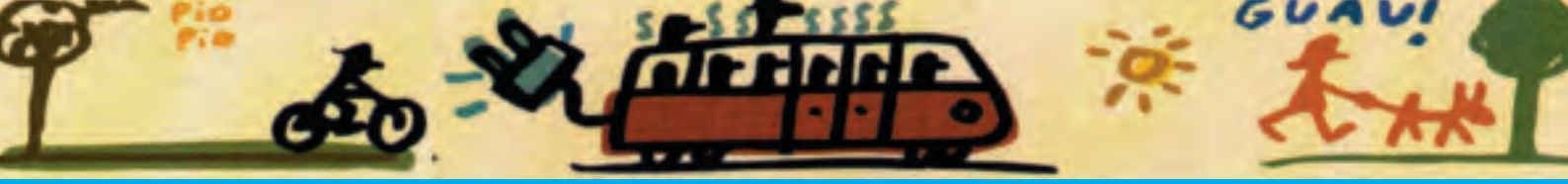


Mobilitat sostenible *i segura*

PTP

Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
Número 40
Hivern 2006
www.laptp.org

QUOSQUE TANDEM ABUTERE, RENFE, PATIENTA NOSTRA?

RENFE, Fins quan seguiràs abusant de la nostra paciència?

Mobilitat Sostenible i Segura

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

Director tècnic:
Lluís Carrasco (llcarrasco@laptp.org)

Director periodista:
Jordi Pascual (jpascual@laptp.org)

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

Consell de Redacció:
Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Sílvia Carrosán, Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernàndez, Manuel Ferri, Pau Noy, Albert Obiols, Rafael Requena, Ricard Riol, José Luis Rodrigo, Joan A. Tineo i Francesc Xandri.

Fotomecànica i impressió: Cevagraf, S.C.C.L.

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 (AUTHOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cintoi Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

EDITORIAL

La velocitat del nou Govern d'Entesa

El nou Govern d'Entesa de Catalunya ha començat amb bon peu el seu camí. La lectura del nou programa de govern ja anunciava un aire diferent al del Pacte del Tinell, el document programàtic aprovat per l'últim govern tripartit. Sembla que es deixen enrera les vel·leïtats populistes i els continus senyals fent l'ullet als sectors econòmics més pro-infrastructurals que van dominar el panorama en la passada legislatura. La primera decisió del nou govern d'Entesa és la d'aprovar un pla, molt ben estudiat i documentat, per reduir la contaminació, que té en el trànsit el principal factor explicatiu, i en una àrea que abasta quaranta municipis, al voltant de Barcelona, on viuen quatre milions de persones. La mesura que més ha cridat l'atenció dels mitjans de comunicació és la de limitar a 80 km/h la velocitat en tota l'àrea metropolitana. Es demana als que van en cotxe que redueixin la seva velocitat perquè, a canvi d'augmentar el seu temps de desplaçament en cinc minuts, moltes vides siguin salvades. No s'ha de perdre mai de vista la dada de què cada any moren de forma prematura 3.000 persones a l'àrea metropolitana de Barcelona degut a les emissions d'òxid de nitrogen i partícules en suspensió que provoca el trànsit. Quan la velocitat baixa també ho fan les emissions, gairebé d'una forma proporcional.

Però baixant la velocitat no només baixarà la mortalitat de persones per raó de malaltia sinó que també disminuiran els morts i ferits per accidents, i també ho farà el consum energètic en més d'un 50%. Per contra la capacitat viària s'incrementarà. Ja des del final de la segona guerra mundial els manuals de gestió del trànsit que feien els americans ens diuen que la velocitat per a la qual la capacitat d'una via es fa màxima està entre 70 i 80 km/h.

El pla anunciat pel govern situa per primer cop a la història les mesures de gestió com a eix de la política de canvi que la mobilitat del nostre país precisa. Mesures valentes i rigoroses són les que esperem d'un govern que anuncia que vol canviar les coses, i no el populisme, sense resultats a mig termini, que imperava en altres èpoques i que es concretava en anunciar reduccions de peatges, per la qual cosa entre tots subvencionàvem l'ús ineficient del cotxe, o els provincians anuncis de què ens proposàvem construir les infrastructures més llargues, més ràpides o de major tamany de tot Europa. Encara que, com és obvi, no tot es pot canviar de la nit al dia. Ho demostra l'anunci de què la Generalitat i la Diputació de Girona subvencionaran els vols entre Madrid i Girona. Aquí, de nou, amb els diners de tothom s'estimularà el transport ineficient i contaminant d'uns pocs.

En aquesta nova línia que sembla que s'ha iniciat, el nou govern d'Entesa trobarà el suport de la PTP. ●

SUMARI

EN PORTADA
Renfe: Fins quan seguiràs abusant de la nostra paciència?
La priorització l'arribada de l'AVE a Barcelona no han fet més que empitjora la, ja de per si, deficitària xarxa de rodalies a l'entorn de la Regió Metropolitana. Una crisi que ha tingut el seu punt àlgid entre els mesos de juliol i novembre, amb episodis esperpèntics i una ignorància total de Renfe i Foment envers les quexes dels usuaris.
(pàgs. 4-10)

BICICLETES
Un marc que encara és insuficient
El BACC dóna seu suport inicial a la proposta de modificació de l'ordenança municipal de Barcelona sobre la regulació de l'ús de la bicicleta, considerant que s'emmarca en una política global de treure protagonisme a l'automòbil. Tanmateix el BACC presentarà al·legacions i exigeix un canvi de rumb més clar en la política de mobilitat.
(pàg. 11)

ACTUALITAT
El carril-bus a Granvia Nord
Per a una mobilitat sostenible a les nostres ciutats, calen polítiques de priorització del transport públic; especialment a les entrades i a les sortides. Sempre hem defensat la necessitat d'habilitar carrils-bus i carrils VAO a les entrades i sortides dels grans nuclis urbans. El nou carril-bus d'accés a Barcelona per la Granvia Nord ja ha generat polèmica.
(pàgs. 12-13)

MOBILITAT
L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada
El desenvolupament territorial i urbanístic juguen un paper molt important en la generació demandes de mobilitat, ja que condicionen les possibles respostes en la mesura en què defineixen els models territorials i urbans, la densitat, la distribució espaial dels usos,... essent aquests elements uns dels principals condicionants en la generació de mobilitat.
(pàgs. 18-19)

DOSSIER
El revolucionari Informe Stern
La preocupació pel canvi climàtic és cada cop més evident en tota la societat. La presentació de l'Informe Stern per part de Tony Blair, ha suposat un important revulsiu per la lluita contra el canvi climàtic. El cop d'efecte d'aquest informe no només radica en el seu contingut, sinó en la seva presentació, per part d'un líder destacat de l'economia mundial.
(pàg. 24)

EMPRESES
La xarxa d'autobusos segueix en expansió
Les empreses de transport públic que operen en l'ambit dels autobusos, segueixen amb la seva política expansiva, ja sigui en l'extensió dels recorreguts, noves línies i millora constant del material mòbil adreçat a fer els vehicles més accessibles per a les persones amb mobiliotat reduïda. TMB, TUSGSAL, Oliveres o Rosanbus són la punta de l'iceberg.
(pàgs. 26-27)

Èxit de la convocatòria contra el 4t Cinturó

Que s'escoltin totes les veus!

Amb la constitució del nou govern de Catalunya, des de determinats mitjans de comunciació es fa únicament ressò de les declaracions de sectors econòmics de la dreta sociològica per pressionar l'Executiu català per seguir endavant amb el Quart Cinturó. En canvi, sovint, la veu del territori és sistemàticament ignorada, quan la realitat ens diu que hi ha una àmplia majoria social que, no es que estigui en contra d'aquesta innecessària infrastructura viària, sinó que reclama una nova cultura de la mobilitat.

Hi ha altres urgències en infrastructures a banda del Quart Cinturó.

El 3 de desembre va tenir lloc a Sabadell una nova manifestació contra el Quart Cinturó que va aplegar prop de 5.000 persones i amb la significativa presència de 24 tractors. La manifestació, convocada per la Campanya Contra el Quart Cinturó, constituïda fa gairebé 15 anys, va comptar amb al participació de nombroses entitats, partits polítics, grups de cultura popular i membres d'Unió de Pagesos.

Amb aquesta mobilització es denuncià la manca de legitimitat del Quart cinturó, es reclamà la protecció i defensa dels espais naturals del Vallès, el Baix Llobregat i el Penedès, i s'exigiren inversions en infraestructures de transport públic.

● La preservació del patrimoni natural del Vallès es del tot incompatible amb la construcció del Quart Cinturó

La Campanya Contra el Quart Cinturó reivindica així el seu paper en el debat social i polític que hauria de generar el planejament territorial.

Les entitats que s'oposen a la construcció del Quart Cinturó reclamen a la Generalitat i a l'Estat la retirada del projecte; l'atenció prioritària al sistema de transport públic, amb la creació de noves línies ferroviàries, la millora de la xarxa actual i la potenciació de la funció distribuïdora de les línies d'autobusos; la priorització d'inversions en la xarxa viària existent, com ara millora d'enllaços, supressió de peatges i elements de gestió de mobilitat privada; i la coherència entre la protecció de la xarxa d'espais agronaturals, el model territorial i la xarxa de mobilitat.

En el manifest final –llegit per l'economista Arcadi Oliveres– la Campanya Contra el Quart Cinturó es va adreçar expressament al president José Montilla i, posteriorment, ha sol·licitat una entrevista per transmetre-li directament les peticions formulades a Sabadell. ●

Redacció

El servei de Rodalies empitjora dia a dia

RENFE, fins quan seguiràs abusant de la nostra paciència?

Imatge gràfica utilitzada per les organitzacions convocants de la protesta contra Renfe del passat 29 de novembre.

La proverbial deixadesa de les inversions de Renfe en rodalies a Catalunya, juntament amb les obres de l'arribada de l'AVE a Barcelona, han provocat en els darrers mesos una situació de col·lapse tècnic de la mobilitat ferroviària de proximitat a la Regió Metropolitana. Ni les queixes reiterades dels usuaris, ni alguns epidosis esperpèntics viscuts a l'interior d'algun túnel, han fet reaccionar els gestors de Renfe. Mentrestant, el clam de la societat civil catalana és unànime per reivindicar el traspàs de rodalies a la Generalitat, una xarxa que és la que utilitza el 98% de les persones que diàriament es desplacen en tren. Un malestar que es va fer sentir en la concentració d'usuaris afectats , convocada per la PTP, CCOO de Catalunya i l'OCUC, el passat 29 de novembre, amb el suport de mig miler de persones. Volem donar les gràcies als col·laboradors que han ajudat al repartiment d'octavetes entre i a la col·locació de cartells per a la convocatòria. Sense aquestes persones, la concentració no hauria assolit el ressò que ha tingut en els mitjans de comunicació i en l'agenda dels partits polítics.

Una situació caòtica que es veia a venir

Els usuaris protesten per la crisi ferroviària

Un caos previsible. Amb aquestes paraules es pot titular la crisi ferroviària permanent que pateixen les rodalies de Renfe des del passat estiu. I no serà perquè no fos llargament esperada. Des de fa temps, la PTP ha vingut alertant que el creixement de la demanda no s'ha correspost amb les inversions en infrastructures necessàries. Finalment, el decurs del temps ha posat a cdascú en el seu lloc.

Des de fa anys, la PTP i altres entitats han alertat del creixent col·lapse del servei ferroviari de Rodalies i Regionals, caracteritzat per una duplicació del passatge des de 1992 i un escàs manteniment de la castigada infrastructura (fins a 9 vegades per sota respecte FGC a cada quilòmetre de xarxa).

La manca de trens suficients de Renfe i la baixa inversió en infrastructura d'Adif ha perjudicat uns serveis que el 2006 hauran estat utilitzats per prop de 130 milions d'usuaris, una xifra deu vegades superior als viatgers que transportarà un AVE que consumeix els recursos del Ministeri de Foment en l'actualitat.

Entre l'estiu i la tardor de 2006, el sistema ferroviari bàsic de Catalunya, Rodalies i Regionals, pateix una crisi sense precedents: més de 500.000 viatgers afectats, 3.000 trens retardats o suspesos i 20 milions d'euros perduts com a conseqüència d'una aturada greu del servei cada 3 dies. La desbocada construcció de l'alta velocitat a Sants, amb marcats terminis polítics, no ha fet més que tensionar la ja afeblida infrastructura dels trens de tots els dies.

Concentració d'usuaris del 29 de novembre.

● Durant l'estiu i la tardor de 2006, el sistema ferroviari català pateix una crisi sense precedents amb més de mig milió de persones afectades

Mig miler de veus

Tampoc no s'ha d'oblidar l'important tracte i informació als usuaris, un problema endèmic per a Renfe que també ha perjudicat les seves relacions amb l'administració local. Tot plegat ha situat el servei ferroviari de Regionals i Rodalies al punt de mira dels usuaris i mitjans de comunicació, tant catalans com estatals.

Després d'alguns intents anònims d'accions de protesta que no van arribar a materialitzar-se, la PTP va decidir coordinar una concentració d'afectats pel servei de Renfe a Catalunya el 29 de novembre de 2006, convocada també per CCOO i l'OCUC.

L'ànim de la concentració fou demostrar el profund sentiment d'indignació entre els usuaris; el rebuig a les polítiques que prioritzen l'AVE sense respectar l'interès general, que es mou en rodalies i regionals; l'exigència al Ministeri de Foment del compliment d'un pla de xoc que arribava molt tard; i la indemnització als usuaris pel mal servei prestat.

Per la difusió de la concentració es van difondre més de 6000 fulls volants i cartells amb l'ajut de col·laboradors que altruistament els van repartir per trens i estacions. La concentració, convocada a les 19 hores, va arreplegar més de 400 usuaris que van fer sentir la seva veu i van mostrar les seves pancartes davant de l'Estació de Sants. Durant l'acte es va fer lectura d'un manifest, signat per les 3 entitats convocants, on s'exigien cinc aspectes:

- Que mai més s'atropellin els interessos generals per culpa de l'alta velocitat
- Indemnitzacions pel mal servei prestat
- Creació d'una Comissió d'Usuaris

• Millora del tracte dels usuaris

• Intervenció de la Renfe per part de la Generalitat de Catalunya (mentre no es desplega la transferència del servei prevista a l'Estatut)

Els resultats de les mobilitzacions

Tant aquesta concentració com les diferents accions portades a terme per la PTP, CCOO i l'OCUC han ajudat a situar el debat ferroviari a nivell polític i social i han esdevingut un referent pels mitjans de comunicació. Totes les forces polítiques del Parlament han estat sensibles al problema amb més o menys rapidesa, i el Senat ha viscut l'aprovació unànime d'una moció a favor de la transferència del servei ferroviari a la Generalitat de Catalunya.

Avui, les ciutadanes i els ciutadans són més conscients que ahir de la importància dels trens de tots els dies, fins i tot respecte l'AVE. Moltes més persones saben avui que han estat menystingudes pel Ministeri de Foment durant força temps i, el que és més important, hi han plantat cara.

També s'ha assenyalat el paper de la Generalitat de Catalunya sobre Rodalies i Regionals, poc bel·ligerant fins ara i necessàriament determinant en el futur. Tant les accions d'aquestes entitats com els esforços particulars dels ciutadans, amb els seus escrits i queixes, ja han aconseguit les primeres mesures de millora: l'increment d'informació i la disminució parcial de les incidències. Esperem que les millores vagin a més i l'oferta faci justícia a la demanda, en qualitat i en quantitat. ●

Ricard Riol

Cronologia dels fets

Octubre 2003	La PTP presenta un estudi sobre el servei de Rodalies de Renfe i d'FGC, s'hi constaten problemes de congestió, però sense resposta específica per part de la companyia al cas de Renfe.
29-10-2003	Renfe nega "categòricament" amb una nota de premsa que la seva oferta no s'ajusti a la demanda i que els seus trens vagin sobrecarregats, tal i com afirma l'estudi de la PTP.
Abril 2005	La PTP constata amb un segon estudi l'existència de nombrosos trens desbordats de viatgers a Rodalies Renfe
Maig 2005	CCOO, l'OCUC i la PTP posen en marxa una campanya de signatures per demanar un "pla de xoc" al Ministeri de Foment que exigeix millores urgents al sistema de Rodalies.
07-07-2005	La PTP demana dedicar el nou túnel que construirà Foment a Barcelona a les Rodalies per a descongestionar les actuals estacions centrals, a més malament enllaçades amb el Metro.
28-11-2005	La PTP rebutja la intenció del Ministeri de Foment d'eliminar el tren entre Barcelona i el seu aeroport, com a conseqüència de les obres de l'AVE.
07-03-2006	CCOO, l'OCUC i la PTP lliuren les 10.000 signatures de la campanya "Els trens de Rodalies són el nostre Metro" a la Delegació de Govern, que encara no han estat respostes.
13-06-2006	La PTP al·lega a Foment que el nou túnel que travessi Barcelona es dediqui a Rodalies. Encara no s'ha obtingut cap resposta.
10-07-2006	El president de Renfe, José Salgueiro, reconeix el mal servei que Renfe presta a Catalunya durant la presentació dels Civia a Barcelona
22-07-2006	Es restableix el tren entre l'Aeroport i Barcelona però perdent la seva via exclusiva, eliminada per sempre durant les obres de l'AVE. Els retards de la línia de Vilanova s'encomanaran des d'aleshores a la línia de l'Aeroport.
Juliol 2006	La PTP obre un formulari de queixes pels usuaris de Renfe per a elaborar un recull estadístic sobre les deficiències del servei.
13-09-2006	Renfe i Adif es desborden pels aiguats. Un Euromed triga 14 hores en cobrir el trajecte entre València i Barcelona.
19-06-2006	Les obres de l'AVE afecten el funcionament de la resta de trens a dues línies de Rodalies i Regionals cap al sud.
20-09-2006	
21-09-2006	La via provisional del Prat no resisteix el pas d'un Euromed i el fa encallar
28-09-2006	Dues avaries a Arc de Triomf retarden 4 línies.
30-09-2006	Avaria a l'electrificació prop d'Arc de Triomf retarda 4 línies.
22-10-2006	Les obres de l'AVE trenquen un cable a Can Tunis.
30-10-2006	Avaria de la catenària a Clot-Aragó i descarrilament d'un tren a Sant Andreu Comtal, sense lamentar danys personals.
13-11-2006	Avaria d'un tren a la sortida de l'Estació de Sants sense informació durant més d'una hora. Els viatgers fugen per les vies.
14-11-2006	El Ministeri de Foment cessa el gerent de Rodalies a Barcelona, Josep Manau, davant l'allau de crítiques pel mal sevei de la companyia i el tracte ofert als usuaris pel personal.
15-11-2006	La ministra Magdalena Álvarez presenta el "pla de xoc" per arranjar el sistema de Rodalies que preveu una nova unitat de 455 informadors, 55 nous mecànics, 35 operaris de manteniment, una inversió de 268 milions d'euros i 41 nous trens fins el 2008. Es nomena Miguel Ángel Remacha nou gerent de Rodalies a Barcelona.
Novembre 2006	La PTP presenta els resultats del seu formulari de queixes sobre Renfe. Es reben més de 850 queixes, gairebé un terç de les enunciades per Renfe durant el mateix període!
29-11-2006	CCOO, l'OCUC i PTP convoquen una concentració d'usuaris afectats per Renfe que co-n grega 400 persones. El secretari de mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, recull les peticions dels usuaris afectats.

Renfe i Foment han ignorat 10.000 signatures

La PTP ara canalitza les queixes dels usuaris

L'any 2005, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic va entregar 10.000 signatures d'usuaris de rodalies de Renfe a la Delegació del Govern central per demanar la millora urgent d'aquest servei de proximitat a Catalunya. Les signatures recollides, en col·laboració amb CCOO i l'OCUC, no han servit perquè ni Renfe ni el Ministeri de Foment posin fi als continus retards i queixes generalitzades dels usuaris.

Efectivament, hi ha coses que malgrat els 30 anys de democràcia a Espanya, segueixen igual que en temps pretèrits.

Rànquing de queixes per motiu	
Retards	20,21 %
Viatjar enllaunat	15,70 %
Poca freqüència de pas	10,70 %
Manca d'informació	8,80 %
Accessibilitat	6,18 %
Mals estat de les instal·lacions	5,71 %
Comoditat	4,76 %
Supressió de trens	4,64 %
Mal tracte del personal	4,40 %
Trens curts en hora punta	3,80 %
Seguretat	3,69 %
Horaris mal dissenyats	1,90 %
Capacitat de l'estació	1,78 %
Dificultats per fer-se amb un bitllet	1,66 %
Poc personal	1,66 %
Absència de validadores	1,43 %
Màquines d'autovenda	1,07 %
Idioma	0,71 %
Aparcament	0,59 %
Higiene	0,59 %

Les obres de l'arribada de l'AVE a Barcelona no han fet res més que empitjorar la situació en què es troba la xarxa de rodalies, fent del retard un problema crònic addicional a la ja tradicional congestió del servei. La PTP vol aprofitar la gran possibilitat d'intervenció que des de Catalunya ofereix el nou Estatut per pressionar els governs per a què donin solució als nostres problemes.

Per tal d'argumentar amb la màxima força possible els nostres raonaments, la PTP va oferir als afectats per qualsevol inicidència que es produís a Renfe, un servei de queixes per poder exigir una ràpida intervenció dels poders públics per acabar amb els problemes. No cal dir, que aquesta iniciativa ha obtingut una gran acollida entre els usuaris, que han trobat en la PTP un canal per on vehicular el seu descontent.

Del document-resum de les queixes rebudes entre juliol i novembre (podeu consultar-lo íntegre a www.laptp.org), la conclusió primera que es desprèn és que, efectivament, la pretesa prioritat de l'AVE està malmentent la xarxa ferroviària de proximitat. És a dir, aquella que quotidianament utilitzen milers d'usuaris en els seus deplaçaments des de casa seva fins la feina o els estudis. Així, les Rodalies acaparen el 86% de les incidències, front el 13,6% dels trens regionals.

La denúncia que fem des d'aquestes pàgines, de la manca d'inversions i millora de la xarxa bàsica de proximitat en favor de l'alta velocitat, es corrobora en veure que el 65% de les queixes pertanyen a les zones tarifàries 1 i 2, les de major ús per part dels viatgers. Així mateix, una anàlisis per comarques, no fa sinó evidenciar que són el Barcelonès (37,52), el Baix Llobregat (12,75%) i el Maresme (10,95%) on es concentra el major percentatge de les queixes.

Tot plegat, no fa sinó reafirmar-nos en la nostra reiterada petició del traspàs urgent de Rodalies a l'administració més propera al territori, que en aquest cas, és la Generalitat de Catalunya. ●

Redacció

La PTP proposa una xarxa de rodalies a Girona

L'arribada de l'AVE pot arraconar altres trens

Per norma general, el debat sobre les infrastructures de transport, especialment les de transport públic, està focalitzat en la regió metropolitana de Barcelona, atès que en aquesta part del país hi viu el 75% de la població catalana. Però si volem que Catalunya sigui, de debò, un país modern i avançat no podem oblidar les necessitats de mobilitat (sostenible, per descomptat) dels altres territoris, tradicionalment deficitaris i abandonats a l'imperi del vehicle privat.

La PTP va presentar una proposta de xarxa de Rodalies per a les comarques gironines durant unes jornades ferroviàries celebrades a Caldes de Malavella el passat 7 d'octubre. La proposta es basa en dues actuacions bàsiques. En primer lloc, es contempla l'aprofitament de la infrastructura actual per a iniciar un servei de Rodalies de caràcter

Proposta de la xarxa de ferrocarril de rodalies a les comarques litorals de Girona proposada per la PTP.

local, que es complementaria amb els trens regionals actuals pensats sobretot per anar i venir de Barcelona. En segon lloc i a mig termini, es reivindica la construcció d'una anella ferroviària entre Girona i la Costa Brava, tot envoltant el massís de les Gavarres, en línia amb les al·legacions presentades l'abril de 2006 per la PTP al Pla d'Infrastructures del Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC).

L'anella ferroviària de les Gavarres, que aprofitaria la infrastructura actual entre Flaçà, Girona i Riudellots, discorreria pels municipis de Cassà de la Selva, Llagostera, Santa Cristina d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Platja d'Aro, Palamós, Palafrugell i la Bisbal d'Empordà entre d'altres, fent servir la tecnologia del tren-tramvia: un tren ràpid entre municipis (90-120 km/h) que es torna tramvia a les travessies urbanes (50 km/h). La infrastructura es complementaria amb un bucle d'accés a l'aeroport de Girona i el ramal previst entre Blanes estació i Lloret de Mar.

● L'àrea metropolitana gironina és la conurbació urbana amb un índex més baix d'utilització del transport públic

Un greuge territorial

A l'actualitat, la demarcació de Girona es caracteritza per encapçalar uns índexs gens sostenibles pel que fa la seva mobilitat: l'àrea de Girona és l'àmbit metropolità on menys s'utilitza el transport públic urbà i interurbà de tot el país, i la província sencera encapçala el rànquing de motorització més alt de tota l'Espanya peninsular: 781 vehicles per cada 1000 habitants. Pel que fa l'oferta de transport públic, només el Gironès i La Selva superen la meitat de la mitjana comarcal catalana en viatges per habitant.

Tot aquest desgavell en mobilitat no és casual: sobre les comarques gironines s'ha aplicat el pitjor model de mobilitat possible, el basat exclusivament en el vehicle privat. Aquest model es va iniciar amb el tancament massiu dels populars carrilets gironins, uns desfasats trens de Rodalies condemnats a mort abans no fossin modernitzats com sí es féu amb la Renfe.

● Les comarques gironines pateixen el pitjor model de mobilitat possible: l'imperi exclusiu del vehicle privat

Històricament lamentat, el tancament dels carrilets no només no ha estat compensat amb altres mitjans de transport públic sostenible, sinó que s'ha vist agreujat amb la construcció desbocada d'autopistes i carreteres per al vehicle privat, que continua encara als nostres dies.

Malgrat aquests inconvenients, les comarques gironines se situen al capdavant en l'ús dels trens regionals de Catalunya, fent de Girona i Figueres la segona i quarta estació més important de regionals de tot el país. Tot i l'èxit, l'àmbit metropolità gironí no disposa encara de

Perquè una línia al voltant de les Gavarres

• Més enllà del tren actual, les comarques gironines no tenen una infrastructura de transport públic segregat prou estesa pel territori com per fer front a l'increment de demanda dels propers anys i al necessari canvi de la mobilitat actual.

• El gran creixement demogràfic i econòmic experimentat a la zona donarà al llast sinó es canvia el seu model de mobilitat. La creixent congestió no es pot resoldre amb més infrastructures viàries que es col·lapsen en poc temps. El ferrocarril en canvi, té la millor capacitat de transport emprant molt poc espai i energia.

• El Baix Empordà és l'única comarca de més de 90.000 habitants (200.000 a l'estiu) que no disposa de tren. La comarca concentra la bossa de població catalana més allunyada de la xarxa ferroviària.

• La demanda potencial de l'anella ferroviària de les Gavarres queda assegurada per més de 200.000 habitants fixos i 500.000 durant l'estiu amb una gran mobilitat interna.

• La tecnologia del tren-tramvia redueix els costos de construcció del ferrocarril convencional, que es disparen a les travessies urbanes degut als túnels. A més, permet combinar l'accessibilitat d'una parada de tramvia urbana amb la velocitat d'un tren interurbà.

• Amb el cost del soterrament ferroviari a Girona (uns 670 milions d'euros), una operació més urbanística que de transport públic, es podria executar gran part del projecte. L'escassa rendibilitat social del soterrament desacredita les administracions contràries a l'anella ferroviària de les Gavarres.

• El traçat previst en forma d'anella aconsegueix que la durada màxima d'un trajecte es situï al voltant dels 40 minuts.

• La construcció d'un tren-tramvia permetria aprofitar la infrastructura ferroviària actual, una vegada s'alliberés dels trens de llarg recorregut i es convertís a l'ample de via europeu. ●

Girona hauria de tenir una xarxa de Rodalies.

serveis de Rodalies específics. L'abús històric del vehicle privat, sense alternativa eficient en transport públic, condemna el dret a la mobilitat dels gironins i degrada un medi ambient del qual depèn la seva salut i l'important sector turístic.

"TramGavarres": una demanda del territori

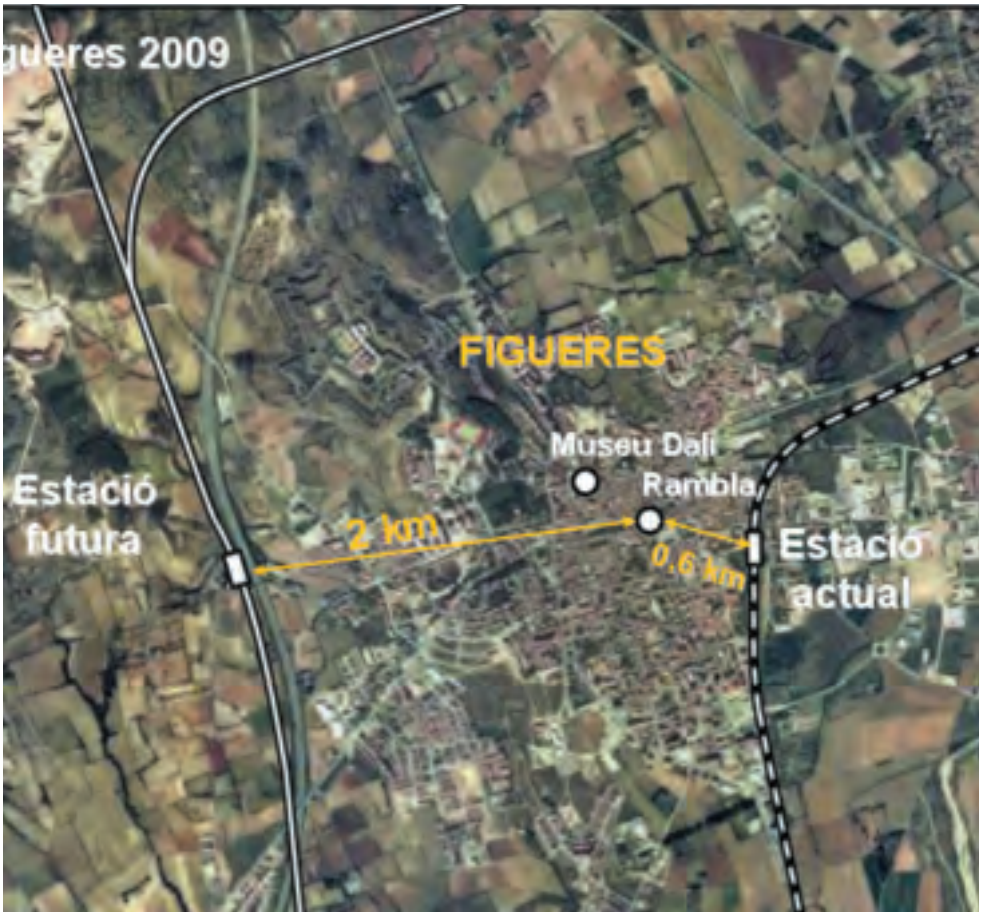
Després del període d'al·legacions del PITC, una de les demandes més reiterades pel teixit associatiu i veïnal de Girona ha estat la incorporació de l'anella de les Gavarres als plans ferroviaris de Catalunya. La revisió del PITC, efectuada per la Generalitat durant el mes de juliol, va causar un descontentament general en considerar el projecte inviable i tant sols preveure la construcció d'un curt ramal a l'Aeroport de Girona-Costa Brava.

El mes d'octubre de 2006, la Diputació de Girona i els Consells Comarcals del Baix Empordà, Gironès, Pla de l'Estany i la Selva, van encarregar un estudi de viabilitat de l'anella circular, ampliant l'àmbit del projecte amb nous ramals cap a Banyoles, Quart i Salt. Tal com va passar amb l'aprovació del Trambaix, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat s'ha oposat inicialment al projecte.

Les eleccions al Parlament de Catalunya del passat mes de novembre han incrementat el pes polític de les forces favorables a l'anella ferroviària, que han aconseguit incloure el "tramvia de Girona" en el pacte d'Entesa, un document que confirma la reedició del tripartit a la Generalitat i que té caràcter de compromís del Govern amb la ciutadania. ●

Ricard Riol

SOS per l'estació de Figueres



Una cop més, l'AVE passa per davant de la xarxa bàsica.

L'any 2009 el ferrocarril podria desaparèixer de Figueres per voluntat del seu Ajuntament, que veu en el ferrocarril actual més barrera que servei públic. En comptes d'integrar-lo o soterrar-lo, els plans de l'Ajuntament figuerenc i del Ministeri de Foment preveuen traslladar la cèntrica estació, situada a 600 metres de la Rambla, per una situada al terme municipal de Vilafant, a dos quilòmetres del centre urbà.

Un dels arguments favorables al trasllat és la connexió del ferrocarril convencional amb el TGV a Vilafant, però aquesta connexió no pot fer-se sacrificant l'accessibilitat dels trens de rodalies i regionals, que seran molt més utilitzats diàriament per la ciutadania que el tren d'alta velocitat. A més, caldria estudiar com fer possible aquesta intermodalitat al centre de Figueres, amb una estació convenientment integrada i adaptada. Però els figuerencs i visitants estan condemnats a perdre una estació accessible a peu i en bicicleta des de bona part del municipi per una estació totalment excèntrica, que requerirà l'ús del vehicle privat o autobús accedir-hi. Allunyar les estacions dels usuaris resulta contraproduent si es vol fomentar l'ús de trens de rodalies, ja que els desplaçaments curts són els que requereixen d'una millor accessibilitat. A la mitja hora que actualment triga el tren entre Figueres i Girona, caldrà afegir un quart d'hora entre l'accés a Vilafant i el transbordament bus-tren o cotxe-tren, fent que molts dels usuaris potencials optin per mitjans menys sostenibles per desplaçar-se entre les dues ciutats més importants de la demarcació.

Cal salvar l'estació actual de Figueres com a primera passa per a l'establiment del servei de Rodalies a la demarcació de Girona. ●

La nova ordenança de la bicicleta

Un marc que encara és insuficient

El Bicicleta Club de Catalunya (BACC) dóna el seu suport inicial a la proposta de modificació de l'ordenança considerant que s'emmarca en una política global de treure protagonisme a l'automòbil i que es basa en el sentit comú. Tanmateix el BACC presentarà al·legacions i exigeix un canvi de rumb més clar en la política de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

Des del BACC, demanem de forma immediata, una aposta per la pacificació del trànsit motoritzat i la generalització de les zones 30 i de prioritat invertida (zones 20) a tota la ciutat. Només d'aquesta manera es pot exigir als ciclistes fer un ús diari de la bicicleta i que circulin per la calçada..

A causa de les reaccions que ha generat la presentació, per part de l'Ajuntament de Barcelona, de la proposta de modificació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles, i que ha repercutit en queixes de ciclistes, volem explicar el contingut d'aquestes propostes de modificació i la raó del nostre suport inicial a la proposta.

La proposta de modificació de l'ordenança de circulació de vianants i vehicles de Barcelona reforça el paper de la bicicleta com a vehicle en el model de mobilitat quotidiana. Introdueix les condicions necessàries per a què els 40.000 ciclistes que circulen diàriament a la ciutat es pugui triplicar a curt termini, sense que augmenti la conflictivitat amb la resta d'usuaris de la via pública.

En aquest sentit, l'ordenança recull el concepte dels 3 metres d'espai lliure mínim, per sota dels quals no poden aparcar els vehicles de dues rodes ni poden circular les bicicletes, així com el concepte d'aglomeracions de vianants, ens el que els ciclistes hauran de baixar de la bicicleta i seguir caminant.

Signats del manifest del Congrés Català de la Bicicleta celebrat a Barcelona l'estiu passat.

● La promoció de l'ús de la bicicleta està molt lligat amb un model de ciutat amable i amb una millor qualitat de vida

En definitiva, aposta per potenciar la circulació de bicicletes per la calçada, com a vehicles que són, en comptes de per les voreres. L'esperit de la nova norma és protegir els vianants, els usuaris més febles en la mobilitat urbana, i donar a la bicicleta la consideració plena de vehicle a la calçada otorgant-li nous drets.

Des del BACC compartim aquest principi. La promoció de la bicicleta va lligada als valors d'aconseguir una ciutat més amable i amb millor qualitat de vida.

Els reptes de l'ordenança

No obstant, la nova ordenaça té tres grans reptes, que la convertirien en paper mullat si l'Ajuntament no pren accions concretes per solucionar-los:

- Pacificació de trànsit: L'ordenança vol potenciar que els ciclistes circulin per la calçada, però encara hi ha molt a fer per crear les condicions de seguretat necessàries; com la generalització de les zones 30 per pacificar el trànsit al carrers residencials, l'anomenada Xarxa Local que representa el 72% dels carrers de la ciutat.
- Infraestructures: No soluciona els conflictes entre ciclistes i vianants en aquells punts on el problema està en el disseny de la via. Tampoc soluciona els problemes per implantar la Xarxa Bàsica, aprovada en 2001 i que preveu més de 300 km de carrils-bici.
- Civisme: Els ciclistes a Barcelona ens sentim sovint indefensos davant d'infraccions dels cotxes i motos, que transmeten una sensació d'inseguretat als ciclistes que circulen per la calçada. L'Ajuntament de Barcelona ha d'incidir principalment en reduir aquestes infraccions per guanyar-se la confiança dels ciclistes. ●

BACC
Més informació a www.bacc.info

L'accés a Barcelona genera un nou debat

El carril-bus de Granvia Nord

Per a una correcta mobilitat sostenible a les nostres ciutats, calen polítiques de priorització del transport públic; especialment a les entrades i a les sortides. Sempre hem defensat la necessitat d'habilitar carrils-bus i carrils VAO a les entrades i sortides dels grans nuclis urbans. Ara bé, el nou carril-bus d'accés a Barcelona per la Granvia Nord ja ha generat polèmica.

El carril bus de la Granvia Nord es troba a l'esquerra de la circulació.

Fa un cert temps que l'accés a Barcelona per Meridiana disposa d'un carril bus, per la dreta de la calçada. Tot i que implantat en una via segregada de penetració urbana, es tracta de quelcom al que ja estem acostumats a la ciutat. L'accés a Barcelona per Granvia Nord ha estrenat, també, un carril bus, aquest cop per l'esquerra de la calçada. Es tracta de quelcom nou, que de seguida ha generat debat i controvèrsia. El que s'ha fet en el cas de Granvia, és o no és una bona solució? Hi havia alternatives millors?

Podem dir d'immediat que, evidentment, no ha estat cap genialitat. Els arguments en contra són diversos i responen a tot el ventall de criteris sobre la mobilitat.

Els punts en contra i a favor

• És una obra de pressupost mínim (ridícul); Barcelona i l'accés per Granvia Nord es mereixien més.

• Es fa a costa d'una imperdonable reducció de velocitat en una autopista d'entrada a la ciutat.

• S'ha enquibit un carril més a costa de deixar tots els carrils esquifits; les amplades són massa justes i hi ha perill de col·lisions.

• Han desaparegut les voravies (arcens), igual que a la Ronda Litoral, al Moll de la Fusta.

• Les operacions d'incorporació i sortida al carril resulten massa problemàtiques.

• De forma permanent s'ha segrestat un carril per a una funció gens eficient (massa pocs bussos venint del Maresme utilitzen el carril).

Però, d'altra banda, és ben evident que:

• L'objectiu bàsic queda cobert: es garanteix l'entrada directa d'autobusos a la ciutat sense interferència amb l'estat del trànsit i la saturació de la xarxa viària.

• No ha calgut obra civil; tot i que semblava que no hi cabria (inclús si es compara amb l'altra calçada), sobre la mateixa plataforma s'ha enquibit un carril més destinat a canal de pas amb funció assignada (CPFA).

• Ja està fet; ha quedat demostrat que en poc temps es pot posar en funcionament una mesura d'aquest tipus (en canvi, construir un carril bus sobre una tercera calçada obliga en qualsevol cas a terminis superiors a 4 anys, en els que els autobusos seguiran patint la congestió).

• El nombre de carrils de pas per a la resta del trànsit és el mateix que ja hi havia.

• La reducció de velocitat a la que ha obligat la mesura no afecta una via que estava congestionada (i ja era lenta) bona part de les hores del dia.

• L'amplada dels carrils és limitada però suficient per transitar a "velocitat urbana".

• La disponibilitat de carril bus d'entrada a Barcelona haurà de potenciar l'increment del transport públic per carretera, i pot rebaixar la saturació ferroviària del Maresme.

Mesures de millora

Tot i així, es tracta d'una mesura que cal millorar, tant pel que fa a aquest cas concret com a properes implantacions.

• No és bona la gestió d'una via que disposa d'un carril per on no passa ningú en el 99% del temps; no es pot assignar una reserva per a un ús gairebé inexistent en una via habitualment congestionada.

• Un carril bus molt sovint s'ha de complementar amb l'ús de VAO. Sembla que en aquest cas només es podrà mantenir el carril si la seva funció és bus-vao.

• El que millorarà fonamentalment l'acompliment d'objectius serà fer que un CPFA no sigui només carril bus, sinó que sigui canal-multifunció, depenent de les hores del dia i les sol·licitacions puntuals del trànsit sobre la xarxa.

• També cal resoldre les operacions de incorporació i sortida dels vehicles al CPFA, de forma que disposin de prioritat i es rebaixi el risc d'accidentalitat.

• Aquesta qüestió és fonamental perquè els CPFA han de permetre incorporacions i sortides en llocs intermedis (fora del començament i el final del tram).

• Cal dotar els CPFA, d'una potent senyalització intel·ligent, la funció de la qual ha de ser:

- Controlar en general la velocitat de tots els vehicles en la calçada,
- Informar i gestionar la multifunció del canal,
- Controlar el bon ús de la funció concreta del canal (i en general de la calçada),
- Indicar, ordenar i afavorir els trenats de trànsit en les incorporacions i sortides.

• La senyalització intel·ligent ha de captar imatges de totes les transgressions circulatòries i arxivar material informatiu per a futures actuacions (sancions punitives, estadístiques, estudis de comportament, etc.),

• Informar de manera intensa i extensa als usuaris de la via, del perquè de la intervenció i del com se n'ha de fer ús de les vies amb CPFA.

El que s'ha fet en el cas de Granvia, és o no és una bona solució? Hi havia alternatives millors?

Una porta oberta...

Per donar resposta a unes funcions que poden ser molt diferents a pocs anys vista, és lògic plantejar-se la inversió de forma que sigui fàcilment transformable, recuperable, modulada i flexible. Això s'assoleix duent el fort de la inversió cap a dispositius sofisticats, repetitius, remobibles i que treballen en xarxa, o sigui, una senyalització intel·ligent sobre pòrtics que participi de forma enèrgica sobre la mobilitat i gestioni adientment el trànsit en els accessos a la ciutat. De moment, no cal esmerçar ni un cèntim en formigó; n'hi ha prou refent la senyalització horitzontal, com a complement d'una potent senyalització vertical. I rés més.

L'experiència de Granvia Nord obre el camí per resoldre la qüestió en altres llocs. El sector més conflictiu de la xarxa propera a Barcelona està a l'indret de la B-23, A-2, AP-2. Cal una solució en pocs mesos, sense haver d'esperar anys i més anys a fer un carril bus sobre una tercera calçada. A més, amb la fórmula CPFA es poden aportar grans millores a la dificultat creixent del trànsit de camions per la comarca del Baix Llobregat degut al fet que un trànsit amb menys congestió provoca menys efectes de contaminació mediambiental i de consum de combustible. La introducció dels CPFA també pot potenciar altres modes de sostenibilitat com és el cas dels vehicles en utilització vao

En definitiva, al canal bus de Granvia Nord se li pot assignar un alt valor com a prova, però és clarament millorable, i exigeix immediata continuïtat, perquè Barcelona s'ofega.

El model de carril bus a Granvia Nord és acceptable com a valor experimental, però és millorable i exigeix la seva continuïtat i extrapolació a altres punts negres del mapa de contaminació

Si es disposa ... de temps suficient per a fer-ho, ... d'espai sense limitacions territorials i ... de recursos econòmics apropiats, és evident que és millor dur el transport públic per una via segregada exclusivament per a aquesta funció.

Però si no es disposa de temps, ni d'espai, i els recursos econòmics són minsos, la solució analitzada permet sortir-se del pas, en molt poc temps, ni que pugui ser amb vocació de provisionalitat.

Tot i així, recolzo un plantejament a mig camí, però que vol ser definitiu.

A la recerca del consens

• Introduir el concepte d'autovia urbana en totes les vies de penetració a la ciutat (igual que a les rondes de distribució i repartiment del trànsit), amb limitació de velocitat a 80 km/h i una reducció en l'amplada dels carrils de circulació per tal de guanyar-ne un dins la mateixa plataforma per adjudicar-lo a noves "destinacions funcionals prioritzades".

• Quan sigui possible, ampliar mínimament la plataforma, només en l'espai necessari per poder seguir disposant de voravies (arcens).

• Introduir la formula CPFA (canal-assignat multifunció) en les vies segregades, per a ús d'autobusos, camions i vehicles vao, de forma fixa o variable segons els llocs i les circumstàncies.

• Establir un sistema de senyalització intel·ligent mitjançant pòrtics de senyals amb telecomandament centralitzat, per a la ordenació i control tant dels canals assignats, com dels espais de prioritat per als trenats de trànsit, i també per a la vigilància de les conductes del trànsit i l'establiment de mesures severes de correcció d'accions poc adients.

Joan Anton Tineo

Lliçà d'Amunt

Mobilitat i solidaritat

La Regidoria de Mobilitat i Transport i la Regidoria de Cultura i Cooperació de l'Ajuntament de Lliçà d'Amunt, van col·laborar activament amb la Marató de TV3, del 17 de desembre.
Des de la Regidoria de Mobilitat i Transport es va portar a terme la campanya "Puja al Bus per la Marató", amb la finalitat de destinar a La Marató de TV3 la recaptació que es faci entre les tres línies urbanes de Transports de Lliçà d'Amunt durant tota la jornada del dijous 14 de desembre. Agafar el bus ni que tan sols sigui per pujar en una parada i baixar a la següent, ja suposa aportar un gra de sorra.
D'altra banda, la Regidoria de Cultura i Cooperació portarà a terme la campanya "Vine a la Fira de Nadal i col·labora!", en què es destinarà a La Marató la recaptació del sorteig de les dues paneres de Nadal dels dies 16 i 17 de desembre.
Els beneficis obtinguts en les dues activitats seran l'aportació popular que Lliçà d'Amunt fa a la Marató de TV3 de 2006.
Sens dubte, es tracta d'una lloable iniciativa,

Granollers: Més mobilitat sostenible

El passat 2 de novembre representants d'entitats, associacions i empreses que tenen una forta incidència en la mobilitat ciutadana i responsables de l'Ajuntament han signat el Pacte per a la mobilitat de Granollers. Un compromís col·lectiu i compartit, fruit d'un procés participatiu, en el que una trentena de persones, en nom propi o representant empreses i entitats han pres part, entre elles la PTP.

Un conjunt de sis jornades han permès debatre i recollir els punts de vista dels diferents agents socials, respecte a la mobilitat, i sintetitzar-los en 11 objectius del Pacte. Els objectius fixats en aquest Pacte per la Mobilitat de la Ciutat de Granollers, marcaran la tasca a fer en els propers anys, el pas següent és l'elaboració del definitiu Pla de mobilitat de la ciutat.

Nous servei d'autobusos

Des de el 6 de novembre, es pot anar en autobús, des de l'estació de l'avinguda del Parc de Granollers, als polígons industrials Jordi Camp, Font del Ràdium i Coll de la Manya, de Granollers, i Can Castells de Canovelles. Per fer possible aquest servei, s'han creat dues línies d'autobús, una d'urbana i una altra d'interurbana, i s'ha modificat l'itinerari de tornada de la línia L-1.

L'autobús de la nova línia urbana, de Transports Municipals de Granollers, recorre més de vuit quilòmetres, des de l'estació d'autobusos a la de RENFE de Granollers Centre i, des d'allà, pels polígons Jordi Camp, Font del Ràdium i Coll de la Manya i, de tornada, fins a l'estació d'autobusos de Granollers.

La nova línia interubana d'autobús, gestionada per l'empresa Sagalés, recorre tretze quilòmetres, des de l'estació d'autobusos de l'avinguda del Parc, passant pel centre de Granollers de Flor i Maria Palau de Granollers i Indústria de Canovelles, fins al polígon de Can Castells de Canovelles, per tornar a l'estació d'autobusos de Granollers. A més, s'ha modificat l'itinerari habitual de tornada de Can Gili, de la línia L-1, de Transports Municipals de Granollers, durant l'horari d'entrada i sortida de les empreses. Aquestes millores formen part de l'aplicació del conveni per a l'accessibilitat en transport públic i la mobilitat al conjunt de polígons del mercat laboral de la conurbació de Granollers, formalitzat el mes de setembre entre el Secretari per a la Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, i els alcaldes de Granollers i de Canovelles.

Millores als serveis interurbans

Mataró – Granollers – Sabadell

A partir del passat mes d'octubre, s'ha posat en servei una nova línia d'autobús que enllaça Sabadell, Granollers i Mataró. La línia es exprés i únicament fa parades en aquests municipis, amb uns temps de viatge de 20 minuts entre Sabadell i Granollers i una hora entre la ciutat del Vallés i Mataró. La freqüència es aproximadament d'una hora els dies laborables i dissabte i de dues hores els festius.Aquesta línia permet fer trajectes on el transport públic no disposa de cap competència al vehicle privat. Es un primer pas per a la millora de les connexions entre el Maresme i el Vallés que l'Atlas del Transport Públic havia posat en relleu. Sens dubte, aquesta línia era del tot necessària per enllaçar tres ciutats amb un importantíssim pes demogràfic i econòmic, no només dins les seves comarques respectives, sinó en el conjunt del país.

Corbera de Llobregat – Barcelona

El dia 1 de desembre es van ampliar els horaris i la freqüència de la línia regular entre Corbera de Llobregat, La Palma de Cervelló, Molins de Rei i Barcelona. D'aquesta manera, els dies laborables hi ha una freqüència de 20 minuts en hora punta i 30 minuts la gran part de dia i els caps de setmana es guanya amplitud horària, iniciant abans el servei i reduint la freqüència al llarg del dia.

Lliçà de Vall: nou bus urbà

El servei s'estructura en dues línies, la LV1 (blava), que dona servei a les urbanitzacions més allunyades del centre i polígons industrials, i la LV2 (vermella), que uneix el centre amb les urbanitzacions més pròximes al centre urbà. La freqüència de pas per les parades és d'una hora, iniciant el servei 7,15 hores del matí fins les 20,20 hores del vespre de dilluns a divendres i amb un servei més reduït els dissabtes per cobrir el mercat setmanal. El vehicle eés un microbús Iveco amb carrosseria Unvi, de prop de 28 places i adaptat a persones amb mobilitat recollida. L'acollida per part dels ciutadans ha estat immillorable i, des del passat setembre que va entrar en servei, cada més s'ha incrementat el nombre de viatgers

Noves guies de l'EMT

L'Entitat Metropolitana del Transport ha tret dues noves guies del transport públic de l'àmbit de l'EMT amb un format completament renovat, amb una clara cartografia que permet una còmoda visualització dels plànols. Les dues guies ara editades, tenen en comú la xarxa de transport de Barcelona, però amb la diferència que una mostra la xarxa de l'àmbit del Llobregat i l'altra del Barcelonès Nord.

la paradeta

El teletransport

Aquesta població és coneguda per haver conservat al llarg dels segles el seu caràcter medieval. Llàstima que els seus racons es vegin envaïts pels carros del segle XX... ...no és d'estranyar, doncs, que alguns intentin posar fre a aquesta plaga a la desesperada, dient les coses pel seu nom.

Dr. Tr@ffic news reporters

Sota la catifa no, sota la parada

Aquesta es la nova modalitat de neteja de les parades. La brossa l'amunteguem i la deixem a sota de la parada. Llàstima que la marquesina, a diferència de les catifes, no tapi les deixalles i es vegin d'aquesta manera. Un bon servei de transport públic comença a la parada on espera l'usuari.

Xarxa ferroviària integrada amb

Les Planes
Baixador de Vallvidrera
Vallvidrera Superior
Carretera de les Aigües
Peu del Funicular
Sarrià
Sant Feliu de Llobregat
T3 Consell Comarcal
L8 Molí Nou - Ciutat Cooperativa
Sant Joan Despí
T1 Bon Viatge
T1 T2
T2 Sant Martí de l'Erm
Sant Boi
Les Aigües
Cornellà
L5 Cornellà Centre
Cornellà Riera
Gavarra
Sant Ildefons
Can Boixeres
Can Vidalet
Can Rigal
Pubilla Cases
L1 Zona Universitària
Palau Reial
Maria Cristina
L8 Reina Elisenda
L7 Av. Tibidabo
El Putxet
Pàdua
Plaça Molina
Les Tres Torres
La Bonanova
Muntaner
Sant Gervasi
Gràcia
T1 T2 T3 Francesc Macià
Les Corts
Plaça del Centre
Barcelona-Sants
Sants Estació
Hospital Clínic
Diagonal
Provença
Entença
Tarragona
Rocafort
Urgell
Universitat
Sant Antoni
Poble Sec
L8 L7 Catalunya
Lleida
Parc de Montjuic
L2 Paral·lel
Drassanes
L8 Espanya
Hostafrancs
Mercat Nou
Santa Eulàlia
Badal
Plaça de Sants
Collblanc
Torrassa
Florida
Can Serra
L1 Hospitalet
Rbla Just i Oliveras
Almeda
l'Hospitalet - Av.Carrilet
Avinguda Carrilet
Sant Josep
Bellvitge
L1 Hospital de Bellvitge
Bellvitge Gornal
Ildefons Cerdà
Magòria La Campana
El Prat de Llobregat
7 = Aeroport
11 = Castelldefels

Planifica la teva ruta

Temps sempre encerclats i en minuts

El temps de recorregut serà la suma del temps d'accés i espera, el temps entre parades, i el temps mitjà dels enllaços, en cas que s'hagin de fer.

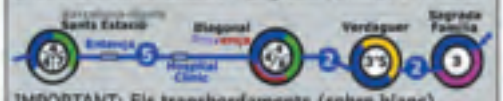
Temps d'accés i espera

És variable segons companyia, estació i franja horària. La mitjana global és de **6:30 minuts**

Temps entre parades

Sumarem la xifra o xifres existents entre les estacions de referència (les encerclades) més properes al nostre origen / final.

EXEMPLE: Sants Estació - Sagrada Família: *9 minuts*



IMPORTANT: Els transbordaments (sobre blanc) només se sumen quan fem enllaç

Temps mitjà de l'enllaç

Sumarem la xifra o xifres existents entre els colors de les línies a enllaçar, pel camí més curt

EXEMPLE

L3	4	L2 L3	6
L2	4+6	L2 L4	2
L4	4+6		

PTP

Associació per a la Promoció del Transport Públic

Idea: **José Luís Rodrigo** Grafisme i disseny: **Ricard Riol Jurado i Xavier Lujan** Dad

temps de viatge

BARCELONA
zona central

Plànol disponible a Internet: www.laptp.org

les: Albert Obiols i JLR

L'Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada

El desenvolupament territorial i urbanístic juguen un paper molt important en la generació de noves demandes de mobilitat ja que condicionen fortament les possibles respostes a la mateixa en la mesura en què defineixen els models territorials i urbans, la densitat, la distribució espaial dels usos,... essent tots aquests elements uns dels principals condicionants en la generació de mobilitat.

Les polítiques urbanístiques localitzen i dissenyen els nous espais públics, les noves xarxes d'infraestructures afavorint a uns o altres mitjans de transport, regulant la quantitat i la disposició de l'oferta d'aparcament,... És en aquest sentit, que les noves polítiques de mobilitat, orientades a la promoció dels mitjans de transport més sotenibles i segurs requereixen d'una coordinació i integració amb les polítiques territorials i urbanístiques per tal que els nous desenvolupaments urbans siguin planificats prenent en consideració l'impacte que generaran sobre les actuals pautes de mobilitat.

La llei 9/2003 de la Mobilitat, pionera a tot Europa en legislar de manera integral el nou fenomen de la mobilitat, va ser també pionera en conceptualitzar un nou instrument d'avaluació l'"Estudi d'Avaluació de la Mobilitat Generada" (EAMG) que permet vincular la mobilitat amb l'urbanisme. Aquest nou instrument avalua l'impacte que tindrà sobre les actuals pautes de mobilitat un nou desenvolupament urbanístic. El fet que aquesta avaluació es realitzi en les fases inicials del seu planejament permet introduir mesures correctores per tal de minimitzar els costos socials i ambientals de la nova mobilitat generada promovent que aquesta es pugui satisfer amb els mitjans de transport més ecològics, i de manera preferent anant a peu i en bicicleta. Però una de les principals virtualitats d'aquest nou instrument és que estableix la possibilitat que els promotors públics o privats de les noves actuacions generadores de mobilitat participin en el finançament de l'increment dels serveis de transport públic que resultin pertinents, pràctica fins ara no habitual.

L'estudi suposa, pel seu abast i contingut, un salt qualitatiu respecte les memòries de mobilitat sostenible que fins ara eren requerides per la normativa urbanística. En aquest sentit, el nou Reglament de la Llei d'Urbanisme ja fa menció explícita als EAMG com a documentació necessària per a tramitar algunes de les figures del planejament urbanístic, essent aquesta una clara mostra de l'avenç en la integració, com a mínim, de la legislació urbanística amb la de mobilitat.

● Qualsevol pla d'ordenament urbanístic o territorial haurà d'incloure, necessàriament, un estudi sobre el seu impacte en la mobilitat

En matèria de mobilitat, el passat 19 de setembre es va aprovar el Decret 344/2006 (DOGC núm.4723-21.9.2006), de regulació dels EAMG. Prèviament a la seva aprovació, el decret ha estat sotmès a un procés de debat i consulta en el marc del Consell Català de la Mobilitat al llarg de tot aquest any, procés en el qual la PTP ha participat activament valorant molt positivament la nova reglamentació.

El decret aporta novetats significatives respecte al que s'establia en la llei de la Mobilitat, avançant especialment en els següents aspectes:

La necessitat d'un EAMG

Tal i com es detalla en la taula adjunta, serà necessari elaborar un EAMG per a tramitar i aprovar un ampli ventall d'instruments d'ordenació territorial (plans territorials d'equipaments o de serveis), instruments d'ordenació urbanística (planejament general i derivat) i projectes d'instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular. En el procés de tramitació d'aquests plans i projectes, caldrà sotmetre l'estudi a informe de les autoritats territorials de la mobilitat corresponents així com al tràmit d'informació pública. En aquest sentit, és important destacar, que de manera molt encertada, passen a ser les Autoritats Territorials de la Mobilitat (ATM) els òrgans que han de valorar i informar sobre els EAMG, essent per tant uns espais de decisió més propers al territori.

Com elaborar un EAMG

El contingut dels EAMG variarà en el grau de detall en funció del tipus de pla o projecte al que acompanyin. En tots els casos però, caldrà avaluar la mobilitat generada pel nou desenvolupament i analitzar l'impacte que aquesta tindrà sobre les xarxes d'itineraris principals per a vianants, bicicletes, transport col·lectiu de superfície i vehicles. Així mateix, l'estudi haurà de contenir una proposta de possibles mesures correctores per tal d'adequar les 4 xarxes d'itineraris principals als paràmetres de planificació que s'estableixen en el decret. Aquests criteris de disseny són especialment importants ja que otorguen prioritat al vianant sobre la resta de modes de transport en la utilització del viari públic.

El finançament dels costos

La internalització dels costos del transport és un dels aspectes més prioritaris pel que fa a les polítiques de finançament del transport públic. Els

Àmbit d'aplicació dels EAMG (*)		Tramitació (**)
Instruments d'ordenació territorial	• Plans territorials d'equipaments o de serveis	Els EAMG s'incorporen al Pla com a document independent i s'han de tramitar i sotmetre a informació pública amb aquest. Simultàniament han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent.
Instruments d'ordenació urbanística	• Planejament urbanístic general i llurs revisions o modificacions que comportin nova classificació de sòl urbà o urbanitzable	Els EAMG s'incorporen al Pla com a document independent i s'han de tramitar i sotmetre a informació pública amb aquest. Simultàniament han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent
	• Planejament urbanístic derivat i llurs modificacions, que tinguin per objectiu la implantació d'usos o activitats No serà obligatori en municipis de població inferior a 5.000 hab. excepte que formin part d'un sistema urbà plurimunicipal o en actuacions que suposin la implantació d'usos: -residencials (> 250 habitatges), -comercials o terciaris (> 1 ha) -i industrials (> 5 ha).	Els EAMG s'incorporen al Pla com a document independent i s'han de tramitar i sotmetre a informació pública amb aquest. Simultàniament han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent
Projectes de noves instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular Projectes d'ampliació d'instal·lacions que tinguin la consideració d'implantació singular Projectes de reforma d'instal·lacions existents que com a conseqüència de la reforma passin a tenir la consideració d'implantació singular	Tenen la consideració d'implantacions singulars: -els grans establiments comercials, individuals o col·lectius, d'acord amb la legislació d'Equipaments Comercials -els edificis per a oficines amb un sostre de més de 10.000 m2 -les instal·lacions esportives, lúdiques, culturals, amb un aforament superior a 2.000 persones -les clíniques, centres hospitalaris i similars amb una capacitat superior a 200 llits -els centres educatius amb una capacitat superior a 1.000 alumnes -els edificis, centres de treball i complexos on hi treballin més de 500 persones -altres implantacions que puguin generar de forma recurrent un nombre de viatges al dia superior a 5.000	Els EAMG s'han de tramitar conjuntament amb el projecte d'acord amb el procediment que correspongui en cada cas. Han de ser sotmesos a informe de l'autoritat territorial de la mobilitat corresponent simultàniament al tràmit d'informació pública del projecte. Si el projecte no requereix aquest tràmit d'informació pública l'informe s'ha d'emetre amb anterioritat a l'aprovació del projecte o atorgament de la llicència. Si l'EAMG ja s'ha incorporat en l'elaboració del pla urbanístic corresponent serà suficient una certificació on es faci constar que ja s'ha realitzat l'estudi.

(*) El Decret és d'aplicació a tots aquells projectes que no han estat aprovats inicialment abans de la data d'entrada en vigor del Decret (22/09/2006) i als projectes d'implantacions singulars que no disposin de projecte de visat en la mateixa data.
(**) En cas que l'autoritat de la mobilitat corresponent no estigui consituïda correspon emetre l'informe a la Secretaria per a la Mobilitat del DPTOP de la Generalitat de Catalunya

EAMG avancen en aquesta línia obligant a què els promotors de les noves actuacions internalitzin part dels costos socioeconòmics de la mobilitat que es generarà. En aquest sentit, els EAMG hauran d'incorporar una proposta en la que els promotors de les actuacions generadores de mobilitat, hauran d'assumir:

• Part dels costos d'urbanització de determinades infraestructures requerides per servir millor la mobilitat generada.

• Part del cost d'explotació dels serveis de transport públic requerits per donar servei a la mobilitat generada.

Tal i com va succeir amb la llei de la Mobilitat, que ha esdevingut un referent normatiu per a la resta de comunitats autònomkes fins al punt que ja s'està redactant una llei de la Mobilitat a nivell estatal, esperem que amb l'aplicació del decret dels EAMG, aquest nou instrument esdevingui una eina de referència per a la resta d'administracions públiques que, com la nostra, estan treballant per integrar les polítiques de mobilitat en les polítiques territorials i urbanístiques. ●

Georgina Andreu

Un exemple d'aplicació pràctica

La gestió de mobilitat generada a la UAB

La Universitat Autònoma de Barcelona, com a centre d'ensenyament i de recerca, ha esdevingut, en les darreres dècades, en un dels pols d'activitat i d'atracció de desplaçaments més importants de la segona corona metropolitana. La seva localització, i la planificació de les infraestructures i els serveis de transport des del moment de la seva creació, ha condicionat negativament l'accessibilitat del campus de Bellaterra de la UAB.

Tot plegat fa que, per una banda, aquest espai esdevingui menys competitiu respecte altres campus universitaris. Les condicions d'accés dels usuaris en termes de temps i cost econòmic, sobretot d'aquells que no tenen accés al cotxe, són cada cop pitjors. Per altra banda, el model de mobilitat generat per aquesta situació resulta intensament insostenible, molt insolidari i força insegur.

Davant d'aquesta situació, la UAB, avançant-se al que estableix la Llei de la Mobilitat de Catalunya, ha creat recentment la Unitat de Gestió de la Mobilitat amb l'objectiu de treballar per maximitzar l'accessibilitat dels seus campus prioritzant els mitjans de transport més sostenibles, segurs i solidaris. D'aquesta manera, es converteix en la primera universitat d'Espanya que afronta la gestió de la mobilitat que genera, i el segon centre que ho fa després de la Zona Franca de Barcelona.

Per tal d'assolir els seus objectius, la Unitat de Gestió de la Mobilitat centra les seves actuacions en la interrelació constant amb les administracions amb competències en la planificació dels transports, la producció de la informació necessària per tal de conèixer l'oferta disponible i la demanda existent, la diagnosi del sistema i la generació de propostes de millora.

Cada cop més cotxes

En relació amb la generació de la informació necessària, la Unitat de Gestió de la Mobilitat ha presentat recentment l'Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la Comunitat Universitària de l'any 2006. Aquest estudi, que dóna continuïtat a les edicions de 2001, 2002 i 2004, ha entrevistat a 4.525 individus sobre un univers d'unes 40.000 persones i aporta informació molt valuosa de cara a la planificació dels serveis com ara la procedència de la comunitat universitària, els mitjans de transport que fan servir per desplaçar-se i els motius de la seva elecció.

Com a resultats cal destacar que la comunitat universitària procedeix, principalmen,t des de les comarques properes a la Universitat, especialment des de municipis com Barcelona, Sabadell, Cerdanyola, Terrassa, Sant Cugat o Rubí. El 53,1% de la comunitat de la UAB arriba al campus en transport col·lectiu, el 41,1% en transport privat, i el 5,8% en transport no motoritzat. Més concretament, el 7,4% ho fa en autobús, el 33%, en Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), i el 12,7%, en RENFE. Respecte al transport privat, el 27,9% ve amb cotxe amb un conductor sol, el 5,7% ve conduint el cotxe amb altres persones, el 6,3% venen en cotxe però com a acompanyant. Això dóna com a índex d'ocupació dels cotxes d'1,1 persones per vehicle, el que es tradueix en més de 12.000 cotxes cada dia al campus.

Pel que fa al transport no motoritzat, l'estudi indica que venen caminant el 5%, i en bicicleta, el 0,8%.

Per municipis i corredors, destaca que l'ús del transport col·lectiu és majoritari en aquells que estan a prop de la UAB i on hi ha presència d'un bon servei. En aquest sentit és destacable l'elevat ús del cotxe des de Sabadell o Cerdanyola.

● S'han encès totes les alarmes: en dos anys, els usuaris del transport públic han passat del 61% al 53%, això fa que la UAB es plantegi un Pla de Mobilitat

Transport púlic a la baixa

Pel que fa a l'evolució d'aquestes dades, cal destacar que respecte al 2004, l'ús del transport col·lectiu ha disminuït (del 61,2% s'ha passat al 53,1%) i, en canvi, ha augmentat l'ús del vehicle privat (del 35,5% s'ha passat al 41,1%).

Evidentment, els repartiments modals responen a la percepció que té l'usuari sobre

	Barcelona	Cerdanyola	Sabadell	Sant Cugat	Terrassa
Transport no motoritzat	**0,2 %**	**12,4 %**	**0,3 %**	**0,0 %**	**0,0 %**
Caminant	0,0 %	8,8 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Bicicleta	0,2 %	3,6 %	0,3 %	0,0 %	0,0 %
Transport col·lectiu	**78,8 %**	**41,8 %**	**58,2 %**	**66,9 %**	**39,3 %**
Autobús	2,6 %	33,6 %	0,7 %	0,5 %	1,2 %
FGC	58,1 %	0,8 %	55,9 %	65,1 %	36,2 %
RENFE	18,1 %	7,4 %	1,5 %	1,3 %	1,9 %
Transport privat	**21,0 %**	**45,9 %**	**41,6 %**	**33,1 %**	**60,7 %**
Cotxe conductor sol	16,0 %	27,8 %	31,5 %	24,0 %	41,5 %
Cotxe conductor + altres persones	2,5 %	8,3 %	3,0 %	3,6 %	8,4 %
Cotxe acompanyant	1,7 %	6,9 %	5,5 %	5,2 %	10,6 %
Moto conductor	0,8 %	2,9 %	1,6 %	0,3 %	0,2 %
Moto acompanyant	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %	0,0 %
Total	**100,0 %**	**100,0 %**	**100,0 %**	**100,0 %**	**100,0 %**

Font: Enquesta d'Hàbits de Mobilitat de la comunitat universitària de la UAB, 2006

la qualitat del transport i a la importància que es dóna a cadascun dels paràmetres de l'oferta existent. Pel que fa a la valoració dels transports públics, el mitjà que obté una major puntuació és FGC (amb un 7,2), seguit de l'autobús (amb un 5,7%) i de RENFE (que obté un 4,8%). Dels FGC, els atributs que millor es valoren són la puntualitat, seguit de la seguretat i a continuació, la combinació d'horaris.

La rapidesa (23,5%), la comoditat (21,3%) i la proximitat al lloc de residència (18,7%) són els principals motius d'elecció del mijtà de transport. El quart motiu més esmentat és la poca oferta de transport públic, indicat per els que es desplacen amb vehicle privat (14%). El cost econòmic és un motiu poc destacat en relació a la resta, situant-se al voltant del 4,4%.-

Els motius d'elecció varien en funció del mitjà de transport: un terç dels usuaris del transport col·lectiu l'escull per la proximitat al lloc de residència; per als usuaris del vehicle privat, el motiu més important és la rapidesa (40%); i per als qui es desplacen a peu i en bicicleta, indiquen tant la comoditat com la proximitat al lloc de residència com els principals motius d'elecció d'aquesta forma de desplaçar-se.

Pel que fa al títol de transport utilitzat, l'abonament que més es fa servir és la T-10 seguit de la T-50/30. Els abonaments mensuals i trimestral no tenen gaire èxit, ja que només surten a compte si es fan uns quatre viatges diaris.

També es demanava l'opinió sobre quatre instruments de regulació de l'ús del cotxe. La proposta que gaudeix d'un major grau d'acord és l'increment dels serveis de transport públic seguida per les mesures destinades a afavorir l'ús compartit del cotxe. Les que reben un menor grau d'acord són les mesures destinades a l'increment dels espais destinats a l'aparcament i a les mesures contra la indisciplina en l'aparcament.

Pla Estratègic d'Accessibilitat

A partir de la informació aportada per aquest i altres estudis, la UAB, en l'àmbit de les propostes, ha aprovat el Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB com a eina que materialitza la política sectorial de l'Autònoma en matèria de mobilitat i accessibilitat. Aquest pla estableix el model de mobilitat que vol fomentar la Universitat i les línies estratègiques bàsiques per assolir-lo. Aquestes directrius bàsiques es desenvoluparan posteriorment i donaran lloc al Pla de Mobilitat de la UAB. En resum, el Pla Estratègic d'Accessibilitat proposa el foment dels mitjans més sostenibles, més segurs i més equitatius i aconseguir un ús més racional del vehicle privat. Entre altres coses s'està treballant en la diagnosi dels serveis de transport col·lectiu per tal de pactar les millores necessàries amb les administracions competents i en la redefinició del servei de bus intern al campus. S'instal·len aparcaments de bicicletes i es defineixen les xarxes de carrils bici d'accés i interiors. S'adequa els edificis i l'espai urbanitzat per facilitar l'accessibilitat universal. Es treballa en una política d'aparcaments que permeti anar adequant l'oferta existent als paràmetres òptims de places/m2 construït i regular l'accés amb cotxe. I també es treballa per millorar la informació disponible per part dels usuaris. Tot això, implicant els agents a través de la Taula de la Mobilitat de la UAB i recolzat en diverses campanyes de conscienciació com la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura. ●

Rafael Requena
Unitat de Gestió de la Mobilitat de la Universitat Autònoma de Barcelona

Biciberg

Un aparcament segur per a bicicletes

En la línia del foment de la bicicleta com a mitjà de transport quotidià, la UAB està duent a terme una política d'aparcament que preveu dues línies d'actuació. Per una banda, la instal·lació d'aparcaments tipus "universal" a menys de 50 metres de tots els edificis. Per una altra, la instal·lació d'aparcaments totalment segurs per cobrir aquella part de la demanda que necessita aparcar amb total seguretat (bicis plegables, elèctriques, etc).

En aquest sentit, la Generalitat de Catalunya, en el marc del Pla Estratègic de la Bicicleta de Catalunya, ha instal·lat un aparcament automàtic de bicicletes al mig del campus. Amb el Biceberg l'usuari realitza les operacions d'aparcament mitjançant una targeta xip dotada d'un codi personal secret, amb un funcionament molt similar al dels caixers automàtics. El temps d'accés fins al contenidor dels vehicles és de 30 segons, tant per al seu dipòsit com per a la seva retirada.

En un principi, els usuaris tindran a la seva disposició places d'abonament, per a aquells que volen aparcar la bicicleta cada dia durant un període d'hores llarg, i places de lliure ús per a aparcaments esporàdics i de curta durada. Tot i això, la gestió serà flexible en funció d eles preferències que mostrin els usuaris.

Aquest aparcament estarà sotmès a una tarifa simbòlica que el diferenciarà dels altres aparcaments i que incentivarà l'arribada de nous usuaris al campus. Per a més informació: mobilitat@uab.es ●

Gestionar la mobilitat per poder respirar

Ens ofegarem!

El Govern de Catalunya ha posat en exposició pública un projecte de decret que aplicarà 77 mesures per reduir la contaminació atmosfèrica a la regió metropolitana de Barcelona. I és que cada cop és més elevat d'índex de malalties respiratòries causades per l'emissió de gasos tòxics, la major part dels quals tenen el seu origen en la congestió del trànsit.

La majoria d'aquestes mesures van destinades a moderar la circulació dels vehicles i la potenciació del transport públic, ja que són els vehicles i les seves emissions els principals causants de la contaminació de NOx i partícules en suspensió de les nostres ciutats. Des de l'Associació per a la Promoció dels Transport Públics volem donar ple suport a aquestes mesures, perquè si volem respirar a les nostres ciutats, si volem evitar els milers de morts per la contaminació i les desenes de milers d'afectats per afeccions respiratòries i al·lèrgies, només hi ha un camí: fer un ús racional del cotxe privat, restringir el pas dels vehicles, reduir les velocitats, transvasar les mercaderies de la carretera al tren i al vaixell, i sobretot potenciar el transport públic de forma valenta i decidida.

● La reducció de la velocitat, per ella mateixa, no solucionarà el problema sinó va acompanyada d'altres mesures per lluitar contra la congestió, com poden ser els carrils-VAO i la potenciació del transport públic, i de manera especial, el ferroviari

Ja comencen a sortir detractors de les mesures proposades, sense donar cap alternativa real que permeti solucionar el gravíssim problema que afecta l'aire que respirem cada dia. Volem fer reflexionar a tothom, i demanar-los que no facin demagògia, que amb la salut no es pot jugar, ara toca debatre les mesures proposades, però aportant solucions i millores a allò plantejat.

Primer és la salut

En aquest sentit, volem incidir en el debat indicant que és cert que la mesura de reducció a 80 km/h –a la qual donem suport i defensem des de fa força temps– per si sola no solucionarà tots els problemes. És evident que cal acompanyar-la d'altres que permetin fer-la realment efectiva i assolir l'objectiu de reducció de contaminació, per aquesta raó i per evitar congestions defensem entre altres mesures:

• La implantació de peatges ecològics VAO (gratuïtat únicament per als vehicles amb més de tres ocupants) en els principals accessos a les grans ciutats. Per disminuir la congestió i afavorir l'ús del cotxe compartit.

• La creació de carrils BUS-VAO en les vies ràpides actuals, qüestió que possibilita la reducció de la velocitat a 80 Km/h, ja que els actuals carrils de 3,5 m, poden passar a ser carrils de 3,m, i per tant possibilita crear-ne de nous per a BUS –VAO que permetin la priorització del pas del transport públic i vehicles compartits.

• La realització d'un potent i ambiciós pla de serveis que suposi una extraordinària potenciació del transport públic ferroviari (trens i tramvies) i els autobusos interurbans.

• L'adopció de mesures extraordinàries de regulació del transport de mercaderies per carretera, aplicant mesures per evitar la congestió, forçant el traspàs de mercaderies al tren, aplicar mesures de restricció de trànsit de camions en hores punta, afavorint el moviment de mercaderies per la nit, quan no estan congestionades les carreteres, la implantació de filtres i el compliment de la norma Euro 4 en els vehicles, entre moltes altres mesures.

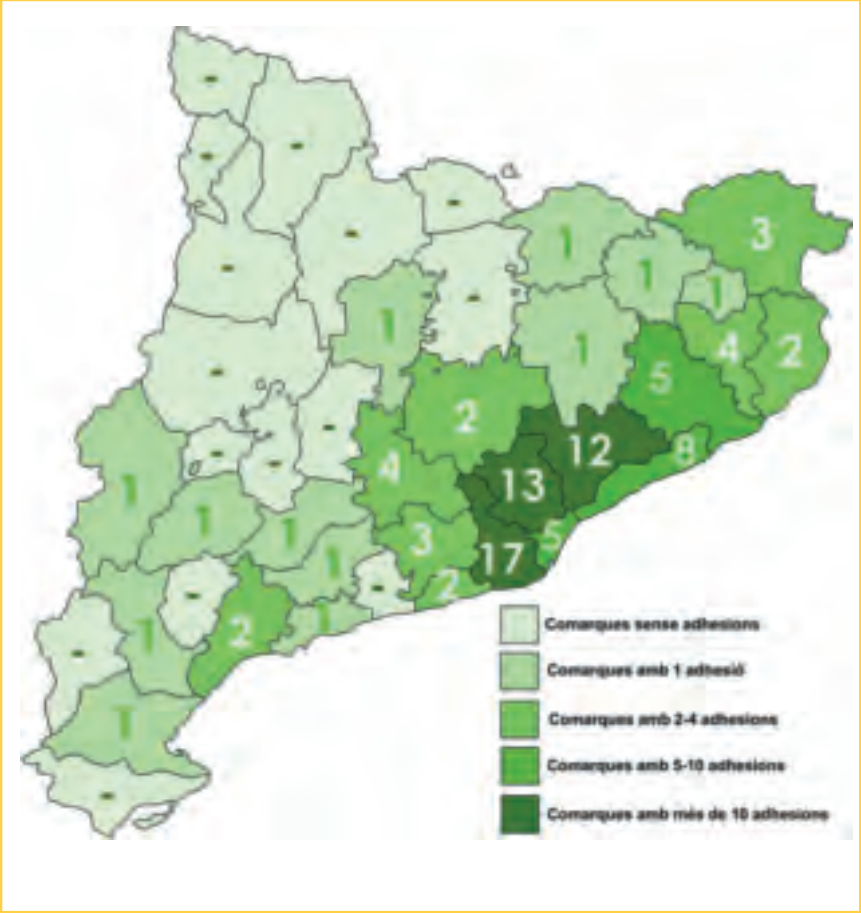
L'abast del tema és tan important que seria molt difícil analitzar-ho en un breu escrit, però volem encoratjar el nostre govern a defensar la salut dels ciutadans i demanar a tota la ciutadania i institucions socials una serena reflexió i un compromís individual i col·lectiu en el camí de la sostenibilitat, la racionalitat i la defensa de la nostra salut.

Doncs si l'aire que respirem és contaminat i no hi fem res, la conclusió és òbvia: ens ofegarem! ●

Lluís Carrasco
Vicepresident de la PTP

S'hi van adherir 94 municipis i 39 entitats

La Setmana de la Mobilitat retroba la via



Un any més s'ha portat a terme la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura en el marc de la convocatòria europea del Dia sense Cotxes. Si bé en anys anteriors força mitjans de comunicació posaven l'èmfasi, en mesurar l'èxit o fracàs d'aquesta convocatòria, en el nombre de persones que deixaven el cotxe a casa, ara les unitats de mesura són diferents perquè el que persegueix aquesta Setmana no és que alguns ciutadans deixin un dia a l'any el cotxe a casa, sinó conscienciar de la necessitat de canviar el model de mobilitat. I en aquest propòsit cal dir que la Setmana ha complert amb escreix el seu propòsit.

Han estat centenars les aparicions als mitjans de comunicació, sobre tot en l'àmbit de la televisió i de la ràdio, de molts portaveus que anaven desgranant un missatge global de la necessitat de canvi de model, tot i que sovint el missatge prenia carta de naturalesa sectorial. És just reconèixer que les monumentals pífies de la Renfe des de la tornada de vacances han ajudat –i molt– a què l'ideari de la Setmana fos molt present en els mitjans de comunicació.

ecocity

Saló de l'Equipament per les ciutats i el medi ambient

> Fira de Barcelona
> 27 de febrer al 2 de març de 2007

Dins del marc de la Fira es duran a terme les "III Jornades Internacionals del Biodièsel"

Curs de
Mobilitat sostenible aplicada als centres de treball

> Del 7 de febrer al 27 de juny de 2007
> Els dimecres de 18.00 h. a 20.00 h.
> Sales de formació sindical de CCOO i UGT a Barcelona

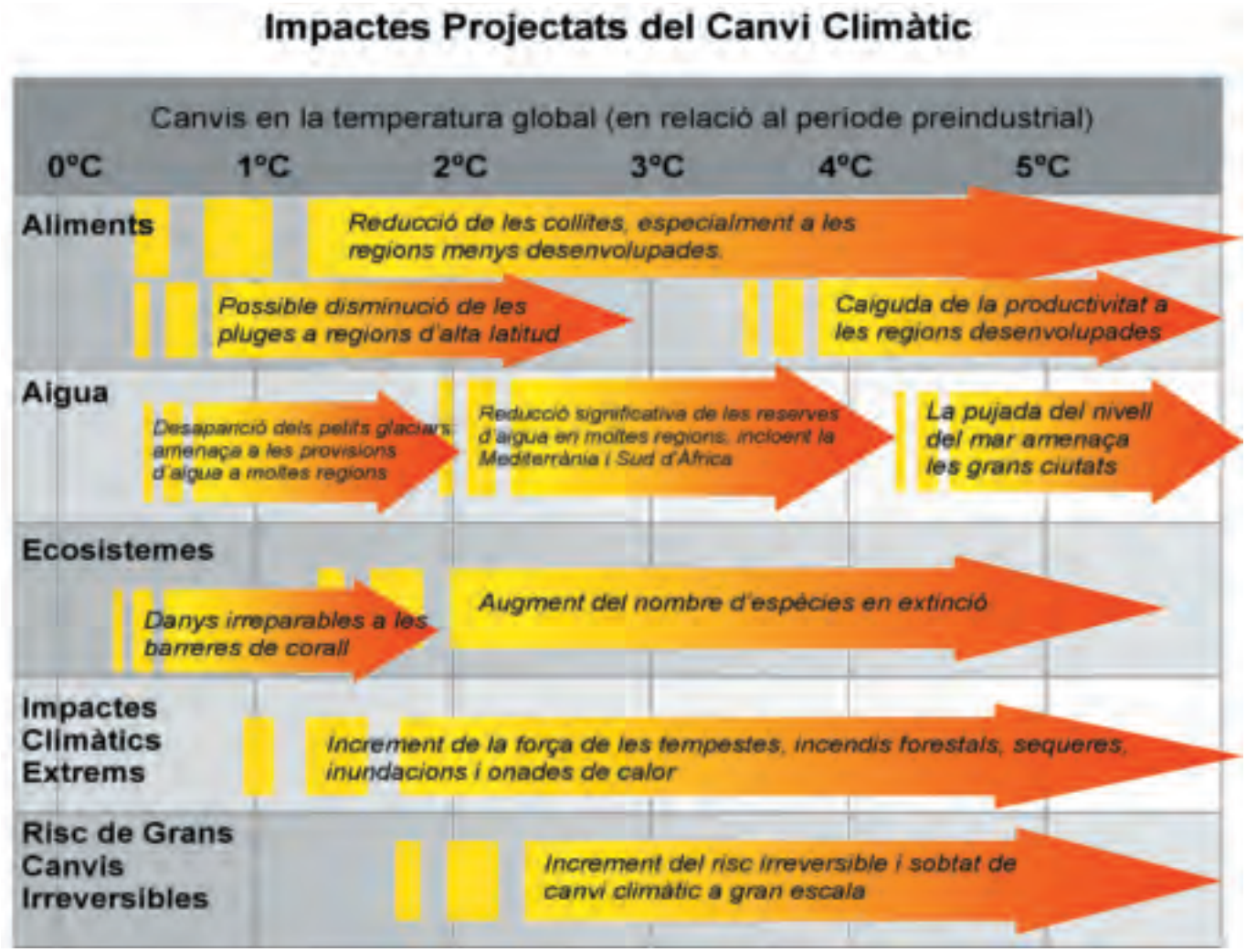
Informació i inscripcions: 932 444 970 (Vanessa Bastida)

Fundació MOBILITAT Sostenible i segura

amb el suport de Generalitat de Catalunya Departament de Medi Ambient i Habitatge · Obra Social "la Caixa" · CCOO · UGT

Un revulsiu en la lluita contra el canvi climàtic

L'Informe Stern



La preocupació pel canvi climàtic és cada cop més evident en la societat. La presentació de l'Informe Stern per part del primer ministre britànic, Tony Blair, ha suposat un revulsiu per la lluita contra el canvi climàtic. El cop d'efecte de l'informe no només radica en el seu contingut, sinó en la seva presentació per part d'un líder destacat de l'economia mundial. Les conseqüències del canvi climàtic són cada cop més evidents i percebudes pels ciutadans: temperatures extremes, huracans, descontrol del cicle de l'aigua, desaparició de la tardor i la primavera, noves malalties i insectes propis dels tròpics, avenç de la desertització, i un llarg etcètera.

El canvi climàtic ha estat denunciat per la comunitat científica i pel, freqüentment desprestigiat, moviment ecologista des de fa dècades. Però sha calgut la intervenció d'un líder del capitalisme mundial com Blair, per a què el problema abasti la transcendència que mereix. I és que el canvi climàtic és un problema transversal: afecta tots els àmbits relacionats amb la pròpia existència humana. La intervenció del primer ministre britànic podria ser la primera passa per a què un problema global i mancat de lideratge com el canvi climàtic, sigui interioritzat també pels més escèptics sectors econòmics i socials.

Un daltabaix econòmic

A banda dels transcendentals i sovint desconsiderats desgavells sobre la fauna i la flora del pleneta, l'informe Stern se centra en els problemes que es generaran sobre la societat i l'economia si no s'actua contra el canvi climàtic. Segons aquest informe, les pèrdues de recursos naturals així com els 200 milions de refugiats a causa de les sequeres degeneraran en pèrdues econòmiques del 5% del PIB mundial: una crisi sense precedents després del crack del 1929. Ja no es tracta d'una advertència d'alguns grups ecologistes "catastrofistes" sinó d'un estudi coordinat per un ex-economista del Banc Mundial i assessor del govern britànic.

Algunes de les conclusions que emanen del document (que es pot consultar a la web de la PTP, www.laptp.org) són:

- Que encara queda temps per evitar els pitjors impactes del canvi climàtic si emprenem mesures energètiques alternatives ara. L'informe assenyala

que cal invertir un 1% del PIB mundial fins el 2050 per aturar el canvi climàtic.

• Que el canvi climàtic podria tenir impactes molt greus en el desenvolupament de l'economia mundial, degut a l'esgotament de recursos i emigracions massives.

• Que els costos de l'estabilització del clima són considerables però manejables; una demora seria perillosa i molt més costosa.

• Que es requereixen mesures sobre tots els països i que aquestes no tenen per què frustrar les aspiracions de creixement de països rics o pobres.

• Que el canvi climàtic exigeix una resposta internacional, basada en un enteniment comú dels objectius a llarg termini i un acord sobre els marcs d'acció.

• Respondre al canvi climàtic no equival a empobrir-se ni deixar de créixer, sinó adaptar-se a les necessitats del futur.

Encara podem fer alguna cosa

És destacable que un informe d'aquesta envergadura adverteixi de les conseqüències sobre l'economia, aspecte valorat per sobre del medi ambient amb massa freqüència des d'alguns poders fàctics dins la societat. Juntament amb la resta de motius, l'advertència econòmica de l'Informe Stern hauria de ser l'esperó definitiu per a engegar el canvi. Recordem que a Catalunya, el 40% dels gasos amb efecte hivernacle són generats pel món del transport, molt especialment pels cotxes, camions i avions.

Quedem-nos, doncs, amb la conclusió més important de l'Informe Stern: encara som a temps per a frenar el canvi climàtic. Moguem-nos amb el planeta!

Vanessa Bastida
Tècnica de medi ambient. PTP

Una veritat incòmoda

Aquest és el nom que porta el documental protagonitzat per l'exvicepresident nord-americà Al Gore i que relata la preocupant situació que representa l'esclafament global i la crisi energètica del planeta.

Des d'un discurs que combina elements científics alhora que didàctics, aquesta pel·lícula descriu exhaustivament quines són les causes i conseqüències del fenomen del canvi climàtic, il·lustrant-ho amb alarmants estadístiques i aterradores imatges dels impactes sobre la natura, la societat i l'economia global.

La pel·lícula es desenvolupa a través d'un seguit de conferències sobre el canvi climàtic del mateix Al Gore, entrellaçades amb fragments de la seva vida privada. No obstant això, més enllà de tractar-se d'un film sensacionalista, Una veritat incòmoda és un documental esperançador. Primerament, perquè abandona la idea de la incertesa entre la comunitat científica sobre l'escalfament global. No n'hi ha cap dubte que existeix aquest fenomen, i els estudis al respecte són irrefutables. Així doncs, Gore incideix en la idea que es tracta d'un problema de voluntat política i encoratja els dirigents mundials a cooperar envers la solució d'aquest.

I en segon lloc, perquè les eines per a combatre aquesta crisi estan realment a l'abast de tothom. Amb el canvi d'hàbits en la nostra vida quotidiana es poden assolir grans resultats en estalvi energètic i reducció d'emissions de CO_2. El documental fa incís en què, arribats al punt crític on ens trobem, la ciutadania hauria d'adoptar una actitud respectuosa responent, senzillament, a un repte més moral que polític.

Sense l'estreta col·laboració d'aquestes dues estratègies no es podrà posar fre al fenomen del canvi climàtic.

Malgrat la qualitat del documental, alguns aspectes d'aquest poden suscitar el recel dels més crítics espectadors. D'una banda, perquè en determinats moments pot resultar una estratègia electoralista de l'ex-candidat Gore, especialment quan aquest protagonitza moments de glòria en multitudinàries conferències i ens explica episodis emotius de la seva vida. D'altra banda, perquè encara predominen les imatges de xemeneies fumejants i indústries contaminants com a principal causa de l'escalfament global. Per contra, l'efecte de les emissions difuses i incontrolables provinents del transport motoritzat -privat o de mercaderies- són molt poc presents (fins al punt que el mateix Gore fa la seva "creuada pel canvi climàtic" en cotxe oficial!) . Així i tot, cal reconèixer la trajectòria d'aquest dirigent demòcrata, candidat a la presidència d'un dels estats que encara no ha ratificat el Protocol de Kyoto i que alhora és dels que més contribueixen al canvi climàtic. Precisament, un dels continguts que més trobem a faltar al documental són les actuacions per a frenar el canvi climàtic. La pel·lícula, que sobretot està centrada en diagnosticar el canvi climàtic i alertar-ne de les conseqüències, arracona el capítol de les solucions a un seguit de consignes escrites entre els crèdits finals.

Esperem doncs que aquest documental marqui tendència i que, d'ara en endavant, les principals forces polítiques del nostre país incloguin en els seus programes actuacions contundents contra el canvi climàtic, fet que, fins el moment, resulta una qüestió de segon ordre. Haurem de replantejar-nos, necessàriament, la nostra manera de moure'ns.

V.B.

Us recomanen la web www.climatecrisis.uip.es/thescience (l'apartat "Redueix el teu impacte mentre et mous").

Importants millores a TMB i TUSGSAL

La xarxa d'autobusos segueix en expansió

Darreres actuacions de TMB en matèria d'autobusos

En el darrer trimestre de 2006, TMB hacompletat les actuacions que tenia previstes en matèria d'autobusos. Tant sols resta pendent la moderniztació del material mòbil amb la substitució dels darrers autobusos de sòl alt, de manera que tota la flota estarà adaptada a persones de mobilitat reduïda.

Noves línies

El 26 presta servei a una zona deficitària en transport públic.
Foto David Llorca

El 28 de setembre, va entrar en servei la línia 131 de Bus del Barri, que atén el Putxet i llocs com el mercat i l'hospital de Sant Gervasi, el club de tennis Barcino, els jardins del Turó del Putxet i de la Tamarita, a més de connectar amb altres línies de bus, la L3 de metro i la L7 dels FGC. Una altra línia de Bus del Barri fou inaugurada el 5 d'octubre, la 129, amb un recorregut pel barri del Coll, un indret que es caracteritza per la seva difícil accessibilitat donat el pendent i l'estretor de molts dels seus carrers. Com a tercer servei de proximitat, va començar a circular la línia 196, que uneix la plaça Kennedy amb Bellesguard, i permet dotar de transport públic la part alta de la Bonanova i enllaçar amb equipaments com són el Cosmocaixa, la finca Bellesguard i les oficines de la Universitat Oberta de Catalunya (UOC).

En quant línies ordinàries, el 26 d'octubre va entrar en servei la línia 26, que uneix el Poblenou (cementiri) amb Riera d'Horta-Arnau d'Oms, prop de la plaça del Virrei Amat. Aquest servei presenta un traçat vertical mar-muntanya a través dels carrers Josep Pla i Selva de Mar, una zona fins ara desproveïda de transport públic. En el barri del Congrés cobreix el trajecte que abandona la línia 36 amb motiu del seu perllongament fins a Can Dragó.

Finalment, des del 30 de novembre, Montcada i Reixac compta amb una nova línia urbana, la 156, que uneix els barris de la Carrerada i Pla d'en Coll a través d'un important polígon industrial que disposa el municipi. Aquesta era una reivindicació veïnal que comptava anys d'antiguitat. El nou servei també connecta llocs com el Pavelló Municipal Miquel Poblet, el futur segon centre d'atenció primària, la comissaria dels Mossos d'Esquadra, el complex lúdic i esportiu Montcada Aqua i el Centre Cívic Antigues Escoles, entre d'altres.

Perllongaments

A mitjans d'octubre, direnets línies van veure allargat el seu recorregut. La línia 17 arriba fins el barri de la Clota, disposant d'una nova parada a l'entrada de l'hospital de la Vall d'Hebrón. La línia 14, fins el cementiri del Poblenou; la línia 36 va canviar el seu nou origen i final a Can Dragó, davant el centre lúdic Herón City i El Corte Inglés. Altres actuacions han estat la línia 120 de Bus del Barri s'ha perllongat fins a l'Arc de Triomf donant així servei a bona part del Casc Antic i enllaçant directament el Raval amb el Born.

Millores a la xarxa del Nitbús

Cada vegada l'oferta de bus de nit és més gran.

El 23 de novembre, l'EMT ha reestructurat novament la xarxa nocturna d'autobusos del seu àmbit coneguda coma Nitbús. Les actuacions més destacades han estat laova línia N5 entre la plaça de Catalunya i el Carmel, i el notable perllongament de la línia N7, amb un nou itinerari des de Pedralbes fins el Fòrum passant pel centre de la ciutat. L'oferta ha millorat a les línies N0, N1, N2, N3, N4, N5, N6, N7, N8 N9 i N11, que passen a tenir un interval de pas de 20 minuts els dijous, divendres, dissabtes i vigílies de festius. A més, les línies N1, N2, N3, N6, N8, N9 i N11 amplien l'horari de servei, passant a començar més aviat i a finalitzar més tard amb el propòsit d'adaptar-se als horaris del metro i dels autobusos diürns. Per a tot això, ha estat imprescindible la incorporació de 21 autobusos més a la flota ja existent, havent en circulació 56 unitats els dies feiners i festius, i 81 els dijous, divendres, dissabtes i vigílies de festius.

La reestructuració ha afectat també al punt neuràlgic que és la plaça de Catalunya,

àgora del bus nocturn on s'han canviat els punts de parada de les línies per tal de facilitar els intercanvis. Segons anuncia l'EMT, es preveu que per a la propera primavera de l'any vinent, encara arribaran més millores que acabaran de consolidar la xarxa nocturna d'autobusos de Barcelona i la seva àrea metropolitana.

Un servei per a la societat

Novetats a la xarxa de TUSGSAL

TUSGSAL també ha introduït novetats en la seva flota.
Foto David Llorca

En l'àmbit del Barcelonès Nord, TUSGSAL ha vingut realitzant modificacions de la seva xarxa. La incorporació de nous autobusos al seu parc motor ha permès la materialització d'algunes actuacions que tenia pendents.

Des del passat 9 d'octubre, es va estrenar la nova línia urbana de Badalona BD0, que efectua un recorregut de circumval·lació per a permetre connectar entre sí les diferents instal·lacions de la ciutat sanitària de Can Ruti (Hospital Germans Trias i Pujol, Institut Guttmann i el Tanatori), a més de permetre la correspondència amb les línies B19, B24, B26 i B27. D'altra banda, el dia 23 dels corrents va entrar en servei una altra línia urbana, la BD7, que uneix l'estació de Rodalies-RENFE i del TRAM de Sant Adrià de Besòs amb l'avinguda de Martí Pujol a través de la nova façana marítima, encara en construcció i en procés de consolidació. D'aquesta manera, la ciutat de Badalona disposa cada vegada més d'una major cobertura territorial amb transport públic. Finalment, esmentar que des del 12 de desembre, la línia B24 ha variat el seu recorregut per donar servei l´Institut Guttmann, a Can Ruti.

Ricard Fernández

Oliveras: Tercera línia urbana de Sant Boi

D'acord amb l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), Sant Boi de Llobregat disposa de més transport urbà. La nova línia SB3 se sumarà a l'oferta ja existent de línies urbanes, com ara la SB1 i SB2, i permetrà cobrir, encara més, la comunicació entre els barris i els principals equipaments locals.

La línia SB3, que gestiona l'empresa Oliveras, ofereix una excel·lent oferta de transport de proximitat i accessible per a tothom. Aquest autobús circularà entre el Tanatori i la part alta de Marianao, comunicant també amb l'Hospital i l'estació de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Les tres línies urbanes disposen d'una flota de 8 vehicles adaptats al 100% per a l'accés de persones amb mobilitat reduïda, i permet cobrir tota la trama urbana del municipi, aconseguint connectar llocs i espais diversos molt necessaris per la ciutadania. La SB3 funcionarà tots els dies de l'any de dilluns a dissabtes feiners, oferint el servei d'un autobús cada hora.

Rosanbus: autobusos adaptats a L'Hospitalet

Per acord del Consell Metropolità de l'Entitat Metropolitana del Transport, el servei "Porta a Porta", que presta l'empresa Rosanbus des de l'any 1997, renova i amplia la seva flota de microbusos adaptats per al transport de persones amb mobilitat reduïda severa, amb l'adquisició de tres vehicles nous.

La incorporació dels nous microbusos, que integraran una flota total de sis vehicles per al servei de persones amb greus dificultats de mobilitat, té beneficis directes sobre els seus usuaris, ja que permet l'ampliació del nombre de rutes i redueix el temps de permanència dels viatgers al vehicle.

Les rutes diàries fixes, dissenyades i gestionades per Rosanbus i per l'Àrea de Mobilitat de l'Ajuntament, consisteixen a recollir a cadascun dels usuaris en els seus domicilis per transportar-los als seus corresponents centres de destinació: Tallers Can Serra, Residència Can Serra, Col·legi Sant Jaume, Casa Boleda, IES Provençana i Tallers Bellvitge. Amb l'entrada en servei dels nous microbusos també s'aconsegueixen una millor distribució i comoditat de les persones que viatgen, sense saturar l'ocupació dels vehicles.

El "Porta a porta" és un exemple de l'ús del transport públic amb finalitats socials.

El "Porta a Porta" també fa serveis esporàdics de grups cada setmana per transportar les persones discapacitades a fer piscina als poliesportius Fum d'Estampa i Sergio Manzano. Per a grups, sobretot els caps de setmana, també es fan excursions especials.

De gener a octubre de 2006, Rosanbus, SL ha fet més de 15.500 viatges en aquests microbusos adaptats, gràcies a la col.laboració entre l'Ajuntament de l'Hospitalet i l'Entitat Metropolitana del Transport.

Redacció

La ciutadania s'ha pronunciat a favor

Estocolm diu "sí" al peatge urbà

Els habitants d'Estocolm han decidit restringir l'accés al casc urbà per reduir la pol·lució i guanyar en qualitat de vida

En el número 37 de la revista, us informàvem d'una prova pilot que duia a terme l'Ajuntament d'Estocolm amb la finalitat d'implantar un sistema de peatge urbà. Després del període de proves, al setembre es va celebrar un referèndum sobre l'adopció definitiva d'aquesta mesura. Un consulta popular que ha rebut el suport majoritari dels ciutadans de la capital sueca.

Finalment, el nou govern suec de centre-dreta ha acceptat de reintroduir el peatge urbà a la capital després dels resultats del referèndum del darrer mes de setembre, cosa que es podria produir en un termini de mesos. El dubte està ara en què es farà amb els fons recaptats.

Tal i com hem anat informant darrerament, de gener a juliol d'enguany s'ha provat el peatge urbà a la ciutat d'Estocolm, després del qual en el mes de setembre es va efectuar un referèndum sobre la seva continuïtat.

A la pregunta "S'hauria d'implantar el peatge urbà a Estocolm?", el 53% dels votants es van decantar pel sí i l'altre 47% pel no, de manera que la ciutat esdevé la primera d'Europa que aprova popularment la mesura.

La resolució no es presentava tan clara atès que en 14 de la resta de 25 municipis del Gran Estocolm, situats en àrees sota control del centre-dreta, es va efectuar un referèndum amb una formulació diferent, que es va traduir també en un resultat diferent: a la pregunta, "Hauria de ser permanent el peatge urbà d'Estocolm?", el 40% va votar sí i el 60% no.

La importàcia de les proves

Jos Dings, director de T&E, destaca la importància que una majoria de la població més directament afectada pel peatge urbà votés que sí: "això és molt significatiu perquè demostra que quan hi ha un període de prova i la població pot percebre'n els beneficis, la percepció de la gent canvia. L'oposició al peatge urbà de Londres era més forta abans de la seva introducció, però després de la implantació es va anar evaporant en provar-se'n l'efectivitat. En canvi, a Edimburg la votació es va celebrar abans que s'introduís, i una clara majoria el va rebutjar".

● L'acció de les persones pot incidir directament en un model de ciutat sostenible i habitable

Per la capital sueca transita diàriament més de mig milió de vehicles, 300.000 dels quals es concentren en les hores punta. En iniciar-se la prova del peatge urbà que va durar del 3 de gener al 31 de juliol, les autoritats esperaven una reducció del trànsit a la ciutat d'entre el 10 i el 15%. A la pràctica la disminució del trànsit ha estat del 20-25%.

El referèndum es va fer coincidir amb la celebració de les eleccions generals, comunals i locals a tot Suècia, que va suposar la fi del govern de coalició de centre-esquerra existent al govern, essent substituït per una coalició de centre-dreta. En un primer moment, els principals partits de la nova coalició no van reconèixer l'existència d'una majoria a favor del peatge urbà, de manera que no pensaven en reintroduir-lo, però finalment el ministre suec de transports s'ha compromès en la impantació de la mesura.

La qüestió està en què es farà amb els ingressos procedents del peatge urbà: el nou govern el veu ara com una opció per finançar el creixement del transport públic, com ara la construcció d'una nova via de circumval·lació per l'est d'Estocolm. ●

Cotxes més eficients en la reducció del CO_2

Quins constructors s'ho prenen de debò?

T&E ha publicat els resultats d'una recerca pionera que mostra la veritat darrera de l'acord voluntari entre constructors de cotxes en la limitació d'emissions de CO_2 dels nous vehicles.

L'acord, signat el 1998, establia de mitjana un màxim d'emissió de 140 grams de CO_2 per km al final del 2008 (amb un objectiu "informal" de 120 g/km pel 2012) per als nous cotxes venuts a la Unió Europea. A hores d'ara ja és evident que els constructors no podran acomplir aquesta mitjana, i molts d'ells declaren que l'objectiu és impossible.

Però la recerca ha aportat alguns resultats interessants:

- Un constructor (Fiat) ja ha assolit l'objectiu dels 140 g/km dos anys abans.
- Dues altres empreses (Citroën i Renault) estan ben situades per assolir-lo a temps, amb dues més (Ford i Peugeot) molt a prop.
- 15 dels 20 estan tirant per terra els esforços del "top five" i fent caure la reputació de la indústria de l'automoció.

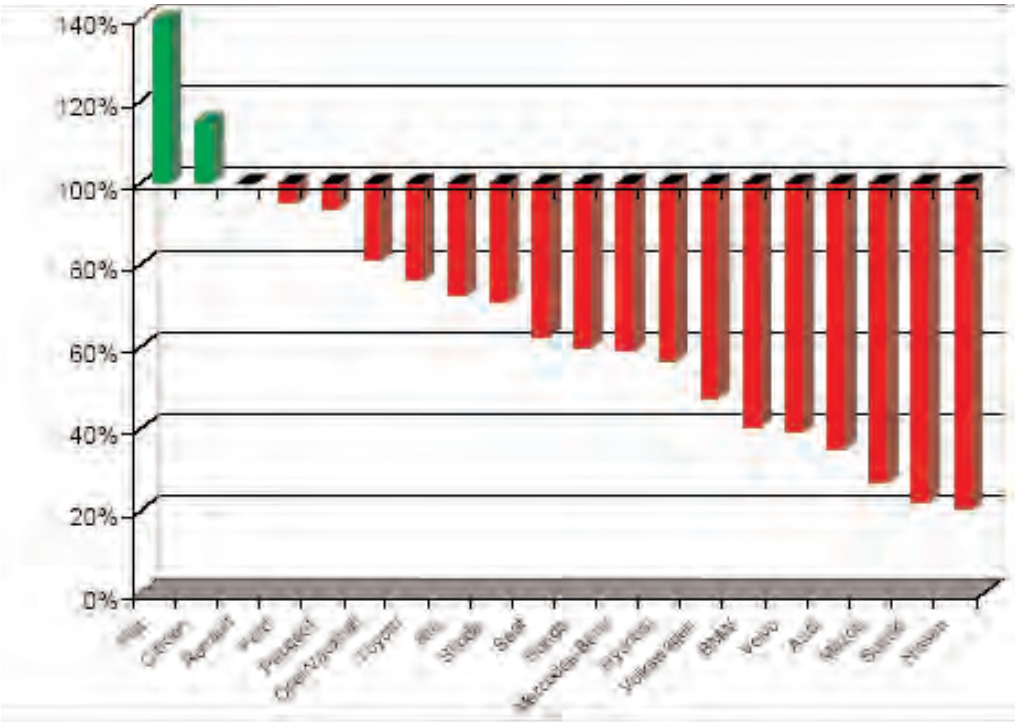
Aat Peterse, responsable de T&E per a vehicles més nets, diu: "Primer que res hem de felicitar a Fiat, i també a Citroën i Renault, per llurs esforços. Evidentment s'han pres seriosament l'acord voluntari i han mostrar el que es pot fer. Però lamentem que els seus esforços es vegin infravalorats per aquells constructors que han fet menys".

Els resultats permeten revisar la reputació de la que algunes marques gaudeixen en termes mediambientals: atès que Alemanya va ser un dels primers països a reconèixer l'amenaça dels medi ambient, les seves indústries s'han vist sempre com implicades en la tecnologia més avançada; però els quatre constructors alemanys (Mercedes-Benz i Volkswagen, BMW i Audi) estan tots situats en la meitat inferior de la llista. Així mateix, el Japó resulta particularment perjudicat en l'anàlisi, amb tres de les seves cinc empreses ocupant les darreres tres places, assolint Toyota únicament la setena.

Per una legislació estricta

Peterse afegeix que "finalment es demostra que l'objectiu dels 140 g/km és assolible, però que mentre no hi hagi incentius o penalitzacions, globalment la indústria no el complirà. Tot plegat ens porta a la necessitat d'una legislació que obligui a complir uns objectius d'eficiència en combustible per garantir que els nous cotxes redueixin a la meitat el consum en la propera dècada. La Unió Europea és actualment l'única gran regió econòmica sense imposar normes per l'eficiència del combustible dels vehicles, de manera que és hora que ens posem al mateix nivell dels Estats Units, la Xina i el Japó.

L'Associació Europea de Constructors d'Automòbils (ACEA) ha criticat l'estudi de T&E. El seu portaveu Sigrid de Vries ha assenyat que "Hi ha un compromís a nivell de tot el sector i és incorrecte analitzar les empreses una per una, ja que hi ha una gran diversitat dins la indústria europea de l'automoció".



Encara són poques les marques que aposten per cotxes eficients.

El projecte per a la construcció d'un mitjà de transport ferroviari que comuniqués amb el muntanyenc nucli urbà de Vallvidrera (aleshores del municipi de Sant Vicenç de Sarrià) datava de finals del segle XIX. La burgesia va descobrir la serra de Collserola com un excel·lent espai natural que es podia aprofitar per a la construcció de torres de segons residència per a estiuejar i per a residir els caps de setmana, i també com a indret d'oci i lleure amb la construcció de diversos equipaments. El doctor Salvador Andreu va projectar una ciutat jardí, de la qual només es van materialitzar algunes torres modernistes, el parc d'atraccions, el tramvia i el funicular. Altres equipaments com el Casino de l'Arrabassada i l'Observatori Fabra es van instal·lar a la banda muntanyenca de Barcelona.

1906-2006 Els cent anys del funicular de Vallvidrera

Per tal de comunicar amb transport la població de Vallvidrera, l'any 1892 es va projectar un funicular a vapor, el primer del país si s'hagués arribat a fer. Anys després, l'empresa Ferrocarril de Sarrià a Barcelona va reprendre el projecte i, finalment, el 3 d'octubre de 1906, l'Estat espanyol li va atorgar a la concessió per a la seva construcció. El dia 24 següent, aquest nou mitjà es va inaugurar, comunicant la carretera de Vallvidrera amb el centre del nucli urbà del mateix nom. La línia tenia 730 metres de longitud, un desnivell de 163 metres, un pendent del 22,32% i dos cotxes de fusta que assolien els 5 m/seg. Havia dues estacions: la inferior, situada a la carretera de Vallvidrera, i la superior, situada a la plaça de Pep Ventura, destacant un bonic edifici modernista actualment existent. Amb l'electrificació i tramviarització del tren de Sarrià, aquesta empresa va aprofitar per a perllongar la seva línia procedent de la plaça de Catalunya fins a l'estació inferior del funicular. Naixia així l'estació Peu del Funicular.

El 3 de juny de 1908, un particular que tenia el projecte d'establir un parc d'esbarjo batejat com a Lake Walley, va inaugurar un petit tren que aprofitava una mina d'aigua que conduïa l'aigua potable del pantà de Vallvidrera fins a Sarrià: el Mina-Grott. Per aquest motiu, la línia del funicular va obrir un baixador que, per mitjà d'un pont, permetia una ràpida correspondència amb el trenet. Per això, podem dir que aquesta estació es va convertir en el primer intercanviador ferroviari de Barcelona.

Malgrat tot, el director del funicular de Vallvidrera, Eugeni Koetlitz, pels recels que li generava la nova competència, va presentar una denúncia contra el Mina-Grott argumentant que no reunia les suficients condicions de seguretat en cas d'accident. Per això, el petit tren fou temporalment clausurat fins que, després d'un judici, es va tornar a reobrir com a servei regular de passatgers i no com a atracció turística.

● La modernització dels combois i la integració tarifària consoliden la validesa actual d'un mitjà de transport com és el funicular

Ferrocarriles de Cataluña

L'enginyer Carles Montañés es va fer càrrec de la línia i la va convertir en la primera línia de metro de Barcelona, de l'Estat espanyol i una de les més antigues del món. Per Reial Decret de 9/8/1909, es va obligar a Montanés que demanés una concessió per a perllongar el ferrocarril de Sarrià fins a Les Planes, i en el moment de la inauguració del nou tram, el Mina-Grott deixaria de circular. I així va ser, que amb l'ajut de l'enginyer Frank Stark Pearson van dissenyar el traçat sota la muntanya, veient amb això la manera que Barcelona superés d'una vegada per totes la barrera que suposava Collserola per a estendre's pel Vallès.

L'a d'abril de 1912 es va constituir Ferrocarriles de Cataluña, S.A., que absorbia el tren de Sarrià i el funicular de Vallvidrera. Finalment, el 28 de novembre de 1916 es va inaugurar el tren fins a Les Planes i

el Mina-Grott fou clausurat. La conversió novament de la línia en tren, va fer que el tram del carrer d'Anglí es convertís en una línia urbana de tramvia que connectava aquest indret fins a l'estació Peu del Funicular.

Els anys posteriors del funicular de Vallvidrera va succeir més aviat tranquils i sense fets històrics rellevants. Mereix la pena comentar que el nombre de passatgers va convertir la línia en un servei rendible per la seva utilitat, fins el punt que va acabar obligant al tramvia del Tibidabo a suprimir el traçat fins a Vallvidrera i limitar-lo a l'estació inferior del funicular al parc d'atraccions, per l'escàs passatge.

L'electrificació

D'altra banda, els llums de petroli dels cotxes es van substituir per uns d'elèctrics. Durant els anys de la Segona República, el funicular es va acabar de convertir en un mitjà més a l'abast de la majoria de classes socials, doncs eren uns temps en què el transport públic era molt car i gairebé només se'l permetien les classes mitges i elevades. Amb l'esclat de la Guerra Civil, entre 1936 i 1939 els col·lectius obrers afiliats al Sindicato Único Rama Transporte (SURT), pertanyents a la CNT, va incautar la línia i el material mòbil i va expulsar als antics directius per fer-se'n càrrec del servei. a les acaballes del conflicte bèl·lic, la manca d'energia elèctrica i de recanvis en cas d'avaries va obligar a suspendre el servei. Sota el règim franquista, van retornar als seus càrrecs els antics directius i es va restablir el servei, per bé que de manera irregular degut a les constants restriccions d'electricitat. Les penúries de la postguerra i la manca d'una renovació del material mòbil i de les instal·lacions van submergir al funicular en una progressiva decadència, tot i que a partir dels anys 1960, coincidint amb el període anomenat com "desarrollisme", va haver una certa modernització i posta al dia de la línia. La renovació de la concessió d'explotació el va eximir de la seva municipalització, de manera que continuaria sota titularitat privada.

El funicular fa un segle que connecta l'antiga vila de Sarrià amb la muntanya de Collserola

Arribats els anys 1970, els problemes econòmics de Ferrocarriles de Cataluña van degradar encara més la línia del funicular. L'any 1975 l'empresa va demanar un increment de tarifes o bé rebre alguna subvenció, peticions que foren denegades. Entrats al nou règim democràtic, el 21 de febrer de 1977, els seus treballadors van demanar a l'Ajuntament de Barcelona que se'n fes càrrec, essent també la resposta negativa. Enfront d'això, entre els dies 17 i 24 d'abril del mateix any, els seus empleats van fer vaga tot mantenint serveis mínims que foren atesos pel segon batalló dels ferrocarrils militars. El resultat fou que l'Estat espanyol va obligar a l'empresa FEVE a què es fes càrrec de Ferrocarriles de Cataluña de manera provisional, fent-se efectiva la transferència a partir del 14 de juny següent.

La modernització

D'altra banda, les diferents administracions van discutir qui es feria càrrec de l'empresa i, per tant, dels trens i del funicular. El resultat de les converses va acabar amb un acord de la Generalitat de Catalunya, que va demanar el traspàs. El Govern central, però, la va obligar a indemnitzar a Ferrocarriles de Cataluña amb 291.000.000 de pessetes pel rescat de les seves concessions, a pagar anualment fins l'any 2010. Per Reail Decret de 26/7/1978, la Generalitat es va fer càrrec de l'empresa, passant a partir de l'octubre de 1978 al Departament de Política Territorial i Obres Públiques. el 3 de setembre de 1979, el Consell Consultiu de la Generalitat va crear la nova empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), que assumiria les línies del Vallès, del Llobregat-Bages-Anoia, del cremallera de Núria, dels funiculars de Montserrat i del funicular de Vallvidrera, a més d'altres serveis secundaris.

Amb motiu del 75è aniversari, FGC va remodelar el funicular amb la restauració dels cotxes de fusta. El 7 de gener de 1998 va ser el darrer dia de circulació dels antics cotxes abans de la remodelació total de la línia (maquinaria, vies, estacions i parc motor). L'11 de maig següent va entrar en servei el modern funicular, desenvolupant la seva funció com si d'una línia de metro inclinat es tractés.

Actualment disposa de dos moderns combois dotats de les més avançades tecnologies. Les instal·lacions en general, equipen bons sistemes de tracció, confort, seguretat i accessibilitat. Des de la seva reinauguració, es va integrar tarifàriament de manera que tant els preu del bitllet com dels abonaments es van equiparar a la resta d'operadors de transport de la ciutat (zona 1) i de la Regió Metropolitana de Barcelona. A la part inferior es va obrir el nou baixador Carretera de les Aigües, molt útil per als ciclistes i excursionistes de Collserola.

Ricard Fernández

EL TRANSPORT PÚBLIC
SEMPRE PRIORITARI

PER DEMOCRÀCIA, PRIORITAT SEMAFÒRICA AL BUS I AL TRAM

PTP ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC