

Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
Número 34
2n trimestre 2005

www.laptp.org

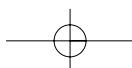
Arriba la línia C7



- La crisi de les infraestructures de mobilitat a Catalunya
- Els 25 anys de Ferrocarrils de la Generalitat



• La red
Transantiago



Mobilitat Sostenible i Segura

Edita:
PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).
c/ Clot 86, entresol C
08018 Barcelona.
Tel. i Fax: 93 244 49 70
E-mail: info@laptop.org
web: www.laptop.org

Director:
Jordi Pascual (jpascual@laptop.org)

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

Secretària de redacció:
Roser Pastor

Consell de Redacció:
Lluís Carrasco, Juan Ramón Domínguez,
Ricard Fernández, Manuel Ferri, Pau Noy,
Albert Obiols, 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, Tusal, Renfe; i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUT-HOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igua-ladina, 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.

EDITORIAL

Les lleis estan per aplicar-se

Fa exactament dos anys que Catalunya disposa d'una llei de mobilitat que tothom ha qualificat com d'excel·lent i pionera a Europa. L'objectiu principal d'aquesta llei és donar criteris als gestors públics sobre com s'han d'orientar a partir d'ara les línies mestres de la política de mobilitat, fent-la més sostenible i participativa, vinculant-la més a l'urbanisme o impeding, per exemple, que es facin nous desenvolupaments urbanístics sense que els promotors hagin previst com s'hi ha d'accedir en transport públic.

El problema és que el Govern tripartit fa ja divuit mesos que dirigeix les regnes del nostre país i encara no hem notat l'aplicació d'aquesta llei. La llista de desenvolupaments legals pendents a partir de la llei és llarga i ho podeu verificar a la pàgina 13 d'aquest número de Mobilitat Sostenible. L'únic que

s'ha fet és constituir el Consell de Mobilitat.

Tots els altres temes estan pendents. Continuem sense directrius, sense normes de com integrar la mobilitat en l'urbanisme o sense crear el marc perquè els usuaris puguem dir la nostra. És més, tothom continua presentant importants projectes urbanístics –la llista és llarga– sense que el govern adverteixi als promotors de la seva il·legalitat per no ajustar-se als principis de la llei.

Sovint dona la sensació que per a alguns la Llei de Mobilitat és un pal a les rodes del desenvolupament econòmic i que l'important per a l'economia i per a la generació de riquesa és continuar creixent segons l'obsolet model anterior que porta a la congestió i al malbaratament de recursos. Una de les prioritats de la PTP en aquests propers anys serà vetllar per l'estricta compliment de la llei, perquè les lleis estan per aplicar-se. ●

Nova seu de la PTP

El passat 2 de juny es va inaugurar la nova seu social de la PTP, al carrer del Clot, 86 entresol C. A l'acte hi van assistir 70 persones, entre elles el regidor del districte de Sant Martí, Francesc Narváez. El nou local ha estat dissenyat i pensat per treballar-hi còmodament i disposa d'avançats equips informàtics. En un futur immediat, podria allotjar un centre de documentació i recerca sobre el món del transport públic.

SUMARI

EN PORTADA

Entra en servei la línia C7

Des de la PTP ens n'alegrem, de l'entrada en servei de la llargament reivindicada i esperada (23 anys de retard) línia fèrria de rodalies Martorell – Cerdanyola Universitat, que utilitza la infraestructura de la línia Castellbisbal – Mollet, construïda el 1982 i utilitzada fins ara exclusivament per a mercaderies.

(pàgs. 4-5)

ÉS NOTÍCIA

La crisi de les infraestructures

El 26 i 27 d'abril, la Campanya Contra el Quart Cinturó va organitzar les jornades: "La crisi de les infraestructures de mobilitat a Catalunya". Arquitectes, geògrafs i tècnics van servir per posar sobre la taula diferents aspectes sobre els projectes d'infraestructures de mobilitat per a la regió metropolitana de Barcelona.

(pàgs. 8-10)

INFORME

Les aglomeracions als ferrocarrils

Una de les crítiques que es fa a la xarxa ferroviària de rodalies de la regió metropolitana de Barcelona és la manca d'una oferta ajustada a les necessitats de la demanda, especialment en les anomenades "hores punta" d'entre les set i les nou del matí, tot just quan la gent es desplaça al seu lloc de treball o d'estudis.

(pàgs. 14-15)

INSTITUCIONS

La ciutat no és per al cotxe

Barcelona s'ha apuntat al club de ciutats europees que expliciten un missatge clar als automobilistes: que si volen anar al centre en cotxe hauran de pagar. París, Londres, Roma, Milà, Berlín i també Madrid, per esmentar les ciutats més conegudes, han implantat aquest model (el de l'Àrea Verda) o un de semblant al de Barcelona.

(pàgs. 18-19)

PEL MÓN

La red de Transantiago

Según sus promotores, significará cambios sustantivos en la vida cotidiana de millones de personas al disminuir la congestión, contaminación e inseguridad de la locomoción colectiva para dar paso a una ciudad más limpia, a un mejor trato a los usuarios, más seguridad y comodidad en los servicios de transporte público.

(pàgs. 22-23)

OPINIÓ

Limitació de velocitat a 120

L'abundància d'infraestructures viàries ràpides i d'alta capacitat ens ha acostumat a l'acceptació de velocitats cada cop més elevades, sovint excessives. Però, perquè no hem de poder superar la velocitat de 120 km/h a les nostres autopistes? De fet, es podria fer perfectament, però estariem incorrent en una temeritat.

(pàgs. 26-27)

L'acord s'ha adoptat a la Comissió de Foment del Congrés dels Diputats

Pla per millorar les rodalies de Renfe

Una proposició d'ICV ha aconseguit que el Govern de l'Estat n'adquireixi el compromís

El diputat d'ICV al Congrés, Joan Herrera, ha aconseguit que el Govern central hagi de presentar un pla d'actuacions urgents per pal·liar el col·lapse que pateix el servei de rodalies de Renfe a Barcelona en les hores punta.

En concret, Joan Herrera ha presentat una proposició a la Comissió de Foment del Congrés, que ha estat aprovada, i que exigeix al Govern central que elabori en el termini màxim de tres mesos (inicialment, es demanava que fons en el termini de 30 dies) d'un pla per combatre el col·lapse de les rodalies de Renfe, amb mesures com actuacions sobre el material mòbil, l'aportació de nous trens, la millora dels accessos a les estacions o l'increment de les freqüències horàries.

Herrera ha fet referència en a un informe de la PTP en el



Joan Herrera intervenint en la sessió del Congrés; en el requadre, el senador Jaume Bosch.

qual es denuncia el col·lapse dels trens de rodalies de Barcelona. L'estudi reflecteix que

prop del 80 per cent dels trens tenen un nivell de qualitat "molt baix", cosa que, unida a

la saturació del servei, afavoreix que els usuaris es traslladin del tren al cotxe, "quan hauria de ser al revés".

Com a mesura transitòria, Herrera ha suggerit que aquest nou pla podria incloure l'adequació dels trens que Renfe té previst retirar aviat i que no s'utilitzen pel desguàs, sinó per a la venda a països tercers, fins que es puguin substituir per trens nous amb els quals es puguin cobrir totes les necessitats del servei.

Per la seva banda, el senador d'ICV Jaume Bosch ha convertit en pregunta escrita a la cambra baixa cadascun dels punts reivindicatius del Manifest a favor d'un millor servei de rodalies. Aquesta iniciativa va rebre el suport de les altres forces polítiques. ●

Redacció

La proposició no de llei...

Del seu interès, ja que s'esmenta el paper fonamental de la PTP, reproduïm íntegrament el text de la Proposició no de llei presentada pel diputat Joan Herrera.

"Proposición no de Ley sobre actuaciones urgentes en el servicio de cercanías de RENFE en Barcelona, para su debate en Comisión de Fomento.

Exposición de motivos

El tráfico de cercanías está saturado de forma notoria en las entradas a Barcelona en hora punta. Esto se debe, tal como puso de

relieve un informe de una prestigiosa entidad (Asociación per a la Promoció del Transport Públic), a que en el período que va de 1995 a 2003 el número de pasajeros creció el 45 % mientras que el número de trenes sólo lo hizo en un 2 %. Esa saturación supone que potenciales usuarios del ferrocarril descarten su uso por la incomodidad de un viaje en el que a menudo ni siquiera se puede leer el periódico por la imposibilidad física de desplegarlo, en tiempos de viaje que pueden llegar a superar los treinta minutos. Por otra parte, las recientes y constantes alzas en el precio de los combustibles suponen una buena oportunidad para el ferrocarril de cercanías

de ganar y fidelizar clientes, siempre que el viaje se efectúe con unos mínimos de confortabilidad.

Por todo ello se presenta, para su debate en Comisión, la siguiente

Proposición no de ley

El Congreso de los Diputados insta al Gobierno a que en el plazo máximo de 1 mes:

Renfe presente un paquete de actuaciones urgentes, actuando sobre material móvil, con la aportación de nuevos trenes de dos pisos y material de la serie Civia, acceso a las estaciones, frecuencias, etc... para conseguir paliar el colapso que en las horas punta sufre el servicio de cercanías de Barcelona."

Valoració de l'entrada en servei d'una nova línia de Rodalies de Renfe

Entra en servei la C7 amb 23 anys de retard

Les estacions de Rubí i Sant Cugat són un exemple que s'hauria d'imitar

Des de la PTP ens n'alegrem, de l'entrada en servei de la llargament reivindicada i esperada línia fèrria de rodalies Martorell – Cerdanyola Universitat, que utilitza la infraestructura de la línia Castellbisbal – Mollet, construïda el 1982 i utilitzada fins ara exclusivament per a mercaderies.



La línia C7 fa un recorregut transversal sense passar per Barcelona.

Felicitarions. Hem de felicitar a tots aquells que han fet possible que avui es pugui viatjar en tren des del Vallès fins al Baix Llobregat i Penedès sense donar tords per Barcelona, estalviant temps i molèsties als usuaris. Avui és un dia històric per a les Rodalies de Barcelona: s'ha modificat per primera vegada l'estructura radial de la xarxa i s'han obert dues noves estacions al Vallès: Rubí i Sant Cugat del Vallès. Una bona notícia per la qual felicitem la Renfe i el Ministeri de Foment, que han aconseguit inaugurar aquestes estacions 23 anys després d'ésser construïdes.

Les estacions de Rubí i

Sant Cugat del Vallès són un bon exemple a seguir: aparcaments dissuasius amplis, bona senyalització, adaptació a persones amb mobilitat reduïda, amplitud d'andanes i rampes

d'accés, marquesines generoses, mobiliari abundant i en bon estat; bona il·luminació natural i artificial...

Seria molt positiu estendre aquestes millores a altres esta-

cions de la xarxa, a banda d'incorporar teleindicadors o monitors d'informació.

Uns horaris dissuasius.

També cal felicitar l'Ajuntament de Rubí, que ha sabut estar a l'alçada de l'esdeveniment en posar en marxa, el mateix dia de la inauguració, una nova línia d'autobús que uneix l'estació amb el centre de la vila i amb l'estació dels FGC. L'Ajuntament de Sant Cugat també està treballant per perllongar la línia 2 del seu autobús urbà fins a l'estació de Renfe. Dos bons exemples de planificació intermodal i coherència en transport públic.

Malauradament no podem

Renfe presenta el Pla Estratègic per al període 2005-2009

El 18 de maig, Renfe va presentar el Pla Estratègic que guiarà la seva activitat fins 2009. Un període en el qual l'empresa es dedicarà a preparar-se per a la futura situació de competència, i en la qual aspira a tenir un paper de lideratge en el mercat europeu. Les previsions pel que fa a creixement del nombre de viatgers transportats és del 19,3 % i d'un 13,9 % en mercaderies; amb la qual cosa es preveu que els ingressos s'incrementin en un 79,6 %. El Pla recull un programa d'inversions de 5.534 milions d'euros i que es concentra, fonamentalment, en l'adquisició de nou material rodant.

sentir-nos tan satisfets amb els horaris que Rodalies Renfe ha programat per a aquesta línia. Hem observat amb sorpresa com els horaris de la nova línia C7 són totalment descoordinats amb els de la línia C4 en molts trajectes. Els enllaços entre C4 i C7 són especialment importants perquè són els que haurien de fer reduir els temps de viatge entre els extrems de la C4. La mala planificació d'aquests transbordaments, amb temps d'espera variables i gairebé sempre superiors als 15 minuts desaconsellen usar la nova línia tot i estalviar el pas per Barcelona ciutat (vegeu els horaris i la seva coordinació a www.laptp.org).

● **Els ajuntaments de Sant Cugat i Rubí han apostat per la intermodalitat entre tren i autobús**

● **Els horaris actuals estan mal planificats i descoordinats amb els de la línia C4**

Hem estat testimonis de veure el tren C7 cap a Martorell aturat durant molts minuts a l'entrada de Castellbisbal per deixar passar el C4 cap a Sant Vicenç perdent tota possibilitat d'enllaç. Els pocs viatgers del dia inaugural es preguntaran impotents si els ha valgut la pena abandonar la C4. Aquesta descoordinació avui en dia és inadmissible.

Per tant, estem davant d'uns horaris totalment dissuasius i mal planificats atesa la configuració de línies actual, que obliga a transbordar en la majoria dels casos. Un primer toc d'atenció que caldrà millorar de cara al futur. ●
Redacció

Criteris de la PTP per a la millora de la línia C7

1 Millora immediata de la coordinació horària entre les línies C4 i C7

No ens podem carregar l'objectiu fonamental de la nova línia C7 degut a una mala planificació horària. Si es pretén estalviar temps als usuaris i vertebrar el territori amb una línia transversal que no passi per Barcelona, òbviament s'han de garantir les connexions als extrems, ja que la línia per sí sola té un recorregut bastant poc atractiu. Els enllaços entre línies no haurien de superar un màxim de 5 minuts d'espera als punts d'intercanvi, a les estacions de Castellbisbal i Cerdanyola del Vallès. D'aquesta manera no només es farà més competitiva la línia sinó que es facilitarà la tasca dels autobusos d'aportació a Castellbisbal.

2 Ampliació dels horaris matinals i nocturns

No s'entén per què la C7, que funciona com a extensió de la C4, no té la mateixa franja horària que aquesta línia. Els primers serveis matinals de la C4 funcionen sense la C7, perdent-se 7 possibles serveis combinats. En l'horari nocturn es deixen de realitzar 5 serveis d'aportació/recollida de la C7 cap a la C4. Les línies C4 i C7 haurien de tenir la mateixa franja horària de funcionament, ja que es preveu que el seu ús sigui gairebé sempre combinat.

3 Cal enllestir ràpidament els intercanviadors amb FGC

La línia C7, prevista al Pla Director d'Infraestructures de l'ATM, s'havia d'inaugurar amb dues noves estacions d'intercanvi amb els FGC: una amb la línia de Terrassa a l'Hospital General i la segona amb la línia de Sabadell a Vullpalleles. Però malgrat la senzillesa i baix cost d'aquestes infraestructures, encara no han estat construïdes. Aquests intercanviadors assegurarien la millor connexió entre el Baix Llobregat i el Vallès, ja que FGC uneix d'una forma més lineal Sabadell i Terrassa amb la nova línia, que l'estació Renfe de Cerdanyola del Vallès. La Genera-



litat de Catalunya i el Ministeri de Foment haurien de prioritzar la construcció dels intercanviadors amb FGC perquè la seva absència resta possibilitats i prestacions a la nova línia.

4 Cal treballar per completar la xarxa Castellbisbal - Mollet

A curt termini, enllaçar de manera directa el Baix Llobregat amb el Vallès. Ampliant l'extensió actual dels serveis de la C1 cap a la línia C4 de Rodalies, entre Molins de Rei i Barcelona, es podria crear un servei Mataró - Molins de Rei - Rubí - Cerdanyola del Vallès, que tanqués el cercle que queda obert amb la C7 i permetés evitar el transbordament obligat entre aquestes dues comarques.

A mig termini, obrir el tram restant entre Cerdanyola Universitat i Mollet. Entenem que tant la línia C7 com els serveis actuals són la primera fase d'una xarxa que en el futur ha de comunicar amb més prestacions les comarques del Vallès Oriental, Occidental, Baix Llobregat i Alt Penedès. Per això cal que en un temps no massa llunyà s'adeqüi la via entre Cerdanyola-Universitat i Mollet-Sant Fost, perquè sigui possible organitzar el servei amb una nova línia que vagi des de Martorell fins a Mollet-Sant Fost. La utilització d'aquest tram pels trens de Rodalies aconseguiria estendre les millores també cap al Vallès Oriental. ●



El model que ara s'imposa ja és vigent a molts països europeus des de fa anys

El carnet per punts

La creixent sinistralitat a les carreteres impulsa a adoptar noves mesures punitives

La sanció, retirada de punts, per cometre infraccions durant la conducció ha de ser la mateixa per a tothom, no podem fer distincions. A més, cal que el règim sancionador sigui dur i inflexible, i que hi hagi cap porta oberta a possibles interpretacions personals.

Davant la greu escalada de la sinistralitat en el trànsit de vehicles motoritzats, les seves causes i els efectes resultants, i de la imminent posada en marxa del carnet per punts, amb què es vol influir de manera directa sobre una major sensibilitat dels conductors de vehicles en la seva responsabilitat...

Davant la queixa que durant mesos han manifestat els professionals del transport per carretera (camions i autocars, però també d'altres que utilitzen el cotxe per treballar) que se senten molt afectats per la mesura, perquè estadísticament (temps al volant) tenen moltes més probabilitats de rebre'n les

conseqüències, les quals a més, afecten la seva manera de guanyar-se la vida...

Davant la sol·licitud dels transportistes i altres professionals de la conducció, de ser considerats sota un règim especial, en front de les sancions per determinades faltes comeses en la conducció...

Davant tota la confusió conceptual generada dins aquesta polèmica...

Considero que cal aclarir conceptes bàsics, per millorar l'aplicació del carnet per punts:

Primer, d'una banda hi ha l'ocasió de risc considerada de manera genèrica (aquella que es produeix en un lloc i en un moment concret), la qual pot ser provocada:

- tant per un conductor inexpert, que només condueix una estona durant el cap de setmana,
- com per un conductor expert, professional de la conducció, que es passa moltes hores al volant.

En totes dues situacions els efectes que es poden derivar d'una falta tindran similars conseqüències i, per tant, cal que sigui considerada sota un mateix criteri sancionador.

Inflexibilitat en la penalització

I segon, d'altra banda, cal pensar que la probabilitat estadística d'incidir en la provocació de risc és deguda, entre d'altres circumstàncies, a la quantitat de temps que es passa conduint i, evidentment, és el professional de la conducció qui més n'està afectat.

Respecte de l'ocasió de risc (primer punt) crec que la punició, o sigui: la retirada de punts pel fet de contravenir les normatives de seguretat en la con-

ducció (velocitat, alcohol, utilització del mòbil, etc.), ha de ser la mateixa per a qualsevol conductor i en qualsevol circumstància i, per tant, no sóc partidari de fer cap classe de distinció. Crec a més, que cal ser dur i inflexible en la punició, i és molt important que no hi hagi per als agents sancionadors, ni possibilitat de dubte, ni oportunitat d'interpretació que doni lloc a atencions especials a casuístiques determinades. Cal arribar a aconseguir que la falta sempre sigui sancionada al nivell que correspon i que, qui està conduint sigui plenament conscient i estigui prestant atenció amb tots els seus sentits envers allò que està fent. Sóc partidari que hi hagi molt de control i que la pèrdua de punts sigui estricta i habitual, tant per als particulars com per als professionals.

On hi ha una diferència, que és molt important, és respecte de la probabilitat estadística (punt 2.). Si la punició de la

falta ha de ser igual per a tothom, en canvi la seva redempció, o sia la recuperació dels punts perduts mitjançant una determinada teràpia o "penitència", ha de ser conseqüent amb els efectes que sobre el subjecte sancionat té la no disponibilitat de llicència per conduir. Si una majoria de particulars pot fer la seva vida i desenvolupar la seva professió sense carnet, no és el mateix per al professional de la conducció, per a qui s'ha de preveure la possibilitat de recuperar-los d'una manera gairebé immediata. Aquí és on crec que ha d'haver l'única diferència dins el procés.

Però en qualsevol dels

● La recuperació dels punts perduts no ha de significar, en cap cas, que l'historial del conductor queda totalment net, sinó que cada vegada serà més difícil recuperar-los

casos, una cosa és haver recuperat els punts i una altra haver netejat l'historial del conductor (i partir novament de zero). Vol dir que la facilitat i l'agilitat administrativa que s'ha d'aplicar en la recuperació de punts als conductors professionals, no ha de pressuposar que sigui

admissible per part seva una laxitud en les obligacions i unes reincidències sospitoses.

Proves de renovació ridícules

Hauria de ser en aquest apartat (el temps per a la recuperació dels punts) on es fes una destria respecte d'inacceptables conductes al volant. Cada cop, la recuperació dels punts (considero que n'ha d'haver varies, perquè els punts s'han de perdre amb molta facilitat, pel fet que els controls han de ser molt més abundants i eficients que fins ara) pot comportar un allargament de termini i que finalitzi amb pèrdua definitiva del dret de conduir (i no amb obligació de tor-

nar-se a treure el carnet, que crec que en aquests casos ja no tindria sentit).

Vull afegir quelcom més: hi ha persones molt grans que segueixen tenint carnet de conduir perquè les proves de revisió que se'ls fa són una "vergonya nacional". Aquestes persones (que sovint són un perill, per la seva manca de capacitat per a conduir adientment en el moment actual), mai perdran punts per excés de velocitat, per conduir parlant pel mòbil, per excés d'alcohol, etc.

A banda d'allò que millorarà el carnet per punts, cal atendre d'immediat aquesta altra situació d'alt risc. ●
J.A.T.

El ferrocarril: una demanda social

Aveure, què tenen en comú més de 30 entitats entre les quals figuren col·lectius relacionats amb l'ecomobilitat com la PTP, el Bacc, "Amics de la bici" o Barcelona Camina passant per col·legis professionals com la "Associació/Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya" o "el Col·legi d'Arquitectes de la demarcació de Barcelona"; partits polítics; alguns amb responsabilitat política en l'actual govern de la Generalitat - EUJA, ICV; organitzacions sindicals — Comissions Obreres, Sindicat Ferroviari; moviments ecologistes — la ADENC, "Ecologistes en Acció de Catalunya", "Salvem les Valls" o "Salvem el Penedès"; o col·lectius relacionats amb el ferrocarril en general com el CEHFE o la Federació Catalana d'Associació d'Amics del Ferrocarril?

Les entitats indicades dalt són tan sols una mostra de les subscriptores, fins ara, del "Manifest en Defensa del Ferrocarril i el Transport Públic a Catalunya", presentat el passat 14 d'abril. Aquesta heterogeneïtat posa en relleu la incipient riquesa social que sol·licita, cada vegada amb més força, un canvi radical pel que fa al model de mobilitat actual.

I és que és evident que alguna cosa molt important i greu alhora està passant

en l'actualitat. El constant augment de la mobilitat està duent a la congestió de bona part de la xarxa viària de Barcelona i la seva àrea metropolitana, alhora que posa de manifest l'absència d'una visió estratègica de futur pel que fa a inversions en infraestructura ferroviària, i que les que hi ha — en bona part — estan centrades en la capital catalana.

Represtigiar el ferrocarril

Són cada vegada més els indicadors com els costos externs, el malbaratament energètic, l'altíssim cost en vides humanes, l'ocupació del territori, el soroll, la manca de civisme al volant, la degradació de la vida urbana i del medi natural o de la qualitat d'aire que mostren l'esgotament d'un model de mobilitat basat en el vehicle privat i en l'ús de recursos no renovables. A això ha de sumar-se el compliment del protocol de Kyoto amb les conegudes disminucions de les emissions de CO₂, en les quals el sector del transport juga un paper clau.

La cultura del vehicle —cotxe, moto...— fortament instal·lada i "mediatitzada" en aquestes latituds i glorificada amb el beneplàcit corresponent de les nostres autoritats en accions com el Saló de l'automòbil —amb fortes sinèrgies amb la F-1 i

el fenomen "Alonso"—, les fires comercials locals o sense anar més lluny en el cotxe oficial del polític de torn, mostra el llarg camí de canvi que queda per recórrer i del com... és més que probable que ens trobem tan sols davant la primera etapa. Que Espanya compti amb més quilòmetres d'autovies i autopistes per habitant o vehicle que qualsevol altre país europeu i només per darrere d'Alemanya, Canadà i els Estats Units ha de colpejar en la consciència de qui, amb responsabilitat política, dirigeix els destins d'aquest país.

És necessari dotar el mode ferroviari del prestigi perdut, i si bé és cert que el ferrocarril per si sol no resol, ni solucionarà, els problemes actuals de mobilitat — de la mateixa manera que els altres mitjans tampoc no ho faran—, sí que ha de convertir-se en l'eix central entorn del com han de girar les polítiques de mobilitat essent la principal manera de transport públic completada amb una potent xarxa d'autobusos. El camí de ferro en les seves distintes versions —convencional, metro o tramvia per citar tan sols algunes— està cridat a jugar un paper clau en la mobilitat del segle XXI si volem preservar el benestar de generacions futures. ●

Carlos Orti

Jornades tècniques sobre el model de mobilitat

La crisi de les infraestructures de mobilitat a Catalunya

El cotxe encara és el centre de tota planificació

Els dies 26 i 27 d'abril, la Campanya Contra el Quart Cinturó va organitzar unes jornades sobre "La crisi de les infraestructures de mobilitat a Catalunya".

Diverses ponències d'arquitectes, geògrafs i tècnics van servir per posar sobre la taula diferents aspectes sobre els projectes d'infraestructures de mobilitat per a la regió metropolitana de Barcelona. Al final de les jornades, participants i assistents tingueren l'oportunitat de presenciar un debat polític entre representants dels cinc partits amb representació al Parlament de Catalunya.

Les jornades van evidenciar amb les seves ponències que Catalunya disposa de molts projectes d'infraestructures de transport que s'executen al marge d'un pla integral de mobilitat. Els projectes no atenen a un criteri únic de mobilitat sostenible i de protecció del medi ambient. Cada sector, sembla respondre a criteris diferents. Els plans de transport privat aspiren bàsicament a incrementar la seva capacitat; mentre que els de transport públic es limiten a intentar frenar els efectes nocius dels primers, sempre a posteriori.

El cas del Quart Cinturó és un típic exemple de planificació sectorial que respon únicament a les exigències d'un pla de carreteres. Lluny d'emmarcar-se dins d'un pla de mobilitat que tingui en compte alternatives en transport públic i ferrocarril, el Quart Cinturó es basa únicament en manuals de capacitat viària. Dificilment aquests

manuals seran capaços de comparar l'impacte ambiental de les carreteres amb altres models de mobilitat. Tampoc sembla que es valori el col·lapse que aquesta proposta obsoleta produirà al cap de pocs anys d'haver-se executat, com han manifestat tots els nous eixos viaris de l'etapa olímpica. Són efectivament, plans de carreteres i pensats en la lògica de les carreteres.

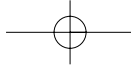
Transport públic: voler i no poder

El balanç dels plans sectorials és força conegut i perillós: consum extraordinari d'hectàrees dedicades a la mobilitat, increment de la mobilitat privada induïda, en ser l'automòbil el principal beneficiari de les noves infraestructures, malbaratament energètic, increment de la contaminació i de l'accidentalitat, així com la rebutjada dispersió territorial que fa tots els moviments acabin dependent del cotxe.



Esquema ferroviari previst inicialment pel Noves estacions a Diagonal - Passeig de Gràcia

- Al nostre país encara hi ha molts projectes que s'executen al marge d'un pla integral de mobilitat
- Els plans de carreteres aposten per una política expansiva sense contemplar un pla de serveis de transport públic



Conclusions de la PTP

La PTP fou convidada per la CCQC per parlar sobre la crisi de les infraestructures de mobilitat, en clau de transport públic. Per això la presentació es va centrar en 5 conclusions, tres d'elles d'abast general i dues més sobre una de les infraestructures en projecte més transcendental pel ferrocarril a la Regió Metropolitana de Barcelona.

1 Les infraestructures de mobilitat han de tenir uns objectius socials i mediambientals

La prioritat principal del Govern hauria de ser resoldre els efectes de la mobilitat insostenible, amb més transport públic i millorant els punts negres de les carreteres, no incrementant la seva capacitat indefinidament.

2 Gairebé tots els recursos del PDI es dediquen al Metro de Barcelona, quan el problema més greu es produeix en l'accés des de la Regió Metropolitana de Barcelona

Tot i que l'àrea metropolitana de Barcelona és l'indret on es concentra una demanda més alta de mobilitat, el seu transport públic ja és el que disposa de millor quota modal (40 %). Analitzant l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana de l'ATM, ens adonem que on hi ha pitjors resultats és en l'accés a Barcelona des de la resta de corones, on el transport privat representa un 80 % sobre el total.

El metro pot fer ben poc per resoldre aquestes entrades i sortides de més llarg recorregut, responsables directes del col·lapse circulatori a Barcelona. Per tant cal donar prioritat a la millora dels trens de Rodalies i del sistema de transports del conjunt de la Regió, que és el que presenta més deficiències en l'actualitat.

Està clar que l'extraordinària dotació de Metro prevista per a Barcelona contribuirà a pal·liar ben poc el problema de la mobilitat a la regió metropolitana, però avui alguns polítics pensen que el que dona prestigi és inaugurar obres subterrànies.

3 Si Catalunya va a la cua en el compliment del protocol de Kyoto, les autovies són la pitjor solució que podria inventar un govern

La disparada contaminació, amb un increment del 45 % d'emissions de CO₂ des de 1990, i l'ele-

Els plans de transport públic, conscients de la seva vocació de reparació ambiental i social, encara cavalquen al ritme del dany que causa la carretera. Els projectes de transport públic difícilment deixaran la clàssica vocació de reparar els danys de la carretera per passar a protagonitzar un autèntic pla de mobilitat sostenible, atesa la política actual en transport. Aquesta prepotència del vehicle privat es podria repetir en el cas del Quart Cinturó si no es prioritza el transport públic en el disseny d'aquest eix, o amb la seva substitució per un altre projecte.

Factors de crisi

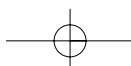
Les jornades organitzades pels promotors de la Campanya contra el Quart Cinturó (CCQC) parlen amb tota la raó d'infraestructures en crisi. Mentre la Direcció General de Ports i Transports vol dedicar el 70 % dels 7.200 milions d'euros pressupostats al PDI al

Metro de Barcelona, tot valorant els beneficis socials i ambientals del transport públic, la Direcció General de Carreteres aposta per una clara política expansiva d'autovies i carreteres per tot el territori.

Uns plans de carreteres que ni tan sols van acompanyats d'un pla de serveis de transport públic. Ni tan sols la Generalitat ofereix un mateix criteri en matèria d'inversions en infraestructures de mobilitat per a tot el país.

No es pot argumentar sostenibilitat i criteris socials per a uns, i marginar el transport públic dels que precisament col·lapsen als primers. Necessitem una extensió de la xarxa ferroviària i un pla de serveis de transport públic per a tot Catalunya que connecti totes les capitals de comarca i grans municipis amb serveis horaris d'autobús. Aquest és un compromís que apareix en el Pacte del Tinell. ●

Ricard Riol



vada ocupació de sòl a Catalunya, que ha duplicat el seu sòl urbanitzat en els darrers 20 anys, fan que la manca de plans de mobilitat sostenible siguin especialment greu al nostre país.

Catalunya és una de les regions que pitjor porta el compliment del protocol de Kyoto, un tema que no sembla que tingui molta prioritat a la vista de les decisions preses pel Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat: metro per a Barcelona, i autovies per a Catalunya. És evident que incrementar la dotació de viari d'alta capacitat d'un país que en supera la mitjana europea no és una gran solució a la mobilitat.

4 El túnel de Foment ens fa perdre una oportunitat històrica en la millora de les Rodalies a Barcelona

El fort increment global de mobilitat a la regió metropolitana, associat a la dispersió territorial i altres fenòmens socials, està creixent de manera exponencial amb unes conseqüències que sumiran Barcelona en un col·lapse absolut si no es prenen mesures de caràcter sostenible abans de 2010.

Es preveu que l'increment de desplaçaments en distància i nombre, provoqui un col·lapse de carreteres i ferroviari que està començant a manifestar-se clarament a les nostres carreteres i primeres corones ferroviàries (Renfe i FGC). Barcelona disposa d'un parell de túnels transversals usats pels trens de Rodalies Renfe, massa propers entre sí i totalment obsolets per a la seva funció.

A més, els seus intercanviadors estan infradimensionats per als volums de viatgers que reben, connecten amb poques línies de metro i ho fan en pèssimes condicions. Malgrat això, l'Ajuntament de Barcelona va posar el veto a la idea de Foment de fer passar els Rodalies pel nou túnel i fer servir el túnel d'Aragó per l'AVE i trens regionals, la qual cosa hagués millorat els intercanviadors entre la xarxa de Metro i de Rodalies.

5 Cal un nou túnel urbà de Rodalies a Barcelona, que ajudi a descongestionar les estacions actuals i dupliqui les possibilitats d'enllaç.

La PTP es manifesta clarament a favor de construir un nou túnel de Rodalies per a Barcelona que ajudi a descongestionar els túnels actuals i que com a mínim pugui substituir els intercanviadors actuals del túnel del carrer Aragó, totalment obsolets.

El nou túnel ha de complir els preceptes que facin competitiu el transport públic ferroviari: accessibilitat i proximitat als usuaris, i intercanviadors nombrosos i diversificats, per evitar les famoses aglomeracions i la seguretat. Si s'inverteixen més de 200 milions d'euros en un nou túnel a Barcelona, no pot ser que el sistema de Rodalies, el més col·lapsat, no sigui el principal beneficiari. Per justícia, i d'acord amb el nombre d'usuaris, els Rodalies són el tipus de trens més necessitats de millores en infraestructura i capacitat de transbordaments diària.

Per tant manifestem que és necessària la revisió del projecte actual, pensat per l'AVE gràcies a la intercessió de l'Ajuntament, i aconseguir tornar a la idea original de Foment i Generalitat, la més coherent amb les nostres necessitats. ●

R.R.

Més informació a:

<http://www.laptp.org/activitats>

Document de les jornades:

http://www.laptp.org/activitats/20050427-crisi_mobilitat.pps

Els autobusos que connecten amb les estacions incrementen els usuaris del tren

La intermodalitat com a model



Un autobús espera a l'estació de Rubí.

Els serveis urbans locals i de proximitat estan en un procés d'expansió territorial en els petits municipis compresos dins la regió metropolitana de Barcelona. El resultat d'aquest fenomen està essent una disminució de l'ús del cotxe, un increment dels usuaris del transport públic allà on no existia i una millora de la mobilitat territorial en general gràcies a les facilitats que això representa. Però el més important és que, a més, aquests serveis d'autobús, gràcies a la seva correspondència amb altres serveis de transport, s'han convertit en importants canalitzadors d'usuaris que han permès incrementar la demanda tant en línies d'autobús interurbà com en línies de ferrocarril.

Arpopar el servei als usuaris

Així, doncs, per exemple, serveis urbans com el de Viladecans, Gavà, Castelldefels i Castellbisbal, han aconseguit incrementar fins a un 20 % els usuaris del tren. Certament, són diversos els municipis que disposen d'una estació ferroviària ubicada als afores del nucli urbà, la qual cosa repercuteix a una gran incomoditat a l'hora de desplaçar-se caminant des de tant lluny. Aquest desànim fa que el nombre de persones que utilitzen el tren disminueixi i, a la vegada, resultat d'això, cada vegada s'aturin menys trens o fins i tot l'estació acabi clausurada. L'establiment de nous serveis d'autobusos urbans i de proximitat, que de vegades són línies llançadores, semblen començar a aturar aquest fenomen negatiu per invertir la situació actual per una de nova, que aposta per fomentar el transport públic i per recuperar estacions ferroviàries en perill de desaparició. ●

Ricard Fernàndez i Valentí

El sindicat fa anys que s'ha compromès amb la mobilitat sostenible

Reconeixement públic a la tasca de CCOO

Un Estudi sobre l'accés als polígons de la Zona Franca rep el Premi Medi Ambient 2005

El guardó és un reconeixement a l'aposta del sindicat per la mobilitat sostenible i segura. L'estudi de CCOO de Catalunya "Planificació d'un accés sostenible a les empreses del Polígon Industrial de la Zona Franca" va rebre el 6 de juny, un dels premis Medi Ambient 2005 que lliura la Generalitat de Catalunya amb motiu del Dia Mundial del Medi Ambient.

L'acte va ser organitzat pel Departament de Medi Ambient i Habitatge i va tenir lloc al CosmoCaixa de Barcelona. El lliurament dels premis es va fer a Manel Ferri, responsable de Mobilitat de CCOO de Catalunya i persona que ha dirigit l'estudi premiat.

La mobilitat dels treballadors i les treballadores

Aquest estudi de CCOO és la primera iniciativa que s'ha fet al nostre país sobre la necessitat de planificar un accés sostenible dels treballadors i les treballadores a les empreses dels polígons industrials. Aquest treball s'ha convertit en un full de ruta per administracions i institucions que l'han recolzat i ha estat recollit pel Pacte per la Competitivitat i la Internacionalització de l'economia Catalana.

El premi rebut per aquest treball significa un reconeixement a la tasca que realitza

Sovint ens hem fet ressò de la tasca que duu a terme CCOO de Catalunya en favor de la mobilitat sostenible i, més concretament, en els seus estudis i propostes sobre l'accés als polígons industrials.

Ara aquesta tasca s'ha vist recompensada amb la concessió del Premi Medi Ambient 2005.



Manel Ferri rep el premi de mans del conseller de Medi Ambient, Salvador Milà.

L'accés sostenible als polígons lleidatans

El passat 3 de maig, CCOO va participar en la formació que el Centre de Seguretat i Condicions de Salut en el Treball va realitzar a la seva seu del polígon "El Segre". La jornada tècnica "Prevenió dels accidents in itinere i en missió" va posar sobre la taula una problemàtica que sols els in itinere suposen el 48% dels accidents de treball arreu de Catalunya. El Pacte Social per a la Ciutadania, signat amb la Paeria acorda el desplegament del transport públic als tres polígons de Lleida ciutat.

CCOO de Catalunya i a la seva aposta per la mobilitat sostenible. Recordem que aquest sin-

dicat compta des del seu darrer 8è Congrés amb un Departament de Mobilitat dirigit pel

nostre company de la PTP Manel Ferri.

L'estudi iniciat a l'any 2001 i finalitzat al 2003, analitza en base a un conjunt d'enquestes els sistemes habituals de desplaçament dels treballadores i treballadors des de el seu domicili al centre de treball en empreses del Polígon Industrial de la Zona Franca.

El gestor de mobilitat

En base a als resultats de les enquestes es va poder establir el sistema de desplaçament a la feina i la predisposició al canvi modal. Per últim es redacten les propostes tendents a facilitar el canvi modal del cotxe principal mode d'accés al centre treball, les propostes estan agrupades en la millora de transport públic, accessibilitat a peu, i formules de finançament del transport públic als empleats amb la reducció de l'oferta gratuïta de l'aparcament de cotxes.

En aquests moments, en millores en les freqüències en algunes línies d'autobús, adequació de marquesines, accessibilitat a peu i en bici, esta creada la figura del gestor de Mobilitat i aquest més de juny restarà constituït el Consell de Mobilitat del Polígon Industrial de la Zona Franca, essent el primer polígon amb Gestor de Mobilitat i Consell de Mobilitat. ●

Redacció

D'INTERÈS

Cervelló Bus

Cervelló ha reestructurat el seu servei de transport urbà. Aquest autobús enllaça les diferents urbanitzacions amb el centre de la població. Les millores al servei ha estat l'ampliació de la línia 2 i la fusió de la línia 4 i la 5. Tanmateix s'ha modificat l'origen - final de les línies a la plaça. Onze de Setembre i millora la connexió amb els autobusos interurbans. També s'ha estrenat un nou vehicle amb capacitat per a 12 persones assegudes, 7 de peu i una plaça per a persones amb mobilitat reduïda. El Cervelló Bus s'ha incorporat al sistema tarifari integrat.

Sant Vicenç dels Horts

El municipi de ha millorat el seu servei d'autobusos. Des del passat 6 de maig funciona un nou servei urbà anomenat "Santvibús", de l'empresa Alsa. De pas, es va aprofitar per a presentar el nou material mòbil així com la renovació de les parades i de la imatge corporativa. Tres dies després, es va presentar el nou esquema de les sis línies urbanes d'autobús, totes elles amb uns trajectes curts però de proximitat vers els nuclis urbans més dispersos de la vila, permetent així una bona cobertura territorial i una millor connexió amb el centre històric i administratiu, les estacions dels FGC i amb els serveis intermunicipals de Soler i Sauret. També s'han establert tres nous serveis especials que enllacen amb centres d'ensenyament dels afores del municipi.

Nous autobusos a gas natural



El passat 18 de maig, TMB va presentar a les 11.30 h, a les seves cotxeres de la Zona Franca, els 90 nous autobusos a gas natural destinats a incorporar-se a l'actual flota existent, la qual cosa permetrà reforçar diverses línies i retirar els vehicles més antics, especialment els de pis de dalt. Els nous autobusos, de la firma italiana Iveco i carrossats per Castrosúa, incorporen els darrers avenços tècnics, de confort i de qualitat, i permeten una accessibilitat total per a les persones de mobilitat reduïda. Com a novetat, una part d'aquests vehicles són articulats. A l'acte de presentació va assistir l'alcalde de Barcelona, Joan Clos, el president de TMB, Xavier Casas, el director Corporatiu de Serveis Compartits del Grup Gas Natural, Antoni Llardén i el conseller Delegat d'Irisbus, Pablo de la Fuente.

Nitbús del Baix Llobregat

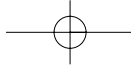
Des del 19 de maig, la xarxa d'autobusos Nitbús del Baix Llobregat ha experimentat substancials millores en el seu servei per tal de facilitar la mobilitat de nit als habitants d'aquesta comarca. D'una banda, s'ha creat la nova línia N16, amb un trajecte entre la plaça de Catalunya de Barcelona i Castelldefels. Té uns intervals de pas de cada 60 minuts i, combinat amb l'horari de la línia N14, permet que entre el corredor de Viladecans, Gavà i Castelldefels i Barcelona es disposi d'un autobús cada 30 minuts. D'altra banda, l'actual línia N13 entre Barcelona i Sant Boi de Llobregat incrementa la seva oferta passant a tenir uns intervals de pas de cada 30 minuts en comptes dels 60 que tenia. Finalment, també s'han ampliat les primeres i últimes sortides de la línia N12, des de Sant Feliu de Llobregat i Barcelona, i de la última sortida de la línia N15, des de Sant Joan Despí. L'explotació de totes aquestes línies va a càrrec de l'empresa Mohn, SL, la qual, juntament amb l'EMT, han llençat una campanya amb l'eslògan "de nit, mou-te segur", destinada a captar usuaris joves.

Novetats a Soler i Sauret

Des del 9 de maig, els serveis urbans i de proximitat dels municipis d'Esplugues de Llobregat i Sant Just Desvern anomenats "Esplubús" i "Esplujust" han millorat la seva oferta amb una modificació dels seus horaris de Server. D'aquesta manera, es milloren els intervals de pas gràcies a la incorporació de nous vehicles. També s'ha estrenat a Sant Andreu de la Barca un nou servei que comunica el nucli urbà i l'estació dels FGC d'El Palau amb diversos serveis intermunicipals amb les urbanitzacions de Can Sunyer i Vall Daina. Aquest és un exemple de com els serveis locals i de proximitat s'estan estenent per tota la regió metropolitana de Barcelona, posant de manifest el creixent interès perquè les urbanitzacions aïllades disposin d'un servei de transport de passatgers com una bona mesura per a disminuir l'ús del cotxe fora de Barcelona.

ISO 14001

Les empreses de transport Autocars Font i Soler i Sauret han estat les primeres empreses de transport en obtenir la certificació ISO 14001. Aquesta certificació garanteix que hi ha un control de les activitats que tenen un impacte negatiu sobre el medi ambient com ara la reducció de la producció de residus, la classificació dels que se'n generen i el lliurament d'aquests a empreses autoritzades pel seu tractament òptim. Malgrat que aquestes mesures no les pot percebre l'usuari quan accedeix als autobusos, al darrere hi ha un volum important de feina per tal d'adaptar tota la infraestructura de l'empresa a aquests nous requisits més sostenibles.



Desenvolupaments pendents de la Llei de Mobilitat

• Reglamentació, plans i programes necessaris per a desplegar la Llei 9/2003 de la mobilitat	pendents d'elaboració i aprovació
• Reglament sobre la participació dels promotors d'activitats en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents. (art. 18.5)	Sense termini
• Reglament sobre composició i règim jurídic, orgànic i funcional de les autoritats territorials de la mobilitat. (art. 20.4)	Sense termini
• Reglament sobre plans de mobilitat específics per als polígons industrials i zones d'activitats econòmiques. (Disp. addicional tercera)	Sense termini
• Reglament sobre la creació d'agrupacions d'usuaris de transport públic. (Disp. final tercera)	Sense termini
• Presentar un projecte de llei de finançament del transport públic, de la mobilitat sostenible i de promoció de l'ús de combustibles alternatius (Disp. addicional vuitena)	28 de juliol 2004
• Presentar el pla de mesures de foment de la mobilitat sostenible del transport de mercaderies (Disp. addicional desena)	28 de juliol de 2005
• Presentar un pla d'ordenació del sistema de peatges a les infraestructures viàries (Disp. addicional onzena)	28 de juliol de 2005
• Aprovar les directrius nacionals de la mobilitat (Disp. final segona)	28 de juliol de 2005
• Elaborar un pla de mobilitat específic per als polígons industrials i les zones d'activitats econòmiques (Disp. addicional tercera)	28 de juliol de 2006
• Aprovar un programa específic per introduir progressivament els mitjans teleinformàtics i les noves tecnologies en la gestió de la mobilitat (Disp. addicional sisena)	Sense termini
• Presentar al Parlament un estudi sobre l'establiment d'un tribut que gravi l'impacte sobre la mobilitat dels actes i espectacles de masses (Disp. final cinquena)	Sense termini

la paradeta

el proper 19 d'abril de 2005, durant un període de 2 mesos, les línies 41 - 55 - 91 i 141 modificaran llur recorregut i rondarà de Sant Plau fins a la Ronda de Sant Antoni, on continuarà el seu itinerari habitual.

una xarxa de Bus millor. Disculpeu les molèsties.>

abril de 2005

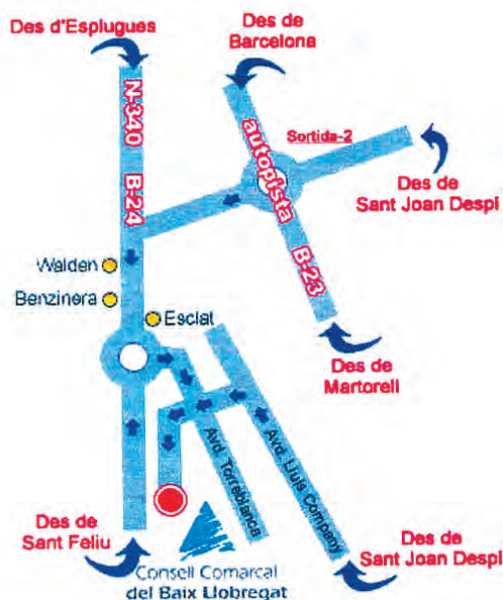


Un nou Sant?

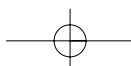
Ens ha sorprès aquesta aparició a alguns mapes de Barcelona d'un nou sant: "Sant Plau". encara no coneixem els mèrits que l'han dut a la santedat, però amb tanta incorporació al santoral no sempre es pot estar totalment informat.

Dr. Tr@ffic news reporters

I en transport públic?



El Consell comarcal del Baix Llobregat, juntament amb xxxx, van organitzar unes jornades sobre "YYY". El més curiós de tot, és que tot i tractant-se de mobilitat, el plànol d'accés omittia com anar-hi en transport públic! Coses que passen.



Col·lapse als serveis ferroviaris de rodalies

Estudi sobre les aglomeracions

Les estacions de Rubí i Sant Cugat són un exemple que s'hauria d'imitar



Aspecte habitual d'un vagó de rodalies de Renfe en hores punta.

Una de les crítiques que sovint es fa a la xarxa ferroviària de rodalies que abasta la regió metropolitana de Barcelona és la manca d'una oferta ajustada a les necessitats de la demanda, especialment en les anomenades "hores punta" d'entre les set i les nou del matí, tot just quan la gent es desplaça al seu lloc de treball o d'estudis. Aquest dèficit provoca que, en aquestes moments de major afluència de viatgers, els combois vagin saturats i es produeixin aglomeracions. Per detectar aquestes disfuncions del servei, el departament d'Estudis de la PTP va dur a terme una anàlisi dels punts negres de la xarxa de rodalies.

Després de rebre molts comentaris per part de socis de las PTP, simpatitzants i visitants del nostre web, van decidir controlar "in situ" les aglomeracions a la xarxa de rodalies.

Els controls es van fer en dies feiners, sempre i quan no n'hi hagués cap vaga convocada en el servei estudiat.

Es va mesurar la franja horària de les 7 a les 9 del matí a totes les línies de rodalies (tant de RENFE com de FGC) prenent dades en els dos sentits de circulació. En alguns casos, s'han fet repeticions de mostres a la mateixa línia. Les estacions escollides van ser les següents:

- Badalona (CI)

- El Prat de Llobregat (C2 Sud i CI-Aeroport)
- Montcada i Reixac (C2 Nord)
- Torrelbaró (C3 i C4 Nord)
- Cornellà (C4 Sud)
- Ildefons Cerdà (Metro del Baix Llobregat - FGC)
- Gràcia i Sarrià (Metro del Vallès - FGC)
- Arc de Triomf (CI-C3 i C4).

En general, totes les línies de rodalies presenten un nivell alt d'ocupació en el sentit d'entrada a Barcelona, amb excepció dels serveis de molt curt recorregut (amb origen a l'aeroport, l'Hospitalet i Cerdanyola-UAB).

El sentit de sortida de Barcelona presenta un grau mitjà d'ocupació, excepte el corredor Barcelona-Vallès (tant per RENFE com per FGC) que té força serveis saturats.

El punt negre del Maresme...

En els serveis de RENFE, la pitjor part es presenta a la línia del Maresme C-1. Pràcticament tots els trens circulen amb un grau de saturació molt important. Les línies C2 i C4 (tant al sud, com al nord) presenten tanmateix una ocupació mitjana alta. La línia C3 també presenta alguns trens amb alta ocupació de passatgers.

S'ha de remarcar que les aglomeracions comencen en punts ben allunyats de Barcelona com Premià de Mar, Gavà,

Mollet, Molins de Rei o Sabadell.

Hem comprovat que la hora punta comença aviat (poc després de les 7 ja comencen a circular trens saturats) i s'estén més enllà de les 9 del matí. Fins les 9.30, les aglomeracions són habituals als punts analitzats.

En el sentit de sortida de Barcelona, al migdia i per la tarda es produeixen també aglomeracions, encara que amb major duració i una menor intensitat, fruit de la més gran dispersió dels moviments en aquestes franges horàries.

S'ha de destacar que les freqüències de sortida de Barcelona de les línies C2 i C4 són insuficients en algunes franges horàries del matí. La línia C3 té un servei globalment insuficient.

Un terç dels trens "aglomerats" circulen en composició simple (3 cotxes). La circulació de més trens en doble composició milloraria en gran mesura la situació actual.

La línia C1 reflecteix una característica diferenciada de la resta: presenta un major grau de trens en doble composició i una freqüència mitjana més elevada, la qual cosa no evita que el seu trajecte sigui el més saturat de la xarxa. La irregularitat de la freqüència (amb intervals entre els 4 i els 11 minuts) i la dificultat de introduir més trens al túnel central ens porta a pensar que es fa necessari un replantejament global del servei en aquesta línia.

...i el del Vallès

En FGC la pitjor part es concentra en el "metro" del Vallès en el tram Valldoreix-Gràcia en els dos sentits de la marxa, també la entrada del "metro" del Baix Llobregat presenta alguns serveis amb aglomeracions.

En el "metro" de Vallès, encara circulen alguns trens de 3 cotxes a les línies S5 i S55. La

● **A Renfe els punts negres es concentren al Maresme en les circulacions de la línia C1; al matí, per entrar a Barcelona, i a la tarda en sentit de sortida**

● **A FGC la línia amb majors nivells de saturació és la del Vallès; és clar que en hores punta encara podem trobar combois amb tres unitats**

substitució d'aquests trens per unitats de 4 cotxes sembla l'actuació més factible a curt termini. A més llarg termini, caldria pensar en actuacions d'infraestructura, com l'allargament d'andanes o l'adequació dels túnels per trens de dos pisos.

En el "metro" del Baix Llobregat caldria que alguns trens que circulen acoblats (amb orígens o destinacions diferents) es desdobllessin en dos trens diferents. També caldria adoptar altres mesures com la circulació de més trens en doble composició i increments de freqüència en alguns serveis, si bé és cert que certes mesures estan supeditades a la finalització d'obres a la xarxa ferroviària.

Algunes d'aquestes actuacions que hem proposat estan contemplades als programes d'actuació segons indica FGC. Segons aquest programa, es té previst rebre en els propers mesos més material mòbil amb el que augmentar els serveis. A RENFE, en canvi, no tenen previst rebre més trens fins a final de l'any 2006, la qual cosa farà que previsiblement la situació vagi empitjorant al llarg dels propers mesos. ●

José Luis Rodrigo

Nous trens per al metro de Barcelona

Darrerament ha arribat el primer dels 39 nous trens del metro de Barcelona destinats a la renovació dels vells combois de l'any 1970-71 de la línia 5 i a reforçar el servei de les línies 2 i 3. Aquest material mòbil el construeix l'empresa aragonesa CAF per adjudicació del Consell d'Administració de l'ATM del passat 12 de desembre de 2002, havent-se signat a més un contracte d'arrendament entre la societat constructora, Alquiler de Trenes i AIE.



Interior dels nous trens de la línia 5.

Les noves unitats, de cinc vagons, seran similars als existents en l'aspecte extern però amb un nou frontal i amb una nova imatge corporativa de color blanc-vermell. L'interior, però, canvia substancialment el seu disseny. Són articulats, permetent el pas d'un vagó a l'altre com és el cas actual dels trens de la línia 2, i incorporen informació visual i acústica d'estacions, evacuació i incidències (amb nous monitors televisius ubicats al sostre), climatització, una nova distribució dels seients (novament a la paret en comptes del 2+2 actual) i espais reservats a persones de mobilitat reduïda, cotxets d'infants i bicicletes.

La inversió que ha estat necessària suma un total de 214.000.000 d'euros, amb un cost per unitat de 5.500.000 d'euros. Per a més endavant, la línia 1 de metro també incorporarà 10 nous trens de reforç d'identiques característiques però adaptats a l'ample ibèric. ●

R.F.V.

L'exploració per horari Més informació per a un millor servei

Un exercici per a la millora de la qualitat percebuda del client d'autobús

Definició i naixement del projecte

L'exploració d'una línia per horari significa indicar a la parada l'hora de pas de cada bus d'aquella línia. Així, mentre en l'exploració "per freqüència o interval" el compromís es xifra en el temps de cadència fix (o per franges horàries) dels autobusos d'aquella línia per les parades, en l'exploració "per horari" el compromís és una hora exacta de pas, i és un sistema de treball indicat per a explotacions interurbanes i d'interval de pas molt elevat (més de 20' entre 2 autobusos).

Objectiu i posada en marxa de la prova al mes d'agost del 2004

L'objectiu inicial de la prova pilot va ser posar un conjunt de línies en explotació per horari durant el mes d'agost. Aquestes eren línies que tenien intervals de pas superior a 20', i per tant enteníem que és on calia dirigir els esforços. Es van "etiquetar" aproximadament unes 1300 parades amb els horaris de pas d'aquestes línies, es van formar els conductors, es varen fer les modificacions horàries pertinents (a un total de 34 línies), i es va començar a treballar en les línies de la taula A l'agost del 2004.

del comportament de totes les parts de les que es composava el projecte, però molt especialment del compliment de les hores de pas de cada autobús per cada parada, segons l'horari anunciat. Vàrem fer també enquestes al passatge, i en alguns aspectes vàrem poder fer determinades modificacions per ajustar les mesures decidides inicialment.

gost del 2004, varen ser molt positius, i és prova d'aquest fet que vàrem mantenir aquest model d'explotació per horari en un seguit de línies durant els caps de setmana del mesos següents. Així mateix, es va dissenyar un pla d'incorporació de més línies en l'explotació per horari de tots els caps de setmana i festius (taula B), fins arribar a la planificació més global del agost del 2005 (taula C).

La voluntat de TMB en aquest sentit, és seguir apostant per l'ampliació progressiva d'aquest sistema d'explotació per totes aquelles línies en què el interval teòric de pas sigui superior als 18/20 minuts. Per assolir aquest repte és important comptar amb els sistemes d'informació al client més adequats per assegurar que l'hora de pas és coneguda. I és per això que paral·lelament anem avançant en projectes com la informació de l'hora de pas per cada parada en Internet i en el mòbil en "on line", així com col·laborant en el projecte de noves marquesines i Pals de parada que ha de permetre disposar d'espais d'informació adients per aquest tipus d'explotació de la xarxa de superfície. ●

Albert Obiols

TAULA A Línies per horari a l'agost 2004

6, 11, 12, 23, 30, 31, 35, 40, 42, 44, 51, 54, 58, 60, 62, 66, 71, 76, 78, 79, 92, 95, 96, 97, 102, 103, 104, 106, 141, 153, 155, 158, 159, 185

TAULA B Línies per horari els Caps de setmana hivern

6, 7, 11, 12, 31, 32, 35, 36, 40, 42, 44, 51, 60, 62, 63, 66, 70, 71, 72, 76, 78, 91, 95, 96, 97, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 141, 153, 155, 159, 185

TAULA C Previsió línies per horari a l'agost 2005

6, 11, 12, 23, 31, 32, 35, 40, 42, 44, 51, 54, 58, 60, 62, 63, 66, 70, 71, 75, 76, 92, 95, 96, 97, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 141, 153, 155, 158, 159, 185, 193

Carpooling

Una altra manera intel·ligent de moure's

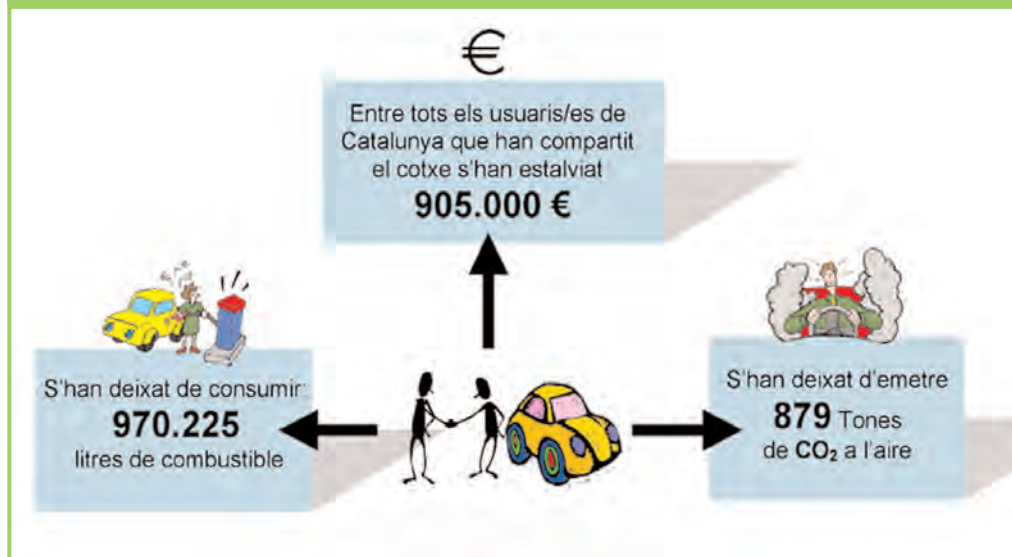
Compartir un únic vehicle entre persones que fan un trajecte similar

Mobilitat sostenible no vol dir només utilitzar el transport públic com a mitjà de desplaçament, sinó que també vol dir utilitzar altres modes, especialment quan l'oferta de transport públic ho dificulta. I entre aquests altres modes no exclouem el cotxe; això sí, sempre que es faci d'una manera racional i ordenada.

Una d'aquestes formes intel·ligents de l'ús del cotxe és el carpooling. A diferència del carsharing (un grup d'usuaris comparteix una flota de vehicles), el carpooling consisteix en què un grup de persones que han de fer un trajecte molt semblant comparteixen un únic cotxe. Això es tradueix en menys vehicles circulant i, per tant, menys despesa energètica. A veure, si nosaltres i el veí de sota treballem gairebé al mateix lloc, per què hem d'anar cadascun de nosaltres amb el nostre cotxe? No podem anar en un sol cotxe? Doncs aquesta és la idea del carpooling.

Amb aquesta filosofia, la de compartir el vehicle per guanyar en eficiència energètica l'empresa Compartir, S.L. ofereix la possibilitat que qualsevol persona interessada en compar-

Gràcies al carpooling el 2004...



Concepte	2003	2004
Viatges concertats	3.000	9.107
Viatges compartits	14 %	16 %
Viatges compartits diaris	500	1.457
Viatges regulars	352	789



tir les places del seu cotxe es puguin posar en contacte online per a posar-se d'acord.

En aquests moments hi ha més de 33 municipis i entitats catalanes que ja han incorporat al seu web el servei online per a Compartir Cotxe i ja estan a punt de formar-ne part 3 municipis més, el Consell Comarcal

● Els usuaris del carpooling són persones que creuen en el desenvolupament sostenible i la racionalització de l'ús del vehicle privat

del Maresme i l'UAB.

Són municipis i entitats que no només creuen que el desenvolupament sostenible és possible, i la racionalització de l'ús del vehicle privat necessari, sinó que han posat a l'abast de tots els ciutadans i ciutadanes la possibilitat de ser participar en la consecució d'aquests objectius.

El sistema és molt senzill, ràpid i útil: només cal donar-se d'alta al servei www.compartir.org (només cal donar-se d'alta una vegada i ja està); i penjar l'anunci de cerca de plaça de cotxe o d'ofertament de plaça per a un trajecte determinat...i ja està! La plataforma fa cerques automàtiques dels viatges que més s'ajusten al que busquem o, fins i tot, em permet fer altres cerques en funció del perfil de l'acompanyant que prefereixi (edat, sexe...etc). ●

Redacció

Cada cop s'imposen més mesures dissuasòries als centres urbans

La ciutat no és per al cotxe

La implantació de les zones verdes no s'ha acompanyat d'un reforç del transport públic

Barcelona s'ha apuntat al club de ciutats europees que expliciten un missatge clar als automobilistes: que si volen anar al centre en cotxe hauran de pagar. París, Londres, Roma, Milà, Berlín i també Madrid, per esmentar les ciutats més conegudes, han implantat aquest o un model semblant al de Barcelona.

De fet, des de fa almenys trenta anys, la majoria de persones que van en cotxe a l'espai central de la ciutat ja els costa diners perquè paguen l'aparcament. A la pràctica, la nova política no comportarà grans canvis per a la immensa majoria de persones, però sí que genera un important missatge per als que venien de fora en cotxe... perquè creien que hi havia una probabilitat raonable de trobar algun forat on aparcar de franc. Aquests ciutadans, que no són gaires, sí que poden pensar que el consistori barceloní els perjudica. Però en canvi, per als barcelonins quasi bé tot són avantatges, perquè el 90 % d'ells mai no va al centre en cotxe. Van en transport públic i, molts, caminant

quan la distància a recórrer ho permet. Per als que viuen al centre tot són avantatges perquè podran aparcar amb una tarifa simbòlica, que amb el temps crearà greuges amb el gruix de ciutadans que tenen cotxe i que avui estan pagant 100 euros o més per una plaça d'aparcament. El trànsit també disminuirà, millorant la qualitat de vida.

Ara bé, l'àrea verda que ha implantat l'ajuntament, en els termes en què s'ha fet, és una proposta incompleta perquè encara que sembli increïble no s'ha tingut en compte el transport públic. La PTP, la pròpia TMB i molts altres agents socials i econòmics, s'han cansat de dir-li a l'ajuntament, en els mesos previs a la posada en servei de l'àrea verda, que s'havia de donar una alternativa en

transport públic. La raó és evident: si la nova política pretén que hi hagi una reducció del 8 % en el nombre de quilòmetres recorreguts pels cotxes a Barcelona, caldria que el transport públic posés al carrer una oferta equivalent d'unes 190.000 places diàries. Això és aproximadament el que poden transportar 50 autobusos circulant 10 hores al dia. En hores vall, el metro, els FGC i la Renfe encara tenen places disponibles, però en hora punta la saturació dels ferrocarrils és total.

l el reforç del transport públic?

El canvi en la manera de pensar del consistori no és suficientment ràpid. Fins fa poc, l'àrea de mobilitat es deia de Circulació i Transports. Ara s'ha actualitzat el nom i li han posat Regidoria de Mobilitat, però continua sent una àrea consagrada a pensar en cotxe. A Londres, el mateix dia que s'instaurà el peatge urbà de 7,5 euros per dia, van començar a funcionar 200 autobusos més pagats amb l'excedent econòmic del peatge. Sembla estrany que el consistori barceloní no s'hagi preocupat de reforçar el transport públic perquè els contactes entre ambdues ciutats han estat importants en els darrers temps i, des del principi, els britànics en ho deien: si talles el pas al cotxe has de donar una oferta addicional en transport públic. A Londres van optar sensatament pels autobu-

Poc a poc han desaparegut les crítiques ferotges i els atacs incívics que van patir les Àrees Verdes en els primers dies de funcionament.



sos perquè el metro i el ferrocarril estaven col·lapsats i perquè la seva disponibilitat és immediata. A la capital anglesa els cotxes privats que van al centre s'han reduït a la meitat. La conseqüència d'això és que els autobusos van com una seda. Tenen un retard mitjà de només 1 minut, gairebé com el metro. Ja ens agradaria a Barcelona que els nostres autobusos, cada cop amb més irregulars en el compliment de la seva freqüència, passessin sense gairebé cap retard. Ara sembla que l'ajuntament es treu la son de les orelles i anuncia a corre-

● Les crítiques a les àrees verdes s'evaporaran perquè es comprovarà la seva contribució a la millora de la mobilitat urbana

cuita que els 90 nous autobusos que estan arribant aquests dies i els nous metros per a la línia 5 seran per incrementar el servei i no per substituir-ne els vells com s'havia previst inicialment. Si és així ho aplaudirem, perquè rectificar és de savis.

Però cal anar molt més lluny. El consistori s'ha de posar al cap que el que falla no és el transport, el que falla és el model de gestió afavoridor de l'ús del cotxe que hem tingut a Barcelona. Ara comencem a rectificar. Els ciutadans haguéssim agraït una declaració de l'alcalde dient que el problema de fons és que el cotxe no s'adapta a la ciutat. En una ciutat on el 80 % de la gent no agafa el cotxe entre setmana, aquesta declaració seria ben rebuda. Però com que amb les declaracions no n'hi ha prou caldria que ell personalment i tots els regidors es desplaressin nor-

malment en sistemes sostenibles, en transport públic o a peu i amb bicicleta, tal com ja fem la majoria. Aleshores les seves declaracions guanyarien en credibilitat.

Estic segur que les àrees verdes seran un èxit i convido l'Ajuntament a ser ferm en la seva política, a reforçar el transport públic i a dotar-lo de prioritats tal com des de fa trenta dies es fa amb el tramvia; a declarar que el cotxe no s'adapta a la ciutat; i que acordi que els edils i treballadors municipals s'han de desplaçar normalment en transport públic.

Sempre la demagògia

Aquests dies he estat en diversos debats radiofònics sobre les àrees verdes. He sentit mil i una demagògies, i enormes falsedats sobre la pretesa necessitat d'anar al centre en cotxe perquè el transport públic no és una bona alternativa; o sobre els drets que dona pagar un impost de circulació que representa només 70 euros l'any quan el dany que causa un vehicle que circuli cada dia a la ciutat és de 1.500 euros l'any.

Tots recordarem el cas del tramvia per la demagògica campanya que va haver de suportar des d'alguns mitjans de comunicació. Ara ja no se'n parla del tramvia perquè funciona a plena satisfacció i cada dia hi puja més gent, tanta com al Metro Sur madrileny. La gent ja comença a demanar la unió dels dos tramvies per la Diagonal. I no només la gent, també ho fan ajuntaments com el de l'Hospitalet i el de Sant Adrià. Amb les àrees verdes passarà el mateix, d'aquí un any la demagògia haurà desaparegut, les crítiques s'hauran esvaït i la mobilitat haurà millorat. Però per fer-ho, cal reforçar el transport públic des del principi. ●

P.N.

Girona

Servei de bus a les noves zones urbanes

En el desenvolupament de la ciutat de Girona i concretament dels nous plans parcials, l'Ajuntament ha decidit obrir nous camins a favor del servei de transport públic. Seguint l'esperit de la Llei de Mobilitat, ha arribat a l'acord amb els promotors del Pla Domeny que aquests assumiran la despesa corresponent a la inversió del transport urbà en autobús entre el centre i aquesta nova zona de desenvolupament urbà. La llei defineneix la possibilitat de participació econòmica dels actors urbanístics a les estructures del transport públic. Des de Girona s'interpreta que un servei de bus també implica inversions amortitzables. És força important per als ciutadans que quan s'ofereixin habitatges i feines a les afores d'una gran ciutat catalana, aquests pressuposin des de l'inici un servei d'autobús urbà.

La PTP porta anys, sense massa èxit, demanant que s'inclouï una part del cost del transport públic dintre dels costos d'urbanització i promoció d'una nova àrea urbanística. S'ha intentat explícitament que la Llei de Mobilitat de 2003 incloguï aquest concepte, sense aconseguir però que els polítics adoptessin la idea en tota la seva extensió. Solament s'han quedat amb la part de les inversions en instal·lacions fixes. Ara s'avança amb les peticions que fa la PTP en nom dels futurs usuaris.

Un barri aïllat que inicia les seves funcions sense transport públic és una àrea urbana solament adreçada a persones amb disponibilitat de transport privat – essent el cotxe el mitjà emprat. El Pla Parcial en qüestió ofereix des de l'inici la possibilitat que els ciutadans que disposen de vehicle privat i els que no estiguin en igualtat de condicions, cosa que suposa un canvi seriós al nostre país. I no solament es tracta d'afavorir la igualtat entre residents sinó també la igualtat de sexe, amb la possible recerca de treball a una zona exterior al centre de la ciutat.

A la nostra geografia hi ha moltes àrees (urbanitzacions, polígons industrials i ciutats petites) que no són accessibles amb continuïtat en transport públic (ni tren ni autobús). Allò més expeditiu i efectiu per als ciutadans és poder disposar d'un servei d'autobús des del moment que s'instal·len en un lloc o es construeix una nova àrea urbana. Des de la PTP felicitem l'ajuntament de Girona per ensenyar un necessari i nou camí al nostre país i convidem els polítics d'altres municipis a prendre exemple i a introduir decisions semblants a les futures promocions urbanístiques de tots els municipis d'arreu de Catalunya. ●

Ole Thorson



El missatge comercial es combina amb la conscienciació de la societat

Bona campanya publicitària de Sagalés

A banda de publicitar l'empresa, la campanya destaca els avantatges del transport públic

L'empresa de transport de viatgers per carretera Sagalés ha posat en marxa una campanya de comunicació que vol anar més enllà de la simple publicitat de la companyia. Així, l'eix central del missatge gira al voltant dels avantatges de l'ús del transport públic front l'ús diari del vehicle privat, tal com s'explicita en la imatge adjunta. D'altra banda, d'aquesta campanya també podem extreure com a conclusió l'avantatge que suposa la delimitació de carrils VAO a l'entrada i sortida de Barcelona; en aquest cas, per la Meridiana.

Sagalés posa en marxa la segona part del "Tu tries...", campanya per a la promoció i potencialització de l'ús del transport públic.

Tal i com va fer el passat mes de setembre, Sagalés ha posat en marxa aquest mes d'abril la segona part de la campanya de comunicació i promoció "Tu tries..." per potenciar l'ús del transport públic.

Aquesta campanya que surt publicada en premsa mitjançant l'edició d'un nou anunci, realitza una comparativa entre l'usuari del vehicle particular i l'usuari del transport públic. Mentre el primer ja comença el dia angoixat pels empassos de trànsit i pedent de tot allò que es mou al seu voltant, el segon aprofita el temps per llegir el diari amb tota tranquil·litat. ●
Redacció



Servei als Polígons industrials de Vic

Des d'aquestes pàgines, no ens hem cansat de reclamar serveis de transport públic als polígons industrials del nostre país, ja que són llocs sovint allunyats dels nuclis urbans i amb comunicacions deficientes. En aquest sentit, Sagalés posa en marxa un nou servei als Polígons industrials de Vic. El servei es va inaugurar el 17 de maig i cobreix la necessitat de transport públic amb les zones industrials Mas

Beuló, Mayoies, Parc d'Activitats Econòmiques, i Mas Galí.

El servei es realitza de dilluns a dissabtes amb freqüències de pas de gairebé un hora entre les 7:00 del matí i les 20:00 h. del vespre, garantint la comunicació d'aquestes zones industrials amb Vic, Manlleu, Torelló, Roda, Borgonyà Sant Vicenç i Sant Pere de Torelló. ●

Cara i creu als peatges urbans

Estocolm, Copenhaguen podrien seguir l'exemple de Londres; Edimburg vota en contra

El 17 de febrer es varen complir dos anys de l'entrada en servei del peatge urbà de Londres, el qual s'ha revelat com un gran èxit en termes de reducció de la congestió però no quant a increment d'ingressos.

Malgrat les prediccions inicials que seria un fracàs, el peatge ha reduït la intensitat de trànsit en una mitjana d'un 15 %, amb un 16 % menys de NOx i un 19 % menys de CO2 en la zona afectada, un increment del 38 % dels usuaris de l'autobús, 5.000 desplaçaments més en motocicleta i 4.000 en bicicleta, i un 16,2 % menys d'accidents en la zona de peatge, tot i que ara les velocitats són més elevades i hi ha més ciclistes.

Però la mateixa reducció dels desplaçaments en vehicle privat ha comportat que els ingressos hagin estat inferiors als previstos (durant el primer any foren d'uns 65 milions d'euros nets), i es planteja com a necessària una reestructuració financera.

La popularitat del peatge urbà va ser la principal controvèrsia amb la qual l'alcalde de Londres Ken Livingstone va ser reelegit l'any passat. Ara proposa d'incrementar el preu actual de 7 euros fins als 11,5 euros a finals d'any i d'estendre la zona de peatge cap a l'oest el 2007, mesures que toparan amb una forta oposició.

Estocolm

La prova pilot per implantar el peatge urbà a Estocolm començarà finalment el mes de

gener de 2006, tot i l'existència d'entrebancs legals que ha calgut anar resolent (el projecte inicial preveia començar l'experiència aquest mes de juny amb una durada de 13 mesos). Així, l'experiència durarà set mesos fins el 31 de juliol, efectuant-se un referèndum al mes de setembre coincidint amb les eleccions generals sueques. El resultat, però, no serà vinculant per al govern suec (que és qui, segons la Constitució, ha de dur a terme aquest tipus d'iniciatives) i s'està plantejant que hi hagi diferents graus d'acceptació de la mesura.

Paral·lelament a l'experiència, l'empresa regional de transports posarà 200 autobusos addicionals que es destinaran a les línies interurbanes, ja que es preveuen aglomeracions en els trens de rodalia.

Copenhague

El govern danès ha manifestat que la responsabilitat sobre els peatges urbans correspon als municipis. Això s'interpreta com un pas endavant cap al gravamen de l'ús del vehicle privat, que en el cas de la capital podria materialitzar-se seguint el model de peatge urbà de Londres. Altres escenaris preveuen la possibilitat del peatge quilomètric. Copenhaguen està experimentant un increment gradual dels des-



Coincidint amb l'experiència del peatge urbà a Estocolm, 200 autobusos més circularan per aquesta ciutat i la seva àrea metropolitana.

● Dos anys després de l'entrada en funcionament a Londres, la reducció del trànsit i la congestió ambiental és inqüestionable

plaçaments diaris des de l'àrea metropolitana cap al centre de la ciutat, de manera que les xifres corresponents a l'any 2000 es veurien incrementades en un 130 % el 2020.

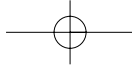
Edimburg, la creu

Els ciutadans de la capital escocesa han rebutjat en referèndum l'establiment d'un peatge urbà en el centre de la ciutat, amb un preu relativament moderat de 3 euros al dia comparat amb els 7 euros de Londres. El 74 % dels votants ho van fer contra l'esmentat

projecte, i des de l'ajuntament s'admet que la idea està morta i enterrada per a Edimburg.

David Spaven, president de Transform, membre escocès de T&E, ha dit: "Hagués estat sorprenent que hagués sortit el "sí" després de la campanya de desinformació promoguda pels mitjans de comunicació locals. Això fa qüestionar-se com s'han de plantejar els referèndums quan els mitjans assumeixen una postura tan irresponsable com en el cas d'Edimburg".

Segons Jos Dings, director de T&E, "La gent tendeix a acceptar aquests projectes un cop implantats, només quan en pot percebre els beneficis reals. El més trist és que la congestió a les ciutats escoceses no es veurà reduïda; tal i com es va dir en una emissió del programa Chanel Four News, els ciutadans d'Edimburg han votat per mantenir els embussos". ● Francesc Xandri



Plan para la modernización del transporte público en Santiago de Chile

La red Transantiago

Entre agosto de 2005 y mayo de 2006 entrarán en servicio 1.200 autobuses nuevos



Autobús articulado de 18,2 metros, fabricado por Scania, con una capacidad para 152 pasajeros y con el 55 % en piso bajo.

Transantiago, según sus promotores, significará cambios sustantivos en la vida cotidiana de millones de personas al disminuir la congestión, contaminación e inseguridad de la locomoción colectiva para dar paso a una ciudad más limpia, a un mejor trato a los usuarios, más seguridad y comodidad en los servicios de transporte público.

Hasta el año 1975 el Estado de Chile jugó un papel central en el transporte público. En el año 1979 comenzó una etapa de desregulación del sistema en la que se dejó de fijar la tarifa. En 1982 los problemas ambientales obligaron a la Dictadura de General Pinochet a crear una nueva reglamentación. En Marzo de

1988 se levantaron varias de estas medidas y la Dictadura volvió a decretar libertad de recorridos y cesaron los requisitos que imponía la autoridad. Desde 1978 a 1988 las tarifas se habían más que duplicado en términos reales y existía una sobre oferta de buses.

En 1990 las nuevas autoridades democráticas comenzaron a reglamentar nuevamente

el sistema. Se licitaron los recorridos de vías urbanas, esto permitió la disminución real de las tarifas, del parque de buses y un alza en la tasa de ocupación. Entre 1990 y 1997 la tarifa disminuyó un 20% en términos reales. La antigüedad de la flota bajó de 12.1 años en 1990 a 5.1 años en 1997. En Junio del 2003 operaban en Santiago 355 líneas de buses con tamaño de

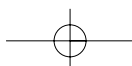
flota de 7.279 buses.

Además del deterioro de la calidad de vida expresada en los elevados índices de contaminación ambiental, la seguridad laboral y profesional de los conductores también ha sufrido las consecuencias de este carente sistema de transporte.

Una esperanza para el transporte público

Todas las anteriores explicaciones han dado origen a Transantiago, el cual pretende cambiar todas estas carencias del actual sistema a través de planes específicos de acción (PTUS).

Transantiago promete. Y son muchos los que esperan. Al menos los 2 millones de personas que se desplazan realizando 4,5 millones de viajes diarios en un sistema que ha demostrado ser altamente deficiente. Un volumen que no ha dejado indiferentes a los diversos actores involucrados. El gobierno ha hecho todo lo posible por sacar adelante su proyecto estrella para el transporte de la Santiago, sorteando duras pruebas en el camino, como la negativa respuesta inicial de los actuales operadores del transporte de la capital, y las divergencias en el equipo gestor, que se zanjó con la salida de Germán Correa, primer coordinador del plan gubernamental. Hoy, con el proceso en marcha, las voces en



contra han dado paso a la esperanza de ver, por fin, un sistema de transporte público fluido, limpio, amigable y de precio justo. El sueño de todo ciudadano

Con Transantiago nace del Plan de Transporte Urbano de Santiago (PTUS), un conjunto de doce programas cuyo objetivo es transformar el sistema de transporte en la ciudad. Se trata de una propuesta clave del Gobierno para mejorar la calidad de vida de la gente e impulsar la transformación de Santiago en una ciudad de clase mundial.

Las metas del plan

Transantiago busca mantener la participación del transporte público en el sistema de movilización de la ciudad a través de una nueva forma de movilizarse: segura, oportuna, informada, rápida, que se sustente financieramente, social y ambientalmente, y persigue contribuir a mejorar la calidad de vida en Santiago.

Transantiago licita servicios de transporte y servicios de apoyo (operadores tecnológicos y financieros) con el fin de asegurar un sistema de transporte público moderno, que llegue a ser una alternativa competitiva con el automóvil y atractiva para los usuarios

El objetivo es poner el transporte público al servicio de las personas y es por ello que contempla la reestructuración de la malla de recorridos y de la forma de operación de dichos servicios, la creación de un Administrador Financiero de los ingresos del sistema de transporte, la empresarización de los operadores, la introducción de nuevas formas de gestión, la construcción de infraestructura especializada, la profesionalización y capacitación de conductores, mejores comunicaciones y diálogo ciudadano y la reducción de los impactos



El interior y los accesos a los autobuses del proyecto Transantiago están adaptados a personas con movilidad reducida.

ambientales del sistema de transporte. La implementación del plan de modernización del transporte público de la capital se efectuará por etapas.

Entre agosto de 2005 y mayo de 2006 comenzarán a prestar servicios más de 1.200 buses nuevos con piso bajo, mil de ellos articulados y el resto de

12 metros. Saldrán de circulación por antigüedad casi 3.500 buses actuales, con el consecuente impacto ambiental de esa renovación. Todos los buses de la ciudad serán operados por las sociedades concesionarias que ganen la licitación y los conductores ya no serán remunerados por el número de pasajeros que transporten. En el mismo período entrará en operación la Línea 4 del Metro y la extensión completa de la Línea 2 hacia el norte, hasta Américo Vespucio.

Entre mayo y agosto de 2006 se realizará una de las mayores modificaciones al sistema de transporte público, cuando una tarjeta sin contacto, similar a Multivía (tarjeta utilizada actualmente en el metro de Santiago), se use como medio de pago en los buses. A partir de agosto de 2006, el sistema operará con las características planificadas: cambio en la malla de recorridos, aumento en la calidad de servicio, comodidad y seguridad para las personas. ●

Cristian Canales

● **El objetivo de Transantiago es poner el transporte público al servicio de las personas**

● **En Santiago cada día se desplazan 2 millones de personas, con un total de 4,5 millones de viajes**

● **El Plan también contempla una potenciación de las líneas del metro**

Así funcionará Transantiago

La ciudad de Santiago fue dividida en diez áreas intercomunales, según sus interacciones en términos de actividades y viajes.

Cada área tendrá servicios locales alimentadores que permitirán desplazarse dentro del área a los destinos más frecuentes, y que acercarán a las personas a los servicios troncales.

Todos los servicios de un área alimentadora serán adjudicados a un operador único, por lo que no habrá competencia entre ellos.

Los servicios troncales cruzarán la ciudad con buses modernos de alta capacidad, desplazando a las personas desde un área hacia otra sobre las principales vías de la ciudad, en recorridos de mayor distancia. Los servicios troncales se estructuran en torno a los ejes de mayor demanda de transporte público, cuya extensión bordea los 350 kilómetros. En cada uno circulará una cantidad superior a los 30 mil pasajeros al día. Esta red será la columna vertebral del nuevo sistema de transporte público de Santiago.

El metro operará en un contexto de complementación con los servicios de superficie (troncales y alimentadores). ●

C.C.

FGC ha complert els primers 25 anys

Per molts anys

De petit ja pujava als Catalans. Recordo quan el meu germà i jo acompanyàvem el meu pare a la feina diumenge a la tarda per veure els partits de futbol que feien a la tele, perquè a casa, de tan moderns que eren, no n'hi havia, de tele. Recordo l'olor ben especial, com de xocolata, que feia l'Avinguda de la Llum i la gran frustració que em produïa haver de baixar a la primera parada, a Provença, la següent després de Catalunya. Preguntava al meu pare si algun dia podríem seguir fins al final de trajecte. Això justament és el que vaig poder fer al cap de pocs anys quan vaig anar a estudiar a una escola situada per sobre de Sarrià, en una època en què encara no s'havia construït el ramal de Reina Elisenda i havíem de caminar força fins a l'escola. Definitivament, la meva infància va transcórrer molt més a prop dels Catalans que del metro convencional. Després, de gran, ja vaig diversificar els meus transports, però mai no he deixat d'utilitzar amb assiduitat els Catalans. Sé que els Catalans han canviat una barbaritat, començant pel nom, que des de fa vint-i-cinc anys és el de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Quina il·lusió em va fer que la primera companyia pública de la Generalitat recuperada fossin els ferrocarrils catalans, que deien els meus amics de COU que van anar a estudiar a l'Autònoma.

En aquells anys molts pensàvem que tots els problemes s'arreglarien ràpidament només pel fet d'estar sota el domini del nou govern. Hi havia una



gran expectativa que, en el cas dels Catalans, ha esdevingut realitat per l'enormitat de canvis produïts amb el pas dels anys. Canvis en tot, fins i tot en el nom: però també nous ramals, noves estacions i trens, nous bitllets, una millora espectacular en la quantitat i en la qualitat de servei, l'eliminació de la segona classe que vaig saludar, la qual cosa em va costar una picabaralla amb un conegut periodista que era usuari d'aquesta categoria, i la creació d'un estil propi de funcionament, ben especial, que quedava perfectament reflectit en l'auditoria de servei que la PTP va presentar l'octubre del 2003, avaluació que els FGC superaven amb nota. La llista de millores és llarga, però l'estalvio perquè d'això ja se n'ocupa aquesta revista.

Més o menys un cop a la setmana continuo baixant als soterranis dels

FGC, i... sempre que hi entro tinc la sensació que el temps no ha passat, que les instal·lacions conserven els meus records d'infància, com si les rajoletes blanques quadrades de les estacions anunciessin que en sortir de l'andana un empleat em recollirà el meu bitllet de cartró. Sortosament el temps no s'atura. Els Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya compleixen vint-i-cinc anys, encara que aquests trens superen amb escreix el centenar d'anys d'existència. Felicitats a la companyia per aquestes noces de plata. Felicitats a tots, des del primer a l'últim empleat, perquè amb el seu esforç fan possible que Catalunya tingui un dels millors serveis ferroviaris de proximitat de tot Europa. Per molts anys! ●

Pau Noy

President de la PTP

25 anys de servei

L' autonomia de Catalunya ha permès un canvi substancial en molts serveis als ciutadans. Un bon exemple n'és l'empresa dels Ferrocarrils de la Generalitat, que al llarg d'aquest quart de segle s'ha transformat totalment, esdevenint puntera en qualitat i augmentant espectacularment el nombre de viatgers transportats.

Tot plegat és mèrit de tothom; del govern que li ha donat un suport constant i efectiu, però sobretot del personal, dels qui des de qualsevol lloc de treball han contribuït amb el seu esforç i la seva dedicació a una empresa pública amb vocació plena de servei. No seria just que no fes una menció molt especial d'un home que, des del primer moment i fins a assolir la màxima responsabilitat de l'empresa, ha estat dedicat durant els millors anys de la seva vida als Ferrocarrils. L'Antoni Herce és, per mi, el símbol d'aquests 25 anys dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. ●

Pere Macias i Arau

Exconseller de Política Territorial i Obres Públiques

25 anys portant-te endavant

Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya celebra el 25è aniversari de la seva creació, l'any 1979, quan es va convertir en la primera empresa pública de la Generalitat de Catalunya.

Ara fa 25 anys s'iniciava una nova etapa de gestió empresarial que s'heretava de les companyies que, durant anys, havien format part de la xarxa ferroviària catalana no integrada a la xarxa estatal. Durant aquests anys, l'empresa s'ha esforçat per adaptar-se a les necessitats actuals dels clients.

S'han construït i remodelat estacions. Sovint aquestes actuacions han estat l'element fonamental per a la millora en la qualitat de vida a les ciutats. Avui les estacions s'adapten a les persones de mobilitat reduïda i disposen de les últimes tecnologies per atendre els clients.

També s'han dut a terme obres per desdoblament, prolongar i soterrar trams de via; electrificar línies, suprimir passos a nivell, renovar tecnològica-

ment els centres de comandament per garantir la regularitat en les circulacions, la seguretat en els viatges i assegurar la màxima qualitat en tots els serveis.

La commemoració del 25è aniversari ens permet tenir una visió històrica de la transformació del ferrocarril al nostre país i, a la vegada, veure com han evolucionat els serveis que oferim als clients. Ara oferim més serveis i més freqüències de trens, i l'atenció als clients és de més bona qualitat. I tot amb una gestió eficaç i eficient dels recursos públics.

Avui Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya és una empresa capdavantera que rep la consideració i el respecte del sector, tant a nivell nacional com internacional.

Des de fa 25 anys estem compromesos amb la millora de la mobilitat a Catalunya i el futur ens porta a estar oberts a les expectatives de creixement per arribar a ser operador més enllà de la xarxa actual i afrontar els nous reptes que se'ns plantegen. ●

Joan Torres i Carol

President de FGC



Les condicions de la nostra xarxa viària no permeten grans alegries al volant

Limitació 120

La seguretat pròpia i aliena ha de prevaldre per sobre de qualsevol altra consideració

En altres països es pot circular més ràpidament, i el nostre parc de vehicles demana “més marxa”. Jo sóc dels que creuen que a les autopistes i autovies espanyoles s’hi podria anar més ràpid, com ja ho fa habitualment més del 75 % dels vehicles lleugers.

Més de pressa, sí... però sota concretes i estrictes condicions de seguretat!

Pel que fa a la infraestructura viària, les autopistes permeten grans velocitats per als vehicles lleugers, però presenten punts conflictius on la limitació de la velocitat és bàsica.

Hi ha trams on el ferm està en mal estat, ondulat, fissurat o clivellat. També hi ha llocs amb una senyalització vertical que és més conflictiva que aclaridora, que propicia dubtes i que es facin maniobres violentes. Les ampliacions en el nombre de carrils d’una calçada deixen sovint vies sense vorals amb amplades suficients, i on les pilastres dels passos elevats queden a frec de la calçada per on se circula a alta velocitat.

Vies mal dissenyades

Hi ha enllaços mal traçats, principalment els de segona o tercera generació, aquells enllaços encadenats dins d’altres enllaços, que no conserven les distàncies per garantir les maniobres convencionals i on les rampes de sortida acostumen a acabar en una corba de radi insospitadament petit. També hi ha rampes de sortida

L’abundància d’infraestructures viàries ràpides i d’alta capacitat ens ha acostumat a l’acceptació de velocitats cada cop més elevades, sovint excessives.

Però, per què no hem de poder superar la velocitat de 120 km/h a les nostres autopistes?



La velocitat també va en funció de la qualitat i capacitat de la via per la qual es circula.

de l’autopista que no son prou llargues per “empassar-se” tot el trànsit que hi surt, cosa que provoca cues dins la pròpia calçada principal de l’autopista, generant un seguit de moviments conflictius i perill en tots els carrils de la via d’alta velocitat.

Hi ha rampes d’acceleració (d’incorporació a l’autopista) que no disposen de la longitud necessària per assolir la velocitat d’entrada, que ha de ser la mateixa del carril dret de la via principal. A l’entorn de tots

aquests llocs, on els canvis de carril acostumen a fer-se sobtadament i sense precaucions, circular inclús al límit reglamentat de 120 per la calçada principal de l’autovia és molt perillós.

En definitiva, tenint en compte aquestes circumstàncies i moltes d’altres, crec que podria circular-se a més velocitat sempre que es garantís una reducció efectiva i dràstica de la velocitat de tots els vehicles en aquells llocs que són així de conflictius. Però... qui és capaç de garantir-nos aquesta condició?

Més velocitat en baixa densitat

Pel que fa al propi tràfic, és molt més perillós circular a 90 km/h amb altes densitats de 800/1.000 vehicles/carril/hora que a 150 km/h amb densitats de 80/100 vehicles/carril/hora.

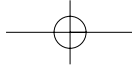
I és diferent quan es tracta d’un trànsit majoritari de lleugers, que quan el percentatge de vehicles pesants és gran, o en determinats dies, quan hi ha un percentatge més alt de conductors inexperts (principalment els caps de setmana).

En definitiva, crec que es podria circular a més velocitat en determinades circumstàncies de baixa densitat i s’hauria de fer més lentament en altres; crec que la velocitat hauria de ser variable en cada tram, en funció de la quantitat i la qualitat del tràfic. Però qui és capaç de garantir-nos aquesta condició?

Pel que fa a l’experiència en

● **La velocitat hauria de ser variable en cada tram, en funció de la qualitat i quantitat del trànsit**

● **L’estat del vehicle, les condicions del conductor i la climatologia són factors influents**



la conducció dels que van al volant, crec que hi ha persones que disposen d'una formació sòlida, de bones condicions físiques i d'una gran experiència com per respondre adequadament i per pròpia iniciativa a les condicions del trànsit. Però hi ha persones del tot immadures pel que fa a la seguretat d'elles mateixes i dels altres, persones per a les quals el cotxe és una joguina, i conduir és com una partida de realitat virtual. També hi ha d'altres que s'abstreuen tant que en un determinat moment ni recorden que estan conduint. I n'hi ha d'altres (no necessàriament ancianes) que els manca capacitat per a la conducció dins l'actual context, que no s'adonen que, per a elles, conduir és una irresponsabilitat. Disposar de carnet de conduir no és cap garantia d'experiència ni de responsabilitat, i per això només unes determinades persones haurien de poder superar els límits.

Capacitats del conductor

Però qui és capaç de desestriar per garantir-nos a tots aquesta condició?

Pel que fa a l'estat físic del conductor, tots sabem no solament com és: quelcom que va disminuint al llarg de la vida de les persones, sinó també com arriba a variar al llarg del dia, en estats de cansament generalitzat, amb somnolències, en casos d'excés d'alcohol, ni que sigui molt limitat i per sota dels límits acceptats per la normativa.

Respecte de l'estat psíquic pensem també com és del tot variable en circumstàncies habituals. Els estats de preocupació, d'estrès acumulatiu, d'eufòria, de distracció amb motiu de conversa amb altres ocupants del vehicle, en definitiva, de manca d'atenció en la tasca de conducció, redueixen

les aptituds del conductor i produeixen uns escenaris d'inseguretat en el trànsit que normalment no són fàcils d'identificar.

Qui és capaç de garantir-nos aquestes condicions per a cada un dels conductors?

Pel que fa a l'estat del vehicle, convé recordar com és de ràpida la seva degradació general per respondre adequadament en aquelles situacions en què se li ha d'exigir de còp totes les garanties de seguretat. Un vehicle pot circular a gran velocitat i en canvi estar en pèssimes condicions de resposta. Fins i tot en el cas de vehicles nous, també hi ha tota mena de manteniments (o potser millor parlar de manca de manteniment). Així doncs, tot i les inspeccions periòdiques d'ITV, no hi ha cap garantia de l'estat real

del vehicle en un moment determinat. Fins i tot quan un és del tot responsable i té l'atenció deguda al seu vehicle, en qualsevol moment pot sorgir una avaria i deixar el cotxe sense resposta possible. Si els elements essencials del vehicle responen amb plena garantia, si les rodes són noves i a pressió adient, si el sistema de frens està en perfectes condicions, si els amortidors i la direcció funcionen sense defecte, un turisme pot superar sense risc la velocitat de 120 km/h. Però, qui és capaç de garantir-nos aquestes condicions en tot moment?

La influència de la meteorologia

Pel que fa a la situació atmosfèrica, és molt diferent que es tracti d'un dia serè, sec i

soleiat o bé d'un dia plujós o ventós, perquè les garanties de seguretat variïn substancialment i faci que el límit de velocitat pugui estar per sobre o hagi d'estar per sota del límit convencional dels 120 km/h (o molt per sota, en cas de boira, en funció del tipus de vehicle, de remolc, etc.). També hi ha una gran diferència a conduir de dia o de nit, amb el sol de cara o a l'esquena.

En aquests casos també és impossible garantir una circulació en bones condicions de seguretat a 120 km/hora.

Per últim, la velocitat i el respecte mediambiental, tenen efectes relacionats indirectament. Bàsicament, major velocitat exigeix major potència del vehicle, per tant, un augment de consum que segueix una corba exponencial. Conseqüentment també es produeix més pol·lució. Però això depèn de circumstàncies, i resulta que el consum d'un vehicle circulant en pla i amb el vent a favor a 150 km/h pot ser inferior al d'un altre en pujada, o amb el vent en contra i a una velocitat molt inferior. També depèn del temps que el conductor es pren per a posar el vehicle a velocitat de règim (pot passar de 0 a 100 km/h en 15 o en 50 segons, per exemple).

I pel que fa al soroll, en els vehicles actuals, la relació entre velocitat i nivell sonor és molt directa depenent, de manera additiva, primer del brogit del motor, que acostuma a ser limitat, després del fregament de les rodes sobre el paviment i finalment de l'aire contra l'aerodinàmica del vehicle. Els dos darrers són molt alts.

Si tan poques garanties de seguretat i respecte podem exigir als conductors en relació als altres punts, quina esperança podem tenir respecte el medi ambiental? ●

Joan Anton Tineo

L'APUNT

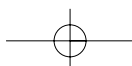
+ 120 = Temeritat

A les nostres autopistes hauríem de poder superar la velocitat de 120 km/h amb vehicle lleuger, però, per raons de seguretat pròpia i aliena, això només s'hauria de fer quan la infraestructura ho permet,



quan el trànsit és distès, quan la situació atmosfèrica és favorable, quan no es produeix impacte ambiental, i només ho podrien fer els conductors experimentats, en un bon estat físic i psíquic, i sobre un vehicle les parts mecàniques del qual es revisessin contínuament. Crec que és del tot impossible que totes aquestes condicions es compleixin íntegrament i de manera simultània.

En conseqüència, tot i que em sap molt de greu dir-ho, crec que velocitats per sobre de la normalitzada són una temeritat en qualsevol cas, i que fins i tot la normalitzada supera el que seria raonable en determinats indrets, com és el cas de les zones periurbanes, on també caldria que fos revisada a la baixa... De moment, només dic que la seguretat a les nostres vies ràpides de gran capacitat augmentaria exponencialment si es complissin totes les condicions esmentades, tot i no modificar el límit de velocitat, que és prou bo per arribar a temps a qualsevol lloc. ●





més Trens

**+ SOVINT + PUNTUALS +
ACCESSIBLES + SEGURS**

PTP • CCOO • OCUC

www.laptp.org/rodalies