a peatones o bicicletas, pero hay otro tipo de vía verde.....el de la naturaleza que vuelve a ocupar el espacio no utilizado por el ser humano. En el valle de Aspe, el árbol espera a que algún día, los trenes recuperen su senda inutilizada.

Dr. Tr@ffic news reporters

Expedient X



Costa de creure que, amb el vandalisme existent, una parada pugui aguantar tant de temps sense manteniment de cap tipus... I és que la data que apareix a l'avis, és el primer dia d'agost.. de 1993!, "ahí es ná".

Els ajuntaments catalans aposten per potenciar el transport públic

Autobusos urbans

Cada dia millors

Tecnologia i una acurada oferta de servei en són els trets més distintius

Torredembarra

El municipi tarragoní de Torredembarra disposa d'un nou servei d'autobús urbà. La Regidoria d'Obres Públiques i Serveis de l'Ajuntament de Torredembarra ha estat la responsable de la seva posta en marxa després d'un període de prova de sis mesos. Durant aquest temps, els resultats foren satisfactoris, amb un nombre de passatgers transportats de 588 el mes de juliol, fins a 2.201 el mes de setembre de 2004.

Entre les millores aplicades, un nou autobús totalment adaptat per a persones de mobilitat reduïda, un recorregut que dona servei als barris dels Munts, el centre històric-administratiu del municipi i la urbanització de la Marítima i una millora en l'oferta, ajustada en funció de l'època de l'any (diari durant els mesos d'estiu i de dilluns a divendres durant els mesos de tardor, d'hivern i de primavera).

L'explotació del nou servei va a càrrec de l'empresa Hife, i té un cost de 106.000 €. Les tarifes preveuen bitllet senzill, bitllet per a jubilats i pensionistes i bitllet per a estudiants, abonaments de 10 viatges, abonaments de 10 viatges per a jubilats, pensionistes i discapacitats, i abonaments de 20 viatges per a jubilats, pensionistes, discapacitats i estudiants. Fins als 8 anys d'edat, viatjar és gratuït. ●

Corbera de Llobregat

L'Ajuntament de Corbera de Llobregat ha reestructurat parcialment el servei de l'autobús urbà d'aquesta població. Manté el recorregut de les línies 1 i 2 mentre que modifica la 3 i la 4. El recorregut de la desapareguda línia 5 s'englova dintre de les dues anteriors.

L'amplitud horària es veu millorada ja que inicia el seu servei a les 6:35 i finalitza a les 22:15, les línies son operatives de dilluns a dissabte i no circulen diumenges ni festius. D'aquesta manera



s'incrementen el nombre d'expedicions a les rutes amb més demanda de viatgers. Per a més informació: www.corbera-dellobregat.org o www.auto-corb.com. ●

Sant Feliu



Les dues línies del bus urbanes de Sant Feliu de Llobregat, explotades per Soler i Sauret, han millorat el seu servei. Gràcies al conveni subscrit per l'Ajuntament de Sant Feliu de

Llobregat i l'Entitat Metropolitana del Transport, s'ha incrementat la dotació econòmica del servei com a resposta a l'augment de viatgers produït als darrers anys, amb taxes de creixement anuals properes al 15 %.

Entre les millores efectuades, cal destacar l'increment de la cobertura territorial i de l'oferta. En el primer cas, el recorregut s'ha ampliat fins els polígons del Pla i de les Grases, donant servei a totes les zones industrials de la ciutat, a zones esportives i centres escolars i a diversos equipaments del municipi, a més dels barris residencials.

En el segon cas, és destacada la millora dels intervals de pas, que passen a 20 minuts en general i a 10 minuts en particular a la plaça de l'Estació. La primera sortida és a les 6:30h del matí fins a les 22:00h del vespre. Per a cobrir les noves necessitats, el parc motor s'ha ampliat amb la incorporació de dos nous autobusos, totalment adaptats a persones de mobilitat reduïda. ●

Begues

S'ha incorporat un nou vehicle a la línia 902 que realitza el recorregut entre Begues i Gavà. Aquest cotxe que incorpora tots els elements d'accessibilitat per a les persones amb mobilitat reduïda. D'aquesta manera s'ofereix un millor servei i es produeix un petit increment del servei els dies laborables. ●



Per fi arriben unes obres llargament reclamades pels usuaris

Novetats a Renfe

Es posen les piles!

Campanya d'actuacions de millora en diferents línies catalanes

La línia Lleida / Poble de Segur

Per al proper mes de juny, la Generalitat de Catalunya preveu la suspensió temporal de sis mesos del tram ferroviari Balaguer - La Poble de Segur de la línia Lleida - La Poble de Segur, recentment traspasada al Govern català. El motiu del tancament és la millora integral de la infraestructura, que actualment no arriba als mínims de qualitat i seguretat exigits.

Les obres de millora tenen un pressupost que ascendeix als 18.000.000 d'euros. Durant els pròxims cinc anys, a més, s'invertiran fins a 70.000.000 d'euros per a millorar la infraestructura en general amb el propòsit de modernitzar la línia i posar-la al dia. Actuacions com el soterrament de les línies telefòniques, la il·luminació dels túnels, el reforç dels talussos i dels ponts i el canvi de les velles travesses de fusta per unes de formigó seran les feines més prioritàries. No es descarta la possibilitat de canviar l'actual ample ibèric a l'ample internacional amb la incorporació de material mòbil molt similar a l'emprat per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a les línies del Vallès. A més, en el municipi de Balaguer s'està estudiant la viabilitat del soterrament de les vies fèrries.

El propòsit final és reforçar servei ferroviari regular de passatgers del tram entre Lleida i Balaguer, i convertir el tram entre Balaguer i La Poble de Segur en una línia turística, amb una oferta que seria menor al primer tram però superior a l'actual. Mentre durin les obres, els municipis afectats disposaran d'un servei d'autobusos substitutiu. ●

El tram Vic / Puigcerdà

La línia ferroviària entre Barcelona i Puigcerdà finalment ha rebut una empenta de cara a la seva millora. Una important injecció econòmica aconseguida, fruit de les converses entre el govern espanyol i la Generalitat, permetrà que el servei de trens regionals transpirinencs experimenti un canvi que, des de feia molts anys, s'ha anat sol·licitant.

El primer símptoma d'aquestes millores es començarà a notar una vegada finalitzin les obres de les subestacions elèctriques que forneixen d'energia la catenària. Tenen una execució d'entre 18 i 20 mesos, però s'ho val. El resultat serà d'un increment del nombre diari de trens, els quals es renovaran amb combois més moderns i de major capacitat que els actuals. L'oferta serà d'un tren cada 10-15 minuts fins a Vic, cada hora fins a Ripoll i cada dues hores cap a Puigcerdà i La Tour de Querol.

Des de la PTP, es considera aquesta actuació com a positiva i necessària de cara a potenciar el transport públic d'aquest corredor, i les mesures adoptades s'haurien de convertir en un exemple de referència a aplicar en altres casos similars, com és el tram ferroviari Manresa-Lleida. ●

El baixador de Bellvitge

Afortunadament, el baixador ferroviari de Bellvitge, a l'Hospitalet de Llobregat, no tancarà i continuarà així prestant servei com fins ara. Gràcies a les 15.000 signatures recollides pel veïnat del barri de Bellvitge s'evita que es porti endavant una proposta del Ministerio de Fomento, que ha optat per rectificar.

Inicialment, la construcció del futur intercanviador de la Torrassa i del pas del tren d'alta velocitat es van convertir en raons per a la seva clausura. Actualment, l'Hospitalet de Llobregat és el segon municipi de Catalunya amb més densitat i línies de transport ferroviari, després de Barcelona.

Amb aquesta satisfacció, des de la PTP es reclama que el baixador de Bellvitge i l'estació Gornal dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya puguin tenir algun dia un enllaç mitjançant la construcció d'un nou intercanviador. Si això es fa realitat, els usuaris procedents del marge esquerre del Llobregat, de l'Anoia i el Bages podrien desplaçar-se vers el centre de Barcelona, les comarques vallesanes o el Maresme amb un senzill transbordament i a l'inrevés. ●

Ricard Fernàndez



Pel maig començaran a funcionar als districtes d'Eixample i Ciutat Vella

L'aposta de les àrees verdes

Les zones verdes volen actuar com a element dissuasor a l'hora d'agafar el cotxe

L'operació de regulació de l'aparcament que s'està posant en marxa a Barcelona és un intent audaç de provocar canvis generals i qualitius en la mobilitat urbana, encara que no exempt de vacil·lacions i interrogants.



Les zones verdes volen fer de l'Eixample un espai amb menys cotxes.

Aquest mes de maig han de començar a funcionar les àrees verdes d'aparcament per a residents a Ciutat Vella i l'Eixample, primera fase d'un ambiciós pla per restringir l'ús del vehicle privat als carrers de la Barcelona central (en sentit ampli), que es basa en la supressió total de l'aparcament lliure en hores diürnes dels dies feiners. L'1 d'octubre s'estendran a una segona corona delimitada aproximadament per la ronda del Mig. Per mitjans diferents es busca el mateix que Londres ha aconseguit amb el peatge urbà: combatre la con-

gestió i les seves seqüeles de soroll, fums i destorbs.

La idea és que, en perdre tota esperança de trobar un lloc per deixar de franc el cotxe, milers de persones que treballen a ciutat però viuen a fora (617.000 entrades i sortides diàries) optin pel transport públic o bé es posin d'acord amb companys en situació semblant per compartir vehicle (carpooling) i despeses de pàrquing. Alhora, en facilitar l'aparcament per als residents, s'espera que disminueixi encara més el nombre de desplaçaments interns (ara 533.000)

● En facilitar el lloc d'aparcament als residents, s'espera que es redueixi el nombre de desplaçaments interns

● Els tècnics preveuen una reducció d'un 14 % en els km recorreguts amb cotxe dins la ciutat i un 10 % en el trànsit

amb vehicle propi, part dels quals poden ser induïts pel fet que molts cotxes dormen en llocs que durant el dia són considerats il·legals o bé esdevenen zones blaves o de càrrega i descàrrega.

Descongestionar el trànsit, descongestionar la ciutat

En definitiva, els tècnics municipals confien a aconseguir una disminució d'un 14 % en els quilòmetres recorreguts amb cotxe dins de la ciutat i d'un 10 % en el trànsit, sobretot el d'agitació (els cotxes que fan voltes buscant lloc per atu-

rar-se). Com que a més es creen 3.500 places de zona blava, hauria de ser més fàcil aparcar per a gestions curtes i per tant s'espera una reducció de la indisciplina viària (sobretot estacionaments en doble fila) del 50 %. S'allunyarà així el fantasma del col·lapse circulatori que tal com van les coses s'albirava com a inevitable en l'horitzó del 2010.

L'operació ha avançat malgrat els entrebancs de l'oposició i la tebior del govern municipal, que en les seves comunicacions ha tendit a amagar el fons de la qüestió: que l'espai públic és un bé escàs que no pot estar ocupat permanentment i gratuïtament pel cotxe, que el fenomen de la deslocalització residencial està comportant uns costos en mobilitat insostenibles i que no pot continuar creixent la mobilitat si no es

● El transport públic ha de ser el major beneficiari amb un increment de la seva velocitat comercial

produeix un transvasament general cap al transport públic, també en els desplaçaments entre la perifèria i la ciutat central. Des de la primera filtració s'han presentat les àrees verdes com la mera implantació de parquímetres en el que ara són 42.000 places lliures, cosa que ha facilitat la crítica més superficial contra allò que certs líders d'opinió veuen com un nou sistema recaptador inventat pels voraçs guardians de les arques municipals.

Però les àrees verdes rendi-

ran poc en ingressos directes. En part perquè els residents pagaran un preu simbòlic, un euro a la setmana, i en part per les despeses en parquímetres i sous dels vigilants (només a la primera fase 1.050 i 340 respectivament). En canvi, se'n pot esperar una altra mena de rèdits: uns 200 milions d'euros anuals menys en costos socials, sobretot per l'estalvi de temps en els viatges, segons l'estimació del Centre de Valoracions i Polítiques del Sòl de la UPC.

Zones d'ombra

El transport públic de superfície, autobusos i taxis, ha de ser el primer beneficiat en forma de més velocitat comercial. També els professionals de la distribució i els motoristes, que tindran més espais reservats.

Tot això sobre el paper. A la

pràctica el pla de regulació d'aparcament té preocupants zones d'ombra pel que fa a les alternatives reals de transport. Els aparcaments dissuasius anomenats de perímetre (de moment Fòrum, Vall d'Hebron, Rius i Taulet i Escorxador) són de fet massa poc perifèrics perquè funcionin com a llocs efectius de transvasament modal. Els corredors ferroviaris ja estan al límit de capacitat en hora punta per absorbir més usuaris. I els plans d'ampliació de la xarxa fora de la ciutat central són escassos i porten un retard alarmant que la crisi del Carmel només ha acabat d'agreujar. Hi ha també el dubte de la disciplina: Serà suficient l'amenaça de la multa per fer respectar les àrees verdes, en un país on encara es creu –i està ben vist– que les multes d'aparcament no es paguen? ●

Redacció

L'APUNT

No som davant d'una operació de mobilitat sostenible

L'operació de les àrees verdes és certament una operació interessant i agosarada. Interessant perquè trenca la monotonia del panorama de la política procotxe del consistori barceloní dels últims tretze anys i agosarada perquè s'ha de reconèixer que és un intent seriós de començar a foragitar el cotxe del centre de la ciutat. Però no és una operació de mobilitat sostenible. Què li falta a l'aposta de les àrees verdes per ser una veritable operació de mobilitat sostenible? Li falten dues coses.

La primera és incrementar l'oferta de transport públic per compensar els aproximadament 100.000 viatges que deixaran de fer-se en cotxe. La PTP ha fet arribar a l'Ajuntament propostes en aquest sentit però, a hores d'ara, encara no tenim notícies que les estiguin estudiant. Les pro-

postes de la PTP passen per incrementar el nombre d'autobusos en circulació, tant els de TMB dintre de la ciutat, com els interurbans en els seus accessos. Si l'oferta en hora punta de trens, de Renfe, de FGC i del Metro està saturada, hem de tirar del que tenim a mà: els autobusos, tal com es va fer a Londres.

La proposta de la PTP és doble: que se'n posin més i que els que ja circulen ho facin més ràpid per gaudir de més oferta amb la mateixa flota. Sabem que les empreses operadores de transport públic han demanat també facilitats a l'Ajuntament, més carrils bus i semàfors amb prioritat per als seus autobusos. Però de moment l'Ajuntament no sembla que estigui gaire interessat en aquesta proposta i mira cap a una altra banda.

Però a aquesta operació també li falta

una altra cosa perquè pugui ser considerada de mobilitat sostenible. Caldria que l'excedent dels diners recaptats en l'àrea verda fos dedicat a la compra de més autobusos.

El principi d'internalització de costos obliga a fer que sigui el transport privat qui pagui part dels costos del transport públic per la congestió que ocasiona. Quan l'alcalde de Londres va presentar la seva famosa congestion charge, o taxa de congestió urbana, va anunciar que posaven en circulació 200 autobusos més i que aquests es comprarien amb els diners sobrants del peatge. I així es va fer. Potser caldria començar a pensar que ens convenen polítics com el Ken Livingstone o el Dave Wetzel en comptes dels que avui tenim a l'Ajuntament. ●

Pere Fistrell

Granollers i Barcelona van acollir dues trobades amb experts europeus

Dos debats sobre el transport públic

Jornades AMTU

El 2 de febrer, es van fer a Granollers les jornades de transport organitzades per l'Associació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU). Sota el títol d'"Els reptes del transport urbà i interurbà de les corones metropolitanes", es van fer diverses ponències al voltant de tres àmbits: el transport interurbà dins d'una regió metropolitana, el finançament del transport urbà de la segona corona metropolitana de Barcelona i l'atracció dels usuaris del cotxe cap al transport públic.

En el primer cas, es va parlar, d'una banda, de les noves organitzacions del transport públic, analitzant com les noves necessitats de mobilitat exigeixen organitzacions més complexes, integrades i com aquestes afronten els reptes de servir-les. Fou el cas de l'organització metropolitana de l'àrea de Tarragona i de Pamplona. D'una altra, es va parlar de la relació entre infraestructures i territori i les demandes que serviran, posant com a exemples els creixements de la xarxa de Madrid, les infraestructures del PDI en la segona corona metropolitana de Barcelona i els seus

El passat febrer, Granollers i Barcelona van acollir dues sessions de treball, amb convidats internacionals, on es va debatre al voltant de la gestió dels sistemes de transport públic, posant un èmfasi especial en un aspecte clau com és el finançament.

impactes previsibles sobre la mobilitat.

En el segon cas, es va fer referència a l'estat actual i les perspectives de futur del finançament del transport urbà, tot incidint en els municipis de la segona corona metropolitana que cerquen un canvi en el model actual. La Diputació de Barcelona va aprofitar per presentar el seu treball sobre els carrils-bus a les ciutats mitjanes i en Lluís Carrasco (de la PTP) va fer una ponència sobre el nou disseny de les parades d'autobús.

En el tercer cas, es van fer conferències en relació al transport públic de baixa demanda, com els dels polígons industrials (com el de Can Sant Joan), l'escolar i el de poblacions de baixa densitat de població (com el cas de Lliçà d'Amunt), i sobre la qualitat i control dels serveis i les seves possibles millores.

La cloenda va anar a càrrec de Manel Nadal (secretari de Mobilitat de la Generalitat de Catalunya) i d'Anna Sala (vicepresidenta d'AMTU i tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Terrassa). ●

Finançament

Barcelona va acollir els dies 17 i 18 de febrer "Segona Conferència sobre Finançament del Transport Públic de la UITP". Durant aquells dies, sota l'organització de TMB, es van reunir diversos responsables i tècnics de les xarxes de transport públic més importants del món. En total es van desenvolupar quatre interessants ponències.

La primera d'elles, titulada "El dilema del finançament: Els requisits creixents davant la disminució de fons", va discutir els darrers avenços i els temes clau de l'àmbit del finançament dels transports públics. Entre els assistents, foren destacades les personalitats de Hans Rat (secretari general de la UITP), Dave Wetzel (vicepresident de Transport for London) i Jack Short (secretari general de la Conferència Europea de Ministres de Transports).

La segona ponència, titu-

lada "Casos pràctics i estratègies de finançament", va fer referència a la necessitat de trobar vies alternatives per finançar les inversions i desenvolupar solucions que augmentin els ingressos i diversifiquin les fonts de finançament. A més de l'exposició i discussió d'estratègies i mètodes per reduir costos, es va analitzar quin paper juga el sector privat en el finançament del transport públic.

La tercera ponència, titulada "Infraestructures i xarxes amb importants nivells d'inversió" es va centrar en com els sistemes de transport públic tenen infraestructures pesades que requereixen d'elevades inversions de construcció, explotació i manteniment.

Finalment, la quarta i darrera conferència, titulada "La UITP, fòrum internacional dels transports públics", va parlar d'aquesta organització internacional que reuneix els principals operadors, autoritats i constructors de transport urbà i regional, i que té com a objectiu potenciar el paper del transport públic en el desenvolupament d'una societat moderna i sostenible, tot proporcionant informació, investigació i anàlisi per desenvolupar un servei de transport eficaç i atractiu per als usuaris. ●

Ricard Fernández

Ajuntament de Sitges i Renfe: actituds contraposades front l'accessibilitat

Una de calenta i una de freda

Parlem de dues notícies ben diferents pel que fa a promoure l'accessibilitat. D'una banda, l'Ajuntament de Sitges ha posat en marxa un sistema per facilitar el pas de persones invidents pels passos semafòrics. De l'altra, Renfe ha anunciat que fins 2007 no disposarà de trens de rodalies adaptats a persones amb mobilitat reduïda.

Sitges ha posat en marxa una experiència pilot destinada a millorar la mobilitat de les persones amb deficiències visuals. Es tracta de la instal·lació de l'anomenat Ciberpas V4.X, és a dir, un equip electrònic dissenyat per l'empresa Fundosa Accesibilidad, pertanyent a la Fundación ONCE. El nou sistema consisteix en un sistema de sonorització dels passos de vianants, accionat amb un comandament a distància per part de les persones invidents, que facilita travessar els carrers amb més seguretat i obtenint importants avantatges respecte els sistemes acústics convencionals. Aquest comandament es pot obtenir de manera gratuïta a les dependències de la Policia local, i el



Invident creuant un semàfor a Sitges.

Rodalies no tindrà trens adaptats fins a l'any 2007

Malauradament, els trens de rodalies adaptats per a persones de mobilitat reduïda no arribaran a Barcelona fins a l'any 2007, malgrat que aquests nous combois, corresponents al model Civia, des del mes de març de l'any passat.

La xarxa de Rodalies-Renfe del nostre país continuarà patint dos greus problemes: la manca d'oferta i la inaccessibilitat per persones de mobilitat reduïda. El primer cas ja es ve notant amb la conseqüent aglomeració de passatgers a determinades línies. En el segon cas, Renfe assegura que està treballant per adaptar les seves estacions a persones de mobilitat reduïda. La realitat és que aquest accés és encara molt restringit a gran part de la xarxa ferroviària catalana. Mentrestant, cal adaptar totes les estacions, ja que no serveix de res que estiguin adaptades i els trens no, o a l'inrevés. ●

Redacció

podran emprar les persones amb deficiències visuals empadronades al municipi.

El sistema s'activa mitjançant un petit aparell a distància omnidireccional, evitant sons innecessaris quan cap usuari requereix d'aquests. Funciona amb l'emissió de diferents tipus de sorolls i no esdevé una molèstia contínua per als veïns i permet el seu funcionament en horaris nocturns.

Hi ha un senyal acústic d'orientació de curta durada que s'emet cada vegada que l'usuari acciona el comanda-

● **Prova pilot a Sitges per implantar un sistema de suport als invidents per creuar pels semàfors amb el mínim risc possible.**

ment i serveix per a localitzar quina és la situació exacta del semàfor. Una vegada activat el sistema, un altre senyal acústic s'emet de manera automàtica a partir d'un semàfor de vianant que es trobi en verd; un to intermitent que informa l'usuari de la possibilitat d'efectuar la travessia. Quan aquest semàfor indica el proper canvi de color, el senyal acústic indica la fi del pas mitjançant un to de so diferent als anteriors que avisa l'usuari. Finalment, el sistema torna novament a la seva situació inicial, sense emetre cap tipus de senyal acústic fins que no es torni a activar de nou per mitjà del comandament a distància.

L'objectiu de l'Ajuntament és implantar progressivament aquest sistema en tots els semàfors de la vila dins del Pla d'Accessibilitat de la vila. ●

Redacció

La PTP ha participat en diverses trobades a Viena i Brussel·les

Transport sostenible de mercaderies

Qualsevol política ha de contemplar el trasllat de la carretera al ferrocarril



Plataforma d'accés dels camions al ferrocarril.

En els darrers mesos, representants de la PTP ha assistit a dues trobades internacionals de gran interès a Viena i Brussel·les, en el marc del projecte "Per un transport de mercaderies segur i sostenible" que porta a terme la Federació Europea de Transport i Medi Ambient, de la qual en forma part la nostra associació, en els que s'han analitzat diverses qüestions de la interacció entre transport i preservació del medi ambient.

La trobada de Viena versava sobre transport de mercaderies en àrees sensibles, mentre que a la reunió de Brussel·les el tema de debat va ser el desenvolupament d'una estratègia sostenible pels ferrocarrils. En aquestes trobades s'ha fet una revisió de l'impacte que causa el soroll, les locomotores diesel, la contribució al canvi

climàtic i l'eficiència energètica. Voldríem destacar algunes conclusions importants en diferents capítols.

Contaminació sònica i ambiental

N'hi ha de diferents tipus, però el que causa més molèstia és el dels frens. El criteri a seguir és, primer evitar la molèstia, i després protegir-se

d'ella. Per combatre el soroll dels frens antics s'han de substituir dels vagons de mercaderies els vells frens de ferro per uns a base d'un compost. Aquesta operació és molt més econòmica que no pas aixecar barreres acústiques. Itàlia, per exemple, ha invertit 600 milions d'euros en canviar els frens dels seus ferrocarrils.

Encara que només el 20 %

del trànsit ferroviari europeus es fa amb locomotores diesel, les emissions dels gasos d'escapament suposen importants focus de contaminació per bé que en quantitats molt petites en termes relatius si se les compara amb les de la carretera. Per respondre a aquestes reptes la UIC (Unió Internacional del Ferrocarril) ha llançat el pla d'Acció sobre els diesel.

El canvi climàtic

El transport és responsable a Europa del 30 % de les emissions de gasos d'efecte hivernacle. S'ha calculat que si es produís un canvi modal del 30 % de la carretera, en passatgers i mercaderies, al transport sostenible, és a dir, el ferrocarril, el transport públic, i els desplaçaments a peu i amb bicicleta, es produiria una reducció neta d'emissions d'aquests gasos del 5,2 %. Seria una gran contribució perquè Espanya pogués complir els objectius d'emissions que marca el Protocol de Kioto. S'espera que a partir del 2008 els governs europeus estableixin polítiques per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle en el transport. Aquesta pot ser una gran oportunitat per fer créixer l'ecomobilitat.

Eelectricitat

Els ferrocarrils elèctrics tenen grans avantatges sobre els vehicles de combustió inter-

na, camions, cotxes, ferrocarrils o avions. La producció d'electricitat pot ser d'origen renovable. Els motors elèctrics tenen un rendiment tres vegades superior als de combustió interna i permeten la regeneració d'energia durant la frenada, aconseguint un efecte d'estalvi molt important en àrees urbanes.

● **S'espera que a partir del 2008 els governs europeus estableixin polítiques per reduir les emissions de gasos d'efecte hivernacle en el transport. Aquesta pot ser una gran oportunitat per fer créixer l'ecomobilitat.**

S'ha suggerit que les companyies ferroviàries estudiïn la creació de companyies elèctriques per a l'autoprovisió d'electricitat renovable. Per tres motius, assegurar el proveïment, disminuir el cost d'aprovisionament i com a imatge de companyia verda.

Altres coses interessants que han aparegut durant els seminaris és l'experiència dels ferrocarrils alemanys (DB) que han format els seus 14.000 maquinistes en un programa de conducció econòmica, la qual cosa ha suposat un estalvi anual de 20 milions d'euros en energia, a més d'una disminució de les seves externalitats per reducció d'emissions. ●
Redacció

La PTP ha participat en diverses trobades a Viena i Brussel·les

Transferència de la carretera al tren

Una de les activitats de la Conferència sobre transport de mercaderies en àrees sensibles, celebrada a Viena va ser la visita a la central de transferència ràpida horitzontal de mercaderies situada en una terminal, avui encara en fase experimental.



A la dreta, podem veure com el camió ja ha estat carregat sobre el ferrocarril. A l'esquerra, interior d'un dels vagons per als camioners, totalment equipats per a un trajecte còmode.

Es tracta d'un projecte endegat per ÖBB, l'empresa ferroviària d'Àustria, que compta amb finançaments dels fons europeus i del propi govern austríac. La fase d'experimentació s'ha acabat amb èxit i s'espera la seva explotació comercial pel 2006 en una gran terminal del nord-oest de Viena o a Graz.

La singularitat del nou projecte consisteix en què és capaç de descarregar un tren de contenidors de 30 plataformes amb mitja hora, a raó de 1 minut per contenidor. El sistema consta, a més, d'uns prestatges adjacents on es poden emmagatzemar els

contenidors, en tres pisos i a llarg de com a mínim 700 m., la qual cosa li ofereix una capacitat d'emmagatzematge de 240 contenidors, o més si la instal·lació és modular. Dues grues asseguren que el contenidor es carrega sobre un camió o s'emmagatzema en els prestatges en funció d'un codi de barres que té cada contenidor. Aquestes operacions són, per tant, automàtiques i obliguen a codificar els contenidors. Segons ÖBB, una terminal d'aquestes característiques podria arribar a gestionar ella sola 150.000 TEUS per any. La descomunal capacitat de càrre-

ga i descàrrega d'aquesta terminal s'explica per l'automatització total i per unes grans velocitats de moviment 120 m/minuts en el sentit longitudinal i vertical i 60 m/minut en el sentit transversal.

La patent és propietat d'ÖBB i compta amb tres socis tecnològics privats. És evident que una terminal d'aquestes característiques, quan la fase comercial arribi a demostrar les seves potencialitats, podria suposar una revolució en la gestió de terminals de Renfe i facilitaria enormement els intercanvis a Portbou i Irun. ●
Redacció

La PTP ha presentat quinze esmenes al Pla del Ministeri de Foment

Al·legacions al PEIT

Tota reformulació del transport ha de contemplar els objectius del protocol de Kioto

La PTP ha presentat quinze al·legacions al Pla Estratègic d'Infraestructures i Transports (PEIT) que el Ministeri de Foment ha sotmès a informació pública. Qui estigui interessat a conèixer la totalitat dels sis fulls d'al·legacions se'l pot descarregar des de www.laptp.org/arxiu/alegaciones.pdf.

El primer que fa el document presentat per la PTP és reconèixer una àmplia coincidència amb els quatre grans objectius que es marca el PEIT.

- Millorar l'eficiència del sistema de transport, ineficiència que es demostra per l'existència d'unes externalitats descomunals, xifrades per la pròpia Renfe en uns 60.000 milions de euros l'any, el 9,7 % del PIB.
- Enfortir la cohesió social i territorial, fugint del model exclouent de l'anterior govern del PP basat en el binomi auto-via-AVE.
- Contribuir a la sostenibilitat general d'un sistema de transport que basa el 98 % de la seva força motriu en el petroli, una matèria primera no renovable i que segons nom-

brosos experts superarà en pocs anys els 100 \$ per barril. Això fa necessari començar a apostar a fons per sistemes de transport que usin altres tipus de combustible que poden ser renovables, començant pels elèctrics. A més, el transport és responsable a Espanya del 35 % de les emissions de gasos d'efecte hivernacle, per la qual cosa és imprescindible introduir de debò el vector ambiental en la política de transport. Si el govern es planteja complir el Protocol de Kioto cal introduir sense demora el principi d'internalització de costos

- Impulsar el desenvolupament econòmic i la competitivitat, la qual cosa obliga a disposar d'un sistema de transport basat en criteris de ecoeficiència, amb més autosuficiència energètica, i de gestió de la demanda, prioritzant els criteris de gestió sobre els purament infraestructurals. Alguns criteris de gestió són els peatges, la transferència de mercaderies de la carretera al ferrocarril, la política d'aparcament, els carrils bus o bus-VAO, els tramvies, aconseguir una xarxa d'autobusos més eficient, o els sistemes de cotxe compartit, en la modalitat de carsharing o carpooling.

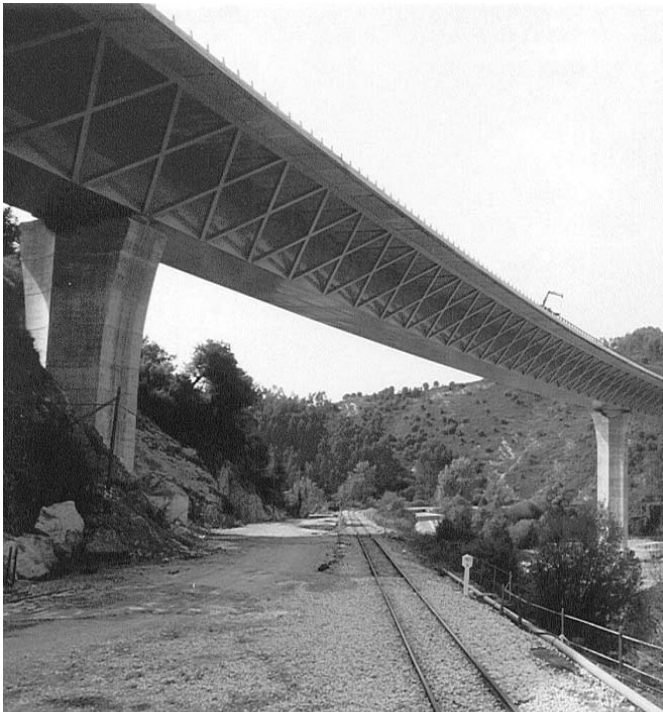
l'anunciada pujada del petroli fins els 100 dòlars/barril, així com declarar la urgència que la política de transport convergeixi amb els objectius de Kioto.

Altres esmenes importants fan referència a una reformulació global de la política ferroviària, a partir de la revitalització del transport ferroviari de mercaderies, aconseguir que Renfe formuli una imatge potent de transport de viatgers, tant en les línies de llarg recorregut i com en les regionals, per a la qual cosa s'han d'establir uns serveis amb cadències entre les diferents capitals de província, amb freqüències d'un tren cada hora, imitant el model suís denominat Bahn 2000.

També es demana la descentralització de la gestió dels serveis de rodalies i regionals; l'electrificació, per fases, de la totalitat de la xarxa, i es declara la necessitat que la totalitat d'àrees metropolitanes espanyoles rebin el mateix tractament a efectes d'ajut financer per l'Estat, tant en les subvencions al déficit com en inversions en infraestructures.

I per acabar, es recorda que Espanya té una de les millors dotacions d'autovies i autopistes d'Europa i que està fora de tota lògica la pretensió d'incrementar la xarxa viària d'alta capacitat en un 58 %. Aquesta és probablement la proposta del PEIT que més ens allunya dels objectius de sostenibilitat i racionalitat que es declara a l'inici del pla, objectius que la PTP defensa. ●

Redacció



No ens fan cap falta més autovies.

Acte de la PTP amb Salvador Milà, conseller de Medi Ambient i Habitatge

“Cal un canvi cultural cap a la sostenibilitat”

Els transport per carretera és el causant del 35 % de les emissions de CO2 a Catalunya

L'acte va comptar amb aquesta ocasió amb un convidat de màxim nivell institucional al nostre país com és un conseller de la Generalitat. En aquest cas, es tractava del titular del Departament de Medi Ambient i Habitatge, Salvador Milà. Bona part de la seva intervenció es va centrar en el protocol de Kioto, que ja és objecte d'un article del mateix Conseller en aquestes pàgines. Un altre dels fonaments del seu discurs va girar al voltant de la mobilitat a Catalunya.

Una nombrosa audiència va assistir el 4 de febrer a l'acte de la PTP per escoltar les paraules del conseller Milà. Va començar la intervenció amb paraules dedicades al protocol de Kioto, afirmant que no ha de quedar en uns papers escrits, sinó que “és un element dinàmic que vincula persones, economia i territori amb el fet ambiental”. Com a responsable de la gestió i aplicació de polítiques



El conseller Milà, durant la seva intervenció.

mediambientals, va anunciar que el seu departament està treballant per enllestir el 2007 una “Estratègia catalana contra el canvi climàtic, ja que està molt relacionat amb la mobilitat, el transport i les infraestructures”.

Una d'aquestes infraestructures de futur més emblemàtica és el tren de gran velocitat. El conseller va insistir en no parlar més del TGV, sinó en “via d'amplada europea fins el port de Barcelona per reduir el transport de mercaderies per carretera”, ja que aquest és el causant del 35 % de les emissions de CO2 a Catalunya. Unes emissions, les dels camions que accedeixen a la zona portuària, que causen una gran influència sobre tot l'ecosistema del delta del Llo-

● **Si en campanya dius que faràs una autovia... t'aplaudeixen; però si dius que faràs un tren... llavors tothom et mira malament.**

bregat, un impacte negatiu que es podria minimitzar si “tenim un tren al port que porti mercaderies cap a França”.

Canviar les mentalitats

En referència a la celebració de jornades com la Setmana de la Mobilitat i el Dia sense Cotxes, Milà va reconèixer que “s'han provat diverses fórmules i cap acaba de funcionar”. Va apuntar com a una de

les causes de la fallida progressiva de la diada al fet que “quan et marques un dia o una setmana, sembla que tot s'hagi d'aturar només aquell dia”. En aquest sentit, el Conseller va reiterar el seu suport a que les activitats no es limiten a unes dates concretes i a “quatre cartells de propaganda”. La seva proposta passa per “recuperar l'esperit inicial”, i no això no és altra cosa que prendre un dia fix (sigui festiu o feiner), i treballar de valent entre totes les parts, “adoptant mesures que es puguin consolidar de forma permanent”.

Salvador Milà també es va referir a “l'ement narcòtic” que té el cotxe en el conjunt social, i va reclamar un canvi cultural que absati tota la ciutadania ja que “si en període electoral dius que faràs una autovia... tothom t'aplaudeix, però si dius que faràs un tren transversal Lleida-Manresa... aleshores et miren malament”. Va acabar tot fent una autocrítica com a persona que pren decisions: “el polític no s'atreveix a internalitzar els costos del transport privat i prefereix carregar-se una infraestructura de transport públic perquè és deficitària”.

Finalment va puntualitzar que el Pla de Transports “no ha de ser el pla de transports de l'automòbil, sinó el Pla de Mobilitat”. ●

Redacció

MANIFEST

Els trens de rodalies són el nostre metro

Necessitem trens suficients i puntuals

Les aglomeracions provocades per l'increment d'usuaris als trens de RENFE ens porta cap a una situació intolerable en termes de qualitat i seguretat. En el període 1992-2004 el passatge ha crescut un 80% en dies laborables, mentre que l'oferta de trens només ho ha fet en un 2%, en aquests últims anys, les freqüències i el nombre de trens pràcticament no s'han modificat.

Igualment, bona part dels interven-tors han estat retirats, algunes esta-cions de Rodalies s'han tancat, no s'han vist esforços en la millora de l'accessibilitat (en trens, estacions i andanes) i fins l'any 2007 no es té previst que hi circulin nous trens.

Aquesta situació, ha estat agreuja-da últimament per unes obres l'AVE mal planificades i les constants vagues que han comportat : cancel·lacions de trens, endarreriments, manca d'informació dels ser-veis mínims reals i una multitud de molèsties i problemes pels usuaris que utilitzem el tren diàriament.

Davant d'aquesta realitat volem que les autoritats aprovin amb la màxima urgència un "Pla de Xoc per a Rodalies de Barcelona", que per-meti donar una solució ràpida a aquesta greu situació. Per aquesta raó els sotasignats usuaris de roda-lies RENFE donem suport a les peti-cions que presenten la PTP i CCOO en aquest manifest i que són els següents:

Més trens

- Més freqüència de pas durant tot el dia en totes les línies de rodalies.
- Garantir en les estacions de menor nivell d'usuaris, un mínim d'un tren per sentit cada 30 minuts en hores vall.
- Increment de la capacitat de les línies per evitar aglomeracions (Doble composició, trens de dos pisos, allargaments de línies, nous trens amb més capacitat, etc.)
- Més inversió en noves línies, ampliació i millora de les existents, per garantir un servei de rodalies suficient i de qualitat. Obertura immediata de la C-5 (Martorell – Cerdanyola).
- Exigim que els nous túnels que es facin per l'interior de Barcelona, siguin dedicats a la millora de la xarxa de rodalies i que les seves obres no afectin el normal funcionament del servei de rodalies.

Més accessibilitat

- Garantir l'accés a les estacions pels dos costats de la via.
- Garantir l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda als trens, estacions i andanes.

Més seguretat i confort

- Presència de més vigilància a les estacions i dintre dels trens.

- Els edificis i instal·lacions han de romandre oberts durant tot l'horari de funcionament del servei.

Més comunicació i atenció a l'usuari

- Increment i millora de les infor-macions (punts d'atenció al client, teleindicadors, plànols, horaris en andanes, informació sobre transbor-daments, etc.)
- Exigim que la informació sobre possibles incidències i interrupcions del servei, es garanteixi en totes les estacions i trens, per mitjans visuals i orals i sense demores.
- Cal assegurar que tots els usua-riis puguin comprar el seu bitllet, també en les estacions que no tenen personal permanent de Renfe.

Més puntualitat i menys interrupcions del servei

- S'ha de garantir la puntualitat dels trens, evitant al màxim les inte-rrupcions per raons tècniques o vagues que en cas de produir-se han de garantir que es compleix el 100 % dels serveis mínims.
- Exigim que en cas de vaga o qual-sevol altre problema que provoqui la interrupció total o parcial del ser-vei, s'estableixi la gratuïtat del servei (portes obertes).

Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)

Comissió Obrera Nacional de Catalunya (CCOO)

Dona'ns el teu suport i col·labora amb la recollida de signatures.

Accedeix a la web: www.laptop.org/rodalies