



Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic

Número 36

4t trimestre 2005

www.laptp.org

Un nou transport sostenible El telefèric d'Olesa a Esparreguera



El transport públic al territori
Camp de Tarragona i Lleida



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@laptp.org
web: www.laptp.org

Director:

Jordi Pascual (jpascual@laptp.org)

Cap de redacció:

Ricard Fernández (rfernandez@laptp.org)

Secretària de redacció:

Roser Pastor

Consell de Redacció:

Lluís Carrasco, Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernández, Manuel Ferri, Pau Noy, Albert Obiols, Jordi Pascual, Rafael Requena, Ricard Riols, José Luis Rodrigo, Joan A. Tineo i Francesc Xandri.

Fotomecànica i impressió:

Cevagraf, SCCL

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

6.500 exemplars

El Consell de Redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits.

Il·lustració de capçalera de portada cedida per Javier Mariscal.

Agraïments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:

Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tusgsal, Renfe; i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUT-HOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Saurer, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

Endavant amb l'Estatut de Catalunya

L'Estatut d'autonomia de Catalunya està essent objecte d'un apassionat debat en el marc polític de les Corts Generals, que trasllueix una confrontació de models que va molt més enllà dels seus continguts. Desitgem que el debat transcorri pels camins de sensatesa i que s'arribi ràpidament a acords raonables.

La novetat que, des del punt de vista del nostre interès sectorial, aporta aquest projecte d'Estatut és que per primera vegada es constitucionalitza la promoció de la mobilitat sostenible i segura, i per tant, el dret a gaudir-ne. Naturalment, només es constitucionalitza en l'àmbit territorial en què és d'aplicació l'Estatut, el de Catalunya. Propostes com les del quart cinturó o plans d'inversió més pensats en la glorificació de l'obra pública, del formigó pur i dur, que en la promoció de la mobilitat sostenible seran molt més difícils de dur a terme

després de l'aprovació de l'Estatut, perquè es podrà acusar a qui les formulí de manca d'ajust als continguts d'aquesta norma superior que, recordem-ho, com cal que sigui aprovada per referèndum, passarà a formar part del bloc constitucional, si més no, a Catalunya.

D'altra banda, a diferència de la norma de 1979, el nou Estatut determina clarament quines són les competències de Catalunya, entre

elles, la regulació de l'operació de trens dins del territori català. L'aprovació del text amb la redacció actual, hauria de portar en poc temps a fer que els trens de proximitat, els trens de rodalia i regionals de Renfe, fossin gestionats per l'autoritat de proximitat, és a dir, pel govern de Catalunya. El que sempre ha reclamat la PTP.

Així doncs, endavant amb el nou Estatut d'Autonomia de Catalunya perquè els ciutadans de tot Espanya hi sor tiran guanyant! ●



SUMARI

EN PORTADA

Més transport públic no contaminant

El 14 d'octubre es va inaugurar el nou telefèric que uneix el passeig del Castell d'Esparreguera amb l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) d'Olesa de Montserrat. Es tracta d'un mitjà de transport públic poc freqüent per a desplaçaments quotidians, ja que fins ara s'ha utilitzat, bàsicament, com a transport en l'àmbit turístic i lúdic.

(pàgs. 4-5)

EN PORTADA

¿Para cuándo el tranvía por la Diagonal?

En las horas de mayor demanda de transporte público, la red de autobuses a lo largo de la Diagonal sufre una sobrecarga que afecta a la correcta prestación del servicio. Además, ciclistas y peatones comparten un espacio que debería ser repensado. Toda esta situación nos lleva a reclamar, una vez más, la unión de los dos tranvías por la Diagonal

(pàgs. 7-9)

DOSSIER

És l'hora del biodièsel

El 21 d'octubre es va celebrar a la UAB, les II Jornades Internacionals del Biodièsel, organitzades per l'Associació Catalana del Biodièsel. Vam poder conèixer experiències de la posada en funcionament i les dificultats de l'ús del biodièsel a Àustria i Alemanya. A casa nostra, caldria que les administracions es possessin el capdavant per promoure l'ús del biodièsel.

(pàgs. 12-13)

TERRITORI

Interessants projectes per a Lleida i Tarragona

La regió del Camp de Tarragona i la comarca de Lleida estan experimentant un fort creixement en la demanda de més i millor transport públic. Des de les particularitats de cada territori, els respectius consorcis del transport públic s'estan enlestint diferents plans per dissenyar el desenvolupament, planificació i gestió dels serveis de transport públic.

(pàgs. 16-21)

OPINIÓ

Autopistes de peatge: quan, quines, com...

Un dels debats socials que sempre van i venen, és el que gira al voltant de les autopistes de peatge a Catalunya. Sovint, qualsevol opinió no està exempta de demagògia, atès el calat polític que arrossega. Alliberats d'aquesta càrrega política, cal centrar el debat, deixant que se senti la veu dels experts en mobilitat per sobre de totes les altres.

(pàgs. 22-23)

INFORME

El transport urbà dels afeccionats

Tot i que per llei els municipis amb menys de 50.000 habitants no tenen l'obligació de disposar d'un servei propi d'autobusos urbans, són moltes les poblacions al voltant de Barcelona que, de manera voluntària, ofereixen aquest servei als seus ciutadans. Però en no estar sota cap regulació legislativa, aquests ajuntaments reben unes subvencions mínimes.

(pàgs. 26-27)

Valoració de la Setmana de la Mobilitat

L'alta participació: indicatiu d'un repunt?

La Setmana de la Mobilitat d'enguany celebrada entre el dia 22 i 29 de setembre, ha servit per difondre, explicar i fer reflexionar als ciutadans de gairebé un centenar de poblacions catalanes. Després d'unes darreres edicions poc engrescadores, enguany sembla que hem iniciat el camí de la recuperació amb una major implicació dels ajuntaments.

Aquesta Setmana ha marcat un punt d'inflexió amb les darreres edicions, ja que el nivell de participació de municipis ha estat lleugerament superior al de l'any passat i com a principal novetat cal destacar que s'han realitzat activitats simultànies arreu del país.

Una d'aquestes accions ha estat "A carrer tots hi pintem" una activitat proposada des de la Comissió Institucional de la Setmana de la Mobilitat, on es tallava un carrer de la població i allà els escolars realitzaven dibuixos relacionats amb la sostenibilitat. Aquest acte es va fer en 22 poblacions el dia 26 de setembre.

El Joc de la Mobilitat, una



L'activitat "Al carrer hi pintem tots" ha estat acollida molt positivament.

iniciativa de l'Ajuntament de Barcelona i l'ATM, també va tenir un gran èxit. 500.000 exemplars van ser repartits durant la Setmana per tota la Regió Metropolitana de Barcelona i si es contestaven bé les preguntes s'entrava en el sorteig de diferents premis. En lliurar la butlleta, tenies com a obsequi una funda per dur els títols de transport.

Dintre del marc de la Setmana s'han realitzat 565 activitats, tres de cada deu d'aquestes accions, han quedat instaurades

● A banda dels ajuntaments, una quarantena d'institucions, entitats i empreses s'han afegit a les activitats de la Setmana, tot fa pensar una possible represa

amb caràcter permanent. El 30 % han estat actuacions dirigides a la mobilitat i a potenciar el desplaçament dels vianants, per mitjà de reformes urbanístiques o bé altres decisions com ara la pacificació de carrers. També s'inclouen les execucions dels diferents plans de mobilitat dels municipis.

Diversitat d'activitats

El 28 % van ser activitats de divulgació de l'ecomobilitat, ja sigui amb la participació dels centres educatius així com xerrades, conferències, exposicions o taules rodones dirigides a un públic més ampli. Les actuacions relacionades amb el transport públic i l'ús racional del cotxe han estat el 24 %. La resta, el 18 %, han estat accions amb la bicicleta com a protagonista.

A més a més dels municipis, també més de quaranta entitats, empreses i institucions han fet activitats al llarg de la Setmana, ja sigui per iniciativa pròpia o bé col·laborant amb les dels ens locals.

Dintre de la Setmana s'han lliurat els primers premis a la Mobilitat Sostenible i Segura. Els guardonats han estat les iniciatives del Bus a peu de la ciutat de Granollers, el Bici Zoom a la UPC de Terrassa realitzat pel BACC i la iniciativa de compartir cotxe. ●

Albert Obiols

Coordinació de la SMSS 200

El nou telefèric entre Olesa i Esparreguera

Més transport públic no contaminant



El telefèric és un mitjà novedós de comunicar dos nuclis de població.

Si fessim una enquesta per qualsevol carrer del nostre país preguntant a la gent què tenen en comú Olesa i Esparreguera, la majoria de les persones en contestarien les representacions de la Passió. Algunes menys, anirien una mica més enllà i ens dirien que ambdues localitats estan ubicades al peu de la muntanya de Montserrat. I encara unes menys, ens donarien com a resposta que pertanyen a la comarca del Baix Llobregat. Doncs bé, des del passat 14 d'octubre Olesa i Esparreguera comparteixen un mitjà de transport no contaminant com és el funicular.

El 14 d'octubre es va inaugurar el nou telefèric que uneix el passeig del Castell d'Esparreguera amb l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) d'Olesa de Montserrat. El projecte és, en realitat, una proposta rescatada per l'ATM i inclosa dins del PDI 2001-2010 que, històricament, arrenca de l'any 1924, segons una idea de l'enginyer Nicolau M. Rubió i Tudurí. El viatge inaugural va comptar amb la presència del director general

de Ports i Transports de la Generalitat, Esteve Tomàs; l'alcalde d'Esparreguera, Xavier Sitjà; l'alcalde en funcions d'Olesa, Magda Graells i el president dels FGC, Joan Torres, entre d'altres assistents.

Amb un recorregut de 1.019 metres realitzables en només 4 minuts, disposa de dues modernes cabines amb capacitat per a 15 persones, la qual cosa permet transportar, aproximadament, 180 persones/hora amb un temps d'embarcament i de desembarcament d'1 minut. Estan equipats amb portes automàtiques d'obertura i tancament, una gran superfície amb vidres i accés a persones de mobilitat reduïda.

Connectivitat amb el tren

La instal·lació salva un desnivell de 92 metres i el cable (de 50,5 mm. de diàmetre) se subjecta en 10 pilons. Per a fer funcionar tot el sistema ha calgut un motor de 256 Kw ubicat en una moderna sala de màquines. La seva construcció ha costat 4,3 milions d'euros. Provisionalment, funciona de les 6.30 h fins a les 22.30 h amb uns intervals de pas de 20 minuts.

El servei està sincronitzat amb la freqüència de pas dels trens per l'estació d'Olesa de Montserrat de la línia R5 (Barcelona-Manresa) dels FGC. Això facilita als habitants



A dalt, imatge exterior d'Esparraguera; a baix, interior de la d'Olesa.

transport d'aquestes característiques, els quals, acuradament modernitzats, desenvolupen una important i correcta funció com a serveis regulars de passatgers i no només com a simples mitjans singulars i de lleure com fins ara han estat concebuts. Per a l'any 2006 el telefèric de Montjuïc també tindrà unes característiques similars al d'Olesa-Esparraguera, i caldria esperar que el transbordador aeri del port de Barcelona, a curt termini, també pugui tenir la mateixa sort i deixi d'estar condemnat a esdevenir únicament un transport turístic. ●

d'altres elements. En principi, es calcula que cada any l'utilitzaran uns 250.000 usuaris, i s'espera que incrementi el nombre de viatgers de l'estació ferroviària d'Olesa, a la vegada que ajudi a convertir la línia de Barcelona a Manresa en un autèntic metro regional quant a passatge, velocitat comercial i freqüència de pas.

Actualment resulta curiosa la inauguració de sistemes de

Un transport sorprenent

Des del catorze d'octubre Esparraguera i Olesa de Montserrat gaudim d'un nou sistema de transport públic que sorprèn tothom per les seves virtuts. No fa soroll, és net, no destrossa l'entorn natural, és ràpid, confortable, bonic i barat. I contents de tants avantatges, els veïns de totes dues viles l'han començat a fer servir amb regularitat. Els d'Esparraguera hem descobert que anar a l'Hospital de Bellvitge és molt més fàcil, o que traslladar-se a les poblacions del llunyà Baix Llobregat o del Bages és molt còmode.

L'aeri ha obert un nou canal de comunicació entre Esparraguera i Olesa i ha acostat els Ferrocarrils de la Generalitat a la nostra vila. Per raons orogràfiques, la gent d'Esparraguera sempre hem perdut el tren, l'any 1904 i el 2005, quan la Generalitat ha decidit que l'Eix Transversal Ferroviari arribarà a Martorell a través de Manresa i no per Igualada com nosaltres reclamàvem. No tindrem tren, però sí un aeri molt pràctic per arribar a l'estació del Carrilet d'Olesa.

Les dades són positives, les primeres cinc setmanes de funcionament ja de pagament, l'han utilitzat més 10.500 viatgers, el promig, per tant, és de 240 persones de dilluns a divendres i de 417 dissabtes i festius. Estem convençuts que hi haurà un augment sostingut del nombre d'usuaris que augmentaran definitivament quan els Ferrocarrils de la Generalitat posin en marxa la doble via fins Olesa i els dos trens per hora de l'actualitat arribin a passar cada quinze minuts.

I una dada encara més esperançadora, la resta de serveis de transport públic que comuniquen Esparraguera amb l'exterior no han notat cap davallada significativa d'usuaris. Això vol dir que s'ha creat un notable grup de viatgers que opten per l'aeri en lloc d'agafar l'automòbil. Aquesta és una victòria del transport públic que mica en mica anirà augmentant els usuaris vist com les carreteres i autovies estan cada dia més col·lapsades. ●

Xavier Sitjà
Alcalde d'Esparraguera

- Recorre 1 km en només 4 minuts
- Salva 92 metres de desnivell
- Por transportar fins 180 persones / hora
- És accessible a totes les persones
- Enllaça amb els FGC d'Olesa
- La inversió ha estat de 4,3 milions
- Funciona durant 16 hores diàries

d'Esparraguera, mitjançant intercanvi, poder anar fins a Barcelona i a l'inrevés. En un futur, el servei es complementarà amb el desdoblament de les vies de FGC a Olesa de Montserrat, la qual cosa permetrà una millor comunicació amb Barcelona.

El principal objectiu a l'hora de considerar la construcció d'un sistema de transport d'aquestes característiques ha estat millorar l'accessibilitat interna de la part alta i mitjana de la comarca del Baix Llobregat, ja que es tracta d'una zona molt dinàmica que ha experimentat un increment de població i de les activitats econòmiques, fet que ha comportat una creixent mobilitat regular intermunicipal.

En els darrers mesos, previs a la inauguració, es van fer diverses proves de funcionament amb resultats molt positius, tot comprovant els sistemes de seguretat com la frenada, dispositius d'evacuació, vigilància i comunicació, entre

Funicular de Gelida

El germà pobre dels FGC

L'any 1865 el ferrocarril va arribar al terme municipal de Gelida, allunyat més d'un quilòmetre del casc urbà, amb un desnivell superior als cent metres. En un principi, l'accés a l'estació era garantit per una tartana que trigava mitja hora fins al centre de Gelida. La iniciativa privada va finançar la construcció d'un funicular que garantiria una plena accessibilitat a l'estació i que va iniciar el servei el dia 1 de novembre de 1924.



El funicular forma part del paisatge de Gelida.

cionat regularment connectant Gelida amb el nou sistema de Rodalies Renfe, sense gairebé cap intervenció important llevat d'una reparació puntual entre el 16 de febrer i el 30 d'abril passats.

Durant les obres la Generalitat de Catalunya va plantejar de nou el tancament del funicular, al·legant el menor cost de funcionament de l'autobús substitutori que va funcionar durant les darreres obres. Davant d'aquesta hipòtesi, caldria destacar importants aspectes sobre aquest funicular:

- El sistema funicular és altament ecològic. El sistema de contrapesos redueix encara més, el ja baix consum energètic dels ferrocarrils. Aquest aspecte no pot passar desapercebut a Catalunya, on el compliment del protocol de Kyoto és una assignatura suspesa pel moment. Els autobusos poden competir amb l'automòbil privat en altres trajectes des de Gelida, però no amb un funicular tan ecològic, ja que només

incrementarien gratuïtament els nivells d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Urgeix una modernització

- La freqüència de pas del funicular. Actualment el "funi" funciona al 50% de la seva capacitat, ja que un dels dos cotxes només actua de contrapès per estalvi de personal. Això obliga a optimitzar les connexions amb Renfe només en un sentit: cap a Barcelona pel matí, i des de Barcelona pel vespre. Per això els temps de transbordament oscil·len entre els 2 i els 25 minuts, amb les conseqüents molèsties pels viatgers.

- Més lent avui, que al 1924. Dissenyat per assolir una velocitat de 2,5 m/s, avui el funicular només arriba als 2,1 m/s; molt lluny dels 5 m/s del funicular de Vallvidrera (també dels FGC) i dels 10 m/s del de Montjuïc. És difícil exigir més velocitat a un funicular amb la via tan degradada com el gelidenc. El temps de viatge actual

és de 7 minuts per menys d'un quilòmetre.

- Els costos de funcionament. No es poden comparar els costos d'explotació d'un sol autobús amb els d'un funicular totalment obsolet i sense automatitzar el més mínim. El "funi" necessita un mínim de dues persones per funcionar perquè encara té cobrador. No té ni validadores. Cal estudiar quant costaria mantenir el funicular actualitzat, i analitzar costos també a mig i llarg termini. En un altre nivell, és destacable el renovat funicular de Montjuïc, que amb una sola persona pot oferir una capacitat de 8.000 persones per hora i sentit.

- Servei ferroviari no integrat. Dos fets històrics pel transport públic a la RMB han passat desapercebuts per al "funi": la creació de Rodalies Renfe i la integració tarifària de l'ATM. No existeixen bitllets combinats amb Renfe, la companyia que dona raó de ser al "funi", ni s'ha inclòs encara dins del sistema tarifari integrat. Amb aquesta flagrant marginació, difícilment es poden captar més viatgers pel ferrocarril a Gelida ni reduir despeses d'explotació.

- Una línia d'aportació totalment vàlida. Sobta veure com la Generalitat aposta per la intermodalitat amb la construcció d'un nou telefèric integrat a Esparraguera; i en canvi manté sense integrar, reformar, ni automatitzar parcialment, un funicular ja construït i de superior capacitat i cobertura territorial. ●

Ricard Riol

El baix cost de funcionament del sistema funicular va retardar els números vermells fins el 1972, a conseqüència dels efectes de la ferotge competència automobilística, que va arrasar amb gran part dels "Carrilets de Catalunya" des de principis dels anys 60. Des de 1977 diversos intents de clausura per part de FEVE i Foment van ser esmorteïts per l'Ajuntament gelidenc, fins que va arribar el traspàs a l'empresa pública Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya el 1980.

El 1982 es van millorar les vies i els dos cotxes, deixant un d'ells com a contrapès i l'altre per carregar viatgers. Des d'aleshores el funicular ha fun-

La red de autobuses, en el límite de saturación ¿Para cuándo el tranvía por la Diagonal?

En las horas de mayor demanda de transporte público, la red de autobuses a lo largo de la Diagonal sufre una sobresaturación que afecta directamente a la correcta prestación del servicio, con aglomeraciones en las paradas, vehículos repletos de viajeros y un descenso significativo de la velocidad comercial. Toda esta situación nos lleva a la eterna pregunta: ¿Por qué no el tranvía por la Diagonal?

El pasado mes de octubre, la PTP presentó el estudio sobre la relación coste-beneficio de unir las dos redes actuales tranviarias (Trambaix i Trambesòs) a través de la avenida Diagonal. Dicho estudio, realizado por Marina Lussich, bajo la dirección de Pau Noy y la colaboración de José Luis Rodrigo se centra en dos grandes apartados:

- El análisis con profundidad de la oferta actual, tanto en el ámbito teórico como en encuestas pantalla reales, para poder evaluar el comportamiento del servicio de bus actual.
- La modelización del comportamiento del tranvía instalado en el tronco central de la Diagonal, y su efecto sobre la redistribución y captación de viajeros para el transporte público.

Sobre el primero de los aspectos evaluados se deben resaltar los siguientes puntos:

- 8 líneas de bus siguen el trazado de la Diagonal en un tramo significativo (7 de TMB y el Tombbús).
- 7 líneas circulan por el tramo central en trayectos de menos de 3 paradas.
- 3 líneas circulan por fuera del tramo central en recorridos cortos.

- No hay ninguna línea que una de forma directa el tramo Verdaguer – Glòries

Un sistema al límite de su capacidad

Hay determinados “puntos negros” en los que el autobús es incapaz de absorber la demanda a ciertas horas (especialmente en sentido Llobregat). El corredor más saturado es el de las líneas 33 y 34. A lo largo de una mañana, se han llegado a contabilizar hasta 18 vehículos que en algún momento no han admitido pasaje en alguna parada.

La acumulación de líneas de autobús provoca que en alguna parada se superen los 1.000 pasos de vehículos a lo largo de la jornada. Esto crea acordeones de hasta 6 vehículos

en espera para acceder a la parada. Estos acordeones, son la causa principal de que la velocidad comercial sea inferior a la del resto de la red (llegando a descender por debajo de los 9 Km/h en hora punta).

Resumiendo: el autobús en la Diagonal ya no da más de sí en las horas punta, ya que estamos rozando el límite de capacidad del sistema.

Por tanto, es legítimo que nos hagamos la siguiente pregunta: ¿Qué ocurriría si se implantara el tranvía en el tramo central de la Diagonal?

Basándonos en las experiencias recientes de la implantación del Trambaix y Trambesòs, se ha realizado una estimación de captación de viajeros en tres escenarios posibles:

- Trasvase intenso de viajeros del autobús al tranvía (con supresiones y recortes de servicios de autobús)
- Transvase moderado de viajeros de autobús al tranvía (con supresión de la línea 7 y reajuste de frecuencias en algunas otras líneas)
- Trasvase bajo de viajeros (sin retoques significativos en la explotación actual del bus).

Desarrollaremos la opción intermedia que, según nuestros criterios, es la más adecuada, ya que:

- > Permite que los viajeros de distancias cortas no tengan que realizar necesariamente trasbordo al tranvía desde



El Trambaix circulando por el tram superior de la Diagonal, sólo hasta Francesc Macià.

las líneas transversales de bus.

- > Suprime únicamente la línea 7 (que tiene un 58 % de paradas coincidentes con el trazado actual y futuro de la línea de Tranvía), y unifica los trazados de las líneas 67 y 68 mejorando su explotación.
- > Permite mejorar las conexiones de otras zonas con los vehículos sobrantes de dichas actuaciones, en especial la zona de la Diagonal entre Glòries y Besòs Mar.
- < Al disminuir la presión de circulación de buses en el tronco central, también mejorará la velocidad comercial de los mismos en dicho itinerario, mejorando la calidad para todo el transporte público de superficie

La revolución urbanística, una asignatura pendiente

La conformación de Diagonal actual es una vía de trato ingrato para peatones y ciclistas, que comparten un mismo espacio repleto de obstáculos: marquesinas de paradas de autobús, papeleras, parterres quioscos...

Veamos, pues, cuáles son las principales deficiencias de la Diagonal que le impiden avanzar en la dirección hacia una

- El modelo actual de la Diagonal es ingrato para peatones y ciclistas, ya que comparten un mismo espacio con multitud de obstáculos que dificultan una correcta y segura circulación

movilidad sostenible i segura:

- > Las aceras actuales son estrechas.
- > El paseo central tiene instalado un carril bici que ocasiona fricciones entre ciclistas y peatones.
- > El Carril bus es estrecho y no permite la circulación adecuada de los vehículos.
- > La vida comercial es escasa por el poco atractivo que presenta para el peatón la circulación por dicha avenida.
- > Los únicos actores de la movilidad que tienen prioridad son los vehículos privados.....y el arbolado.

Es, pues, el momento de efectuar una acción global y dotar a esta vía la calidad urbanística y de la movilidad que debe tener. ●

José L. Rodrigo

Acte reivindicatiu de CCOO i PTP Per la connexió dels dos tramvies



No caben més excuses.

Dins la programació de la Setmana de la Mobilitat, CCOO de Catalunya, amb el suport de la PTP, va organitzar un acte per reivindicar la connexió, per la superfície de la Diagonal, de les dues línies de tramvia del Besòs i del Baix Llobregat, que actualment arriben a la plaça de les Glòries i a la plaça de Francesc Macià, respectivament.

L'acció també va comptar amb el suport i la participació d'altres entitats com Amics de la Bici, BACC, Barcelona Camina, etc... i va consistir en unir simbòlicament les dues línies amb dos seguicis de manifestants, encapçalats cadascun per un tramvia de fabricació artesana demida natural.

Un dels seguicis va sortir de la plaça Verdaguer, i l'altre des de la plaça de Francesc Macià. Totes dues comitives van marxar en manifestació amb els tramvies simbòlics fins a la confluència de Diagonal i Passeig de Gràcia, on es van trobar i van realitzar el tancament de l'acte als jardinetes de Gràcia, en el decurs del qual es va llegir un manifest reclamant la unió d'ambdues línies. ●

Manel Ferri

Jornades Internacionals sobre sistemes eficients d'autobusos

Barcelona 1 2 3 Febrer

L'Associació per a la Promoció del Transport Públic ha situat la millora de l'autobús com una de les seves principals preocupacions. Aquestes jornades, precisament, persegueixen l'objectiu de donar a conèixer experiències internacionals rellevants d'explotació eficient de xarxes d'autobusos. Per aconseguir unes ciutats més humanes, segures, sostenibles i competitives, la millora del servei d'autobús constitueix avui un repte de primera magnitud.

Llocs de celebració:

COSMOCAIXA BARCELONA
c/ Teodor Roviralta, 47-51 • 08022 Barcelona

FGC: "Avinguda Tibidabo"

Organiza: **PTP** Associació per a la Promoció del Transport Públic

Patrocina: **Transports Metropolitans de Barcelona**, **FECAV**

informació i inscripcions a www.laptp.org
637 999 525 • 93 244 49 70
jornades@laptp.org

MANIFEST

Diagonal per a tothom

La marxa cívica pel tram central de la Diagonal és una proposta de futur, per una mobilitat urbana més sostenible, humana i solidària. La situació dels escassos quatre quilòmetres que separen la plaça Francesc Macià de la plaça de les Glòries demostren de forma evident la incapacitat de l'ajuntament barceloní durant els darrers tretze anys per reformar el sistema de mobilitat.

Quan es van les Rondes de Barcelona el 1992 i la Diagonal va perdre el seu caràcter de travessera, l'administració va perdre l'oportunitat de transformar-la en una via urbana. Anys després el trànsit ha engolit la Diagonal de nou, amb un parc mòbil que no para de créixer dins d'una ciutat finita.

L'eix de la Diagonal és l'exemple més paradigmàtic de les conseqüències que comporta mantenir la supremacia automobilística a Barcelona. La creixent congestió, així com els problemes ambientals, socials i sanitaris generats pels vehicles privats, no només són símptomes d'un fracàs en planificació urbana, sinó que perjudiquen el desenvolupament d'una mobilitat més sostenible que l'ajuntament diu voler impulsar.

Lecomobilitat, o conjunt de mitjans que assegurin el dret al desplaçament

sense sacrificar-ne d'altres com la salut, el descans o les possibilitats de les generacions venidores, són precisament els que gaudeixen de menys espai i prioritat al tram central de la Diagonal. La conseqüència directa d'aquest desgavell són unes voreres molt estretes que dificulten el comerç i els itineraris a peu, un bulevard central constantment interromput per motos aparcades o cruïlles amb vehicles aturats, un carril-bici sobre la vorera perillosa pels ciclistes, i conflictiu per als vianants, un sistema d'autobusos car i lent que circula per un carril bus ineficient i un trànsit desorbitat.

Davant d'aquesta situació, les autoritats municipals han rebutjat sistemàticament la instal·lació d'un tramvia per resoldre la congestió del carril bus i incrementar així la capacitat del transport públic a la Diagonal.

En definitiva, una solució que hagués afavorit un traspàs de viatges del vehicle privat al transport públic, i hagués permès així guanyar espai per unes voreres més amples i un millor carril bici. A més d'una capacitat superior, el tramvia és el mitjà més segur i que consumeix menys energia per viatger transportat.

L'actual esquema de transport públic convida l'usuari a escollir entre un autobús col·lapsat o el primer tramvia interromput d'Europa. Tant els usua-

ris del Trambaix com els del Trambesòs, estan condemnats al doble transbordament gairebé sempre. Malgrat tants inconvenients, els arguments de la negativa municipal sempre han estat els mateixos: no restar espai ni velocitat sobre el trànsit global. Aquesta posició no s'adiu amb els pronunciaments de l'alcalde favorables a donar la prioritat al vianant, al ciclista i al transport públic, ni amb els postulats de sostenibilitat i de respecte al protocol de Kioto ni amb els hàbits de la mateixa societat barcelonina, que només fa servir el cotxe en el 19% dels seus desplaçaments.

Barcelona ha d'afrontar el repte de reformar l'Avinguda Diagonal, un eix obsolet. És l'hora de posar en pràctica les solucions sostenibles, única resposta eficaç al col·lapse. És l'hora de facilitar la vida als municipis veïns, que depenen parcialment del Trambaix i Trambesòs pels seus desplaçaments, i que ho han reclamat mitjançant diverses mocions aprovades en Plenari. És l'hora d'ampliar les voreres pels vianants i pel comerç, castigats avui pel vehicle privat. És l'hora d'atorgar a la bicicleta un carril digne de la seva contribució sostenible a la ciutat. És l'hora de proporcionar als treballadors i treballadores un mitjà de transport públic eficient, còmode i d'accés fàcil per anar i venir de la feina. És l'hora de regalar-li un pulmó verd al cor de Barcelona, travessat per una espasa de fum i soroll. És l'hora, senyor Clos, de fer **una Diagonal per a tothom**.

Millores als autobusos i metro de Barcelona

Aprovat el nou pla de transport per a 2006

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) ha impulsat i aprovat un Pla d'Actuació de transport públic amb l'objectiu de reforçar i millorar el servei de metro i d'autobús de la ciutat de Barcelona i de la seva Àrea Metropolitana dins de l'àmbit EMT. Aquest Pla es començarà a aplicar a partir de l'1 de gener de l'any 2006. No obstant, des de la PTP reclamem un nou Pla per a tots els municipis de l'àmbit de l'EMT, i no exclusivament per a Barcelona

Pel que fa a les inversions, les aportacions públiques destinades a finançar el funcionament del transport públic han augmentat un 56 % entre els anys 2002 i 2006, passant-se dels 333 als 520 milions d'euros anuals. A més, l'execució del Conveni d'Infraestructures, amb 633 milions d'euros, juntament amb les actuacions de la Generalitat, representa també un increment d'inversió

en l'ampliació i millora de la xarxa ferroviària.

Per consolidar aquesta demanda creixent i per respondre a les noves necessitats, cal ampliar i millorar el servei del transport públic de forma continuada, i avançar cap a un model de mobilitat més sostenible.

La base que justifica bona part d'aquest Pla és que el transport públic de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ha crescut notablement en el període 2000-2004, gràcies a mesures adoptades com ara la Integració tarifària, que ha significat un increment de viatgers del 15 %, passant-se de 755 milions de viatges a 868 milions en el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona. En el cas de TMB, l'augment és del 12 % (de 489 a 548 milions de viatges) i en l'àmbit de l'EMT, del 25 % (de 48 a 60 milions de viatges).

Millores a la xarxa d'autobús i metro

Les millores que es proposen assolir són l'aproximació als barris de difícil accés als equipaments i a les estacions de metro, facilitar l'accessibilitat de les persones de mobilitat reduïda, millorar les connexions entre barris i municipis amb itineraris més directes i amb menys transbordaments, potenciar l'oferta del cap de setmana i atendre la creixent

● En els darrers anys, el transport públic ha crescut notablement a l'àrea metropolitana de Barcelona, i reclama un pla d'ajust a la nova realitat

● En el conjunt de la Regió Metropolitana hem passar de 755 a 868 milions de viatges, en una major part gràcies a la integració tarifària

mobilitat durant l'estiu. Per tot això caldrà incorporar 57 autobusos més, a banda de 158 que serviran per acabar de renovar la flota i retirar els vehicles de pis alt.

Les millores a la xarxa de metro es basen en diversos objectius. Es preveu augmentar la seguretat, potenciant l'efecte dissuasiu i millorant la capacitat de resposta davant d'incidents. Pel que fa a les estacions, es volen adequar i millorar fins a 14 de les que tenen més nivell d'utilització, de les quals 4 tindrien una remodelació integral. A més, es millorarà l'accessibilitat tot eliminant barreres arquitectòniques i permetent l'accessibilitat a persones de mobilitat reduïda.



Les inversions adreçades a la xarxa de metro tenen l'objectiu de millorar-nes la seguretat.

En els aspectes qualitius, hi haurà més control i eficàcia davant del frau, i més qualitat de servei quant a neteja integral d'estacions i de trens i l'aplicació d'un pla antigraffiti i antiratllat. Finalment, l'oferta es veurà incrementada amb la millora de la freqüència de pas dels trens, cosa que implicarà menys temps d'espera a les estacions i un increment de la capacitat de transport. Els trens de la L5 es renovaran completament i 14 més serviran per millorar les freqüències de la resta de línies.

Millores a la xarxa d'autobús de l'EMT

Amb la incorporació de 43 autobusos més en circulació, es preveu aproximar els barris de difícil accés als equipaments i a les estacions de metro, adaptar la xarxa de bus a l'ampliació de la xarxa de Metro i tramvia, i reduir el temps d'espera a les parades.

Pel que fa al Baix Llobregat, amb la incorporació de 43 autobusos més en Server, es preveu la incorporació de més serveis urbans als municipis per aproximar els barris als centres i a les estacions de ferrocarril, més connexions a indrets com l'Aeroport, els marges esquerre i dret del riu Llobregat i l'avinguda de la Diagonal, entre d'altres, i menys temps d'espera a les parades.

Millores a la xarxa del Nitbús

La xarxa nocturna Nitbús preveu el reforç de línies d'autobús els dijous i els caps de setmana, la millora i l'increment de la freqüència de pas a les línies del Baix Llobregat i l'Hospitalet, la creació de noves línies a Barcelona i el Baix Llobregat. Tot plegat implica la incorporació de 28 autobusos més. ●

Redacció

Línies de TMB

Nova línia. Plaça Espanya - Aeroport
 Nova línia. Plaça Kennedy - Sant Gervasi [Tramvia Blau]
 Nova línia. Selva de Mar - Josep Pla
 Nou Bus de barri Can Carelleu i Sarrià
 Nou Bus de barri CAP Pere Virgili - Barri del Coll
 Nou Bus de barri al Putxet
 14 > Perllongament des de Vila Olímpica al Cementiri Vell de Poblenou
 17 > Perllongament des d'Avinguda Jordà fins al barri de La Clota
 35 > Perllongament per l'Hospital de Sant Pau
 36 > Perllongament des de Pl. Congrés fins a Can Dragó
 38 > Perllongament des de Zona Franca a l'Estació del Prat
 72 > Perllongament des del Passeig de la Zona Franca al Polígon Pedrosa
 96 > Perllongament als nous barris de Montcada
 120 > Perllongament al CAP Rec Comtal
 123 > Modificació del recorregut per arribar al CAP Pere Virgili
 127 > Perllongament a Torras i Bages
 192 Nova línia a Sant Martí
 PM > Perllongament per Parc de Montjuïc (Línia 193)

Barcelonès Nord

802 > Nova línia a Sta. Coloma. Fondo - Barri Llatí - Montigalà
 803 > Nova línia a Sta. Coloma. Oliveras Alta- Singuerlin - Oliveras Baixa
 804 > Nova línia a Sta. Coloma. Singuerlin Can Calvet - Ramon Berenguer
 814 > Nova línia. Sta. Coloma - Litoral Besòs - Gorg - Estació de St. Adrià
 B15 > Nova línia. Can Peixauet - Sta. Rosa Circumval·lació -Lloreda - Montigalà
 B16> Nova línia. Reforç B19 Pep Ventura Llefià - Sta.Coloma - Vall d'Hebron
 B23 > Perllongament des de Bon Pastor fins La Maquinista / Sant Andreu
 B31 > Nova línia. Reforç B30. Santa Coloma - Sant Adrià - Badalona
 BD5 > Nova línia a Badalona. La Salut - St. Crist- P.Ventura- Est. de Badalona
 BD6 > Nova línia a Badalona. Fondo - La Salut - Llefià - Hospital Esperit Sant
 BD7 > Nova línia a Badalona. Front Litoral - Estació de Badalona - Centre
 TM > Perllongament fins a Montgat Nord i Tiana Est

Baix Llobregat

EPB > Nova línia Esplubús, que substitueix i millora l'EPB actual, i l'EPJ
 JM > Perllongament des de Pl. Parador a La Plana i Bellssoleig
 LI6> Ampliació del recorregut des de Santa Eulàlia a Gran Via 2
 L46> Perllongament des de Sant Ildefons fins a Almeda
 L53 > Nova línia. Connexió entre marges: St. Boi -Cornellà - St.Joan - St. Feliu
 L78 > Nova línia. Sant Boi FGC - El Prat Renfe - Aeroport
 L85 > Perllongament des de Cornellà fins a Santa Eulàlia, d'acord amb L82
 L86 > Perllongaments urbans a Viladecans i Gavà
 L87 > Perllongaments urbans a Viladecans i Gavà
 L94 > Nova línia. Castelldefels (El Poal) - La Pineda - Gavà Mar - Barcelona
 SB2 > Des de l'estació d'FGC fins a l'Hospital i el Tanatori de St. Boi
 SJI > Nova línia a Sant Just. Trambaix - Pl.Parador - La Miranda - Barri Nord
 PRI > Nova línia urbana al Prat de Llobregat. Barris - Tanatori - Renfe

Servei nocturn

N1 > Perllongament des de Trinitat Nova fins a Can Cuiàs
 N2 > Perllongament des de Montigalà fins a Can Ruti
 N5 > Nova línia. Plaça Catalunya - Balmes - Vallcarca - Carmel
 N7 > Transformació en línia Pl. Catalunya Glòries - Diagonal - Sarrià
 N16 > Nova línia. Plaça Catalunya - El Prat Viladecans - Gavà - Castelldefels
 N17 > Nova línia. Plaça Catalunya - El Prat Aeroport

L'Administració ha de liderar el canvi

És l'hora del biodièsel

El passat 21 d'octubre es van celebrar a la UAB, les segones Jornades Internacionals del Biodièsel, organitzades per l'Associació Catalana del Biodièsel. En aquestes jornades vam poder conèixer interessants experiències de la posada en funcionament i les dificultats de l'ús del biodièsel a Àustria i Alemanya. La proposta que més va destacar, va ser l'aposta pel biodièsel al 100 % en la ciutat austríaca de Graz, on l'ajuntament amb el suport de l'Estat ha adaptat per a aquest combustible tota la seva flota municipal, incloent-hi tots els autobusos urbans.



Alemanya i Àustria lideren l'extensió del biodièsel a la Unió Europea.

Van ser destacables els interessants estudis que es van presentar respecte del rendiment energètic i dels nivells de contaminació de l'etanol i del biodièsel, determinant amb rigor, que avui la indústria està en plenes condicions per produir mitjançant olis vegetals un biodièsel de qualitat igual o superior al diè-

sel que prové de residus fòssils. En aquest sentit es va manifestar el representant de les indústries petroleres presents en les jornades.

També va quedar clara la necessitat que l'administració, mitjançant controls racionals, ha d'assolir que els productors d'aquest biocombustible "viu" en garanteixin la qualitat i uns nivells mínims de producció.

Tanmateix va quedar palesa la necessitat urgent que les empreses constructores de vehicles admetin sense dificultats en els seus vehicles l'ús d'aquest biocombustible en quantitats superiors al 5 %, fins arribar al 100 %, acabant amb la discriminació que es fa sobre la recomanació o no del seu ús depenent del país. Una solució proposada seria la d'afegir un

"pack" al vehicle, com es fa amb un lector de cedés o el color dels vehicles.

No s'admeten més retards

Sens dubte, les intervencions més aclaridores sobre el futur del biodièsel van ser les de les administracions que van informar que, d'acord amb els compromisos europeus per a la sostenibilitat i per fer complir el protocol de Kyoto, resultava imprescindible, i així ho han acordat, disminuir de manera important l'actual emissió de CO₂ i, d'acord amb la Directiva 2003/30/CE relativa a l'ús de biocarburants o altres combustibles renovables en el transport, s'ha establert una quota mínima de mercat per a l'any 2010 del 5,75 %. Front al mínim del 2 % previst per al 2005.

Aquesta realitat ens indica, sens dubte que ara és l'hora del biodièsel. Diferents raons ens ho posen de manifest:

- Perquè el model basat en l'abús del consum de petroli arriba als seus límits.

- Perquè cal assolir menors nivells de dependència energètica externa, a la vegada que millorem l'economia del nostre sector agrari.

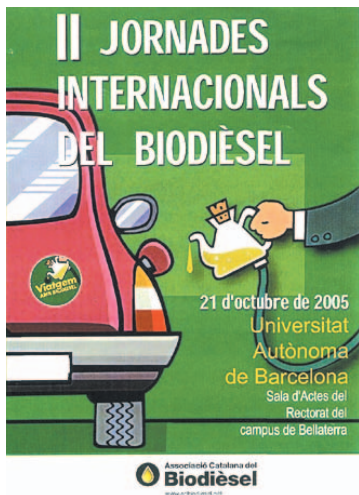
- Perquè els compromisos europeus mediambientals ens ho exigeixen i estan previstos en els Plans d'energia aprovats o en fase d'aprovació.

- Perquè l'ús del biodièsel disminueix espectacularment la producció de CO₂, emetent igual o menors nivells d'altres contaminants que el dièsel del petroli.

• Perquè l'ús del biodièsel és l'única alternativa a curt termini i de possible aplicació immediata a la totalitat del parc de vehicles dièsel existent (al voltant del 50 % dels vehicles en circulació), per fer front als reptes mediambientals immediats del nostre país.

Davant d'aquesta realitat, ara pertoca a les nostres administracions, fer passes de gegant, ja que a més de controlar la qualitat de la producció, ha de promoure de manera decidida el seu consum en totes les flotes públiques o concessionàries de vehicles, tots els ministeris, la Generalitat i tots els ajuntaments, han d'apostar per la incorporació del biodièsel, començant pel cotxe oficial i fins a l'autobús o el camió de neteja viària.

Els productors han de millorar i garantir la qualitat, el subministrament i la suficient distribució (a Catalunya som la



● La millor manera de promoure l'ús generalitzat del biodièsel és predicar amb l'exemple i utilitzar-lo de manera preferent a les administracions, empreses de transport públic i de mercaderies

comunitat autònoma amb més sortidors de biodièsel, que es pot trobar a més de 180 benzineres).

La promoció del biodièsel des dels municipis

En els propers mesos l'administració de l'Estat i de Catalunya tenen en les seves mans que es puguin assolir els objectius que s'han marcat.

Per fer-ho és imprescindible aplicar-ho en l'exemple propi i realitzar decididament mesures de promoció del seu ús en ajuntaments, empreses de transport públic, empreses de transport de mercaderies, etc.

Nosaltres, des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, com a membres de la societat civil, com a entitat compromesa en la defensa de la mobilitat sostenible i en la millora del nostre medi ambient i fermes partida-

ris del compliment del protocol de Kioto, saludem l'arribada d'aquest nou combustible més ecològic i ens comprometem a impulsar-ne el seu ús.

Per totes aquestes raons, des de la PTP, proposem la creació d'una mena de "marca de qualitat" que serveixi com a promoció i identificació clara dels municipis que es comprometin seriosament a l'ús i la promoció dels biocombustibles, "Municipi amb Biocombustibles", articulant un programa d'ajuts, per als ajuntaments que assumeixin conseqüentment el compromís.

Estem convençuts que els propers anys assistirem a l'hora del biodièsel i d'altres combustibles alternatius i renovables. ●

Lluís Carrasco

Vicepresident executiu de la PTP

Més informació a:

Associació Catalana del Biodièsel

<http://www.acbiodiesel.net>

Entrarà en servei l'any 2006

Catalunya tindrà la planta de biodièsel més gran d'Espanya

A finals de l'any 2006, Catalunya disposarà de la segona planta de biodièsel més gran de l'Estat espanyol. Aquest projecte s'inclou dins de l'anomenat Plan de Energías Renovables 2005-2010 que ha estat aprovat pel Govern central i que té com a principal objectiu que un 5,8 % de gasolina i de gasoil destinat per als transports públics sigui en forma de biocarburant. La nova planta s'ubicarà en el municipi de Martorell, i tindrà una capacitat de producció de 100.000 tones anuals de biodièsel, combustible obtenible a partir de les llavors vegetals de colza i de gira-

sol, unes substàncies pures que no seran reciclades.

Actualment però, a Catalunya ja existeix una planta d'aquestes característiques a Reus (Baix Camp), la qual produeix unes 30.000 tones anuals de biocombustible. A Navarra ja funciona una altra planta similar que arribarà a produir fins a 35.000 tones l'any i, a mig termini, a la regió de Cantàbria n'hi haurà una altra que serà la més gran d'Espanya, produint fins a 150.000 tones d'aquest combustible ecològic.

Perquè aquest interessant projecte sigui una realitat, s'ha constituït una empresa, la

societat anomenada Ecomed Energy, amb seu central a Barcelona, amb una inversió de 50 milions d'euros. Hi ha participat l'Instituto para la Diversificación y Ahorro de la Energía (IDAE), la consultora energètica SARMET ON PLUS i les empreses de transport TUSGSAL i TMB. El nou biodièsel s'emprarà al 40 % de la flota d'autobusos i la resta es vendrà a grans empreses com Repsol, Cepsa i BP, les quals ja comercialitzen el nou carburant i l'ofereixen a les diverses estacions de servei que tenen arreu del país. ●

R.F.

A la via pública... tothom té el seu lloc

Per una cohabitació a les ciutats

La celebració de jornades com el Dia Europeu sense Cotxes i la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura ens conviden a mantenir viu el debat entorn dels problemes derivats del model de mobilitat actual. Un model basat en l'ús irracional de cotxes i motos, amb els consegüents congestió, contaminació, accidentalitat, estrès i una pèrdua molt important de la nostra qualitat de vida. Per tot això, en els darrers anys, tenen cada cop més protagonisme les alternatives al model actual, que s'agrupen entorn del concepte d'ecomobilitat: anar a peu, en bicicleta, en transport públic i amb un ús racional i innovador del vehicle motoritzat privat (carsharing, carpooling, etc.).



Una imatge massa usual als nostres carrers.

La bicicleta representa un mitjà de transport essencial per promoure la mobilitat sostenible i segura a les nostres ciutats. Combina a la perfecció els avantatges d'un vehicle privat: rapidesa, llibertat i versatilitat, amb avantatges socials, econòmics i ambientals: és apta per a pràcticament totes les edats, té un cost molt assequible, no consumeix benzina i no contamina ni fa soroll. A més a més, es pot afirmar que la bicicleta és l'únic vehicle que té externalitats positives, ja que millora la salut de les persones que la fan servir. Aquest darrer punt no és secundari, sobretot ara que sabem el que ens costa a tots plegats la factura de la Sanitat Pública. Caldria que les autoritats es planteessin desti-

nar la recaptació dels impostos especials sobre les activitats més nocives per a la salut (alcohol, tabac, benzina i altres) a mesures encaminades a incentivar que més persones agafin la bicicleta de manera habitual.

Per fer realitat que tothom es pugui desplaçar en bicicleta a les ciutats, no hi ha receptes universals, ni es pot basar l'acció únicament a fer carrils bici. Cal anar més enllà, i planificar les polítiques de promoció de la bicicleta de manera global. Per començar caldria que els responsables polítics i tècnics proessin la bicicleta en els seus municipis, per experimentar en primera persona aquests avantatges objectius que aporta la bicicleta a la mobilitat de la ciutat i treure conclusions sobre el gran potencial que té com a

mitjà de transport. També veurien quins són els problemes amb què es troben els ciclistes cada dia i com s'ha d'adaptar la ciutat per a un ús generalitzat de la bicicleta. Cal tenir sempre ben present que la bicicleta és un vehicle privat, i que, per tant, ha de tenir com a mínim els mateixos drets que els cotxes i les motos.

Dilema ciclista

Actualment, els nous ciclistes urbans es troben amb un dilema: si van amb bicicleta per la calçada, es troben amb la sensació d'inseguretat que suposa compartir l'espai amb el trànsit motoritzat; si van per la vorera, ni que sigui pel carril bici, es troben amb el rebuig dels vianants, que lògicament volen la màxima tranquil·litat en el seu espai, que ja és prou limitat. Així doncs, el ciclista conscient i respectuós té problemes a tots dos nivells. És evident que, a més, també hi ha ciclistes imprudents i agressius amb l'entorn, com també hi ha conductors i vianants que només tenen drets, i mai tenen cap deure.

La ciutat és de tothom, però la ciutat és limitada i el seu espai públic encara ho és molt més. Als carrers no hi ha lloc suficient per encabir-hi carrils per a cotxes, carrils bus-taxi, carrils bici, parades de transport públic, voreres amples per passejar i per ubi-

car-hi terrasses de bar, lloc per instal·lar quioscs o per a comerç ambulant, petits espais per a jocs infantils o pipicans, a més de tot el que es necessita per als serveis tècnics de la via pública. Per tant, l'única solució que queda és prioritzar els desplaçaments més eficients i sostenibles en la distribució de l'espai i pacificar el trànsit per compartir aquest espai.

Coexistència pacífica

Des del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) proposem una normativa de cohabitació eficient que estableixi els següents criteris de velocitat i prioritats de la circulació per la ciutat (inspirada en una proposta recent d'en Joan Tíneo). En primer lloc, s'hauria d'establir el límit de velocitat genèric a tota la ciutat de 30 km/h, i adaptar-ho, si fos necessari, en determinats carrers, augmentant-lo en les vies ràpides o rebaixant-lo en les zones de prioritat per a vianants.

- A la xarxa viària bàsica de la ciutat, els carrers haurien de permetre el trànsit fluid dels vehicles motoritzats particulars a una velocitat màxima de 50 km/h, i fins a 80 km/h en algunes vies ràpides. Les bicicletes requeririen en aquesta xarxa un carril bici ben protegit.

- A la xarxa viària secundària i de distribució (que representa més del 70 % dels carrers) bicicletes i vehicles motoritzats, amb prudència i respecte, podrien compartir l'espai, i ho haurien de fer. El límit màxim de velocitat seria de 30 km/h, sense que calgués senyalitzar-lo. Tenint en compte la gran extensió d'aquesta xarxa, el ciclista es podria moure a bastament i amb força llibertat per la ciutat.

- A les àrees de prioritat invertida (zones 20) el ciclista no tindria limitacions però hauria de circular respectant la pre-



Per la calçada o per la vorera?... Aquesta és la qüestió.

- **Avui el ciclista té un dilema: si circula per la calçada es troba insegur per la proximitat dels vehicles de motor; però si va per la vorera genera rebuig entre els vianants**

- **La cohabitació a la ciutat més que grans infraestructures, reclama un model de gestió de la mobilitat en el qual la bicicleta tingui el seu propi espai**

ferència dels vianants. Aquesta xarxa, ben articulada amb la xarxa secundària, li permetria augmentar encara més les seves possibilitats de moviment dins la ciutat.

- Per últim, a les zones de vianants, el ciclista podria transitar per un espai que bàsicament no és per a ell: la cohabitació l'obligaria a desplaçar-se a la velocitat dels vianants i, si el carrer estigués molt transitat, hauria de baixar de la bicicleta. En cas contrari, si el carrer estigués buit, el ciclista hauria de circular com a màxim a 10 km/h, per garantir la seguretat de qualsevol usuari desprevinut.

Educar i sancionar

La implantació d'aquesta normativa de cohabitació no comportaria gaire infraestructura (tret d'alguns passos de vianants elevats, estretaments de calçada, etc.), sinó principalment gestió: la bicicleta tindria el seu lloc a la ciutat, i el ciclista s'estalviaria molts dels problemes que té actualment. El ciclista ja no hauria de transitar per les voreres dels carrers, i tampoc caldria construir gaires carrils bici. Només caldria jerarquitzar adientment la xarxa

viària i senyalitzar, clarament de manera senzilla i ben visible, dins quin espai de cohabitació es troba cadascun dels diferents usuaris dels espais públics, per així conèixer quines són les seves obligacions. Un cop aconseguida aquesta fita informativa, només caldria mantenir l'ordre amb sistemes punitius eficients.

Aquesta pacificació del trànsit repercutiria de retruc en un estalvi en el consum de benzina, en menys contaminació i en menys gravetat en cas d'accident. Finalment, encara que no ho sembli, la fluïdesa en la circulació motoritzada no es veuria afectada, ja que, recordem-ho, la seva velocitat mitjana es manté entre 20 i 25 km/h, en la majoria dels nuclis urbans.

Aquestes iniciatives s'haurien d'acompanyar de campanyes de sensibilització i incentius per fer possible que tothom ho pogués provar, ja que el pitjor enemic de la bicicleta no són els cotxes, sinó els prejudicis existents en contra del seu ús com a mitjà de transport habitual a les ciutats. ●

Haritz Ferrando

Coordinador Bicicleta Club de Catalunya (BACC)

El Camp de Tarragona reclama un Pla propi

La mobilitat a la segona conurbació de Catalunya

L'àmbit funcional del Camp de Tarragona segons allò que incorpora el Pla Territorial General de Catalunya està format per les comarques de l'Alt Camp, el Baix Camp, el Baix Penedès, la Conca de Barberà, el Priorat i el Tarragonès, amb una població de més de 450.000 habitants. D'aquestes comarques es preveu que al llarg de l'any 2006 es redacti el Pla territorial parcial que identifiqui les propostes sobre quins han de ser els grans elements estructurals i quin el desenvolupament de futur.

Constituint un espai força heterogeni, és evident que els principals fluxos de mobilitat obligada i no obligada es donen en major mesura a la plana sedimentària de característiques comunes i que constitueix una mateixa regió geogràfica. Aquesta àrea central està formada per les ciutats de Tarragona, Reus i Valls i també per l'espai costaner de ciutats com Cambrils, Salou i Vila-seca, i també per l'extensió de Reus cap a la Selva del Camp i Alcover; i també la prolongació de Tarragona cap al nord fins al Vendrell. En conseqüència es conforma una

conurbació on hi conviuen dos potents sectors econòmics generadors de mobilitat i tan diferenciats com són la indústria i el turisme. Pel que fa al sector de la construcció, en els darrers 20 anys la urbanització s'ha realitzat a un ritme de 3 hectàrees diàries, similar a la de la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB).

Entre els anys 1991-2001 la població del Camp de Tarragona ha experimentat el major creixement de totes les àrees de Catalunya, amb un 16 % d'increment. A més, cal tenir present que població flotant és calcula en més de 800.000 persones en temporada alta, amb



Usuaris entrant al bus urbà de Reus.

una mitjana d'unes 700.000 persones durant tot l'any, suposant, doncs, la "població real" del Camp de Tarragona.

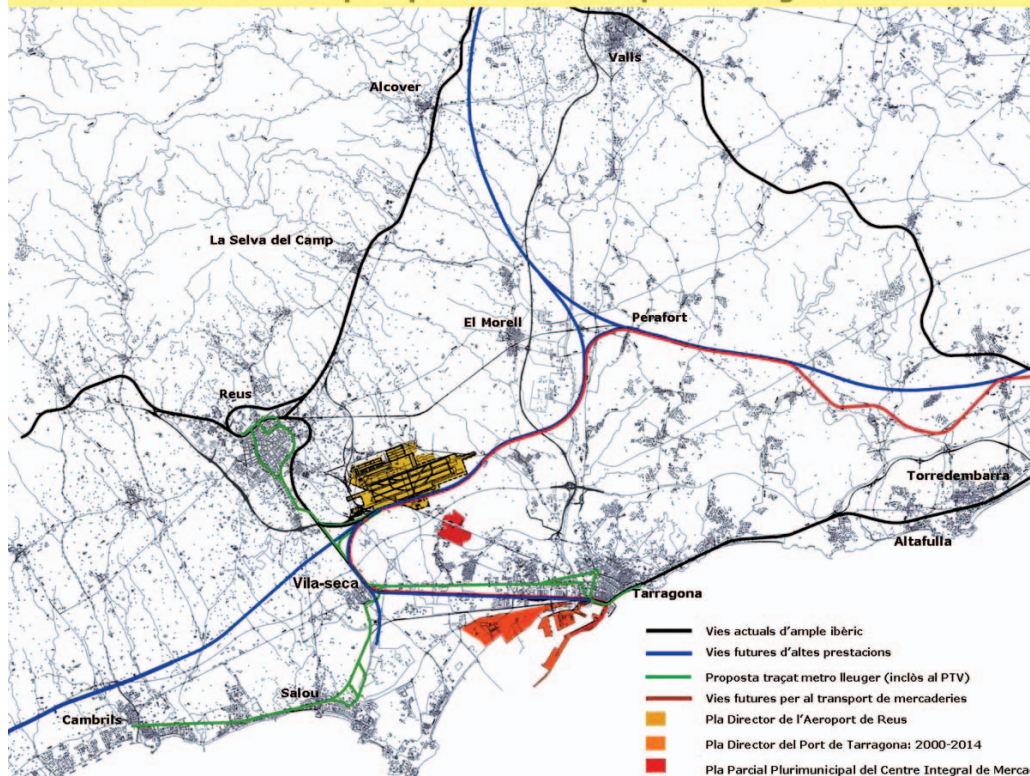
Alt volum de desplaçaments

En aquesta àrea central és on es concentra un major nombre de desplaçaments diaris, amb unes pautes que s'assimilen als d'un espai metropolitana tal i com indiquen els resultats de l'EMQ del 2003. Aquests desplaçaments es troben concentrats en l'àmbit dels municipis de Tarragona, Reus, Cambrils, Salou i Vila-seca. El nombre de desplaçaments per setmana i persona (14) ens indiquen la similitud amb les pautes

la RMB, tot tenint present que a aquestes dades cal sumar-hi les dels desplaçaments que generen les persones no residents.

L'organització d'aquest sistema en l'àmbit interurbà s'organitza majoritàriament amb l'ús del vehicle privat (53 % per a residents), amb una participació del transport públic en el repartiment modal molt reduïda (7 %, principalment amb autobús) i en conseqüència es pot dir que l'única infraestructura de suport al sistema ve definida pel viari urbà i per la xarxa de carreteres interurbanes. En relació a aquest fet, la multiplicitat

Infraestructures de transport previstes al Camp de Tarragona



d'operadors, de concessions, la manca d'intermodalitat i la falta d'un sistema coordinat de transport ha agreujat la situació actual.

Respecte de les polítiques impulsades per a la millora de la gestió i la planificació de la mobilitat, cal esmentar la constitució del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona el mes d'abril de l'any 2003. Aquest ens està format per la Generalitat de Catalunya, els ajuntaments de Tarragona, Reus, Vallès, Vila-seca, Salou i Cambrils i els consells comarcals de l'Alt Camp, el Baix Camp i el Tarragonès. En representació de l'Administració de l'Estat també hi ha un vocal observador.

Línies mestres de treball per al període 2005-2007

La darrera reunió del Consell d'administració del Consorci, de mitjans de juliol, va comportar per primer cop l'aprovació d'un Pla de treball 2005-2007 força ambiciós, del qual es poden destacar les següents mesures:

- Elaboració d'una guia integrada amb tota la informació de transport públic del Camp de Tarragona, una imatge comuna i un web que contindrà tota la informació.
- Redacció del projecte d'integració tarifària (zonificació, títols i preus i tecnologia aplicable).
- Redacció d'un pla de millora del servei.
- Redacció d'un projecte de servei de rodalies ferroviàries.

● La regió del Camp de Tarragona té com a prioritat el disseny d'una xarxa integrada de totes les rutes, indistintament si són urbanes o interurbanes. La integració tarifària ja vindrà més endavant per ella mateixa

A més d'aquest pla de treball a mitjà termini, es va acordar implantar en els propers mesos la millora del servei de transport públic interurbà per carretera (11.000 noves expedicions anuals), representant de moment només una ampliació de les freqüències dels mateixos corredors que ara ja estan servits amb autobusos interurbans. El pressupost aprovat va ser de 600.000 euros anuals. D'aquests, 300.000 els aporta la Generalitat i la resta els ajuntaments representant un cost aproximat d'un euro per habitant.

Amb la redacció d'un Pla de serveis durant aquest període, el que caldrà és dibuixar una xarxa integrada de totes les rutes, sense separar la planificació del servei de la xarxa urbana de la interurbana. Alhora caldrà avaluar un servei de rodalies ferroviàries tot aprofitant la infraestructura existent. En aquest sentit, establir un futur Consorci integrat per la Generalitat, els ajuntaments, la Renfe i les empreses municipals de transport, permetria planificar

un sistema de transport coordinat a tot el territori.

Més diàleg social

Tot això explica que ara la principal necessitat del Camp de Tarragona sigui pensar com gestionar eficientment una xarxa de transport més que no iniciar el projecte de la integració tarifària. La creació d'un bitllet únic, ara per ara, només permetria cobrir una petita part dels moviments de l'actual xarxa de transport públic, ja que el servei no està dissenyat perquè l'usuari pugui fer un desplaçament multimodal, ja que no hi ha punts de connexió entre modes ni els horaris ho permeten.

Pel que fa el projecte del tren lleuger que hauria d'unir els municipis de Tarragona, Reus, Salou, Vila-seca i Cambrils, sembla ser que, de moment, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques manté reserves sobre la seva viabilitat i per això preveu redactar un altre estudi d'aquestes característiques a llarg termini. Ara per ara però, la construcció d'un sistema tramviari semblaria força improbable, malgrat que els representants del territori mostren un consens en aquest aspecte.

Finalment, en relació a la necessitat de diàleg entre els representants institucionals i socials del Camp, també cal fer esment de la constitució d'una Comissió d'usuaris i beneficiaris, on la PTP hi és present. De moment però, la realitat és que aquesta comissió no ha mantingut cap reunió i tampoc es coneixen quines seran les seves atribucions i si realment es constituirà com l'òrgan de consulta de referència on hi estiguin representats els agents socials implicats en la mobilitat. ●

Núria Pérez

PTP Camp de Tarragona

Propostes de la PTP del Camp de Tarragona

Aquestes són les propostes de la PTP del Camp de Tarragona formulades sobre deu grans temes en favor d'una mobilitat sostenible a les nostres comarques.

Constitució de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona (ATM), així com del Consell Territorial de la Mobilitat del Camp de Tarragona i dels diferents pactes locals per la mobilitat tal i com es desprèn de la Llei 9/2003, de la mobilitat.

D'acord amb l'esmentada Llei, elaboració del Pla Director de la Mobilitat del Camp de Tarragona i dels Plans de Mobilitat Urbana (PMU) a 6 capitals de comarca del Camp de Tarragona. Així mateix, és considera també oportú desenvolupar PMUs als municipis de Cambrils i Salou.

Garantir la intermodalitat entre l'aeroport de Reus i la futura estació d'alta velocitat del Camp de Tarragona, així com



Aquesta és una mostra prou eloqüent de la necessitat del Camp de Tarragona en inversió en transport ferroviari, entre altres.

l'accessibilitat a aquesta darrera amb transport públic.

Reorganitzar l'actual oferta de serveis de transport col·lectiu interurbà per carretera d'acord amb el que s'estableix en

les directrius del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2002-2005.

Promoure la utilització del transport públic urbà i interurbà (viari i ferroviari), augmentant la freqüència de pas i l'horari del servei

prestat, i adaptant-lo a les necessitats de la demanda.

Promoure la implantació del tramvia Tarragonès - Baix Camp entre Tarragona, Reus, Vila-seca, Salou i Cambrils, proposat al Pla Territorial de Viatgers de Catalunya.

Extendre el sistema tarifari integrat en l'àmbit de la futura Autoritat Territorial de la Mobilitat al Camp de Tarragona.

Afavorir les condicions per a la mobilitat dels vianants i dels ciclistes, d'acord amb el preceptes de la Llei de promoció de l'accessibilitat i d'eliminació de les barreres arquitectòniques de 1995, i creant una xarxa de vies ciclistes urbanes i interurbanes pel conjunt del Camp de Tarragona.

Incentivar l'adopció de mesures a favor de l'ús/tinença compartit del cotxe.

Trencar amb l'actual dependència psicològica que genera el vehicle privat millorant la informació a l'usuari de l'oferta de serveis, realitzant actuacions pedagògiques i promovent publicacions i campanyes de comunicació en relació a la mobilitat sostenible.

El Segrià: creixement constant de la demanda

En marxa el Pla de Serveis de Transport de Lleida

Els eixos estratègics del Consorci de Lleida són fer augmentar l'ús del transport públic, incrementar la quota del transport públic respecte del privat i afavorir un model de mobilitat més sostenible, més segur i que generi menys congestió viària. Des d'un principi, quan es va crear la comissió coordinadora que havia d'impulsar el Consorci, a principis del 2005, es va engegar l'elaboració d'un pla de serveis. Aquest document, analitza la mobilitat a l'àrea de Lleida, l'oferta de transport actualment existent i l'evolució de la demanda. Sobre la base d'una diagnosi, es proposa incrementar el servei i l'adopció d'un sistema tarifari integrat. La implantació d'aquest pla de serveis i la consecució dels objectius que s'hi proposen comportarà noves aportacions de les diferents administracions al Consorci del Transport de l'àrea de Lleida, que seran de l'ordre d'un milió d'euros anuals. La Generalitat hi farà l'aportació majoritària.

El flux total de mobilitat obligada entre Lleida i la resta de municipis de la comarca, i viceversa, en transport públic i

El 13 de maig d'enguany, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, l'alcalde de Lleida, Àngel Ros, i el president del Consell Comarcal del Segrià, Gonçal Serrate, van acordar el projecte de constitució del Consorci del Transport Públic de l'àrea de Lleida. En el passat mes d'octubre, es va acabar de constituir. Aquest ens és el tercer instrument de concertació entre administracions, planificació i gestió dels serveis de transport públic de Catalunya, després de l'Autoritat del Transport Metropolità de Barcelona i del Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona.

privat, és de 10.307 persones al dia. La mobilitat obligada al Segrià va créixer un 5 % en el període 1991-1996 i un 6,5 % en el 1996-2001. En total, la quota del transport públic en la mobilitat obligada al Segrià és del 13,4 %.

La mobilitat actual a Lleida

Lleida té una xarxa d'auto-bús urbà amb 15 línies i prop de 200 parades que connecta els barris de la ciutat amb el centre i les àrees on es concentren els serveis escolars, sanitaris i administratius. La xarxa de la Generalitat està formada per un total de 22 serveis (dels quals només 9 tenen la totalitat

de les parades dins del Segrià), explotats per set empreses operadores. La xarxa estatal està formada per un total de 7 serveis dins l'àmbit de l'estudi, operats per 3 empreses. Els serveis que es presten en el marc de concessions estatals cobreixen, principalment, les relacions entre el territori de la Franja de Ponent i la capital lleidatana, aprofitant el seu recorregut per connectar alguns municipis del Segrià.

El Consell Comarcal del Segrià té contractats diversos serveis escolars dins la comarca, que permeten l'assistència als centres escolars de més de 1.600 alumnes. En total hi ha 31 línies agrupades en 21 lots i operades per 7 empreses. L'ocupació dels vehicles de transport escolar és gairebé completa i hi ha rutes en què l'ocupació és total. Només un 10 % de les places resten lliures.

Dels 38 municipis del Segrià, només 11 disposen de llicències d'auto-taxi, i corresponen als nuclis amb més població. Hi ha un total de 112 llicències, la majoria a Lleida.

Entre el 2002 i el 2004, els usuaris de transport urbà de Lleida s'han incrementat fins

● **La mobilitat obligada entre Lleida i la resta de la comarca cada vegada és més gran, per fer-hi front no hi ha més alternativa que incrementar els serveis i avançar cap a un procés d'integració tarifària**



Lleida i comarca cada vegada tenen una major demanda de transport.

els 6,5 milions de viatgers. L'evolució de la demanda de transport públic interurbà va experimentar un increment d'usuaris entre el 2002 i el 2004, situant-se als 650.000 usuaris. La quota de mercat del transport públic més gran es dona entre l'eix Seròs-Alcarràs i Lleida, amb un 19 %. En canvi, entre l'eix Almacelles-Alpicat i la capital la quota de mercat del

transport públic no arriba al 9 %. Actualment hi ha 260 expedicions diàries entre Lleida i els diferents pobles de la comarca, i viceversa.

De la diagnosi els estudis dedueixen que:

- No hi ha cap municipi sense connexió amb Lleida.
- Els municipis situats al llarg de l'N-230 en sentit nord (Torrefarrera, Rosselló, Alguai-

re, Almenar, Alfarràs, Alcarràs, Alcoletge i Vilanova de la Barca) són els que tenen el nombre més gran d'expedicions diàries i els que concentren més població.

- Els municipis del sud-est de la comarca (Alcanó, Alfés, Sunyer, Aspa, Almatret) són els que tenen menys nombre d'expedicions diàries amb Lleida, junt amb els Alamús i

Gimenells i el Pla de la Font. Són els nuclis amb menys concentració demogràfica de la comarca.

- Els serveis s'efectuen generalment tots els dies feiners, considerant-los de dilluns a dissabte, però algunes expedicions deixen d'efectuar-se en caps de setmana.

- El període horari de servei és bastant similar a tots els municipis, entre les 7 h i les 21 h aproximadament, i en la majoria de línies s'aprecien mancances de servei els diumenges i festius.

- L'estructura tarifària dels serveis de transport públic es basa en el bitllet senzill, tot i l'existència de targetes multi-viatge i/o abonaments mensuals en el transport urbà i interurbà. A més, cap títol no permet el transbordament gratuït.

Propostes d'actuació

El pla de serveis proposa un increment de 69 expedicions, cosa que implicarà que el 2006 es passi a 329 expedicions diàries, un increment del 26,5 % de l'oferta. Això permetrà als habitants de determinats nuclis, disposar d'un servei de transport dins d'uns horaris preesta-

La mobilitat a Lleida

Viatges	TOTAL	A peu	Mitjans privats	Mitjans públics	Autobús	Renfe	T.públic + T. privat
Origen i/o destinació Segrià	77.187	18.059	41.608	6.232	6.205	16	891
Externs a la comarca	10.397	253	8.484	1.459	901	294	201
Interns a la comarca	66.790	18.059	41.608	6.232	6.205	16	891
Urbans de Lleida	44.106	15.056	23.334	4.965	4.949	---	751
Resta d'urbans	10.175	2.975	7.057	131	126	---	12
Interurbans	12.509	---	11.217	1.136	1.130	5	128
Interurbans destinació Lleida	7.591	---	6.559	901	899	1	111
Interurbans origen Lleida	2.744	---	2.627	98	94	4	11
Resta d'interurbans	2.174	---	2.031	137	137	---	6

FONT: ENQUESTA DE MOBILITAT OBLIGADA, 2001

blerts, coordinats amb els serveis regulars pel Consorci del Transport Públic. L'increment estimat de demanda és de 130.000 viatgers, és a dir un augment del 21 % i un resultat final de 780.000 viatgers. Així mateix, s'identifica la necessitat d'ampliar la cobertura horària de totes les línies i d'establir un total de 4 serveis nocturns al Segrià, inicialment en funcionament els divendres, els dissabtes i les vigílies de festiu. Començarien aproximadament a les 00.00 h fins a les 06.00 h. i connectarien els principals llocs d'oci nocturn de la comarca (Alguaire i Alcarràs) i efectuarien un recorregut intern a Lleida.

En compliment de les previsions de la Llei de mobilitat, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques cooperarà amb l'Ajuntament de Lleida per millorar l'accessibilitat en transport públic als polígons industrials de l'àrea de Lleida.

La integració tarifària

La integració entraria en funcionament l'any 2007, i en formarien part la xarxa de transport urbà de Lleida i interurbà per carretera de la Generalitat i l'Estat, i el servei ferroviari Lleida-La Pobla de Segur dels FGC. Es planteja uniformitzar el sistema tarifari quant a oferta de títols i tarifes, establir una oferta de títols oferint descomptes en targetes multiviatge i abonaments, afavorir l'efecte xarxa amb l'intercanvi modal que amb les targetes i abonaments serà gratuït dins d'un determinat període horari, i compensar les desigualtats territorials.

Hi haurà una zonificació tarifària de dues zones amb dos quadres de tarifes corresponents a cadascuna d'elles, essent vàlida a dintre de cada una els títols de transport

d'una zona, i quan es produeixi un salt d'una zona a una altra els títols vàlids seran els de dues zones. En els municipis adjacents es podran utilitzar els títols de transport d'una zona, malgrat situar-se en zones tarifàries diferents. La zona 1 integraria els municipis de Lleida i els situats dins d'un radi de 15 km de la capital o bé els limítrofs amb aquesta ciutat, mentre que la zona 2 englobaria la resta de municipis de la comarca.

Els bitllets senzills i els títols de transport permetran el transbordament gratuït entre tots els serveis de transport públics integrats durant els següents 75 minuts de la primera validació a la zona 1 i durant els 90 següents a la zona 2. La integració tarifària comportarà l'aplicació d'un sistema de venda i validació de bitllets i títols de transport amb una tecnologia punta que s'implanta per primera vegada a Catalunya.

L'usuari tindrà una targeta xip que podrà recarregar a les terminals a través de màquines automàtiques i també a través d'internet o d'un missatge SMS. Per validar el bitllet o el títol de transport, només caldrà acostar la targeta a la màquina validadora instal·lada a l'autobús. Això anirà acompanyat d'un sistema d'informació al viatger que entrarà en servei el 2007.

A través d'una trucada telefònica o via internet, l'usuari podrà obtenir informació sobre la millor ruta en transport públic, sobre horaris o bé sobre qualsevol incidència en el servei. Tots els serveis coordinats pel Consorci del Transport Públic de Lleida tindran una imatge de marca comuna, que els identificarà com a serveis integrats a nivell tarifari. ●

Ricard Fernández i Valentí

Proposta d'ampliació dels serveis interurbans

EIX ALFARRÀS-LLEIDA-TORREFARRERA

Es proposen 4 noves expedicions amb destinació a Lleida i 2 noves expedicions amb origen a Lleida

EIX LA PORTELLA-TORRE-SERONA-LLEIDA

3 noves expedicions amb destinació a Lleida i 1 nova expedició amb origen a Lleida

EIX ALPICAT-LLEIDA

10 noves expedicions amb destinació a Lleida i 6 noves expedicions amb origen a Lleida

EIX ALMACELLES-LLEIDA

9 noves expedicions amb destinació a Lleida i 9 noves expedicions amb origen a Lleida

NUCLIS DE GIMENELLS I EL PLA-SUCS-RAÏMAT

Dotació de servei segons la demanda

EIX LA GRANJA D'ESCARP-ALCARRÀS-LLEIDA

1 nova expedició amb destinació a Lleida i 1 nova expedició amb origen a Lleida

EIX SUNYER-TORRES DE SEGRE-LLEIDA

Dotació de servei segons la demanda des de Sunyer fins a Alfés

EIX ALMATRET / MAIALS-LLEIDA

Dotació de servei segons la demanda entre Almatret, Maials, Llardecans i Serós. 1 nova expedició amb destinació Lleida des de Maials i 1 nova expedició amb origen Lleida i fins a Maials

EIX ALCANÓ-LLEIDA

1 nova expedició amb destinació a Lleida i 1 nova destinació amb origen a Lleida en les franges horàries programades; fora d'aquestes, servei segons la demanda a Albatàrrec

EIX ELS ALAMÚS-LLEIDA

2 noves destinacions amb destinació a Lleida i 1 nova destinació amb origen a Lleida

EIX PUIGVERD DE LLEIDA / ASPA-LLEIDA

1 nova expedició amb destinació a Lleida i dotació de servei segons la demanda fins a Aspa

EIX CORBINS-LLEIDA

2 noves expedicions amb destinació a Lleida i 3 noves destinacions amb origen a Lleida

EIX VILANOVA DE LA BARCA-LLEIDA

2 noves expedicions amb destinació a Lleida i 2 noves expedicions amb origen a Lleida

SERVEIS NOCTURNS

4 noves línies des de les 00.00h fins les 06.00h.

Les autopistes de peatge a Catalunya

Quan, quines, com...

Un dels debats socials que sempre van i venen, a la recerca de la millor proposta possible, és el que gira al voltant de les autopistes de peatge a Catalunya. Sovint, qualsevol opinió que es vessa sobre la qüestió no està exempta de demagògia, atès el calat polític que arrosega. No obstant, alliberats d'aquesta càrrega política, cal centrar serenament el debat, deixant que se senti la veu dels experts en mobilitat per sobre de totes les altres.

Un dels temes en què convé reflexionar és el de la conveniència o no del peatge a les autopistes. Hem sentit veus molt qualificades i representatives en tots dos sentits. El peatge produeix una càrrega econòmica indiferenciada tant sobre l'usuari particular com sobre el transport de mercaderies, de manera que pot resultar molt cara en alguns casos, no sent-ho gaire en uns altres. D'altra banda el cost dels peatges produeix una certa contenció de l'ús indiscriminat del vehicle i modera la mobilitat. Cal parar molta atenció sobre ambdues qüestions. De tota manera, per a mi aquesta no és la qüestió més punyent del peatge a Catalunya.

En els darrers anys hi ha hagut un considerable enrenou al voltant del tema. És important clarificar la qüestió perquè són ben diversos els criteris amb els que hores d'ara s'interpreta una situació que fou molt

diferent en els seus inicis. Tot i saber que és massa tard per fer-ho, vull posicionar-me al respecte i aportar els meus raonaments.

La petita història d'aquesta gran qüestió

A finals de la dècada dels 60, Catalunya, una regió espanyola que ja pateix importants problemes de mobilitat, no mostra desacord perquè s'introdueixi una "fórmula europea" per resoldre el desplaçament viari: les autopistes de peatge.

Durant la dècada dels 70 Catalunya queda estructurada amb una xarxa primària d'autopistes de peatge (l'A-7 i l'A-2), que permet superar les congestions en els desplaçaments a distància. És una xarxa que acomboia el seu important desenvolupament econòmic sobre una mobilitat bàsica garantida. Es tracta d'un gran projecte que complementa i supera el Plan Redia (per a totes les carreteres espanyoles) el qual millorava substancialment la seguretat del trànsit i la qualitat de la marxa. Es tractava d'una xarxa nacional de carreteres modernes, amb 1+1 carrils, voral o "arcens" a banda i banda, vies lentes per a l'avançament en pendents, i un traçat adaptat al trànsit de la nova generació de camions, aleshores incipient.

Quan des de l'Estat espanyol s'inicià la construcció d'autovies sense peatge (finals de la dècada dels 80), autovies per al desdoblament de carreteres de la xarxa nacional, a Catalunya encara no li eren del tot

imprescindibles, ja que disposava de les seves autopistes, tot i que haurien vingut molt bé en el futur. Però en aquell moment no es va preveure adientment aquest futur i, des de Catalunya, sense atendre a la mobilitat, s'analtà la qüestió bàsicament sota l'òptica del greuge comparatiu entre autonomies.

Al llarg dels 80 i 90 a Catalunya la xarxa bàsica d'autopistes és complementada amb altres, també de peatge (autopista A-16, ara C-32, autopista A-18, ara C-16, túnel del Cadí a la C-16, etc.). També es milloren carreteres que haurien d'haver estat autovies (C-16, en la part de l'"Eix del Llobregat", un important itinerari europeu [E-9] entre Barcelona i Toulouse, la C-17 entre Montmeló i Vic, etc.). El fonamental "Eix Transversal" de Catalunya, la C-25, es construeix més com una carretera de l'antic Plan Redia que com una autovia (com hauria estat en qualsevol altra autonomia espanyola).

Inici i desenvolupament de l'enrenou

A finals dels anys 80 la N-II al seu pas pel Maresme ha de ser desdoblada mitjançant una autovia construïda per l'Estat, entre Montgat i Palafolls, com s'hagués fet a qualsevol altre lloc d'Espanya i encara amb molta més raó perquè, atenent només a la mobilitat, es tractava d'un "cas de llibre". L'autopista A-19 entre Barcelona i Mataró, ara C-32, en ser de peatge a partir de Montgat, no podia considerar-se via alternativa. Si



Si alguns peatges han de ser eliminats, aquests són els dels accessos a Barcelona

bé l'Estat va preveure la construcció de l'autovia, va veure com en aquest cas es tractava d'una actuació compromesa, d'alt cost i amb moltes dificultats (el Maresme no és ni de lluny els camps de Castella o d'Andalusia). És aleshores quan el Ministeri opta per una solució tan genial com injusta: ACESA, la concessionària de la A-19, construeix el tram que va de Mataró a Palafrons, a canvi d'un increment de terminis de totes les concessions de totes les seves autopistes. Es maquilla l'operació rebaixant el peatge entre Montgat i Mataró.

Aquesta determinació trenca l'antic "estat de la qüestió" respecte de les concessions de les autopistes de peatge, i materialitza una immensa injustícia general. El Govern de l'Estat es desvincula de l'obligació que li pertoca (construir una autovia en substitució d'una carretera nacional d'insuficient capacitat i transformada "de facto" en via urbana), i carrega el seu cost de manera diferida als usuaris. A més, la nova fórmula estableix un greuge comparatiu important entre els usuaris de totes les autopistes d'ACESA que veuen dilatar-se el termini de concessió i de pagament de l'autopista que utilitzen habitualment. Però, de forma més que sorprenent, en aquell moment no es produeixen totes les protestes que el tema reclamava (ni al Maresme, ni a la resta de Catalunya, ni a l'Aragó que també resulta afectat).

El resultat és tan bo per a l'Estat que durant un temps va estenent la fórmula: admet que la concessionària faci les necessàries millores a la xarxa d'autopistes a base d'allargar les concessions de forma additiva (les millores haurien d'haver estat a càrrec de la concessionària per oferir una xarxa de qualitat justificativa del pagament del peatge). També aprofita

aquesta experiència per no haver de construir autovies a Catalunya (només ha construït la N-II entre l'Aragó i Barcelona).

Ara som dins del caos

Les concessions s'han allargat injustament; primer, perquè no hauria de ser així quan hi havia unes condicions i uns terminis d'exploració prefixats i, segon, perquè els allargaments de termini de concessió, addicionats un rera l'altre de forma descontrolada, graven immensament l'economia del país i dels seus habitants. Entretant, des d'aquí, no s'ha plantejat cap reivindicació ben fonamentada sobre la qüestió en el seu conjunt. Tot al contrari: d'una banda es reclamen solucions tram a tram de cada autopista (d'una forma molt insolidària, sia dit de pas), i d'altra banda, es reivindica l'eliminació generalitzada dels peatges a totes les autopistes de Catalunya. Al Govern se li ofereixen arguments per no atendre al diàleg i fugir de la corresponsabilitat en les seves obligacions.

Corregir errors

Crec que cal reconduir la qüestió, però cal fer-ho bé, de manera justa i raonable. Aquesta seria la meua proposta, tot i que, com he dit, és massa tardana i només en part realitzable.

Que les autopistes de peatge segueixen sent-ho fins que s'acabin els terminis inicials de concessió, que són amb els que aleshores es plantejaren els finançaments. Aquest fou el joc que Catalunya volgué jugar aleshores i cal ser-ne conseqüents. Sabem com han estat de rendibles i el poc temps que manca per a la finalització de les concessions originàries.

Que aquells trams que mai haguessin hagut de ser de peat-

● **Les autopistes han de mantenir els peatges fins que expirin els terminis de concessió**

● **Els trams que mai haurien d'haver estat de peatge (accessos a Barcelona, Mataró, Martorell, Granollers) haurien de ser alliberats ara mateix**

● **L'Estat hauria d'habilitar a Catalunya la mateixa xarxa d'autovies gratuïtes que tenen la majoria de comunitats autònomes**

ge, perquè corresponen a accessos a Barcelona, quedin alliberats d'immediat (fins a Mataró, Granollers i Martorell). En aquest sentit caldria trobar fórmules adients per rescabalar la concessionària dels terminis restants de concessió (si no vaig errat, com que aquests trams corresponen a les primeres autopistes d'ACESA, hores d'ara ja són concessions exhaurides o gairebé).

Que les modificacions que cal fer a les autopistes de peatge per seguir garantint la seva seguretat, funcionalitat i competitivitat econòmica les financi la concessionària i no els usuaris, els quals han de pagar només perquè es mantingui un servei que ha de ser bo.

Que l'Estat compleixi les seves obligacions a Catalunya

com ha de fer arreu: que habiliti les autovies que pertocuen i són imprescindibles a Catalunya, construïdes a càrrec dels pressupostos de l'Estat (bàsicament, l'Eix Transversal i l'Eix del Llobregat, dels que ja se n'ha parlat).

Que els usuaris paguin els peatges que foren establerts en el seu moment fins a l'exhauriment dels terminis de concessió de cada una de les autopistes (amb les corresponents actualitzacions de preus, però sense ampliacions, ni de tarifa, ni de termini).

Que es canviï la forma de distribució dels costos de la utilització de les autopistes en consideració especial als usuaris obligats. La forma seria la de mantenir els ingressos de la concessió:

- Aplicar tarifes amb descomptes acumulatius en funció de l'ús que cada u fa de cada tram al llarg del més (de molt fàcil comptabilització si s'utilitza pagament electrònic), i

- compensant aquests descomptes mitjançant un sobrepreu als usuaris no habituals o esporàdics (com és el cas dels turistes).

Que, un cop acabats els terminis de concessió, s'estableixin uns peatges de nova creació, que han de servir tant per afrontar els costos de manteniment (cal reconèixer la importància de conservar, tot actualitzant-lo, allò que existeix i és útil), com per intervenir fiscalment la tendència a una mobilitat descontrolada.

Només així, al meu parer, es reivindica allò que és just per a tots, se simplifica l'actual enrenou es redreça la continuïtat, i Catalunya pot recuperar la seva desprestigiada imatge respecte de la resta d'Espanya, on aquesta confusa situació, a més, s'ha jutjat d'una forma del tot equivocada. ●

Joan A. Tineo

Ole Thorson, nuevo presidente de la IFP

VI Congreso mundial de peatones

A finales de septiembre se celebró en Zurich el VI Congreso mundial de peatones "Walk-21", cuyo tema de fondo era: Por una cultura de andar. Junto con el congreso, se celebraron también sendas reuniones de las federaciones de asociaciones de peatones: la FEPA (Federación Europea de Asociaciones de Peatones) y de la IFP (Federación Internacional de Peatones, *International Federation of Pedestrians*).

La FEPA ha preparado y aprobado los estatutos que se presentarán en Bélgica, lo que permitirá a la federación trabajar directamente para y con la Comisión Europea. Catalunya Camina es la asociación fundadora de esta Federación internacional de peatones. La FEPA trabaja para la creación de un grupo pionero de ciudades que quieren fomentar el andar. Se ha invitado a Barcelona participar en este grupo de capitales.

La IFP trabaja, entre otras cosas, en la comisión de la ONU sobre seguridad para peatones, con repercusiones futuras en los acuerdos internacionales sobre normas de circulación, señalización y marcas viales. Las dos federaciones abogan por un aumento de la investigación sobre el andar y la mejora para la salud que comporta. También tra-

El fomento de los desplazamientos a pie recibió un renovado impulso con la celebración del VI Congreso Mundial de Peatones. Este encuentro, también sirvió para que Ole Thorson, directivo de la PTP y presidente de Barcelona Camina, fuera elegido el responsable de la Federación Internacional de Peatones (IFP).



Ole Thorson, nuevo presidente de la IFP.

Renovación de cargos

Al mismo tiempo que la celebración del Congreso, la Federación Internacional de Peatones (IFP) renovó a sus cuadros dirigentes con la elección como presidente del miembro de la junta de PTP, Ole Thorson. Así mismo, el miembro de la asociación Suiza, Fussverkehr, Christian Thomas, fue nombrado secretario general. Von estas incorporacions, la IFP ha recibido una inyección de energía, que se visualiza en nuevos ingresos de asociaciones miembros de los 5 continentes. ●

Redacción

bajan en la aprobación de un Manifiesto Mundial (World Pedestrian Manifesto) que se espera que vea la luz definitiva durante el próximo congreso de peatones en Melbourne, en octubre de 2006.

Transporte público y peatones

Es aconsejable que todos los proyectos urbanos sobre movilidad y transporte incluyan atención adecuada a los peatones. Se invita a la Administración, entidades y otras personas a apoyar este trabajo necesario para mejorar las condiciones de las ciudades y de las personas que se desplazan andando.

El transporte público necesita que la ciudad y el territorio estén preparados para guiar y soportar a los pasajeros cuando éstos se desplazan andando desde su punto de origen a la parada del bus o la estación.

Es en este contexto en el que encuentra su sentido la frase, muy utilizada por la PTP y las asociaciones de peatones: "Si no es cómodo y seguro andar hasta o desde la parada, no habrá pasajeros". Queda claro que para promocionar el transporte público es necesario el trabajo de las asociaciones por los derechos del peatón y la colaboración entre ambos grupos de representantes de la sociedad civil. ●

Ole Thorson



N17

Més busos nocturns al Baix Llobregat

Maite Arqué, presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), Lluís Tejedor, alcalde del Prat de Llobregat i Josep Ll. Andreu, conseller delegat de Mohn SL, van presentar el passat 15 de setembre. La nova línia N17 de la xarxa d'autobusos nocturns del Baix Llobregat. La línia N17 està gestionada per l'empresa Mohn, SL. En l'acte de presentació també es va fer visita als vehicles que faran el nou servei de transport públic nocturn de la N17.

La línia N17, gestionada per l'empresa Mohn, SL, té un interval de pas d'una hora, tot i que la seva combinació amb la recent creada N16 permet que els pratencs puguin disposar d'un autobús nocturn cada mitja hora per comunicar-se amb el centre de Barcelona. En la foto, podem veure Tejedor i Arqué en l'acte de presentació.

L96

Més freqüència de pas



La línia L96, que comunica els municipis de Castelldefels, Gavà, Viladecans i Sant Boi de Llobregat, incrementa la seva freqüència de pas amb un autobús cada quinze minuts.

El servei, gestionat per l'empresa Mohn, SL, millora amb la incorporació a la línia de 3 autobusos nous i de plataforma baixa, accessibles a tothom. Avui dilluns nous horaris i més servei a la línia L96 que redueix de 20 a 15 minuts el seu interval de pas pel tram comarcal de la C-245, de Castelldefels a Sant Boi, tots els dies feiners de l'any i els dissabtes i festius de l'1 de juny al 12 de setembre. Aquesta millora i renovació horària també afecta als dissabtes de l'hivern, oferint a partir ara, un autobús cada 20 minuts.

A més de l'augment de freqüència, s'amplia la cobertura horària d'aquesta línia a les primeres hores del matí i les darreres de la nit, en els dies feiners. A partir d'avui, el primer autobús des de Castelldefels sortirà a les 5:30 i des de Sant Boi a les 5:25. Pel que fa a l'horari nocturn, s'allarguen les expedicions oferint la última sortida des de Castelldefels a les 22:15 i des de Sant Boi a les 22:25.

Els avantatges del nou horari es complementen amb l'ampliació de la flota d'aquesta línia, la qual passa de disposar de 6 a 9 vehicles grans de 12 metres. Els nous autobusos, en circulació des d'avui, estan adaptats a l'accés de tothom, ja que disposen de plataforma baixa i de tots els dispositius necessaris per assolir la màxima accessibilitat de les persones que cada dia fan ús d'aquest servei de transport. Aquesta millora respon a l'actual demanda existent per part de l'alt nombre de ciutadans que cada dia fan ús d'aquesta línia que, en el darrer any, va transportar 1.800.000 viatgers. S'ha de tenir en compte que, pels municipis del Baix Llobregat situats al llarg de la C-245, l'autobús és el principal mitjà de comunicació i transport.

Tren sostenible. Mundo solidario

En las VI Jornadas en Defensa del Ferrocarril, celebradas en Pizarrra (Málaga), las plataformas que defienden las ventajas del ferrocarril, respecto a los otros modos de transporte han constatado que la política de infraestructuras propuesta por España y la Unión Europea a los países de América Latina, nos aleja del objetivo marcado por Protocolo de Kioto. El Manifiesto de las jornadas defiende el papel del ferrocarril dentro del sistema multimodal de transporte sostenible ya que "permite la vertebración equilibrada del territorio, superando la sumisión del mundo rural al mundo urbano".

la paradeta



Que la suerte te acompañe... al bajar del bus

Ya no solo tenemos que sortear todo tipo de obstáculos como árboles, bancos, papeleras y demás mobiliario urbano, sino que también podemos satisfacer nuestros anhelos de juego "in situ" en el quiosco de la ONCE adjunto a la parada....eso si logramos descender del bus.

Nota: (en la actualidad ese quiosco ha sido desplazado del lugar fotografiado)

Molts ajuntaments tenen serveis de bus sense estar-ne obligats

El transport urbà dels afeccionats

Tot i que per llei els municipis amb menys de 50.000 habitants no tenen l'obligació de disposar d'un servei propi d'autobusos urbans, són moltes les poblacions al voltant de Barcelona que, de manera voluntària, ofereixen aquest servei als seus ciutadans. En molts casos es tracta d'enllaços amb estacions de ferrocarril allunyades del nucli urbà, promovent, així la intermodalitat i fomentant l'ús del transport públic. L'altra cara de la moneda és que en no estar sota cap regulació legislativa, aquests ajuntaments reben unes subvencions mínimes que, amb prou feines, permeten cobrir les necessitats bàsiques del servei. Cal que les administracions reconeixin aquest esforç.

En els darrers deu anys, dins la regió metropolitana de Barcelona, hi ha hagut un esclat de municipis que han posat en funcionament el servei de transport urbà per a les seves poblacions, malgrat no estar-ne obligats per llei, però sí per les necessitats dels seus ciutadans. Aquest fet ve motivat pels desplaçaments migratoris que propicien els elevats preus de l'habitatge a Barcelona i la seva àrea metropolitana, fent que la població mantingui el lloc de treball, i desplaçi la seva residència entre 20 i 40 quilòmetres d'on la tenia fixada anteriorment, passant a viure en poblacions, petites o mitjanes, on la comunicació amb els grans pols d'atracció en moltes d'elles és testimonial, amb freqüències de pas i durades dels trajectes que les fan molt poc viables i en alguns casos ni tan sols planificades.

La manca d'una xarxa d'autobusos interurbans, fiable, eficient i prioritzada, ha forçat els ajuntaments d'aquestes poblacions, a posar en marxa tot un seguit de serveis instats, concebuts com a urbans, però que en nombroses ocasions fan funcions d'interurbà, ja que bona part del servei es destina a comunicar els seus habitants amb el ferrocarril, que en molts

● La manca d'una xarxa potent d'autobusos interurbans ha impulsat molts ajuntaments a prestar un servei de transport públic sense tenir-ne cap obligació

● A banda de connectar amb la xarxa ferroviària i altres poblacions properes, aquest servei també fa sovint les funcions d'autobús urbà

dels casos té l'estació en poblacions veïnes.

Aquesta necessitat d'intercomunicar amb el tren, bé sigui propiciada pel fet que actualment el tren és el mode més eficient per penetrar dins les grans àrees urbanes i el que permet uns millors transbordaments entre aquest i els altres modes, bé perquè disposa d'uns punts d'intercanvi modal més específics, amb millor informació, més arrecerats de les

inclemències meteorològiques i dotats de més serveis per a l'usuari.

Aquesta tendència d'aportació al tren s'ha vist molt afavorida per l'adopció de la integració tarifària per part des tots els operadors, i n'ha propiciat el seu col·lapse, en no ampliar, Renfe, l'oferta d'expedicions i places, malgrat la demanda creixent del servei.

Un servei necessari...

Aquests transports urbans, a més del servei d'aproximació al ferrocarril, per les necessitats esmentades anteriorment, han de complir-ne d'altres, tan bàsiques i necessàries com comunicar les poblacions perimetrals amb la capital comarcal o d'influència.

Tot això, sense oblidar que han de fer la funció d'autobús urbà per a la qual han estat concebuts, però que no tenen fàcil, en realitzar-se el servei en zones amb poca població i, en alguns casos, molt dispersa, obligant això a fer línies amb un gran quilometratge.

Les comarques amb més implantació del transport urbà instat o voluntari, són: el Vallès Oriental, amb 17 poblacions; el Baix Llobregat, amb 14; el Maresme, amb 12 i el Vallès Occidental, amb 9. Cal tenir present que en les comarques



Els municipis amb autobús "voluntari" haurien d'unir els seus esforços.

del Baix Llobregat i el Vallès Occidental, hi ha 5 poblacions, a cada una d'elles, que superen els 50.000 habitants, i conseqüentment també disposen de transport urbà, per contra, en el Vallès Occidental tan sols hi ha dues poblacions que superin aquesta xifra, i al Maresme, una.

En total a la regió metropolitana hi ha 80 municipis amb servei de transport urbà, i d'aquests 61 ho fan de manera instada.

En gairebé tots els municipis es percep la necessitat de connectivitat dels serveis d'autobusos urbans amb el ferrocarril. Concretament al Vallès Oriental, de les 19 poblacions que disposen de

transport urbà voluntari, 17 hi connecten, i 11 o fan sortint del seu terme municipal, per la qual cosa passen a fer funcions d'interurbà que no els correspondrien.

Per aquest motiu caldria programar uns serveis interurbans, amb coordinació amb els municipis i els consells comarcals, que garantissin la connexió de totes les poblacions de més de 1.000 habitants, amb el ferrocarril i la població de la qual depenen per a serveis periurbans.

És necessari adequar la legislació i els pressupostos al voltant del transport col·lectiu de passatgers, de manera àmplia, no pot ser que es pregoni més i millor servei i invo-

quem la mobilitat sostenible pels quatre cantons, quan la llei tan sols preveu, obligat, el transport a les poblacions de més de 50.000 habitants, i la realitat ens demostra que més d'un 76 % de les poblacions de la regió metropolitana de Barcelona que disposen de transport urbà, estan molt per sota de la xifra de població requerida. A tall d'exemple, tenim el cas del Vallès Oriental, on, de les 19 poblacions que presten aquest servei, 17 o fan de manera voluntària. Aquestes poblacions són dignes d'elogi, ja que l'esforç econòmic que representa per al seu pressupost és considerable, i sense cap mena de contrapartida per part de les administracions supramunicipals.

Un esforç no recompensat

Si volem mobilitat sostenible, no podem fonamentar-la en la bona voluntat dels ajuntaments, cal programar el repartiment de la subvenció amb què ha de participar cada administració, per tal de tenir un servei eficient.

Aquests dies s'ha fet pública la xifra que destinaran les diferents administracions (Generalitat 37 %, Estat 34 %, municipis EMT 28,6 %) a l'àrea metropolitana de Barcelona, en

matèria de transport públic en el període 2005 - 2006; prop de 1000 milions d'euros, tot un avenç per al transport col·lectiu. En canvi pel que fa a la resta de Catalunya, és a dir, uns 71 municipis, un cop exclosos els municipis de l'EMT, per al 2005, la Generalitat tan sols ha previst destinar 1,5 milions d'euros.

Una xifra del tot insuficient, i repartida amb criteris molt poc eficients, ja que la poca quantia a repartir, recau en quasi un 88 % en nou municipis de més de 50.000 habitants, que estan obligats a prestar el servei i que, encara que poca, ja perceben alguna subvenció. La resta, els afeccionats del transport, s'han de conformar amb les engrunes d'un migrat pastís. En definitiva, se'ls demana que donin un servei professional i se'ls dona una almoïna.

Caldria, doncs que alguna entitat coneixedora del tema agrupés tots els municipis amb una mateixa problemàtica i portés les seves inquietuds al més alt nivell, per tal de posar les coses al seu lloc i tractar com es mereixen aquells que han cregut oportú millorar la mobilitat dels seus ciutadans. ●

Blai Aparici Dupasquier

Vocal de transport a ciutats mitjanes. PTP

Nou servei de bus urbà

El setembre va entrar en servei el bus urbà municipal de Sant Esteve de Sesrovires, amb l'objectiu de millorar la mobilitat dels veïns i veïnes i d'afavorir la connexió entre diferents indrets del municipi i el centre urbà. Les 17 parades que formen el recorregut uneixen el centre amb els barris de Ca n'Amat i Vallserrat i el polígon industrial Ca n'Estella. L'Ajuntament ha establert una sèrie de descomptes per als empadronats, pensionistes i menors (de 4 a 6 anys), a través de diferents tipus de targetes de 10 viatges. Per als menors de fins a 3 anys el servei és gratuït. Es poden consultar els horaris detallats per parades a la pàgina web www.sesrovires.net. El nou bus urbà municipal circularà de dilluns a divendres, durant tot l'any.



Un transport de proximitat

Sant Cugat té 7 línies d'autobusos urbans que enllacen diferents centres d'interès, especialment amb les estacions de FGC (la majoria) i de RENFE (com és el cas de la línia 2). Perquè tingui realment sentit aquest servei, cal que els autobusos estiguin coordinats de manera òptima amb el tren, ja que les esperes/arribades elevades o la pèrdua del tren produeixen a l'usuari una percepció de transbordament interruptus. Un exemple de l'èxit que suposa una bona programació de serveis el constitueix el servei al Polígon Industrial de Can San Joan; no obstant, la manca de coordinació entre la línia 2 i la RENFE fa que aquest enllaç no es potenciï. Un altre aspecte és el procés de renovació d'autobusos amb noves unitats adaptades per a persones amb mobilitat reduïda, més confortables i que permeten una major capacitat.

Transmilenio, un modélico sistema de autobuses

Un modelo de transporte

A inicios de los 90, Bogotá afrontaba muchos problemas con su transporte público urbano. Los antiguos autobuses eran en su mayoría obsoletos e insuficientes para una ciudad que hoy supera los 8 millones de habitantes. TransMilenio es el sistema de transporte masivo urbano que utiliza Bogotá (Colombia). Su construcción se inició en 1998 y el sistema se inauguró el 18 de noviembre de 2000 con las troncales (líneas) de la Avenida Caracas y la Calle 80 y desde entonces se han inaugurado varias nuevas troncales.

Por esa razón, y luego de muchos estudios e investigaciones sobre cuál sistema de transporte masivo se decidió el que le convenía más a la capital colombiana, basándose principalmente en el modelo de los *ligeirinhos* de Curitiba, Brasil, aunque con un proyecto mucho más desarrollado y amplio.

El Sistema TransMilenio consiste en vehículos articulados que, según sus servicios y rutas, hacen parada en un número de paradas elevadas ubicadas en el centro de una avenida principal, que se denomina Troncal, cada una a una distancia de 500 metros.

Los usuarios pagan en la taquilla, antes de entrar a la estación y en distintos vagones según el tipo de ruta y destino, esperan la llegada del Bus, cuyas puertas abren sincronizadamente con las puertas de cristal de la estación. En síntesis, funciona como un metro pero con autobuses articulados, y así es uno de los denominados sistemas de SBTR (Sistema de Buses de Transito Rápido). Hay doble vía de exclusividad en los dos lados de la estación, para permitir que los buses de servicio expreso pasen a los de buses de servicio corriente.

En la actualidad, Bogotá ya cuenta con 6 troncales por don-



Transmilenio se basa en servicio de autobuses articulados.

de circulan los vehículos articulados de TransMilenio, luego de la inauguración a finales de

2000 de la primera troncal de la Avenida Caracas y la segunda troncal de la Calle 80.

Funcionamiento

A septiembre de 2005, el pasaje tiene un costo de 1.200 pesos colombianos (aproximadamente 0,45 euros). El ingreso se hace a través de una tarjeta inteligente sin contacto, con la denominada Tarjeta Capital, que se entrega en la taquilla al cancelar el pasaje. Aunque en la tarjeta se pueden cargar para varios viajes no existe incentivo económico para hacerlo (no hay descuentos).

El sistema de troncales cuenta con dos tipos de servicios, el corriente, que hace parada en todas las estaciones y el expreso, que únicamente

hace parada en las estaciones determinadas en su ruta, por la ampliación del sistema en la actualidad hay una gran cantidad de rutas, que operan según el horario y el día de la semana.

Los servicios alimentadores circulan a través de la vía mixta de tráfico normal, por la cuenca de alrededores del portal o la estación intermedia, donde tienen paradas señaladas y programadas, en los cuales se hace el ingreso y salida de pasajeros del sistema y permite acercarlos a sus lugares de destino o de origen.

Las personas en los autobuses intermunicipales, que transportan personas entre Bogotá y los municipios aledaños, si deben pagar un sobrecosto de 1.000 pesos colombianos para ingresar al sistema, al igual que los usuarios que desde un Portal deseen tomar una ruta de autobús intermunicipal. El sistema presta servicio de lunes a sábado de 5 de la mañana a 12:00 de la noche y los domingos y festivos de 6 de la mañana a 12 de la noche.

Los vehículos articulados

Los vehículos articulados que circulan por las troncales son de color rojo y un tamaño y altura superiores a las de un autobús normal, Todos los

● La red de autobuses Transmilenio se basa en una flota de vehículos articulados con paradas muy frecuentes en las avenidas principales, con un sistema muy similar al del metro

en Bogotá

masivo eficiente

autobuses cuentan con un mapa de las rutas del sistema y avisos de información sobre el uso del sistema. Los más modernos y recién dados al servicio ya tienen tableros electrónicos y un sistema de voz electrónica que indican la próxima parada. Cada bus tiene 3 puertas de entrada y salida que se abren al llegar a la parada. Los autobuses articulados son impulsados por combustible diesel, en la parte frontal exterior y hacia el lado de las puertas del bus hay tableros electrónicos que indican el número de ruta y el destino del vehículo.

Los vehículos alimentadores

Los vehículos alimentadores son similares en su diseño. Cuentan también con tres puertas, aunque de menor tamaño, tablero electrónico que indica ruta y destino. Los alimentadores son verdes y tienen una capacidad de 90 personas.

Cifras

En la actualidad, el sistema de transporte masivo de Bogotá cuenta con un total de 94 estaciones en las 6 troncales construidas en los cinco años que lleva en funcionamiento. En cuanto a los vehículos, 671 autobuses articulados recorren las vías de TransMilenio y 362 autobuses alimentadores llegan a 78 barrios periféricos alimentados por este servicio.

Para mayo de 2005, el sistema había registrado 926.285.570 pasajeros totales, para un promedio de pasajeros por hora de operación de 103.616 pasajeros, de los cuales



Vehículo en una estación en Bogotá.

Cuatro tipos de paradas

- **Sencillas:** Cumplen el servicio corriente de llegada y salida de pasajeros. Están ubicadas aproximadamente cada 500 metros.
- **Transferencia:** Permiten el cambio entre dos troncales diferentes, a través de un túnel subterráneo.
- **Intermedias:** A las cuales tienen acceso los servicios alimentadores
- **Cabecera (Portal):** Ubicadas en zonas de entrada de la ciudad y a la que además de los servicios alimentadores, también llegan autobuses intermunicipales de la zona metropolitana y hay una gran facilidad de otros servicios, por su amplitud, por ejemplo cuentan con Cicloparqueos, para que el usuario pueda acceder hasta allí en bicicleta a través de las ciclorrutas, además de zonas de teléfonos y baños públicos, venta de comestibles y ascensores para discapacitados (también los hay en las estaciones de transferencia y en algunas de las intermedias).

439.139.404 se habían movilizado en los vehículos articulados de las troncales, 428.948.591 en los vehículos alimentadores y 58.197.575 en las rutas de autobuses intermunicipales de las zonas metropolitanas. La velocidad promedio

a enero del 2005 de la flota de buses en las troncales era de 26,06 km/h, muy superior a la de los autobuses y microbuses de servicio público. Se calcula que el sistema TransMilenio moviliza diariamente a más de un millón y medio de personas

y su alcance en el total de la ciudad era de un 19 %.

Balance

Más allá de los problemas, los planificadores urbanos consideran el sistema TransMilenio como un ejemplo brillante de cómo crear un sistema ordenado de transporte masivo sin mucha inversión ni disrupción.

Asimismo, la mejora en la calidad de vida y el respeto a los usuarios y peatones que ha generado en la ciudad es impresionante. El cambio de imagen que ha generado en calles y barrios de la capital colombiana, que la han convertido en una ciudad mucho más moderna y competitiva y con un sistema de transporte al nivel de otras capitales latinoamericanas.

En resumen, TransMilenio es el proyecto más ambicioso e importante que haya desarrollado la ciudad en toda su historia (aun por encima del tranvía o el tren urbano de principios del siglo XX). Por eso ha recibido premios de parte de distintas entidades y ha sido objeto de estudio de planificadores e investigadores urbanos de distintos países como Japón, Holanda, Estados Unidos, entre otros y ya ha sido utilizado como modelo para las ciudades de Quito, en Ecuador y se esta iniciando la implementación de Transantiago en Chile (ver *Mobilitat Sostenible i Segura*, n° 34), además ya estaba implementado en Porto Alegre, Brasil, y en la misma Colombia ya se desarrolla un sistema similar para la ciudad de Cali. ●

Christian Canales

Les quotes no estaran fixades abans de 2008

L'impacte ambiental de l'aviació



Les autoritats comunitàries volen regular les emissions de l'aviació.

La Comissió Europea ha assenyalat que l'aviació podria quedar inclosa en el Sistema Europeu de Drets d'Emissió (EU-ETS) a partir del 2013, o fins i tot el 2008. L'ETS estableix un límit per a les emissions que propicien el canvi climàtic i els sectors que hi estan inclosos (fins ara unes 11.500 ins-tal·lacions industrials) només poden excedir el límit permès si compren les quotes corresponents a altres implicats que estiguin per sota del límit.

El comissari europeu pel medi ambient, Stavros Dimas, ha insinuat que, entre les diferents opcions que la UE està considerant per afrontar l'impacte de l'aviació en el medi ambient, l'instrument "més probable per ser proposat" és el dels drets d'emissió, en una decisió que s'ha de fer pública aquesta tardor.

Jos Dings, director de T&E, ha manifestat que "és un pas endavant el fet que hi hagi en l'horitzó una proposta legislativa, però encara hi ha un llarg camí per fer abans no veiem una reducció efectiva de les emissions en el sector. És essencial que aquesta incorporació de l'aviació al sistema es vegi com una de les moltes mesures necessàries i no com l'única resposta, com clarament esperen les companyies aèries". Junta-

ment amb altres ONG, T&E ha vingut proposant un paquet de mesures, incloent-hi l'agravament amb impostos del preu del carburant o les emissions, i l'acabament de la històrica exempció d'impostos del sector.

Com a exemple d'aquesta realitat, des de la Gran Bretanya és possible viatjar quatre vegades més lluny en avió que en tren pel mateix preu: l'emissió BBC News Magazine va donar a dos viatgers un total de 290 euros i els va demanar que viatgessin tant lluny com poguessin, un en avió i l'altre en tren. El viatger de l'avió va recórrer 6.900 km, mentre que el del tren es va quedar en 1.700 km. L'emissió assegura que l'impost pagat pel ferrocarril en concepte de combustible comparat amb el no pagat per l'aviació és una part important de la diferència.

Ecotaxa voluntària

Segons un estudi de la consultora holandesa CE Delft, cap de les opcions afectaria a la competitivitat de les companyies aèries de la UE en front de la resta. Tanmateix, recentment el Fòrum Europeu pel Transport i l'Energia, organisme igualment de la Comissió, va advertir que la inclusió de l'aviació en el EU-ETS seria "un greu error", atès que "és dubtós que a curt termini aquesta inclusió tingui cap impacte en les seves emissions".

D'altra banda, els ministres

europeus de finances van refusar la incorporació d'un impost al carburant dels avions per destinar diners als països en vies de desenvolupament. A canvi, es va optar per una "contribució voluntària que alguns països membres proposen com a obligatòria", segons Jean-Claude Juncker, primer ministre de Luxemburg. La proposta té el suport d'un nombre important de països, inclosos França i Alemanya, però alguns d'altres com Àustria, Grècia i Irlanda s'hi oposen fortament argumentant que la proposta no es pot dur a la pràctica i que podria danyar llur indústria turística.

En aquest sentit, British Airways va proposar als seus usuaris durant el mes d'octubre el pagament voluntari d'una ecotaxa per compensar l'emissió de gasos d'efecte hivernacle emesos pels avions, la qual estava en funció de la distància recorreguda: des del 7,50 euros per al trajecte Londres-París fins als 36 per anar de Londres a Sydney. Grups ecologistes van criticar la mesura per subestimar els efectes nocius d'aquestes emissions en alçada. Admetent fins i tot que el cost d'aquesta ecotaxa estava per sota del que li pertocaria, va costar trobar algú que accedís a efectuar aquesta contribució: menys del 0,5 % dels tres milions d'usuaris que la companyia va tenir durant tot el mes hi van accedir. ●

Francesc Xandri

La PTP a la Setmana de la Mobilitat

La PTP ha fet diferents accions dins la Setmana de la Mobilitat. El dia 26 de setembre va organitzar la visita a la Barcelona real. El lloc triat va ser l'estació de Rodalies RENFE d'Arc de Triomf i es va reunir a diferents mitjans de premsa i a diferents autoritats per conèixer la situació d'accessibilitat de l'estació i la saturació dels trens. El dimarts 27 a les 19.00 h es va fer la Cursa de Transports. Un centenar de persones participaren repartides en 14 curses que s'iniciaven a les seus dels districtes i altres punts d'interès de la ciutat de Barcelona. La moto i la bicicleta van ser els mitjans més ràpids mentre que el cotxe i el taxi trigaren més. El transport públic va quedar en una posició intermèdia.

Dijous 29, a les 11.00 h s'iniciava la marxa Diagonal per a tothom, convocada per diverses entitats com ara CCOO, Barcelona Camina, BACC, CCUB o la PTP. El motiu de l'acte era reivindicar una nova Diagonal que doni resposta a les necessitats de la mobilitat sostenible. És a dir, més espai per al tramvia que ha de passar en superfície i també per als vianants, ciclistes, autobusos i activitats ciutadanes.

La nostra entitat ha donat suport altres activitats organitzades per altres entitats com La Massa Crítica del dia 22, els vianants reivindiquen el seu espai de Barcelona Camina, Posa't el cinturó de P(A)T i el Bici Barris del BACC. ●

Cursos de formació en mobilitat sostenible i segura

CURSOS DE SENSIBILITZACIÓ



MOBILITAT
SOSTENIBLE
I SEGURA



Col·labora:
Comissions Obreres
de Catalunya



Amb el suport de:
Generalitat de Catalunya
Departament de Medi Ambient
i Habitatge

La PTP, amb el suport del departament de Medi Ambient i Habitatge, i CCOO, organitza uns cursos de conscienciació sobre mobilitat sostenible i segura, adreçats a funcionaris de l'administració, treballadors d'empreses de transport, futurs gestors de mobilitat, personal docent d'escoles o universitats, sindicalistes o voluntaris d'ONG, i públic interessat. la primera convocatòria, celebrada a Barcelona entre el 12 i el 20 de desembre va tenir una gran acollida, fins el punt d'exhaurir les places disponibles i convocar-ne una segona edició per al proper febrer. Així mateix, al llarg del primer semestre de 2006, es faran cursos a Girona i a Lleida.



Els cursos de formació en mobilitat tenen una durada de 20 hores, en sessions de tarda a vuit del vespre.

Objectius

Que els participants prenguin contacte i assolixin un coneixement bàsic sobre la gestió de la mobilitat sostenible i segura,

mitjançant el desenvolupament d'algunes experiències pràctiques i iniciatives en desenvolupament



A qui va adreçat ?

Funcionaris de l'administració, treballadors d'empreses operadores de transport, candidats a gestors de mobilitat, personal de l'àmbit

universitari interessat en aquesta matèria, sindicalistes i persones d'ONG, interessades en conèixer com es pot intervenir per assolir una Mobilitat Sostenible i Segura.

Inscripcions

La inscripció és totalment gratuïta però necessària per preparar adequadament les classes. Podeu omplir un formulari electrònic l'adreça www.laptp.org/cursos, o si ho preferiu, podeu fer servir el telèfon 93 244 49 70 (de 9 a 14h). Al final dels cursos es lliurarà un certificat d'assistència a aquells alumnes que hagin assistit al 75% de les classes impartides.

No a un model malbaratador

Davant la decisió del Govern de la Generalitat, formulada a través del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), de signar un acord amb el govern de l'Estat pel qual en els propers set anys s'invertiran 7.345 milions d'euros en vies d'alta capacitat, a PTP vol fer pública la seva gran preocupació fer aquest fet. En aquest període es preveu engegar a Catalunya la construcció d'una quantitat elevadíssima de quilòmetres d'autovia, uns 800 km, en una quantia sense parangó en cap altre país europeu d'economia desenvolupada. Aquest pla no té sentit en l'actual context de crisi energètica i ambiental, especialment pel que fa als complimentes del protocol de Kioto a Catalunya. ●

Supressió del tren a l'aeroport

La PTP denuncia la fallada del servei substitutori a l'aeroport de Barcelona, com a conseqüència de la interrupció del tren directe, i proposa mesures per solucionar el problema. Problemes de capacitat, seguretat i inutilitat del servei alternatiu posen de manifest que la solució acordada fins avui no és gens òptima. La odissea dels tres transbordaments és un autèntic despropòsit. ●

Associació per a la Promoció del Transport Públic

Volem una Diagonal per a tothom

Per la unió del tramvies, avui separats pel vehicle privat
Per millorar voreres i segregar el carril bici
Per un carril BUS no col·lapsat



Per una **Diagonal més humana**, on es pacifiqui el trànsit i es guanyi espai per a les activitats ciutadanes, els vianants, la bicicleta i el transport públic.
Per la **unió del Trambaix i Trambesòs**, avui separats pel vehicle privat.