



Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
Número 41
Primavera 2007
www.laptp.org



Pacificar el trànsit per respirar millor

Transport Urbà de Sabadell
25 anys de bon servei



Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).
c/ Clot 86, entresol C • 08018 Barcelona
Tel.: 932 444 970 • 932 700 862
Fax: 935 310 567
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 Fernández (rfernandez@laptp.org)

Consell de Redacció:

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

Fotomecànica i impressió: Cevagraf

Dipòsit legal: B-42.532/95

Tiratge: 5.000 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.

Necessitem un Pla estratègic per a l'autobús metropolità

El passat 20 de març, la PTP va presentar al Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya un document on es posava de manifest la greu situació del transport públic de superfície a Barcelona i la seva àrea metropolitana. S'hi constata que, malgrat el gran esforç de l'administració en l'increment de flota d'autobusos, l'oferta expressada en vehicles-quilòmetre no creixia significativament i la velocitat comercial no feia més que davallar. Gairebé tots els nous autobusos posats en servei s'han destinat a mantenir la freqüència perquè cada cop van més lents i no a incrementar el servei. Les dades relatives a la xarxa de Transports de Barcelona són molt preocupants: una velocitat mitjana d'11,68 km/h, en caiguda sostinguda i constant, i un creixement net d'oferta (en km de servei) de només l'1,5% en quatre anys.

Des de la PTP creiem que és l'hora de capgirar aquesta insostenible situació, on el transport de superfície esdevé cada vegada menys rendible per cada euro invertit, en termes econòmics i de servei. Tot i que a l'actualitat l'autobús és el mitjà de transport més lent de Barcelona, encara no disposa d'un pla de millora de la seva circulació, tal

com tenen les bicicletes, els vianants, el metro o els vehicles privats. Línies noves a part, l'únic pla que existeix és el de posar més autobusos sense prioritat al carrer per tal de contrarestar la progressiva pèrdua de velocitat comercial, sense solucionar els problemes estructurals que presenta la xarxa actual.

La PTP demana l'elaboració en el proper mandat d'un Pla estratègic del transport públic a l'àrea metropolitana de Barcelona. Prenent com a base experiències de grans capitals mundials, i considerant l'èxit del nou tramvia de Barcelona, avui ja sabem que podem assolir un transport públic de superfície més ràpid i eficaç, i en conseqüència més econòmic, capaç de resoldre la nostra congestió crònica. És hora d'actuar sobre la nostra mobilitat sense relaxar-nos en la construcció d'un metro a vint anys vista. A Madrid s'ha demostrat que el metro és només part de la solució, però que una veritable solució global obliga a gestionar la mobilitat en superfície. Per fer-ho, creiem que cal crear urgentment un pla com el que proposem, amb fort suport polític i amb una clara visió metropolitana, intermodal i resolutiva. ●

SUMARI

LA FIRMA

Contra el canvi climàtic per la qualitat de l'aire

Maria Comellas, directora general de Qualitat Ambiental, en aquest article ens parla del Pla d'actuacions de les zones de protecció especial que, el departament de Medi Ambient i Habitatge, està duent a terme a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona amb la finalitat d'avaluar la qualitat de l'aire i, si s'escau, adoptar mesures correctores.

(pàgs. 4-7)

EN PORTADA

Pacificar el trànsit per un aire més respirable

La PTP, en la seva aposta per assolir una mobilitat més sostenible i un ambient més saludable, ha rebut amb satisfacció el Decret protecció especial de l'ambient atmosfèric per regular les emissions contaminants (bàsicament, diòxid de nitrogen i partícules sòlides en suspensió), originades en la seva major part pel transport motoritzat.

(pàgs. 8-9)

INFORME

Per una nova mobilitat

Una de les darreres actuacions dutes a terme durant la passada legislatura, va ser l'aprovació, per part del Govern de Catalunya, de les Directrius nacionals de mobilitat 2006-2012, que ha de ser el nou marc orientador per a les polítiques de mobilitat que es desenvolupin a Catalunya durant els propers sis anys. Aquestes directrius es fonamenten en un alta demanda de mobilitat.

(pàgs. 10-11)

FERROCARRIL

Els danys colaterals de l'AVE (I)

La poc rigorosa planificació de l'alta velocitat a Catalunya està implicant una sèrie d'afectacions importants sobre la xarxa ferroviària principal que ha tingut el màxim exponent en el recent cataclisme de les Rodalies i Regionals. Totes les demarcacions disposen d'alguna actuació associada al TGV que perjudicarà al ferrocarril convencional tard o d'hora.

(pàgs. 12-14)

PEL MÓN

Londres recuperarà el tramvia pel centre

Londres s'està convertint en una ciutat referent pel que fa a l'adopció de polítiques de promoció de la mobilitat sostenible. La capital anglesa va ser notícia per la implantació del peatge urbà i ara ha anunciat un projecte de tramvia que recorrerà de nord a sud tot el centre de la ciutat, mentre que al Cap-i-casal la unió dels dos tramvies pel genera urticària.

(pàgs. 26-27)

EMPRESES

25 anys portant viatgers a Sabadell

Quan amb prou feines ens havíem tret la son de la dictadura, l'Ajuntament de Sabadell, encapçalat per l'històric alcalde Antoni Farrés, va convocar un concurs públic per posar en marxa el servei municipal d'autobusos urbans. La concessió es va atorgar a TUS, una empresa gestionada pels propis treballadors. Ara, aquella fita compleix 25 anys. Celebrem-ho!

(pàgs. 33-34)

El Pla de Mobilitat Urbana de Barcelona

El futur és intermodal

A finals de l'any 2006 l'Ajuntament de Barcelona va presentar als membres del Pacte per la Mobilitat el document de diagnosi del Pla de Mobilitat Urbana amb les principals línies estratègiques que han de permetre assolir els objectius de millora de la mobilitat per als horitzons 2012 i 2018.



Encara que a primera vista algui pugui pensar el contrari, es tracta d'una "zona 30" de Rouen a França... Una premonició?

En el document presentat s'estableix quin serà l'escenari tendencial per al 2018 en el supòsit que es mantingui un augment de desplaçaments en dia feiner similar al dels darrers anys tant pels desplaçaments no motoritzats, en transport públic, com en transport privat. Segons la projecció realitzada per aquest escenari, es preveu passar dels 6 milions de desplaçaments diaris actuals (4 milions interns i 2 milions desplaçaments de connexió aproximadament) a gairebé 10 milions, on el vehicle privat continuaria al voltant del 30% en el repartiment modal global.

Aquesta situació comportaria un elevat nivell de congestió viària amb greus impactes en el sistema de mobilitat. El Pla per tant, es fixa uns objectius que permetin assolir els nivells d'emissions establerts al Protocol de Kyoto, de manera que els desplaçaments en transport públic han de créixer amb mol-

ta força mentre que els desplaçaments en vehicle privat s'han de reduir a un 27%. D'aquesta forma i tenint en compte la importància del vehicle privat (i també del menor índex d'ocupació del vehicle) en els desplaçaments de connexió entre Barcelona i la Regió Metropolitana, es fixa l'objectiu d'incrementar-los en un 65% en transport públic.

Preservar l'atmosfera

Tot i que l'Ajuntament encara no ha presentat les mesures d'actuació concretes per a disminuir els impactes d'aquest escenari, des de la PTP considerem que aquestes mesures han de ser valentes i que lògicament s'hauran de correspondre amb les determinacions del Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana atesa les fortes implicacions i intenses relacions de mobilitat existents entre la ciutat de Barcelona i la primera i segona corona metropolitana.

Així, si tenim en compte que la introducció de l'Àrea Verda ha contribuït a reduir el trànsit en cotxe a l'àmbit central d'aplicació, però no ho ha fet en el conjunt de la ciutat, creiem que és imprescindible treballar mesures més eficaces per a gestionar la mobilitat. Entre d'altres, un dels temes prioritaris del Pla hauria de ser la millora de la velocitat comercial del transport públic en la circulació i per tant, introduir diferents graus de prioritat semafòrica en aquells itineraris

● Per reduir els nivells de contaminació, cal prendre mesures com afavorir els carrils d'alta ocupació i reduir significativament la velocitat de circulació

que ja presenten una davallada important de la seva velocitat comercial.

Un altre aspecte que considerem prioritari és el del foment i la introducció de mesures que que permetin complir les normatives europees sobre la qualitat de l'aire i la protecció de l'atmosfera. En aquest sentit, a més de mesures com ara introduir filtres als autobusos, taxis i vehicles comercials de gas-oil, les mesures que més poden contribuir en aquesta línia són la introducció de carrils d'alta ocupació i també la reducció de les velocitats de circulació en vehicle privat. Més a llarg termini però, l'Ajuntament s'hauria de començar a plantejar seriosament la possibilitat d'implantar un peatge urbà per a l'entrada de vehicles a la ciutat com comencen a fer algunes ciutats europees.

Des de la PTP però no volem desaprovechar aquesta oportunitat per a felicitar l'Ajuntament en el seu pla per a implantar un servei públic de lloguer de bicicletes similar al de la ciutat francesa de Lió. Aquest sistema es preveu dotar-lo amb a 250 punts de lloguer amb un total de 3.000 bicicletes a disposició dels ciutadans. Creiem que aquest tipus de mesures contribuiran a facilitar els desplaçaments multimodals per la ciutat (transport públic + bicicleta) i alhora mesures com la proliferació de les zones 30, també ajudaran a millorar la qualitat dels desplaçaments a peu i també en bicicleta. ●

Núria Pérez

Pla d'actuació de zones de protecció especial Contra el canvi climàtic, per la qualitat de l'aire

El Departament de Medi Ambient i Habitatge té assignada la competència d'avaluar la qualitat de l'aire a Catalunya. Els criteris d'avaluació estan fixats per la Unió Europea amb l'objectiu de preservar la salut de les persones i el medi (art 2, Reial decret 1073/02, de 18 d'octubre). En aquest sentit, el 23 de maig de 2006, va fer públic el Decret 266/06, pel qual s'establia un Pla d'actuació de les zones de protecció especial a 40 municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Actualment, s'analitzen entre altres els següents contaminants; òxids de sofre, òxids de nitrogen, fracció de partícules de diàmetre inferior a 10 micres del material particulat, monòxid de carboni, plom, benzè, cadmi, níquel i arsènic. La xarxa de vigilància i previsió de la contaminació atmosfèrica és una de les eines que permet disposar d'informació sobre l'estat de l'aire a Catalunya proporcionant més de nou milions de dades a l'any.

Els contaminants que presenten més dificultats per a respectar els límits fixats per la normativa, amb l'objectiu de preservar la salut de les persones, són els òxids de nitrogen i les partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. A continuació es presenta l'evolució dels nivells d'aquests contaminants a les zones declarades de Protecció Especial.

Les Comunitats Autònomes d'acord amb l'article 10 del Reial decret 1073/2002, de 18 d'octubre, han d'elaborar plans

per millorar la qualitat de l'aire quan no es respecten els nivells fixats per la normativa comunitària i d'informar d'aquests plans al Ministerio de Medio Ambiente a fi que aquest trameti la documentació corresponent a la Unió Europea.

El procediment a seguir en cas de superació dels nivells de qualitat de l'aire també es troba regulat a l'ordenament autonòmic, concretament a l'article 10 de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de Protecció de l'Ambient Atmosfèric on s'estableix que el Consell Executiu de la Generalitat ha de declarar una zona determinada com a "Zona de Protecció Especial" si es constata que en aquell sector del territori s'ultrapassen els nivells de situació admissible pel que fa a la qualitat de l'aire i que per a reduir-los no són suficients les accions i les mesures que es poden adoptar en situacions de "Zona d'Atenció Especial".

El mateix article indica que la declaració de zona de protecció especial comporta la formulació d'un pla d'actuació, que

● La declaració de zona de protecció especial comporta un pla d'actuació que inclogui les mesures a prendre, els mitjans econòmics a emprar i les entitats i els òrgans encarregats d'executar-lo

ha d'incloure les mesures que cal prendre, els mitjans econòmics o d'altre ordre que cal emprar i les entitats i els òrgans encarregats d'executar-lo.

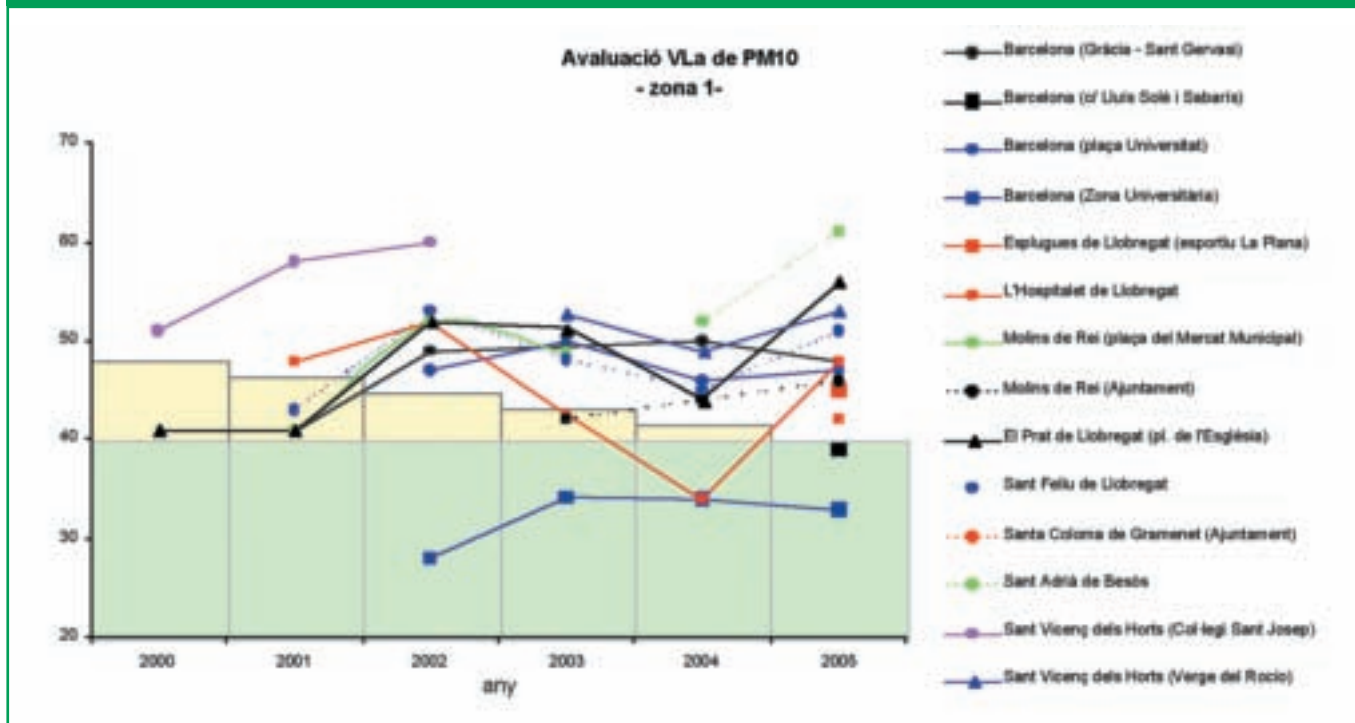
Protegir l'ambient
per respirar millor

D'acord amb l'article 26 del Decret 322/1987, de 23 de setembre, de desplegament de la Llei 22/1983, de 21 de novembre, de Protecció de l'Ambient Atmosfèric, l'expedient per a la declaració de zona de protecció especial ha de contenir:

En data 23 de maig de 2006, el Govern de la Generalitat de Catalunya va aprovar el Decret 226/2006, que declara diferents municipis de la Regió Metropolitana de Barcelona com a Zones de Protecció Especial i estableix que s'ha d'elaborar el pla d'actuació per millorar la qualitat de l'aire pel que fa als contaminants òxids de nitrogen i les partícules en suspensió inferiors a 10 micres.

El Pla d'Actuació s'estructura en sis capítols, inclou els mapes d'emissions i immissions de contaminants a l'aire d'aquestes zones, estableix unes setanta mesures encaminades a reduir les emissions de contaminants que permetin restablir els nivells de qualitat de l'aire, preveu l'escenari a assolir l'any 2010 i planteja el seguiment de la implantació d'aquestes

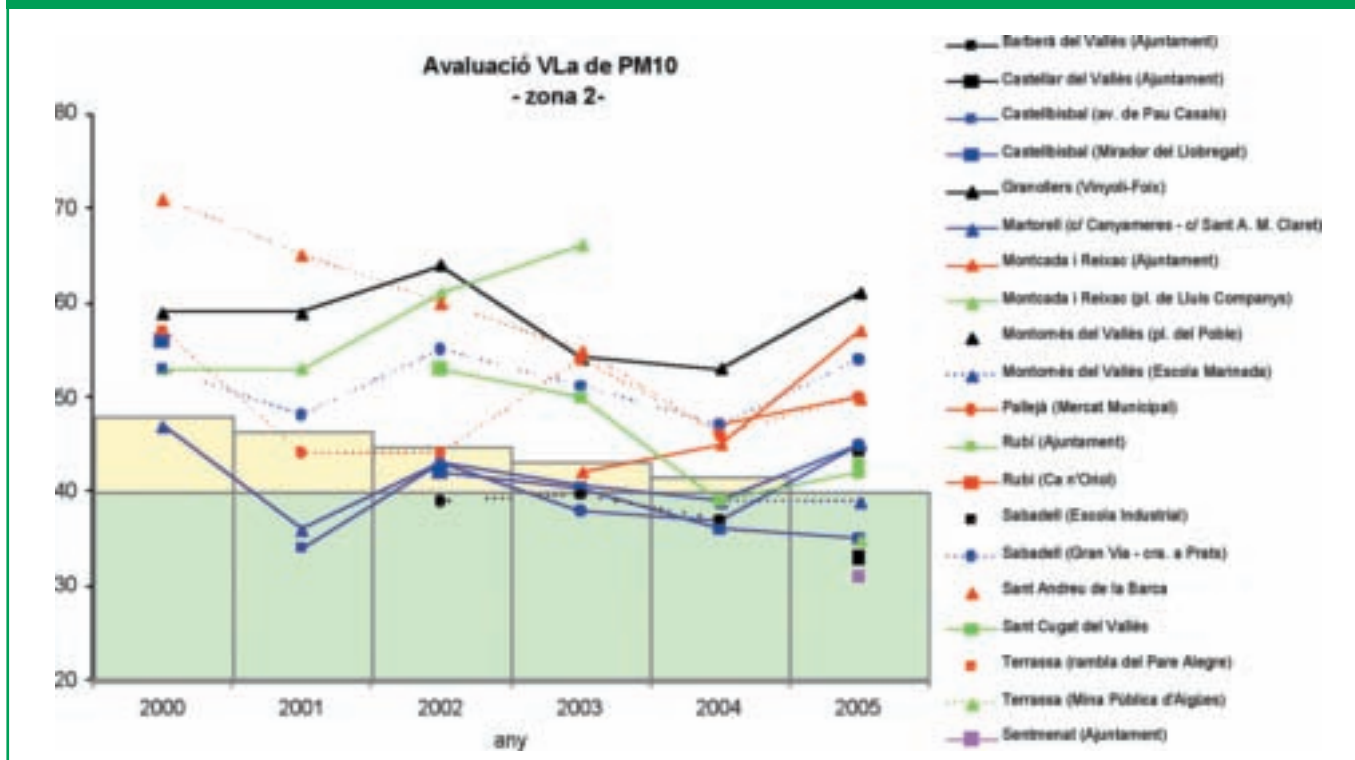
Evolució mitjana anual de PM10 a la zona 1 de qualitat de l'aire (Àrea de Barcelona)



Evolució de la mitjana anual de PM10 enregistrada als punt de mesurament de la zona 1. En verd es mostra el rang de valors inferiors al valor límit (VLa). En groc es mostra el rang de valors dins el marge de tolerància (MdT). Simbologia; cercles: punts de trànsit; rectangles: punts de fons; triangles: punts industrials.

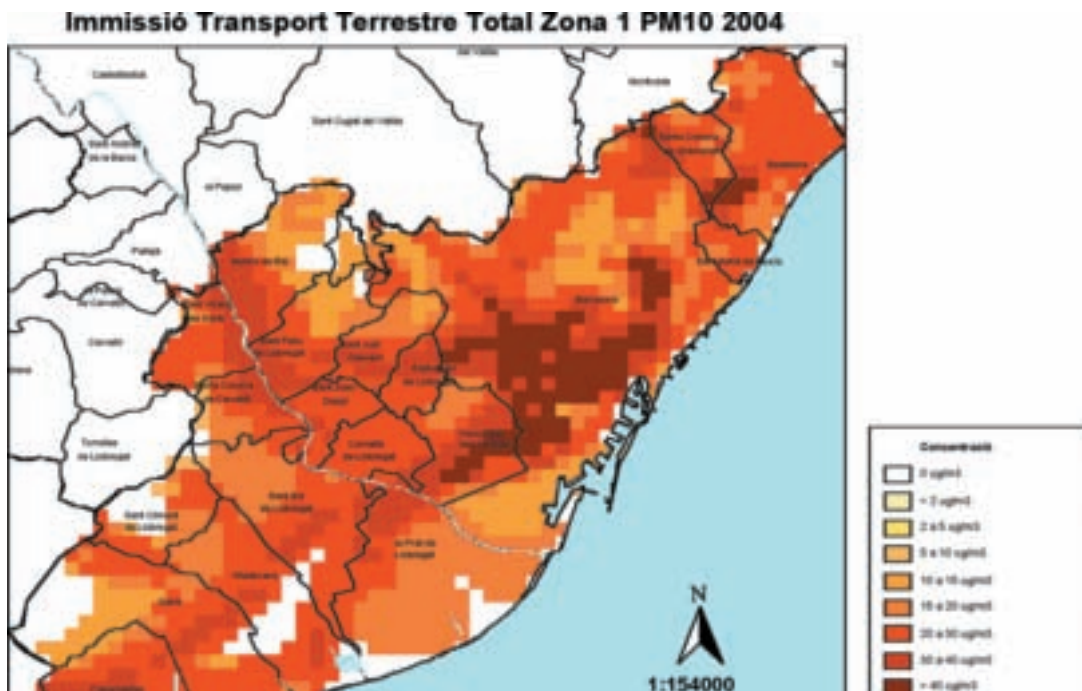
FONT: DIRECCIO GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL. DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT I HABITATGE

Evolució de la mitjana anual PM10 a la zona 2 de qualitat de l'aire (Vallès - Baix Llobregat)



Evolució de la mitjana anual de PM10 enregistrada als punt de mesurament de la zona 2. En verd es mostra el rang de valors inferiors al valor límit (VLa). En groc es mostra el rang de valors dins el marge de tolerància (MdT). Simbologia; cercles: punts de trànsit; rectangles: punts de fons; triangles: punts industrials.

FONT: DIRECCIO GENERAL DE QUALITAT AMBIENTAL. DEPARTAMENT DE MEDI AMBIENT I HABITATGE



mesures. L'objectiu del Pla és canviar la tendència a l'alça dels nivells de contaminació i reduir-los fins els nivells requerits per preservar la salut i el medi ambient.

L'inventari d'emissions i l'impacte en la qualitat de l'aire

L'inventari identifica les fonts d'emissió dels contaminants en aquesta àrea i les quantifica georeferenciant les emissions per focus. Mitjançant models de dispersió, es determina la incidència de les emissions en la qualitat de l'aire i s'identifiquen les fonts on cal actuar. Bàsicament, es determina l'impacte del transport terrestre, marítim i aeri; de les indústries; de les activitats energètiques i extractives, i del sector domèstic.

A fi de reduir els nivells de contaminació, el Pla estableix més de 70 mesures concretes que han estat identificades i seleccionades amb criteris de prevenció, eficàcia i prioritat. Les mesures s'estructuren en els àmbits de la prevenció, el transport, la indústria, l'energia, el sector domèstic i les tasques de sensibilització.

Pel que fa a la prevenció,

● El combat contra el canvi climàtic requereix d'accions com la de creació de carrils VAO, el foment del vehicle compartit, la millora del transport públic per fer-ho més eficient i atractiu, l'ampliació de transport públic

les mesures associades a aquest àmbit tenen com a objectiu no incrementar les fonts d'emissió de contaminants en aquestes zones. Fan referència a l'ordenació urbanística (per evitar increments de mobilitat no sostenible), als criteris ambientals a aplicar en l'ampliació o modificació d'activitats industrials i energètiques, la modificació d'infraestructures (per evitar increments de mobilitat no sostenible), les activitats extractives, les instal·lacions temporals de manipulació de material pulverulents, l'execució d'obres públiques i la construcció, rehabilitació i demolició d'edificis i estructures; i la minimització de la resuspensió de les partícules causada pel trànsit per vials pavimentats.

En l'àmbit del transport i la mobilitat, per aconseguir l'objectiu de reduir les emissions de diòxid de nitrogen i de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres, el Pla planteja un seguit de mesures que van des de la gestió de la velocitat en determinades vies ràpides (per reduir les emissions directes dels vehicles i també per reduir les congestions) fins a l'aplicació de

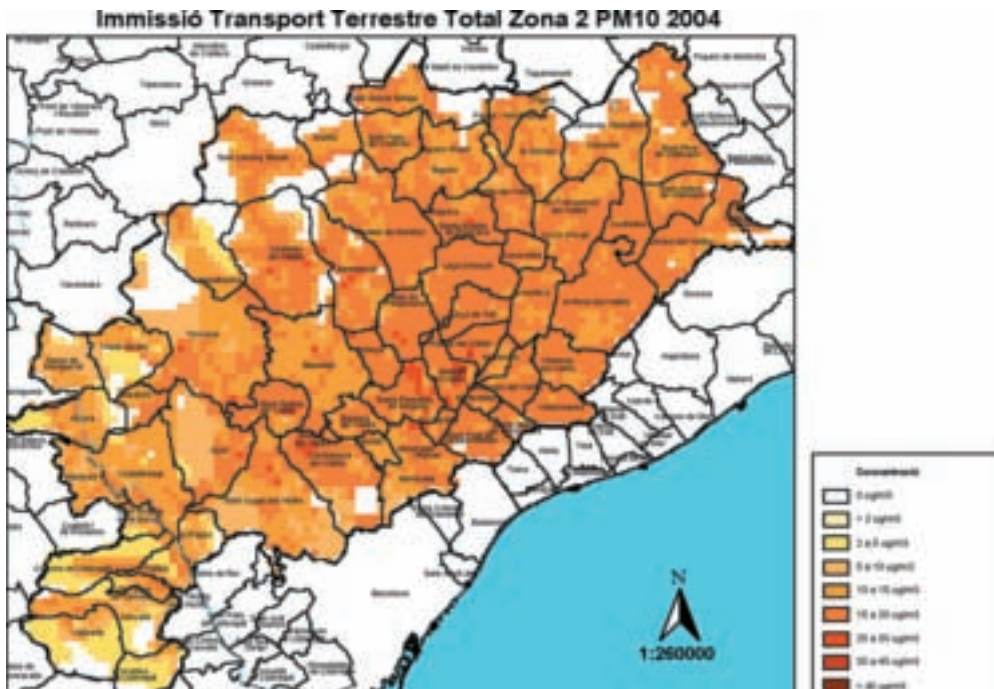
mesures concretes a la zona del Port de Barcelona o l'Aeroport de Barcelona, i també l'ambientalització del transport públic.

En aquest sentit, s'instà a la reducció del límit de velocitat a les autopistes, autovies i carreteres principals situades en les zones de Protecció Especial. La mesura preveu l'increment dels controls per reduir la velocitat real de circulació.

Mesures urgents que cal prendre

La planificació de la mobilitat, mitjançant el Pla Director de Mobilitat de la Regió Metropolitana, els Plans de Mobilitat Urbana i els Plans de Mobilitat de centres de treball i centres generadors de mobilitat, hauran d'assolir els objectius de reducció d'emissions de contaminants que estan especificats al Pla d'Actuació. En aquest sentit s'hauran d'implantar mesures com la creació de carrils VAO, el foment del vehicle compartit, la millora del transport públic per fer-ho més eficient i atractiu, l'ampliació de transport públic...

Encara en el mateix sector, s'ambientalitzaran les flotes de



transport públic gràcies a la instal·lació de filtres de partícules als vehicles pesants dels serveis públics i a la substitució a gas natural dels dièsel. Per a vehicles existents, s'haurà d'implantar la mesura en un termini inferior a 3 anys, de manera que els vehicles actuals s'adeqüin abans de finalitzar l'any 2009.

En l'àmbit industrial, s'han previst mesures per a la reducció de l'emissió de material particulat i diòxid de nitrogen, com ara la instal·lació de sistemes de captació, aspiració i vehiculació cap a filtres en diversos punts de descàrrega de materials, la implantació de filtres de mànigues i filtres electrostàtics o la instal·lació de sistemes de reducció d'òxids de nitrogen.

Les mesures que fan referència al sector energètic són bàsicament de manteniment preventiu de les calderes que n'assegurin uns nivells d'emissió adequats i d'optimització de les combustions.

En l'àmbit domèstic, s'han establert mesures relacionades amb el Pla de renovació de calderes i escalfadors domèstics a Catalunya, el de renovació

L'escenari a assolir l'any 2010

El Pla estima els nivells de qualitat de l'aire que assoliran un cop implementades les mesures establertes, avaluades per a l'any 2010. El procediment que s'ha establert per avaluar el nou escenari inclou l'estimació de les emissions previstes per a l'any 2010, considerant cada font, i la modelització posterior d'aquestes dades, a fi de calcular els nous nivells de qualitat de l'aire.

Amb caràcter general, s'estima que l'aplicació de les mesures del Pla en el sector del transport terrestre comportarà un descens del 30% de les emissions, tant d'òxids de nitrogen com de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. Les mesures aplicades a l'Aeroport d'El Prat de Llobregat comportaran un descens del 20% de diòxid de nitrogen, i, les aplicades al Port de Barcelona, del 20% de diòxid de nitrogen i el 10% de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. En els sectors de la indústria i l'energia, el descens serà del 27% del diòxid de nitrogen i del 29% de partícules en suspensió de diàmetre inferior a 10 micres. ●

d'electrodomèstics, el Decret d'ecoficiència als edificis i el compliment del Codi tècnic de l'edificació.

Finalment, la Comissió Interdepartamental que ha elaborat el Pla d'Actuació també ha tingut en compte l'establiment de mesures relacionades amb la sensibilització de la ciutadania, com ara accions per difondre el Pla d'Actuació i les seves mesures, l'elaboració d'un manual de gestió de la mobili-

● **L'objectiu del Pla és canviar la tendència a l'alça dels nivells de contaminació i reduir-los fins els nivells requerits per preservar la salut i el medi ambient**

tat als centres de treball, o cursos de conducció eficient per a conductors de vehicles pesants i de turismes.

El seguiment del Pla

L'objectiu és fer un seguiment del calendari i dels resultats dels indicadors. La coordinació s'efectuarà mitjançant l'Oficina Tècnica de Plans d'Actuació de Millora de la Qualitat de l'Aire, adscrita a la Direcció General de Qualitat de l'Aire del departament de Medi Ambient i Habitatge. Aquesta Oficina s'encarregarà d'avaluar el grau d'implantació de les mesures aplicades, la reducció de les emissions i la incidència en els nivells de qualitat de l'aire; d'informar sobre l'evolució del Pla, i de preparar propostes de mesures o accions de reconducció de les mesures inicials.

També es crea un Fòrum Social per tal que els diferents agents socials disposin de la informació sobre l'evolució de la implantació del Pla d'Actuació i pugin efectuar els suggeriments que considerin adients. ●

Maria Comellas

Directora general de Qualitat Ambiental

Al·legacions de la PTP al Decret de la Generalitat Pacificar el trànsit per un

La PTP, en la seva aposta per assolir una mobilitat més sostenible i, per tant, un ambient més saludable, ha rebut amb satisfacció el Decret protecció especial de l'ambient atmosfèric del Departament de Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya, que pretén regular les emissions contaminants (bàsicament, diòxid de nitrogen i partícules sòlides en suspensió), originades en la seva major part pel transport motoritzat.



ble a les entrades de Barcelona. Aquesta mesura podria reduir per ella sola les emissions de NOx en un 16%. La resta de mesures tenen un contribució més petita a la reducció d'emissions. Així, per exemple, la segona mesura que més hi contribueix és la construcció de 4 carrils bus d'entrada a Barcelona. Globalment, aquestes mesures podrien reduir les emissions de NOx sobre el territori metropolità en un 21%, reducció que en el cas de Barcelona podria arribar al 25%.

Els resultats de l'estudi de la PTP mostren clarament que cal actuar sobre els cotxes i sobre els vehicles de distribució de mercaderies. Dins de la ciutat, cal posar en marxa programes per disminuir les emissions dels autobusos.

Propostes de la PTP per reduir la contaminació del trànsit

1. Construcció de 4 carrils bus d'entrada a Barcelona.
2. Prioritat al transport públic de superfície dins de Barcelona.
3. Pla de carrils bus en la xarxa de transport metropolità que depèn de l'Entitat Metropolitana del Transport.
4. Pla de carrils bus a la regió metropolitana.
5. Substitució dels autobusos amb motor diesel per uns propulsats amb gas natural en el barri de l'Eixample de Barcelona.
6. Extensió de la xarxa de tramvies: unió dels dos tramvies, Trambaix i Trambesòs, per la Diagonal de Barcelona; extensió del servei fins Plaça de Catalunya com a prolongació del Trambesòs des del carrer Marina; extensió del servei fins a l'estació de França com a prolongació del Trambesòs des de Ciutadella.
7. Multiplicar per quatre l'ús de la bicicleta a Barcelona.
8. Definició d'una àrea en el centre de Barcelona on només hi puguin distribuir mercaderies els vehicles de repartiment "nets".
9. Instaureció d'un peatge sostenible a les entrades de Barcelona.
10. Limitació de l'aparcament.

Tanmateix, vam creure oportú realitzar una sèrie d'al·legacions en el període d'exposició pública, que va finalitzar el passat 31 de gener. Algunes d'elles estan relacionades amb la metodologia de càlcul emprada (referent a l'ocupació i a les emissions unitàries de cada tipus de vehicle) i altres són merament propostes a l'hora d'aplicar la norma, inspirades en els resultats d'un estudi realitzat per la PTP

D'entre les mesures proposades, l'única que realment provoca una reducció substancial de les emissions de NOx és la instauració d'un peatge sosteni-

Les partícules en suspensió

L'aplicació de les mesures proposades podria suposar en total una reducció del 59% d'aquestes emissions. En el cas de la ciutat de Barcelona, la reducció podria arribar ser espectacular, amb un 70% de disminució.

Les mesures que a escala metropolitana més hi contribueixen serien la instauració d'uns peatges sostenibles a les entrades de Barcelona, que n'aportaria una reducció del 31,8%, la restricció a la lliure circulació de furgonetes i camions de menys de 3,5 T en l'àrea definida per l'Àrea Verda, amb una reducció del 23,7%. Un cop més, l'estudi de la PTP desvetlla que els vehicles de

de protecció especial de l'ambient atmosfèric

aire més respirable

distribució de mercaderies tenen unes emissions globals fins i tot superiors a les dels cotxes.

A més distància, la creació de quatre carrils bus a les entrades de Barcelona, amb una modesta reducció de l'1,6% d'aquestes emissions.

En termes generals, es recomana prioritzar les actuacions sobre els desplaçaments externs, ja que són responsables del 85% de les emissions dels residents en aquests 40 municipis.

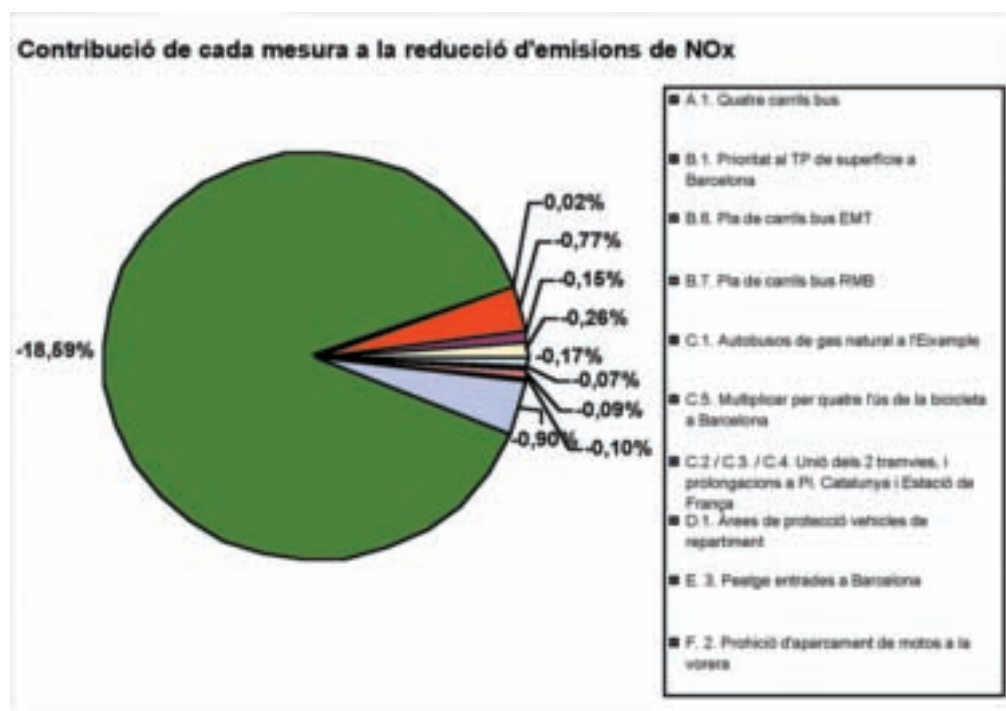
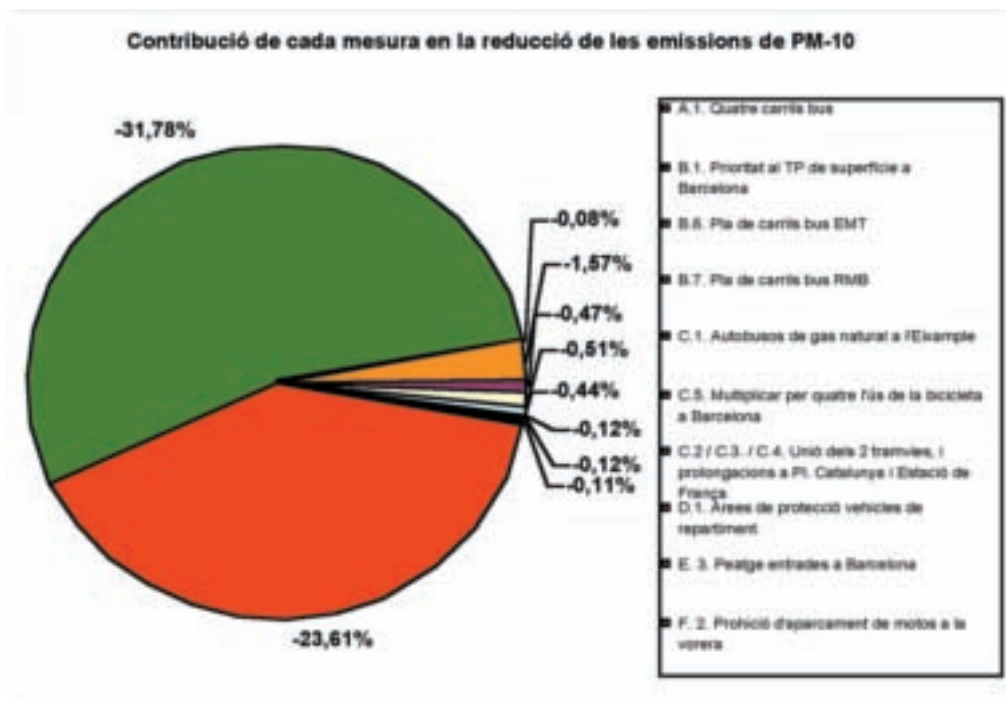
● La instauració de peatges sostenibles a les entrades de Barcelona aportaria una reducció de les emissions del 32 %

pis. Si s'hi comptés el trànsit de pas, tant de no residents com de camions, aquest valor arribaria al voltant del 95%.

Igualment seria de gran rellevància dictar normes anti-contaminació pel transport públic, sobre tot per l'exemple i incentiu que la regulació del sector públic pot suposar sobre les flotes de vehicles privats. Tot i així, és molt important fer notar que les emissions del transport públic són molt baixes, el 3% de NOx i de PM-10, així com remarcar la dada de què els transports elèctrics tenen emissions locals zero. ●

Vanessa Bastida

Vocal de Comunicació ambiental de la PTP



Les Directrius Nacionals de Mobilitat 2006-12

Per una nova mobilitat

Una de les darreres actuacions de la passada legislatura, va ser l'aprovació, per part del Govern de Catalunya, de les Directrius nacionals de mobilitat 2006-2012, que ha de ser el nou marc orientador per a les polítiques de mobilitat que es desenvolupin a Catalunya durant els propers sis anys.



Els nous models de mobilitat no poden seguir girant al voltant del cotxe.

Un dels primers compromisos establerts en la Llei de la mobilitat fou el d'elaborar i aprovar en el plaç de 18 mesos (gener de 2005) les Directrius nacionals de mobilitat. Malgrat, no s'hagi complert el termini previst en la llei, les directrius es van aprovar el passat mes d'octubre de 2006 i constitueixen el nou marc orientador per a l'aplicació dels objectius de la llei en el conjunt dels instruments de planificació de la mobilitat derivats.

Les directrius estableixen orientacions, criteris, objectius, propostes i indicadors de control que caldrà aplicar, a partir d'ara, en l'elaboració dels plans directors de mobilitat –els instruments que desenvolupen territorialment– allò que s'estableix en les directrius, en la redacció dels plans específics –els instruments que desenvolupen

sectorialment el que es determina en les directrius–, i en els plans de mobilitat urbana. En aquest sentit, cadascun d'aquests plans haurà de determinar uns objectius coherents amb els de les directrius així com proposar un programa d'actuacions que permeti assolir els objectius generals fixats en les directrius.

Preveure la mobilitat futura

El marc orientador de les directrius es fonamenta en un nou escenari de mobilitat per a l'horitzó 2012. Aquest escenari desitjat es caracteritza per: un creixement demogràfic de la població arribant als 7,9 milions d'habitants al 2026 però amb una estructura de poblament poc dispersa, un creixement econòmic anual a l'entorn del 3%, un increment del volum de la mobilitat obligada intermunicipal del 2,3% anual, un increment de la mobilitat en transport públic (6%) que dupliqui el creixement de la mobilitat en vehicle privat (3%), una mobili-

● Les Directrius es fonamenten en l'horitzó del 2012, amb un alt creixement demogràfic i una població poc dispersa pel territori i una demanda creixent de transport públic

tat de mercaderies per ferrocarril que augmenti a una taxa anual del 8,5% enfront l'augment del 3,1% de la mobilitat de mercaderies per carretera, unes vies de circulació més segures que permetin reduir a la meitat el nombre de morts en accidents de trànsit i un augment de l'ocupació dels vehicles privats passant de 1,18 persones/vehicle al 2004 a 1,3 al 2012. En definitiva, un escenari de mobilitat que permeti acostar-nos als objectius de Kioto amb una disminució d'un 20% de les emissions de CO₂.

Per assolir aquest nou model de mobilitat, les directrius tenen per objectiu general configurar un sistema de transport que sigui:

- Més eficient per millorar la competitivitat del sistema productiu nacional;
- augmenti la integració social tot aportant una accessibilitat més universal;
- incrementi la qualitat de vida i millori les condicions de salut dels ciutadans aportant una major seguretat en els desplaçaments;
- promogui unes pautes de mobilitat més sostenibles.

Aquest objectiu s'assolirà mitjançant l'aplicació d'una triple estratègia:

- El desenvolupament d'una planificació urbanística i territorial que permeti reduir la mobilitat sense restar competitivitat a l'economia catalana;
- el foment dels mitjans de transport més sostenibles i segurs: transport públic, anar a peu i en bicicleta per a la mobilitat de les persones; i el transport ferroviari i marítim per a les mercaderies;
- la millora de l'eficiència de cada mitjà de transport.

Catàleg de mesures

Aquesta estratègia d'actuació s'articula mitjançant 28 directrius de mobilitat que proposen, entre d'altres mesures, la integració tarifària dels transports públics a tot Catalunya, afavorir la implantació de carrils bus a la xarxa viària amb freqüents problemes de congestió, millorar l'oferta dels mitjans de transport col·lectiu cap

Directrius Nacionals de Mobilitat

Perspectiva dels ciutadans

- 1.- Fomentar l'ús del transport públic als diferents àmbits territorials
- 2.- Aplicar les noves tecnologies en la millora de la informació en temps real per als usuaris del vehicle privat i del transport públic
- 3.- Integrar la xarxa del transport públic dins el sistema intermodal de transport
- 4.- Millorar la qualitat, la fiabilitat i la seguretat del transport públic de superfície
- 5.- Assegurar l'accessibilitat als centres de treball i estudi i evitar l'exclusió social en la incorporació al món laboral i acadèmic
- 6.- Augmentar l'àrea d'influència dels aeroports de Catalunya i complementar una oferta atractiva de destinacions amb les adequades connexions amb la xarxa ferroviària d'alta velocitat
- 7.- Fomentar l'accés en transport públic als aeroports de Catalunya
- 8.- Promoure actuacions orientades als operadors per aconseguir una distribució urbana de mercaderies més sostenibles
- 9.- Establir mesures que garanteixin la traçabilitat i la qualitat del servei de transport de mercaderies

Perspectiva d'impactes

- 10.- Col·locar el transport ferroviari en situació competitiva en relació amb d'altres alternatives menys sostenibles
- 11.- Racionalitzar l'ús del vehicle privat en els desplaçaments urbans i metropolitans
- 12.- Establir plans de millora de la seguretat viària adreçats a la reducció del nombre d'accidents i de víctimes mortals, per tal d'incorporar-los al Pla de Seguretat Viària
- 13.- Promoure l'ús dels desplaçaments per mitjans no mecànics augmentant la seguretat i la comoditat dels vianants i ciclistes
- 14.- Promoure entre la ciutadania un canvi de cultura en relació amb la mobilitat sostenible i segura
- 15.- Reduir l'impacte associat a la mobilitat i millorar la qualitat de vida dels ciutadans

Perspectiva d'infraestructures i serveis

- 16.- Dotar el sistema logístic de Catalunya d'una xarxa ferroviària adequada per a mercaderies com a mode alternatiu al transport per carretera
- 17.- Dotar Catalunya d'un sistema de plataformes logístiques intermodals adaptades a les necessitats dels àmbits territorials
- 18.- Assegurar un nivell mínim de servei a les vies interurbanes de la xarxa viària de Catalunya
- 19.- Promoure infraestructures logístiques per racionalitzar i optimitzar el sistema de transport de mercaderies per carretera
- 20.- Dotar al sistema aeroportuari català de les infraestructures per a la càrrega aèria adaptades als requeriments de producció i consum de Catalunya
- 21.- Millorar les infraestructures i la qualitat dels serveis portuaris i assegurar l'adequada connexió intermodal
- 22.- Potenciar el transport marítim de curta distància

Perspectiva de processos

- 23.- Introduir l'accessibilitat en transport públic, a peu i en bicicleta en el procés de planificació dels nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits urbans consolidats
- 24.- Introduir les necessitats de la distribució urbana de mercaderies en el procés de planificació de nous desenvolupaments urbanístics i en els àmbits consolidats
- 25.- Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat, considerant l'accés en transport públic a les àrees allunyades dels àmbits urbans
- 26.- Desenvolupar els diferents instruments de planificació de la mobilitat integrant la distribució urbana de mercaderies en la planificació general del transport urbà i en les normatives locals específiques
- 27.- Aprofundir en el coneixement sobre la mobilitat a Catalunya
- 28.- Promoure la participació pública i la gestió integrada de la mobilitat a Catalunya

als polígons industrials, restringir l'estacionament de vehicles als centres urbans, analitzar la mobilitat generada pels nous usos de la nova planificació urbanística, avaluar l'impacte de les noves implantacions singulars com a centres generadors de mobilitat, el disseny i la gestió de les zones de càrrega i descàrrega de mercaderies, realitzar enquestes de mobilitat quotidiana o crear òrgans ges-

tors de la mobilitat locals i supramunicipals.

L'avaluació del grau d'assoliment del model de mobilitat desitjat en l'escenari 2012 es farà mitjançant el càlcul i seguiment de 31 indicadors de mobilitat. Aquests indicadors s'aplicaran a escala nacional en els plans específics, a escala de vegueria en els plans directores de mobilitat i a escala local en els plans de mobilitat urbana,

per tal de poder avaluar territorialment l'eficàcia de les polítiques de mobilitat promogudes des del propi govern, des de les autoritats territorials de la mobilitat i des del conjunt d'administracions locals.

En definitiva, les directrius nacionals de mobilitat ofereixen un marc orientador necessari per a planificar les polítiques de mobilitat del territori d'acord amb els objectius perseguits

amb la llei de la mobilitat, però no suficient per a poder-les desenvolupar. Serà necessari, en aquest sentit, que les autoritats territorials de la mobilitat i les administracions locals disposin dels recursos suficients per a gestionar els programes d'actuació dels seus plans directores de mobilitat i plans de mobilitat urbana al llarg dels propers 6 anys. ●

Georgina Andreu

El servei ferroviari es veu afectat per les obres

Els danys colaterals de l'AVE (I)

L'alta velocitat no és dolenta ni bona en sí mateixa. Els trens ràpids dissenyats amb una estratègia ambiental i social ajuden al país a no dependre tant de la carretera, a estalviar energia, a reduir l'espai ocupat pel transport i a minimitzar les emissions contaminants.

Però és obvi que no ens trobem davant d'aquests sostenibles objectius. Mentre el TGV francès s'ha dissenyat com una autopista ferroviària capaç d'alliberar les vies preexistents per als trànsits de mercaderies i trens regionals, l'AVE espanyol es perfila com una xarxa separada i substitutiva de l'actual.

Si el TGV francès va comptar amb el doble mèrit de captar usuaris del cotxe i l'avió, així com revaloritzar la xarxa convencional, l'AVE català tindrà el dubtós honor d'haver allunyat el servei ferroviari a nombroses poblacions, d'haver perdut oportunitats per desenvolupar la xarxa principal, o d'haver-ne minvat la capacitat en diversos punts.

L'AVE ha estat prioritari, no complementari

Del paquet ferroviari i de transport públic del vigent PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte), un 68% es destina únicament a la construcció de vies d'alta velocitat (sense comptar material mòbil), un 16% al

La poc rigorosa planificació de l'alta velocitat a Catalunya està implicant una sèrie d'afectacions importants sobre la xarxa ferroviària principal que ha tingut el màxim exponent en el recent cataclisme de les Rodalies i Regionals de Renfe. Totes les demarcacions catalanes disposen d'alguna actuació associada al TGV que perjudicarà al ferrocarril convencional tard o d'hora.



El servei de rodalies pateix les afectacions de les obres de l'AVE.

Quadre 1.

Ràpids	Anada	Bus	Tren
Barcelona - Lleida	Preu	16 €	25 €
	Temps viatge	2h 15'	2h
	Sortides feiners	10	7
Barcelona - Saragossa	Preu	12,2 €	38'6 €
	Temps viatge	3h 30'	3h
	Sortides feiners	15	7

manteniment i millora del ferrocarril convencional i un 9% als nuclis de Rodalies de tot l'Estat (a Catalunya només Barcelona). Aquest greuge inversor, iniciat durant l'esperpèntica planificació de l'etapa Cas-

cos, ha col·lapsat la ja feble infraestructura de Rodalies i Regionals, desencadenant una crisi ferroviària sense precedents a Catalunya, amb més de 3000 trens retardats o suprimits i més de mig milió d'usuaris

afectats. No és estrany que aquestes xifres causin una profunda indignació ciutadana: l'AVE transportarà en un any a Catalunya la mateixa gent que Rodalies Barcelona en un mes. Tot i això, encara avui existeixen sectors que titllen d'ecologistes "radicals" o d'aturadors del país a persones i associacions crítiques amb l'actual model ferroviari, que prioritza l'alta velocitat per sobre dels trens quotidians.

Però el cert és que, des de fa sis mesos, els mitjans de comunicació ens recorden diàriament una veritat aclaparadora: els primers sectors que han paralytitzat aquest país són els que no han invertit prou en la xarxa de Rodalies quan encara estaven a temps, i es van dedicar a licitar trams de l'AVE o vendre els nostres trens de Rodalies a Xile i el Brasil. Ara qualsevol solució reparadora trigarà més temps en fer efecte i arribarà tard.

L'AVE d'uns pocs, pagat per tothom

Tampoc no ens passa per alt l'actual explotació selectiva de l'alta velocitat. Lluny de contribuir a la cohesió social com a transport públic sostenible, exclou d'un ferrocarril d'alta capacitat a bona part de "mleuristes" i sectors socials desfavorits. Serveixin d'exemple els trajectes reflectits en el quadre 1.

Mentre la construcció de

l'AVE compta amb els diners i paciència de tots els contribuents (inclosos els europeus), els preus dels seus bitllets expulsen els usuaris del desaparegut tren Intercity a la carretera, com succeeix clarament al corredor Saragossa-Barcelona. Amb aquest model el ferrocarril perd el seu paper principal, estructurar el territori amb eficiència i sostenibilitat, per a convertir-se en una infraestructura infrautilitzada per una selecta clientela.

A l'injust repartiment de les inversions públiques, cal afegir una preocupant visió de país que es plasma a cada nou tram de l'AVE que s'inaugura: l'alta velocitat només serveix per competir amb el pont aeri Madrid-Barcelona o el corredor Barcelona-València i no per millorar la mobilitat interna de Catalunya.

Els paràmetres amb què s'ha dissenyat l'alta velocitat i l'elecció dels punts d'interconnexió amb la xarxa ferroviària convencional delaten l'autèntic objectiu del Ministeri de Foment: "volar cap a Madrid" sense necessitat d'aixecar-nos del terra. La ubicació i connectivitat de la nova estació del Camp de Tarragona resulta poc pràctica pels habitants de la segona àrea metropolitana de Catalunya, però afavoreix en

● Els sectors que han paralytats el país són els que no han invertit prou en Rodalies i es van dedicar a licitar trams de l'AVE

● L'estació del Camp de Tarragona evidencia un model insostenible, ja que l'accés només afavoreix l'ús del vehicle privat.

canvi els trens directes entre Madrid i Barcelona.

Camp de Tarragona: una estació insostenible

Amb la nova estació del Camp de Tarragona s'acaba de confirmar un model d'estació totalment insostenible, que només afavoreix l'accés en vehicle privat. Es tracta d'un recinte construït al mig d'un camp entre La Secuita i Perafort, ubicat tan lluny de Valls (11,5 km) com de Tarragona (12,5 km), dotat d'un aparcament per a 633 vehicles i on és gairebé impossible d'arribar-hi a peu, en bicicleta o amb autobús urbà. El transport públic que

arriba és un autocar poc competitiu que amb prou feines circula pels congestionats vials del Camp de Tarragona. Entre les ciutats més importants de la zona i l'estació del Camp (de Cols) l'autocar d'aportació i el transbordament bus-tren consumeixen massa temps per poder competir amb els actuals trens Catalunya Exprés, que s'aturen prop dels centres urbans. Això dona idea de la importància del component d'accessibilitat en el transport ferroviari, sovint menystingut en la nova planificació ferroviària com mostra el quadre 2.

Tot i que així ho marca el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026, tampoc no s'ha reobert la línia ferroviària Reus-Roda clausurada l'any 1992 i que permetia una ràpida connexió de l'Estació del Camp de Tarragona amb Reus (20 km). De fet aquesta línia, que ara vol reobrir el Govern Català, ha estat recentment ocupada per la plataforma de l'AVE en dos punts del traçat fent-ne desaparèixer més de 3 quilòmetres de via. Amb aquest panorama es pot concloure que aquesta estació actua com una coctelera insostenible especialment dissenyada per agitar vehicles privats. Per cada viatger o parell de viatgers que arriben en tren, un nou

cotxe es posa en marxa pel col·lapsat Camp de Tarragona. No em d'oblidar que la obligada dependència del vehicle privat pels usuaris de l'estació del Camp de Tarragona no és només perjudicial pel medi ambient sinó per a la integració social de la mobilitat: no tots els adults disposem d'un vehicle particular (66%) ni de carnet de conduir (45%).

Però no són aquests els únics efectes adversos que per a la mobilitat sostenible ha tingut l'estació del Camp. El trasllat de tots els serveis ferroviaris de llarga distància amb destinació Madrid cap a la nova línia d'alta velocitat ha eliminat les connexions directes de Reus i Tarragona (estacions centrals) amb bona part de la península Ibèrica. En alguns casos la reducció de l'oferta ferroviària arriba al 50%, com és el cas de Valls (23.000 habitants), sense que s'hagi establert un tren regional de reposició que alhora serveixi per iniciar les necessàries Rodalies de Tarragona. D'aquesta manera, la capital de l'Alt Camp es converteix en la primera ciutat de més de 20.000 habitants de Catalunya en disposar només de 3 trens al dia, amb menys oferta que FGC a Balaguer (16.000 habitants) o que Renfe a Puigcerdà (9.000 habitants).

Cal que l'administració pública dissenyi les noves infraestructures en resposta a un pla estratègic que compti sobretot amb els impactes socials i ambientals, més enllà d'objectius provincians com el fet d'arribar en dues hores i mitja a la capital estatal. Mentre aquest moment arriba, els usuaris no podem tolerar la degradació i reducció progressiva del servei ferroviari quotidià, ja siguin les rodalies de Barcelona o els trens regionals de tot Catalunya. ●

Ricard Riol
President de la PTP

Quadre 2.

Temps de viatge en transport públic	Reus Barna.	Tarragona Barna.	Valls Barna.	Salou Barna.	Vila-seca Barna.	Cambrils Barna.
Autobús + AVE - 2008 (1)	1h 20'	1h 10'	1h 10'	2h	1h 30'	2h 15'
Catalunya Exprés - 2003 (2)	1h 15'	1h	1h	1h 12'	1h 07'	1h 18'
Catalunya Exprés - 2007(3)	1h 30'	1h 18'	1h 18'	1h 28'	1h 22'	1h 33'

(1) Temps estimats a partir del servei actual de bus a l'Estació del Camp, els temps de transbordament oficials de 20' i la previsió de 35' de viatge per l'AVE entre Barcelona i Perafort.

(2) Temps de viatge calculats per al tren Catalunya Exprés (2003)

(3) Temps de viatge actual afectat per les obres entre Sants i El Prat.

Preu total	Reus Barna.	Tarragona Barna.	Valls Barna.	Salou Barna.	Vila-seca Barna.	Cambrils Barna.
Autobús + AVE - 2008 (4)	20,30 €	18,30 €	18,30 €	22,10 €	21,25 €	22,60 €
Catalunya Exprés - 2007	6,45 €	5,60 €	6,15 €	6,45 €	6,15 €	6,45 €

(4) Preu AVE estimat: 17 € entre Barcelona i Camp de Tarragona. La resta, segons tarifa autobús vigent.

ELS IMPACTES DE LA PLANIFICACIÓ DE L'AVE



IMPACTES NEGATius

- 1 L'AVE ocuparà el 70% del total de la línia, reduint-la al 30% per aplicar la regla d'or, que garanteix que quedi en via única i permetrà l'operació normal dels trens de mercaderies i turístics.
- 2 No s'ha d'eliminar el servei de mercaderies i turístics, però sí que s'ha de reduir el nombre de trens de mercaderies i turístics.
- 3 L'AVE ocuparà el 70% del total de la línia, reduint-la al 30% per aplicar la regla d'or, que garanteix que quedi en via única i permetrà l'operació normal dels trens de mercaderies i turístics.
- 4 Es descurarà el projecte d'habilitació de l'Alguer per Barcelona i de l'Alguer per Lleida, que són projectes de gran importància per a les zones de l'Alguer i Lleida.
- 5 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.

IMPACTES POSITius

- 6 Els Rendiments podrien augmentar en un 10% amb una velocitat de 350 km/h, que és la que es preveu per a l'AVE Regional. Els rendiments podrien augmentar en un 10% amb una velocitat de 350 km/h.
- 7 Es reduirà la congestió a les zones de Lleida i Girona, que són zones de gran congestió.
- 8 Les zones de Lleida i Girona podrien experimentar un augment de la velocitat de 350 km/h, que és la que es preveu per a l'AVE Regional.
- 9 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 10 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 11 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 12 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 13 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 14 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 15 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 16 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 17 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 18 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 19 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.
- 20 El projecte de l'AVE a Catalunya té un impacte positiu moderat, però sí que té un impacte positiu lleu a les zones de Lleida i Girona.

Renfe: l'escàndol que no s'acaba

Incidències més sonades, de moment, durant 2007

- 10 Gener >** Un tren paratitzat durant 40 minuts en el túnel entre Passeig de Gràcia i Sants.
- 15 Gener >** Avaria en el sistema de senyalització de l'estació de Sants, desviament a Castelldefels afectant a la línia C2.
- 24 Gener >** Descarrila una màquina de manteniment a Bellvitge. Segueixen els problemes d'informació als usuaris, tot i el Pla de Xoc. La vicepresidenta del Govern, Fernández de la Vega, es disculpa.
- 5 Febrer >** Jordi Prat, delegat de Foment a Catalunya, declara que les mesures del Pla de Xoc només han aconseguit reduir un 15% les incidències a la xarxa i un 10% els retards en els trens. S'avisava que hi haurà més afectacions.
- 21 Febrer >** Onzena avaria. Caiguda de tensió a Castelldefels que afecta tant a usuaris habituals i com al retorn del carnaval de Sitges. 200.000 usuaris es veuen afectats durant més de 8 hores. El mismo día es produeix un accident de l'AVE.
- 23 Febrer >** La ciència dels usuaris es troba al límit. Avaria de la infraestructura que paralitza la línia entre Castellbisbal i Martorell. Els usuaris d'un tren procedent de Sant Vicenç, amb hores de retard, es rebel·len a Martorell després que Renfe els suggereixi tornar al punt

d'origen per canviar de línia. La PTP assisteix a una nova manifestació de protesta.

- 27 Febrer >** Reunió del Consell de Govern de la Generalitat per tractar la crisi de Renfe. Es rebutja acceptar cap traspàs sense fons econòmics addicionals. ICV-IU i ERC demanen un ple al Congrés dels Diputats.
- 28 Febrer >** Tres incidències simultànies afecten més de 50.000 usuaris en el retorn a casa per la nit. Segona rebel·lió contra Renfe. Després d'hores de retards, els usuaris ocupen les vies a Passeig de Gràcia per garantir que el tren els portarà al lloc de destinació (Sant Celoni) i que no acabarà el seu recorregut a Sant Andreu.
- 1 Març >** El predisent Zapatero demana disculpes als usuaris en la visita a les obres de l'aeroport del Prat.
- 6 Març >** Avaria d'un tren a Cerdanyola. Els usuaris segueixen el trajecte a peu. Per la tarda, nova avaria a Sant Joan Despí.
- 8 Març >** Els sindicats recorden que el personal de manteniment s'ha reduït a la meitat en els últims dotze anys.
- 13 Març >** La patronal del Maresme xifra en 13,5 milions les pèrdues econòmiques ocasionades per Renfe a la comarca.

Mocions rebudes

Per a la millora de Rodalies i el compliment de l'Estatut (art.169) per al traspàs del servei.

- Ajunt. de Palau Solità i Plegamans (25-01).
- Ajuntament de La Granada (31-01).
- Ajuntament de Sant Just Desvern (26-01)
- Ajuntament de Salt (12-02).
- Consell Com. del Vallès Oriental (16-02).
- Ajuntament de la Llagosta (23-02).
- Ajuntament de Manresa (26-02).
- Ajuntament de Sant Celoni (02-03).
- Ajuntament de Molins de Rei (09-02)
- Ajuntament de Montornès del Vallès (07-03)
- Ajuntament de Tiana.

I afegeixen la duplicació de la via a la línia C3:

- Ajuntament de Canovelles (15-02).
- Ajuntament de Centelles (01-03).

Mobilitacions de CCOO

L'acció es concreta amb el repartiment massiu als usuaris en vuit estacions, de 7 a 9 h del matí, de fulls reclamant la solució als problemes i proposant solucions per millorar el servei de la xarxa de rodalies, tant a nivell general com comarcal. Igualment, les denúncies i propostes fan referència tant la gestió com a les infraestructures ferroviàries.

Síndic de Greuges

El Síndic de Greuges ens ha fet arribar la resolució per la qual suggereix a Renfe Rodalies l'aplicació de 6 mesures davant dels pobres resultats del Pla de Xoc del Ministeri de Foment.

Renfe a l'hemicicle

No parem. Forçats per l'actualitat, al Palau del Parc de la Ciutadella s'hi succeeixen les iniciatives parlamentàries sobre els problemes que pateixen els usuaris del tren al nostre país. Aquest cronista amateur, per cert patidor en carn pròpia del ferrocarril realment existent, s'exaspera sovint davant l'atreviment i el simplisme d'algun dels seus col·legues. L'origen del problema? Per qui va manar a les Espanyes fins al 2004, només el malgovern autonòmic i central posterior, ja que la xarxa es trobava en un estat òptim a finals del 2003. I la versió contrària: entre els que ara manen, també trobareu qui no reconeix que els actuals problemes eren previsibles, i no s'hi ha fet prou fins que, com es diu vulgarment, "nos ha pillao el toro". En tot cas, paga la pena destacar alguns aspectes cridaners: Un, que hi ha força gent, inclosos alguns responsables en la matèria, que no saben o no recorden que les rodalies de Barcelona no arriben a Girona, Tortosa, Reus o Lleida, sinó que aquestes poblacions estan servides per un trens anomenats regionals, que van tant malament, sinó pitjor, que els de rodalies. Dos, que a excepció de les documentades intervencions del diputat Milà, ningú no sembla associar els actuals dèficits en rodalies i regionals amb la distribució de les inversions entre alta velocitat i ferrocarril convencional en els darrers anys. Oblit intencionat? Tres: Que el traspàs de competències fa respecte, i que costarà avançar per aquest camí. I quatre: que Déu em perdoni, però quan surto i veig l'aparcament tinc la sensació que el debat parlamentari sobre RENFE es fa sobretot... entre usuaris del vehicle privat. En continuarem parlant. ●

Daniel Pi

Soci de la PTP i Diputat al Parlament de Catalunya

En el seu dia no vam saber gestionar el trànsit

Som davant un greu problema

Durant el segle XX, ens hem dedicat sempre a engabiar la fera mentre se'ns anava fent gran, més gran, molt més gran. Tant creixia la fera, tant havia de créixer la gàbia.

Arriba el moment que ja no serà possible engabiar-la perquè:

- No tindrem prou espai per a construir la gàbia.
 - No tindrem prou materials per fer-ho.
 - No tindrem prou diners per a una inversió tan desproporcionada i tan poc rendible.
 - No tindrem prou temps per tanta obra com s'ha de fer en un termini tan curt.
- Així doncs, som davant un greu problema.



La deixadesa provoca imatges com aquesta.

Quan era el moment, no vàrem saber mantenir a ratlla el trànsit motoritzat (ensinistrar la fera) i ens vàrem dedicar a tancar-lo dins una complexitat infraestructural cada cop més sofisticada (la gàbia). Ara ho comencem a veure d'altra manera: no es tracta de fer créixer les xarxes infraestructurals sense aturador, sinó d'anar resolent la pila de problemes que es relacionen amb la mobilitat (l'ensinistrament de la fera).

És ben cert que encara ens calen infraestructures de mobilitat per al desplaçament de les persones i de les mercaderies; però el que abans que cap altra cosa ens calen, són eines noves i potents per a la millora de la gestió en el desplaçament de dites persones i mercaderies.

El nostre problema quanti-

• Més enllà de les necessàries infraestructures de transport, el primer que ens fa falta són eines per a la millora de la gestió de la mobilitat

tatiu és gran. Però el nostre problema qualitatiu és immens.

També és cert que la xarxa viària, precisa encara d'alguns dispositius de connexió i relació, tant pel que fa a les vies segregades com a la xarxa viària convencional. També la xarxa intermunicipal o local està mancada de trams de cosit intern. Però en gairebé qualsevol dels casos es tracta de deficiències que cal resoldre per a la millora de connectivitats i

fluències, no per al simple augment de capacitats, amb l'endèmic objectiu de generar una oferta que s'avanci a demandes inexpressades.

Però allò que ens fa falta per davant de tot és el que durant molts anys no hem fet, aquelles coses elementals que hem descuidat. Ens cal una gestió més responsable per tal de millorar l'eficiència en la utilització de tots els mitjans i dispositius que ja són disponibles, sense haver de recórrer sempre i indefectiblement a la construcció d'altres de nous, consumint recursos encara verges, en accions molt sovint prescindibles.

Principis de gestió

De forma genèrica, aplicable a qualsevol sistema de mobilitat, hi ha dos principis bàsics de gestió:

1. Sempre que sigui possible, cal prioritzar els moviments de persones i mercaderies de forma concentrada, per davant de desplaçaments individuals i de dispersions de recursos (transport públic col·lectiu per davant de transport privat individual, transport concentrat de mercaderies, en vaixell i ferrocarril, per davant del transport per carretera, etc.).

2. Abans de fer obra nova, cal arribar a la plena utilització de tot allò del que ja es disposa, amb l'objectiu d'assolir:

- Un augment de rendibilitat, en la capacitat dels medis de transport (i, per tant, un augment en la capacitat global de la xarxa),
- un estalvi energètic,
- una reducció de la contaminació i del soroll,
- una reducció del risc d'accidentalitat, amb un millor aprofitament en els sistemes de protecció passiva i activa, etc.

Què s'hauria de fer

Pel que fa a la xarxa viària i a la mobilitat motoritzada, s'hauria de millorar la situació mitjançant mecanismes de gestió (plantejaments *light*), entretant s'estudien accions globals o més completes (plantejaments *heavy*) algunes de les quals també seran necessàries, però sobre les quals s'ha d'esmerçar tot el temps necessari per poder reflexionar abans d'actuar. Accions de tipus *light* serien:

- En les vies segregades dels entorns metropolitanos, introduir el concepte d'autovia urbana, tant en les de penetració com en les rondes de distribució i repartiment de trànsit. Fer-ho mitjançant una limitació de velocitat a 80 km/h, i una reducció d'amplada dels carrils de circulació, amb l'objectiu de poder-ne guanyar un i adjudicar-lo a noves funcions prioritzaes.
- Introduir la fórmula (canal de pas amb funció assignada) d'ús prioritzat per a transport públic col·lectiu, transport de mercaderies per carretera o per al pas de vehicles d'alta ocupació en les entrades i sortides en vies segregades de l'entorn metropolità. Establir un sistema multi-ús programat del canal.
- Estructurar la xarxa periurbana introduint en cada via segregada la fórmula [canal

● Hem de ser capaços de promoure una nova cultura de la mobilitat que capgiri la visió que tenim encara avui de la mobilitat en conjunt

de pas amb funció assignada], deixant la resta de l'espai que sobri en vies de l'entorn metropolità per a la resta del trànsit i dels vehicles privats convencionals.

- Regular el trànsit mitjançant un sistema de senyalització intel·ligent (amb pòrtics de senyals amb telecomandament central i vigilància integrada) per a la ordenació i el control dels canals assignats, així com la vigilància estricta de les conductes de trànsit.
- En un territori extremadament esgotat, abans de procedir a noves incautacions d'espai per a la implantació

d'escreixos d'infraestructures (tant se val que es tracti d'obres de gran com de petita envergadura), s'han d'utilitzar les superfícies territorials ja ocupades prèviament per a usos similars, així com totes aquelles reserves que fins aleshores no hagin estat aprofitades. Així mateix, sempre que sigui possible i atenent les situacions presents i futures, caldrà procedir a comprimir i empaquetar les infraestructures, per tal de preservar el territori, escàs i esgotat, per a aquells usos que siguin social i ambientalment més profitosos.

- Cal gestionar millor la utilització de les infraestructures al llarg del temps diari, tot suavitzant les puntes i les valls. S'han de buscar i posar en servei dispositius capaços de millorar l'aprofitament de les 24 hores del dia, fent que desapareguin les acumulacions d'activitat que generen concentracions d'un trànsit que cal reparar al llarg de la jornada, incloses les hores nocturnes i els dies

festius quan sigui possible.

- Implementar dispositius per a la millora de la fluència física de la mobilitat, per tal d'augmentar les capacitats de les xarxes, de forma que donin uns rendiments espectaculars amb mínims costos d'implantació.

- Formar la nostra societat (de totes les edats però principalment els més joves) per a que es faci un ús assenyat dels medis i dels equipaments de mobilitat de què es disposa, i potenciar un gir ineludible cap a la sostenibilitat i la protecció del medi.

Així mateix, cal anar desenvolupant i promocionant una "nova cultura de la mobilitat" basada en el fet de convertir l'estretor i la crònica escassetat de mitjans, en una estratègia positiva de cara a la recuperació de la racionalitat pel que fa a l'economia, la funcionalitat, la seguretat, la qualitat de vida, el confort, etc. ●

Joan A. Tineo

Vocal de la PTP al Baix Llobregat

Les conclusions de tot plegat

No hi ha dubte de que en un futur proper caldrà afrontar una bona quantitat d'obra pública nova, principalment en el sector ferroviari on encara estem lluny d'Europa, però també en l'autoviari on, tot i ser-ne capdavanters, disposem d'una xarxa poc eficient.

La planificació és complexa i arriscada perquè obliga a assolir una visió de conjunt i una visió de futur suficientment obertes i madures, per no ser imprudents en un o altre sentit. Això exigeix llargs processos de debat i reflexió, agafa temps, obliga a prendre decisions i fer camí, sense precipitació però sense pausa.

A curt termini què és el que es pot fer? Com es pot jugar sobre segur?

Crec que hi ha algunes jugades recomanables perquè són segures:

1. Tot i que també a curt termini qualsevol gran operació haurà de ser analitzada atenent a la seva complexitat, s'ha de dur la planificació d'inversions infraestructurals cap a sistemes ferroviaris que

absorbeixin la major part de l'escreix de la mobilitat.

2. Per tal d'actuar els primers anys en que no hi haurà temps de fer cap altra cosa, dirigir d'immediat bona part de la inversió viària cap a aspectes de gestió com els tractats en aquest article, accions ràpides i efectives que no afectin ni modifiquin el territori, siguin fàcilment reconvertibles i no comprometin el futur.

3. Prioritzar els sistemes més sostenibles, els modes més eficients, l'estalvi energètic, el baix índex de contaminació, totes aquelles actuacions dirigides a un acostament al protocol de Kyoto.

4. Jugar fort, molt fort, en la sensibilització i la formació social per tal de corregir els greus problemes que comporta la conceptualització poc assenyada que, entre tots, encara tenim de la mobilitat en el seu conjunt.

Tot i així, no ens equivoquéssim pas: som davant un greu problema perquè, hores d'ara, la fera segueix creixent. ●

J.A.T.

Novetats al Baix Llobregat

OLIVERAS

Més connexions entre Sant Boi i El Prat



Des del dia 21 de març, l'empresa Oliveras ha posat en servei dues noves línies d'autobús que connecten els municipis de Sant Boi de Llobregat amb El Prat de Llobregat. La primera, l'L77, té la particularitat d'arribar fins l'aeroport del Prat, amb una oferta diària de 20 minuts de freqüència de pas i integració tarifària. La nova línia també enllaça amb les estacions ferroviàries dels FGC i de Rodalies-Renfe per afavorir la intermodalitat i l'arribada des d'altres municipis més llunyans. La segona línia és l'L78, que efectua un recorregut similar però sense arribar a l'Aeroport com és el cas anterior, sinó amb un itinerari més urbà pels nuclis de població.

ROSANBUS

El Prat: PR1 fins l'aeroport

Per la seva banda, Rosanbus ha ampliat el recorregut de la línia urbana PR1 del Prat de Llobregat fins l'Aeroport, la qual cosa també implica una altra línia amb tarifa integrada fins aquest recinte, tot mantenint l'actual interval de pas de 30 minuts. Aquest perllongament dona resposta a una demanda històrica de la seva ciutadania que, per diverses raons de mobilitat,

tenen la necessitat de desplaçar-se cada dia a l'Aeroport.

Milliores horàries a Viladecans: L86 i L87

Les línies d'autobús L86 i L87, que uneixen el municipi de Viladecans amb la plaça Espanya, milloren el seu horari reduint el seu interval de pas, pel seu tram comú, de 20 a 15 minuts de dilluns a divendres feiners.

Això representa que, tant en les sortides que es fan des de Viladecans, com les que es fan des de Barcelona, qualsevol viatger podrà desplaçar-se d'un lloc a l'altre cada 15 minuts, fent ús d'un autobús de qualsevol de les dues línies, ja sigui de la L86 o bé de la L87, ambdues gestionades per l'empresa Mohn.

Els dissabtes i festius, La L86 i L87 també redueixen el seu interval de pas comú de 30 a 20 minuts, tenint en compte que, a partir d'ara, la línia L86, que fins ara només donava servei de dilluns a divendres (excepte l'agost), també circularà durant el cap de setmana, tots els dies festius i tots els feiners del mes d'agost.

L10: més recorregut



D'acord amb l'Entitat Metropolitana del Transport, la línia d'autobús L10, que gestiona l'empresa Rosanbus, amplia el seu recorregut a Sant Just Desvern, connectant el centre d'aquesta localitat amb el carrer Narcís Monturiol, a on es troben els serveis funeraris. Aquesta línia, a més, uneix els municipis del Prat, l'Hospitalet, Cornellà, Esplugues, Sant Joan Despí i Sant Just Desvern, amb un interval de pas de 20 minuts tots els dies feiners.



Accions legals unitàries contra el PITC

Un total de 17 entitats ecologistes i socials (entre elles, la PTP), van presentar el 8 de març kes accions legals que estan duent a terme en contra dels procediments de formulació i aprovació del PITC (Pla d'Infraestructures de Catalunya). El PITC, l'únic pla de transports vigent hores d'ara, s'ha realitzat sense comptar amb la jerarquia de plans establerta a la Llei de Mobilitat de Catalunya ni disposar d'una avaluació ambiental estratègica com obliga la directiva europea i la seva trasposició a la Llei 9/2006. Aquestes entitats reclamen del PICT un escenari coherent amb els vectors territorial i ambiental, fonamentals per assolir un model de mobilitat sostenible i respectuós amb el medi. Podeu trobar més informació al web: www.laptg.org.

Promoció de la bicicleta



L'Ajuntament de Sant de Llobregat està duent a terme un ambiciós projecte de promoció de l'ús de la bicicleta com a mitjà de transport i desplaçament urbà. Aquest pla té el seu origen l'estiu ed 2005 amb la constitució de la Comissió de la Bicicleta, juntament amb entitats ciclistes locals, moviment veïnal, usuaris i comerços de bicicletes. El febrer de 2006 es va aprovar el Pla Director de la Bicicleta, que gira sobre tres fases, la primera de les quals s'ha posat recentment en marxa; mentre que la segona i tercera fases seran una realitat l'any vinent. Així, s'han definit una sèrie de "Zones 30", que són itineraris urbans pacífics al trànsit; carrils bici i carrers amb prioritats per a vianants i bicicletes; i zones d'aparcament.

Novetats al Barcelonès



Santa Coloma i Badalona

Des del 22 de febrer, a Santa Coloma de Gramenet funcionen dues noves línies de Bus del Barri. D'una banda, tenim la línia 802, que connecta les Oliveres i Can Franquesa pel mercat de Singuerlín. L'altra línia és la 803, que connecta l'avinguda de Ramon Berenguer i la part alta del Singuerlín el Fondo.

A Badalona, cinc dies després, va entrar en servei la línia BD5, amb un trajecte des del mercat de La Salut fins a l'estació de Renfe, passant pels barris de La Salut, Sistrells, Lloreda, Sant Crist, el Raval, Progrés i el Centre. Per les característiques del seu recorregut, l'oferta també es cobreix amb vehicles microbusos per la qual cosa adopta també la funció de Bus del Barri.

Pel que fa a serveis intermunicipals, des del dia 15 de març presten servei les noves línies B15 i B16. la primera, connecta el barri del Fondo de Santa Coloma amb el de Llefia a Badalona, passant pels nuclis de Can Peixauet, Santa Rosa, el Raval, la Pau i La Salut. Aquesta és la primera línia de proximitat intermunicipal, per la qual cosa és dotada de microbusos. La segona línia és un reforç de la B19, i connecta la residència sanitària de la Vall d'Hebron amb la plaça de Pep Ventura, a Badalona, tot travessant el cor de Santa Coloma de Gramenet.

Una solució de mobilitat sostenible



Tramvia i vianants compartint espai en la ciutat, no es tracta d'una ciutat Suïssa, esta molt a prop nostre.. es en el municipi de Parla (Madrid. Un exemple mes de com el tramvia es pot integrar perfectament en l'entorn urbà i fins i tot en les zones de vianants, permetent que un potent mitjà de transport públic sigui l'alternativa a la barrera diària que milers i milers de cotxes configuren en les nostres ciutats, en la fotografia sols falta veure alguna bicicleta... i la sostenibilitat seria complerta.

la paradeta



Parada de bus ...o fruiteria?

Aquí tenim un exemple, que es va produir a Sant Feliu de Llobregat, del poc respecte que hi ha cap a les parades d'autobús, que cada dia pateixen invasions i malifetes que dificulten l'accés al transport públic, i que solen acabar en la més absoluta impunitat per part dels qui palesen una manca de respecte envers els altres.

Dr. Tr@ffic news reporters

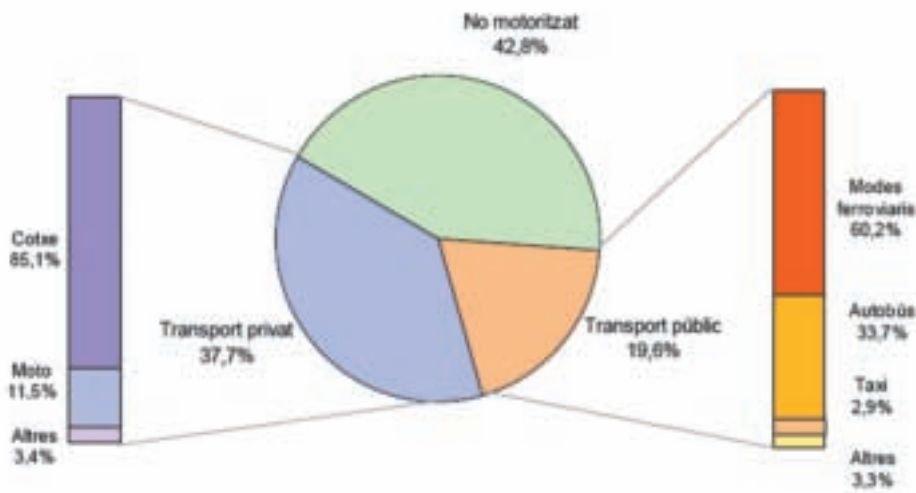
Les voreres: per a qui són?



Com és de car i difícilós aconseguir que les voreres siguin esquitades perquè els cotxes puguin fruir de grans superfícies per a circular i aparcar! Això no passa a cap *república bananera* que ignori els drets elementals dels vianants, sinó que això passa a un poble de casa nostra. Quin desori!

L'Enquesta de Mobilitat en dies feiners

15.000.000 de desplaçaments diaris



La dada més espectacular de l'Enquesta són els més de quinze milions de desplaçaments que es realitzen diàriament en el conjunt de la Regió Metropolitana de Barcelona, gairebé dos milions més que l'any 2005.

L'augment del número de desplaçaments, l'escassa capacitat de contenció de les zones urbanes (Barcelona i resta de corones de la Regió) i les variacions en el repartiment modal són algunes de les dades que destaquen de l'Enquesta de mobilitat en dies feiners corresponent a 2006.

És ben coneguda la tendència que ha hagut en els darrers anys d'increment de la mobilitat, especialment l'anomenada "mobilitat personal" (compres, oci, visites al metge, etc), que l'any 2006 ha representat un 32'2% del total respecte un 23'1% de la motivada per "treball i estudis". La resta del per-

centatge (44'7%) es completa amb els desplaçaments de "tornada a casa", que alhora s'explica pel fenomen de la baixa contenció. El número de desplaçaments per persona ha passat de 3'4 a 3'7 en un any.

El problema de l'autocontenció

Es considera autocontenció la proporció de desplaçaments amb origen i destinació a l'àmbit de residència, un fet relacionat amb la tipologia d'urbanisme i la barreja d'usos en el territori. Una ciutat compacta on conviuen els centres de treball, els llocs de residència i els espais d'oci esdevindrà, probablement, una ciutat sostenible ambientalment i social.

Val a dir que, en el cas de Barcelona, l'increment del preu de l'habitatge ha jugat un paper essencial com a element expulsor de població cap a la resta de la RMB.

La Primera Corona de la RMB és l'àmbit amb menys autocontenció (68'2%) i Barcelona el que més (86'4%), tot i que Barcelona ha perdut capacitat de retenir població resident (87'1%).

Una de les dades sorprenents de l'EMDF de 2006 ha estat el canvi en el repartiment modal en l'àmbit de la RMB, ja que el percentatge d'ús del vehicle privat ha disminuït per primer cop en temps (de 41'3% a 37'7%)*. Per contra, el percentatge de desplaçaments a peu i en bicicleta ha augmentat (de 34'2% a 42'8%)*, disminuint així el de transport públic (de 24'5% a 19'6%). ●

V.B.

D'un any a un altre

Tanmateix, mentre que l'increment dels modes més sostenibles (a peu i en bicicleta) esdevé una bona notícia, les dades referents a la tipologia de vehicle privat desvetllen un increment en l'ús de la moto (de 8'9% al 2005 a 11'5% al 2006). A més, aquest fet es repeteix tant als desplaçaments interns de la ciutat com a la resta dels desplaçaments de connexió de la Regió. L'increment de l'ús de la moto en els viatges de connexió pot tenir una explicació basada en la inexistència – o escassetat – de transport públic, relacionada amb la incapacitat de tenir un cotxe en propietat. No obstant això, seria desitjable que el transvasament es realitzés des dels modes motoritzats a sistemes d'ecomobilitat i al transport públic, especialment en el que es refereix als viatges dins de la ciutat. Cal recordar l'elevat grau d'accidentalitat i de contaminació (ambiental i acústica) associat a aquest tipus de vehicle, així com els comuns actes d'aparcament incívic en vorera que resten espai al vianant, el veritable protagonista del carrer. ●

Tercera edició de la jornada AMTU

La llei de finançament en el punt de mira

El 7 de març va tenir lloc a Terrassa la tercera jornada organitzada per l'AMTU sobre les millores per al transport urbà. La inauguració (a més dels alcaldes de Terrassa i de Granollers) va fer-se a càrrec del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal.

En la seva intervenció inaugural de les jornades AMTU, el conseller Nadal va incidir en la importància de mantenir el contracte programa entre l'ATM, la Generalitat i l'AMTU per al finançament del transport urbà dels 52 municipis que integren l'AMTU, de manera que va posar de manifest la importància de treballar plegats l'administració de la Generalitat i la municipal.

La jornada es va organitzar en diferents sessions temàtiques de les quals se'n pot destacar la sessió sobre el finançament d'infraestructures i serveis de transport públic. En aquesta, va participar el director general de l'ATM, Ramon Seró, qui va fer una diagnosi del sistema actual de finançament del transport públic.

Seró va posar sobre la taula algunes propostes com ara la d'acordar una política tarifària que garanteixi un creixement de les tarifes per sobre de l'IPC, aprovar plans de servei tenint en compte un grau de cobertura mínim, aprofundir en els models mixtes de finança-

ment públic-privat i també la

- La jornada va posar de relleu la necessitat de la col·laboració entre l'administració local i la Generalitat en la gestió i finançament del transport públic

necessitat d'elaborar una llei de finançament del transport públic.

En relació a aquest punt el Secretari per la mobilitat de la Generalitat de Catalunya, Manel Nadal, va anunciar que enguany s'iniciaran els tràmits per a l'elaboració de la Llei del finançament del transport públic, la qual es preveu aprovar l'any 2008. Nadal també va anunciar que a més del PITC Catalunya necessita un Pla de Transport de Viatgers (en fase de redacció) que inclogui el grau de cobertura dels serveis de transport.

D'altra banda i en relació a la situació de Renfe Rodalies va explicar algunes de les mesures incloses en el Pla de xoc de rodalies (110 milions) i també

va comentar de la necessitat de crear un comitè permanent de seguiment integrat per membres de la Generalitat i del Ministeri de Foment.

Per una xarxa multimodal integrada

Per la tarda, el nou Director general de Transport terrestre de la Generalitat, Manel Villalante, va apuntar algunes de les línies del seu projecte.

Entre les propostes anunciades, destaquem la previsió de l'atorgament d'una línia d'ajuts per a municipis que vulguin aplicar mesures de millora de la velocitat comercial de les flotes d'autobusos (carrils bus VAO d'entrada a les ciutats, prioritat semàforica, etc.). Villalante, a més de fer referència al Pla de transport de viatgers i a la futura llei del transport públic, també va comentar la necessitat d'apostar per un model de transport on totes les xarxes de transport s'integrin i es complementin.

Segons va comentar, ara no és el moment de pensar únicament en infraestructures de transport sinó que cal que aquestes vinguin acompanyades de mesures més petites i més eficients per tal de crear aquesta xarxa integrada de transport. ●

Núria Pérez

Vocal de Plans de mobilitat de la PTP



El conseller Nadal (PTOP) inaugura la jornada AMTU. El centre, l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro; a la dreta, Josep Mayoral, alcalde Granollers i president d'AMTU. foto AMTU

Per una mobilitat eficient, sostenible i segura

La dificultat de moure's pel Maresme

Avui en dia moure's al Maresme no és una tasca gens senzilla. És àmpliament coneguda, especialment pels seus habitants, la situació de dèficit estructural d'infraestructures de mobilitat que pateix patim.

Aquesta situació ve en part motivada per les característiques morfològiques de la mateixa, en ser una comarca estreta amb molt poc espai en pla, que es situa tocant a la costa i amb trama urbana relativament densa així com una orografia força accidentada que conforma la serralada litoral a l'interior, on s'hi emplacen multitud de nuclis urbans i urbanitzacions molt disperses. Però també motivada pel preocupant desapropiament i mala gestió de les infraestructures que relligen el territori, la N-II i la línia C1 de Rodalies a la costa, i la C-32 a la falda de la serralada litoral.

Moltes propostes s'han fet en els últims anys des de diferents nivells de l'administració, però totes elles amb una perspectiva tècnica i política realment desencertada i abocada a cometre els errors de temps enrera. No s'ha fet l'exercici de

mirar el problema com el que realment és, un problema de moure's, més enllà de si es fa en transport públic o privat.

Quan volem realitzar un desplaçament per el motiu que sigui, tots fem una valoració de quina alternativa per moure'ns ens surt millor, tant en termes de temps com de comoditat, confort, disponibilitat o cost, ni que sigui a nivell inconscient. Sense parar-hi més atenció decidim fer el desplaçament per aquella via que ens resulti millor segons la valoració que subjectivament li donem a cada aspecte.

Per tant, si tots prenem una decisió en base a les alternatives que tenim és lògic pensar que per a solucionar el problema cal que es pensi en la mobilitat com a xarxa global i no intentar posar pedaços puntuals perquè perdem la visió de conjunt.

● Al Maresme no hi ha una xarxa de transport públic que ofereixi alternatives per als desplaçaments, per la qual cosa el transport privat està guanyant la partida

Un combat desigual

Actualment, al Maresme no existeix una xarxa de transport que ofereixi als seus habitants suficients alternatives per als seus desplaçaments, i és per això que el transport privat guanya la partida al transport públic en qualsevol modalitat de desplaçament que ens plantejem. I precisament les propostes que hem escoltat fins ara no canvien aquesta situació sinó que l'agreugen encara més, amb solucions només pensades per actuar sobre una sola infraestructura i no sobre el conjunt de solucions que realment poden facilitar la mobilitat. És a dir, com si pretenguéssim matar mosquits a canonades.

I el més preocupant de les propostes fetes fins ara no és només que no solucionen el problema sinó que a més com-

porten despeses públiques enormes, amb obres faraòniques com les calçades laterals de la C-32, de gran impacte i que fomenten encara més el desequilibri entre el transport privat i el públic, justament el contrari del que tothom diu que hem d'evitar. I, encara més preocupant, creen un fort desequilibri social entre els qui pot permetre's tenir vehicle privat i qui no, deixant desatesa al 70% de la societat que diàriament no té accés al vehicle privat i invertint una autèntica fortuna per a un 25% de la societat.

Per si això no fos suficient, aquestes propostes tenen uns terminis de posada en marxa de com a mínim 8 anys en el millor dels casos. Massa temps per a un problema que podríem resoldre per al conjunt de la societat, amb menys diners i de manera gairebé immediata. ●



El tren uneix les poblacions costaneres del Maresme, però pateix el desgavell de rodalies.

Quines són les nostres propostes



Propostes de la PTP per un Maresme més sostenible.

Per superar la limitació de les propostes que fins ara s'han escoltat per part de la majoria de portaveus polítics que no s'adeqüen a resoldre de forma eficaç les necessitats de mobilitat del Maresme, segurament perquè aquest polítics desconeixen els fons de la qüestió i perquè estan mal assessorats per uns tècnics ancorats en conceptes vells obsolets, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) ha realitzat una anàlisi en profunditat del problema i ha modelat un conjunt de propostes basades en criteris d'accessibilitat i de connectivitat actuant simultàniament sobre tots els modes de transport, i buscant una racionalització del seu repartiment modal. El principi rector ha estat l'aplicació dels principis bàsics de la mobilitat sostenible (promoció del transport públic, racionalització de l'ús del vehicle privat, i un urbanisme compacte i responsable).

Aquestes propostes milloren la utilització de les infraestructures existents, aplicant criteris de gestió, traient-ne el màxim profit. Aquesta metodologia fa que els projectes

puguin desenvolupar-se íntegrament en menys de 4 anys, i a més suposen un enorme estalvi de diners respecte als que tradicionalment ha formulat l'administració, ja que impliquen obres civils de molt petita envergadura i de mínim impacte.

Actuacions sobre la infraestructura viària

C-32: La nova ronda del Maresme

Per tal d'integrar la N-II de manera coherent dins l'entramat urbà, com el carrer que ha de ser dins de cada ciutat, cal traslladar els desplaçaments interns que utilitzen aquesta infraestructura a la C-32. Per això proposem el desplaçament dels peatges troncats a l'inici i final del Maresme per a permetre el trànsit intern pugui circular de manera gratuïta i evitar així la N-II. Així mateix també proposem que la velocitat màxima es redueixi a 80 km/h tal i com passarà en breu a la resta d'autopistes d'accés a Barcelona, amb la qual cosa, a més

● No es tracta d'impedir l'ús del cotxe, sinó fer-ne un ús més racional, amb targetes per a residents i serveis professionals, per afavorir les inversions en transport públic allà on és més deficitari

de reduir la contaminació i estalvia un 50% de combustible, ens permetrà reduir l'amplada dels carrils de circulació fins a 3 metres, deixant un nou espai per a la implantació d'un carril addicional.

Peatge de mobilitat

Amb el trasllat del peatge a les entrades del Maresme proposem que es reconfiguri el sistema de tarifari per a què sigui progressiu en funció del nivell d'ocupació del cotxe (3 persones gratuït, 2 persones reduït, 1 persona preu íntegre, un vehicle d'alta cilindrada o 4x4 amb un sol ocupant un recàrrec addicional del 50%). Alhora creiem obligat que tota la recaptació del peatge es destini íntegrament a la millora del transport públic i al manteniment de la infraestructura.

També proposem que es valori el nivell d'oferta de transport públic a cada municipi ja que no es tracta d'impedir l'ús del cotxe sinó de motivar-ne un ús més racional (amb targetes per residents o col·lectius professionals) això afavoriria la inversió en els punts amb menys transport públic millorant l'equilibri territorial.

Carril Bus-Vao

Amb aquest espai reservat per a la circulació de l'autobús i els vehicles d'alta ocupació el transport públic estalviarà les possibles incidències i congestions del transport privat, sobre tot en els accessos a les poblacions, fent que el servei d'autobús pugui ser ràpid i fiable com el transport ferroviari.

D'altra banda, amb aquest nou eix de transport públic es dóna possibilitat a tots els municipis allunyats de la costa de disposar d'un servei tant potent com el tren i a un preu molt més assequible, que, a més, té d'una major flexibilitat per adaptar-se a les necessitats específiques del seu territori i població.

C-32: Gestió activa del trànsit

Proposem que s'implanti un sistema de gestió activa del trànsit (Active Traffic Management) com des de fa anys s'està duent a terme al Regne Unit, Holanda o França, a través de la utilització de detectors de trànsit i senyalització dinàmica, que permeten la utilització del voral per a la circulació en cas de congestió, i que alhora, permeten variar la velocitat del flux de vehicles per mantenir sempre la capacitat al màxim sense arribar mai al flux inestable.

Amb aquesta tècnica es permet aprofitar al màxim les capacitats actuals de la via, crear un carril BUS-VAO flexible en aquest carril addicional i sense necessitat d'ampliació de la calçada, en contraposició a la mínima ampliació de 7 metres per sentit necessària per encabir una plataforma reservada per aquest. Així mateix també permetrà traspasar tot el trànsit de la N-II a la nova Ronda del Maresme, amb un cost de menys del 10% del que costaria la construcció de les calçades laterals.

● No tots els trens han de tenir han de passar per plaça Catalunya, un part haurien d'anar fins l'estació de França, i posteriorment a Sagrera, on hi ha uns intercanviadors per apropar els usuaris a la resta de Barcelona

● S'han de reformar les línies de bus urbà amb la creació d'eixos mar-muntanya i eixos paral·lels a la costa per fer que tot el nucli urbà, urbanitzacions i polígons industrials siguin accessibles

Actuacions sobre la infraestructura ferroviària

Canvi d'exploració de la línia C-1 de Renfe

Tot i que durant molts anys s'ha insistit en la falta de capacitat de la línia del Maresme, aquesta informació és completament falsa i des del principi interessada. La línia de la costa té una capacitat molt major a la actual —a Suïssa fan passar trens de 8 cotxes cada dos minuts, si cal. El problema de la dificultat d'encabir-hi més circulacions realment es troba en la falta de capacitat dels túnels ferroviaris de Barcelona que porten a plaça Catalunya, i en la mala gestió que es fa de la infraestructura existent.

És per això que proposem un canvi en el sistema d'exploració de la línia fent que un terç de les circulacions finalitzi trajecte a Estació de França, i en un futur pròxim a Sagrera, on hi ha uns intercanviadors suficientment potents per a poder apropar els usuaris a la resta de Barcelona sense que això signifiqui un increment en el temps de viatge. Tenint en compte que només cal fer una mínima obra civil d'interconnexió de vies a la zona de Sagrera, amb un cost realment ridícul.

Connexió Mataró-Granollers

En un model on el tren realment pugui fer la competència al vehicle privat, cal sense cap mena de dubte que la capital del Maresme estigui connectada amb el Vallès, primer amb Granollers, per després poder enllaçar amb Sabadell-Terrassa. Aquesta connexió és una obra complicada i costosa però que ja ha estat en estudi dins de la coneguda línia orbital, en la que si que val la pena invertir per a canviar de manera radical el panorama de

mobilitat de la comarca i el país en general.

Amb aquesta connexió es podran crear trens semidirectes Mataró-Granollers-Barcelona amb temps de viatge de només 25 minuts a través de les vies existents que la execució de l'AVE deixa lliure d'algunes circulacions de trens regionals. Una gran obra que permetrà alliberar la C-60 de gran part del trànsit en hora punta i que sobre tot, permetrà ampliar de manera exponencial la relació econòmica entre ambdues comarques i ambdues capitals, fins i tot amb un impacte positiu molt més rellevant que la connexió viària abans esmentada.

Actuacions sobre el transport urbà

Reforma de les línies urbanes

Per tar de relligar totes aquestes propostes i crear veritablement una xarxa proposem la reforma de la línies urbanes per crear eixos mar-muntanya, que són els més necessaris degut a la orografia de la comarca, que relliguin els dos potents eixos paral·lels al mar proposats. En combinació amb les línies mar-muntanya s'han de crear línies paral·leles a la costa de manera que donin suficient accessibilitat a tot el nucli urbà, urbanitzacions o polígons industrials.

Per tant, i en resum del que s'ha exposat, cal dir que la solució al problema de mobilitat al Maresme existeix, és barata, aplicable en un molt curt període de temps, i a més, factible des de totes les perspectives del problema. Només ens cal la voluntat política per a implantar-les, perquè les solucions tècniques ja les tenim. ●

Albert Grajera

Vocal de la PTP al Maresme

L'ATM gironina és una realitat a 47 municipis

Ja s'han notat els primers beneficis

La posada en marxa de l'ATM el passat mes d'octubre ja ha tingut els primers efectes. Pràcticament totes les rutes han crescut en nombre de viatgers, però sobretot, les que connecten Girona amb la Selva interior.

L'aposta de la Generalitat de potenciar el transport públic implantant noves rutes i augmentant les freqüències de pas és valorada positivament per la majoria dels usuaris. Cal dir, però, que el projecte encara s'ha de consolidar i caldria fer més difusió per donar a conèixer el nous serveis i motivar a la gent a utilitzar-los.

Poblacions com ara Llagostera, Campllong i Cassà s'han queixat reiteradament de la falta d'informació, sobre tot de l'emplaçament de les parades. Altres usuaris de Girona i rodalies es queixen de la falta de puntualitat dels serveis, amb retards de fins a vint minuts. La freqüència també ha estat motiu de queixa dels usuaris, donat que encara es mantenen franges horàries de quasi tres hores en trajectes com ara Amer-Sils. Tampoc s'han ampliat en la majoria de línies l'horari de sortida del darrer servei del dia, ni el servei de cap de setmana ni el del bus nocturn.

Altre aspecte important, seria la adequació dels horaris en poblacions com ara, Sils i Figueres amb estació de ferrocarril, ja que en molts casos

impossibilita la connexió ràpida i efectiva entre els dos mitjans de transport.

En quant al preu del viatge continua sent elevat i esperem que millori aquest aspecte amb la integració tarifària que es preveu pel gener del 2008.

Creiem, però, que encara queda molt per fer, i molt per millorar, tot i el pas tant important que s'ha fet a les comarques gironines on hem patit un model de mobilitat basat en l'imperi del vehicle privat.

Els fluxos de trànsit a les nostres comarques han augmentat de manera alarmant, degut, entre altres factors, a



Estació d'autobusos de Girona.

l'augment de la població i la gran oferta d'habitatges. Circular per la ciutat de Girona, és un problema a certes hores del dia. Es calcula que a diari hi ha 66.000 desplaçaments de fora a dintre de la ciutat (el 71% són en vehicles privats), i a l'inrevés

són 28.000 desplaçaments (el 86,8% en vehicle privat) i sembla que una part important, doncs, és generada pels residents en poblacions veïnes. Aquestes dades han portat l'Ajuntament de Girona a qüestionar-se la creació de gran aparcaments, com el que s'està construint a les antigues casernes, al centre de la ciutat. Pot ser seria moment de plantejar-se una aposta en ferm per donar millor servei de transport públic i evitar col·lapsar la ciutat amb més places d'aparcament al centre, ubicant-les a les entrades i connectant amb el centre mitjançant un servei regular de transport públic.

La valoració global és positiva, però amb objeccions i assumint el compromís que això no és més que el primer pas. ●

M. Assumpció Rey

Vocal de la PTP a Girona interior

Més viatgers

Un dels efectes d'una ATM a les comarques gironines ha estat l'augment de viatgers, del qual en podem veure una mostra comparativa des de la seva posada en marxa (16 d'octubre de 2006) fins final d'any, en comparació amb el mateix període de 2005.

- Amer-Girona: 2.784 (+ 7,26% més)
- Banyoles-Girona: 5.176 (+ 9,64% més)
- Santa Coloma de Farners-Girona: 4.512 (+ 31,74% més)
- Llagostera-Girona: 631 (+ 1,08% més)
- Amer-Santa Coloma de Farners-Sils: 805 (+ 30,22% més)
- L3 Salt-Girona pel carrer Major: 10.098 (+ 4,59% més)
- L4 Salt-Espai Gironès-Hospital-Girona: 3.915 (+ 3,98% més)
- LC Salt-Girona (circumval·lació de Salt): 1.560 (+100%, és nova)
- L6 Sarrià de Ter-Girona: 252 (- 0,3% menys)
- Girona-Sant Gregori: 1.370
- Girona-Sant Jordi Desvalls: 1.912

Amb el projecte *Cross River Tram*

Londres recuperarà el tramvia pel centre

Sense cap mena de dubtes, Londres s'està convertint en una ciutat referent pel que fa a l'adopció de polítiques de promoció de la mobilitat sostenible. Si la capital anglesa ja va ser notícia per la implantació del peatge urbà (tant sols un debat tebi a Barcelona), ara ha anunciat un projecte de tramvia urbà que recorrerà de nord a sud tot el cas urbà londínic, mentre que al Cap-i-casal la unió dels dos tramvies pel centre genera més d'una urticària.



El tramvia s'unirà als tradicionals autobusos de dos pisos dins del sistema de transport per superfície al centre urbà.

El Cross River Tram (CRT) és un projecte de tramvia modern que ha de recórrer de nord a sud el centre de Londres unint les estacions d'Euston i Waterloo, amb dues branques a cada extrem. El CRT oferirà una alternativa atractiva i més directa a la gent que ara viatja en alguns dels trams més congestionats de les línies de metro Victoria, Northern i Picadilly, que travessen el centre de la capital britànica.

El nou tramvia connectarà amb onze línies de metro i quatre de les principals esta-

● El nou projecte de tramvia és, també, una aposta per la intermodalitat ja que connectarà amb onze línies de metro i amb quatre de les principals estacions de ferrocarril

cions ferroviàries, inclosa la nova terminal internacional de St. Pancras. Es preveu explotar amb vehicles de pis baix, en plataforma reservada i prioritat sobre el trànsit a les interseccions, amb un tramvia cada dos minuts pel tram central, i cada quatre minuts a cadascun dels ramals.

És un projecte impulsat per Transport for London, l'organisme públic que gestiona la mobilitat a la ciutat, encarregant-se tant dels transports públics, com dels taxis, les bicicletes, el peatge urbà i el trànsit en general.

Consulta pública

Entre finals de novembre de l'any passat i fins el gener del 2007, va realitzar-se un període de consulta pública amb la intenció de què els ciutadans opinessin sobre les diferents opcions de traçat i decidir així quina seria la millor ruta pel tramvia. Es va muntar una exposició itinerant per sis punts al llarg de la línia proposada, on es podia rebre informació i parlar de diversos aspectes del projecte. A través del web de Transport for London també es podia consultar el projecte i omplir un formulari electrònic.

La consulta comparava les diverses alternatives de traçat acordades amb els cinc districtes que travessarà, buscant especialment acostar-se a estacions de metro, tren i autobús per a facilitar la intermodalitat i també donar bon accés a zones d'equipaments, serveis i centres de treball. Cada proposta va ser analitzada exhaustivament per a determinar els beneficis de transport que oferiria cadascuna i per conèixer l'efecte que causaria als residents i al trànsit. El qüestionari, obert a tothom, es va dividir en cinc parts: una pel tram comú central, i una per a cadascuna de les branques (dues al nord i dues al sud).

El traçat

El tram central, entre les estacions de Waterloo i Euston, té com a única alternativa la via més directa entre els dos punts, pel centre de Londres, passant a prop del Museu Britànic i la zona de Covent Garden. Aquesta secció anirà lligada a la reforma urbanística del seu entorn, amb mesures especialment dedicades a reduir el nivell de trànsit i millorar la mobilitat dels vianants.

Les quatre branques proposades tenen diverses alternati-



ves cadascuna, amb els seus avantatges (servir hospitals, equipaments, zones comercials, intermodalitat amb altres transports, etc.) i els seus inconvenients (traçats més llargs, desviació del trànsit, expropiacions, etc.).

La implantació del tramvia pel centre de la ciutat és només

- La tria de les diferents opcions del traçat i de la millor ruta possible s'ha fet ha partir d'una consulta popular

- L'èxit rotund del peatge urbà ha suposat una ampliació de les àrees restringides, alhora que a potents accions de millora del servei d'autobús

un exemple de les importants actuacions que Londres està portant a terme per a potenciar la mobilitat sostenible, sempre prenent com a base la racionalització de l'ús del vehicle privat, la millora del transport públic i l'aposta ferma pels vianants i les bicicletes. La major part d'aquestes actuacions de millora es financen amb els beneficis del peatge urbà, que el 2006 va generar més de 180 milions d'euros que s'han reinvertit en la millora de la mobilitat a tota la ciutat.

Ampliació del peatge

Un exemple recent d'aquesta millora és l'ampliació de l'àrea de peatge urbà (o taxa de congestió), amplificada des de mitjans de febrer des del centre cap a l'oest, doblant pràcticament la superfície on s'ha de pagar per a circular en vehicle privat o aparcar al carrer. La taxa de congestió aquest any ja costa 8 lliures diàries (uns 12 euros). Dos mesos abans de l'expansió de la zona de peatge es van crear nous carrils reservats a autobusos, s'hi van millorar freqüències de pas, s'hi van perllongar línies i es va crear

una de nova, oferint prop de 5000 noves places cada hora per a desplaçar-se en transport públic per la zona.

Les estadístiques proven l'èxit del peatge urbà. En els darrers quatre anys s'ha reduït el trànsit de cotxes en un 20%, els accidents han baixat un 70% i el número de ciclistes ha pujat un espectacular 72%. A més, s'han creat unes impressionants xarxes de carril bus i carril bici, i fins i tot alguns carrers centrals (com alguns trams d'Oxford Street) són d'ús exclusiu bus-taxi. També s'ha millorat notablement el servei de metro i actualment es construeix un nou túnel de trens de rodalies pel centre mentre un segon està en procés d'estudi.

Prenem nota ?

La capital britànica, amb més de 7 milions d'habitants, té ben clar com solucionar el problema de la mobilitat. En primer lloc dona més capacitat real als seus carrers apostant per un transport públic de qualitat també en superfície, trencant amb la por irracional d'actuar sobre vies considerades "intocables" per la seva gran intensitat de circulació (IMD). El transport públic ha de ser sempre prioritari, quantitativament perquè dona més capacitat en menys espai, i qualitativament perquè és més sostenible ambientalment i socialment.

L'Ajuntament de Barcelona està estudiant deixar el sentit ascendent de la Via Laietana d'ús exclusiu per a autobusos. Celebrem aquesta decisió i esperem que senti precedent per a d'altres actuacions importants a la ciutat, com és l'ampliació i protecció dels carrils bus, la prioritat semafòrica pels transports públics o la unió de les dues xarxes de tramvia per la Diagonal. ●

Xavier Luján

La liberalització del sector ferroviari a Europa

Una primera fita lluny del gran canvi

Des d'aquest 1 de gener la liberalització en el mercat ferroviari europeu és un fet, com a mínim des del punt de vista legal. Però, en realitat, què suposa?

La liberalització és una mesura per permetre el lliure accés a tots els operadors homologats per la utilització de la infraestructura ferroviària europea. A la pràctica, és un pas més d'un procés que va començar fa molts anys en alguns estats però que encara té un llarg camí per fer.

Segons Elke Schänzler, de la Community of European Railways (CER), "amb prou feines és el "big bang", però és el darrer pas per a l'obertura del mercat, de la qual n'estem satisfets. Tanmateix, encara hi ha un nombre important de condicions que cal satisfer per obtenir un veritable mercat únic europeu ferroviari, sobretot des del punt de vista d'interoperativitat tècnica i procediments de certificació del material rodant: mentre el sis-



La liberalització ferroviària hauria de suposar un increment del transport de mercaderies.

tema d'atorgament de llicències de cada país no estigui reconegut com a legítim en qualsevol altre país membre de la UE, les llicències poden ser utilitzades com una forma de proteccionisme".

CER representa tant les companyies ferroviàries tradicionals i gestors d'infraestructura, com operadors independents que proveeixen serveis en corredors ja oberts a nous entrants.

Per la seva banda, tot i que la European Rail Freight Association (ERFA) hauria de rebre

amb els braços oberts la liberalització, també aprecia pocs canvis a partir de l'1 de gener: segons Monika Heimig, "això no canviarà gaire el mercat perquè la infraestructura continuarà essent en gran mesura en mans d'empreses ferroviàries nacionals", amb el temor que continuïn discriminant les noves empreses tant en l'operació pròpiament dita dels trens com en serveis associats que són igualment importants com ara operacions en estacions de classificació.

Davant de la situació actual, ERFA assegura que "continuarà essent molt dur per a noves empreses d'entrar al mercat, de manera que tot i que el transport de mercaderies per ferrocarril augmentarà probablement al voltant del 40% en els propers 15 anys, si no hi ha una obertura real del mercat els nous operadors no podran obtenir la part que els pertocaria".

En aquest sentit, CER es mostra més optimista: "Mai és fàcil per als nous entrants entrar en el mercat, però el nombre d'empreses que per exemple operen a Alemanya mostra que és possible. El més important és que hi hagi normes clares per una competència justa i organismes independents als quals puguin recórrer les companyies en cas de conflicte".

Foto: les companyies ferroviàries tradicionals i les noves es disputaran el mercat del transport de mercaderies per ferrocarril. ●

Francesc Xandri

Vocal de relacions amb T&E

Una petició... sostenible?

Una companyia aèria xinesa de baix cost demana als seus passatgers que vagin al lavabo abans de pujar a l'avió, a partir dels resultats d'un estudi que mostra que els avions consumeixen un litre de querosè cada vegada que tirem de la cadena a 9.000 metres d'alçada. China Southern manifesta que així podrà estalviar al voltant de 4,5 milions d'euros a l'any en combustible, ja que ara inicia els vols amb els dipòsits d'aigua a només el 60%.

Peatges contra la congestió

Un informe britànic diu que cal l'extensió del peatge a totes les carreteres nacionals per lluitar contra la congestió i les emissions de CO₂ del transport per carretera. Segons el document, liderat per Rod Eddington, antic cap de British Airways, el peatge reduiria la congestió a la meitat el 2025 i aportaria beneficis mediambientals i econòmics per valor de 41.000 milions d'euros anuals. Eddington alhora recomana invertir en trens, autobusos i vials per a bicicletes.

Menosprecio evidente hacia el autobús

El intercambiador cojo de Cornellà

El autobús ha mejorado mucho en los últimos años, pero no lo suficiente. A corto plazo es el modo sobre el que más se puede incidir, dado los periodos mayores de "maduración" que comportan los proyectos ligados a los modelos ferroviarios.

No deja de sorprender la dejadez y la ignorancia hacia el autobús, que se hace patente en acciones que pretenden ser ejemplares, como el intercambiador de Cornellà. Un centro que debía servir para cambiar de modo de manera rápida, directa, fácil y segura queda lejos de la realidad, algo de lo que también escaparon o ignoraron las autoridades cuando procedieron oficialmente a la inauguración de dicho intercambiador en julio de 2004.

La inutilidad y la ineficiencia de dicho intercambiador queda patente al obligar a los usuarios habituales a subir y bajar escaleras de una manera irracional, cuando sería suficiente con derribar una simple pared para comunicar a vía 1 de Cercanías con las vías del tranvía y el acceso al vestíbulo del metro. Da la sensación que el Ministerio de Fomento y en Renfe existen otras prioridades

que facilitar la vida a los usuarios del transporte público, ayudados por la escasa reacción del ayuntamiento de Cornellà, ATM, EMT y Generalitat de Catalunya.

En la señalética de metro (L-5 Cornellà) y en sus mapas, únicamente figuran las líneas de TMB, dejando de lado la del resto de operadores que pasan por la zona. El autobús, como si no existiera. Y lo que es peor y más evidente, en la construcción y diseño del intercambiador el autobús ha sido excluido.

Y sin embargo...existe!

Tan sólo el plano de detalle de la zona de la parada del Tram de Cornellà Centre incluye todas las paradas de todos los operadores de autobús que operan en el área.

Un paseo por la zona per-

mite observar la presencia de hasta 10 paradas de autobús en los alrededores del intercambiador de Cornellà. Una voluntad por mejorar este medio lo hubiera incluido en la obra que se llevó a cabo con motivo de la reintroducción del tranvía. Un autobús integrado en el intercambiador aumentaría las sinergias con el resto de modos y haría una realidad más palpable la palabra intermodalidad. Municipios del margen derecho del Llobregat como Sant Boi, Viladecans o Gavà, con déficits notables de transporte público, mejorarían notablemente sus conexiones si, además, la C-245 tuviera algún carril tipo BRT (bus rapid transit).

El Baix Llobregat verá, de aquí a unos cuantos meses, la circulación de un tren de alta velocidad por su territorio pero

es incapaz de crear verdaderos centros intermodales de nueva construcción alejando, en vez de acrear al ciudadano, la solución a los graves problemas de movilidad.

Por el momento es un buen intercambiador metro-tranvía; un mal intercambiador metro-tranvía desde Cercanías; y una chapuza de intercambiador al ignorar totalmente al autobús. El rol de la ATM y de la EMT, uno se pregunta en este tipo de acciones, ¿dónde se encuentra?

Cuando el cambio climático ya es algo más que palpable y de dominio público gracias al *Informe Stern*, al documental *Una verdad incómoda* y a las conclusiones del panel de expertos del IPCC, por estas latitudes da la sensación que con intercambiadores como el de Cornellà seguimos mirándonos el ombligo.

Si realmente, y como se ha aprobado en la cumbre de primeros ministros celebrada el 8 y 9 de marzo, en 2020 las emisiones de CO₂ se han de reducir un 20% respecto a las de 1990, hay que ponerse con el hilo a la aguja. Sentido común, capacidad de gestión, visión global de red e inteligencia son necesarios –aparte del lógico capital financiero– para, con pequeñas acciones, tener intercambiadores integradores y no excluyentes como es el caso de Cornellà. ●

Carlos Ortí

Vocal de relacions amb Amics del ferrocarril



Aquest mur impedeix fer el transbordament entre el metro i el ferrocarril

Carta d'una bicicleta a un cotxe

Estimat amic,

Permet-me que avui t'escrigui sobre les coses que fa temps et vull dir. No sé si hauràs notat que amb tu estic molesta, però el cert és que hi ha massa coses que no entenc i cada dia se'm fa més difícil la nostra convivència. Mai he comprès, per exemple, perquè quan vaig pel carrer em pites perquè m'aparti, al·legant que ocupo massa. Jo, per més que em miro, em sembla que estic primeta i que si algú ocupa massa espai com per avançar-me ets precisament tu....Amb tota aquella carcassa que t'envolta no m'estranya que no puguis passar per enlloc! I a més, tot s'ha de dir, ets ben patós...Déu meu! Mai no havia vist ningú tant patoset com tu! Sempre en línia recta, com si no hi haguessin coses per fer en una ciutat...Pregunta-li sinó al vianant, el rei de la ciutat. Fixa't en ell: ara endavant, ara gira a la dreta a parlar amb un conegut, ara fa una passa endarrera per llegir un cartell, després gir de 180 graus per mirar un aparador...Hi ha tantes coses a fer en una ciutat, tants estímuls als quals respondre, que tu amb la teva aparatositat sembles un elefant entrant a una vitral·leria.

Només t'has de veure quan decideixes parar (aparcar, en el teu cas) l'espectacle que has de fer cada vegada: et deixem espais enormes de la ciutat perquè estacionis (ja sigui al carrer o ens grans forats subterranis especialment construïts per a tu), però tot i la grandiositat dels espais a tu et semblen petits i abans d'encabir-t'hi et vas moment com un talòs davant i endarrera fins que quedes ben encaixonat!

Detesto la teva supèrbia quan apares sobre la vorera, ni que sigui per poca estona. El privilegi d'anar de porta a porta només el té el rei -el vianant- i jo, la reina -la bicicleta (et recordo que sóc la reina des que les ciutats es feren massa grans com per anar a tot arreu a peu). Tu no pots anar de porta a porta: tu quan arribes allà on vols has d'anar primer a buscar un aparcament. Apuntar-te al privilegi de vianants i bicicletes resulta no només acaparador, sinó a la vegada usurpador dels nostres espais...Però, mira que bé, gràcies a



les voreres i als carrils bici sempre et sembla que hi ha un espai suplementari esperant-te perquè quan vagis a fer un encàrrec hi puguis aparcar just davant!

Però tot això encara seria poc si no ens imposessis les teves regles del joc. Què me'n dius dels carrers de sentit únic? Veritablement els vianants no es plantegen que els carrers tinguin cap sentit. Fixa't, sinó, en els carrers per a vianants: pots endevinar-hi cap ordre o concert en els seus itineraris? Doncs, de manera similar ens succeeix a les bicicletes. Però tu, amb la teva patoseria i necessitat de moure't en línia recta, imposes a tots els carrers estrets (i no tan estrets) un únic sentit de circulació, obligant-nos a les bicicletes que juguem el teu joc i enfadant-te si ens veus passant-te pel costat en contra sentit...però en contra de quin sentit? Serà del teu sentit, del sentit que us heu inventat els aparatosos, però no pas en contra del sentit comú de la ciutat! Els sentits de circulació són un joc que resulta absurd a l'espai urbà, on el rei i la reina sempre seguim la lògica del camí més curt.

I el joc dels semàfors???

que és bona!!! T'imagines una zona per a vianants amb semàfors perquè vianants i ciclistes es pareixin tots darrera una línia? A sant de què s'haurien de parar? Els vianants i les bicicletes ens reglem sols i els nostres creuaments succeeixen espontàniament. És a velocitats més grans que cal regular les cruïlles amb stops, cedi el pas i semàfors, derivant-se que córrer comporta haver de parar després i per

tant perdre bona part del temps guanyat. O fins m'atreveria a dir que mentre s'està parat davant d'un semàfor en vermell es perd més temps del que s'ha guanyat mentre es corria, cosa que explicaria perquè les bicicletes arribem abans que vosaltres quan ens saltem els semàfors.

Per tant, quin sentit té córrer per dins d'una ciutat? Quin sentit té que portis un motor que et permet anar a 50 km/h (o 150 km/h) però que no t'estalvia temps? Quin sentit té que tothom es pari davant d'uns semàfors posats inicialment perquè tu poguessis córrer per la ciutat, si tu no estalvies temps a ningú i no ets el primer en arribar als llocs? Què hi fem tots plegats plantats davant de les llumetes vermelles?

Ara bé, saps que és el pitjor de tot plegat? És el fet que la ciutat visqui en una bombolla plena de sentiment de perill per risc d'accidents, de soroll, fum i amb manca d'espai per al joc dels infants, i la trobada de joves, vells i qui vulgui. I encara que em diguessis que a vegades sí que estalvies una mica de temps i que qualsevol petit guany de temps ho justifica tot en aquesta societat, aleshores et diria que si tant valores el minut i els segons computessis també el temps que ens podríem estalviar en una ciutat segura on els infants juguen sols als carrers sense necessitat d'apuntar-los a extraescolars o buscar cangurs (diners que es tradueixen en temps de treball), sense necessitat d'acompanyar-los cada dia a escola, sense necessitat de tanta farmàcia i tant metge per problemes respiratoris, etc.

Amic meu, t'has plantejat mai sortir de la teva carcassa i viure la ciutat des de fora de la teva trinxera? Potser et sorprendria descobrir que tot allò que tu vius com obs-

tacles a tort i a dret, elements mòbils que mai se sap en quina direcció es mouran, són persones que se saluden i que reconeixen en els altres possibles amics o coneguts. Però tu, en els altres, sobretot hi reconeixes molestos obstacles que no et deixen córrer, i en comptes de dedicar-los un "hola" amical, els regales una bafarada de fums i brogit de motor a quatre pams de la cara...Ben maco!

Ja ho veus, amic, no t'entenc ni crec que et pugui entendre mai. No et veig cap atractiu ni avantatge...perquè si després de tot això que t'he dit jo veies que fossis saludable, font de calma i tranquil·litat, encara et podria entendre. Però, contràriament, sovint et veig enfadat, nerviós, ben agrit i desprenent agressivitat. Quina gràcia o benefici tens, doncs? Quan t'anuncies a la televisió sempre et veig corrent enmig de deserts, mars, muntanyes, en horitzons ben amplis i llunyans...res que destorbi la teva llibertat, que tan pregones sense parar! Però, no has vist que la teva quotidianitat és ben diferent? Envoltat de pisos i cases, per carrers estrets, parat absurdament davant d'una



llum vermella o atrapat enmig d'un embús provocat pels teus mateixos semblants....Veritablement, només tens raó de ser en la teva solitud, com als anuncis...perquè si tots els cotxes decidíssiu sortir a la vegada no podríeu ni moure-us de la porta del garatge! Deixa'm que et digui, però, que les bicicletes podem sortir totes juntes a la vegada perquè no embussaríem res. No depenem del que facin les altres per poder circular. No depenem de parar a una gasolinera i pagar per un combustible per poder avançar. No quedem

atrapades fàcilment davant d'un petit obstacle perquè el podem esquivar. I avançant endavant, amunt i avall, sentim el cor bategar i el vent passar. No és això més semblant a la llibertat?32

Amic meu, sàpigues, però, que tots dos tenim una gran cosa en comú. Saps quina és? Doncs que tots dos creem addició...Aquell qui ens coneix queda atrapat en el nostre encant i ja no se'n desprèn...perquè tant existeix qui fins el pa va a comprar en cotxe, com qui ho fa en bicicleta...Una vegada se'ns coneix, tot-hom en queda atrapat! Per tant, no dubtis que jo et demanaré ajut quan estigui malalta, quan hagi de carregar objectes pesats, quan vulgui anar lluny on no hi arriben ni el tren ni l'autobús...Però, per a la resta, què et sembla si tu comences a enganxar-te a mi...Ja ho veuràs, només ho has de provar poques vegades i ja hi estaràs atrapat! Només és qüestió de deixar de banda allò conegut de sempre i provar quelcom nou...Ja veuràs que ràpid et BIClaràs! ●

Màrius Navazo
Ciclista sabadellenc

BiciNostrum: una flota de bicis per compartir

BiciNostrum és un projecte de mobilitat sostenible que promou l'ús responsable de la bicicleta com mitjà de transport urbà. Es basa en la creació d'un parc comunitari de bicicletes, bicisharing, que es caracteritza pels següents objectius:

- **Accessibilitat:** soluciona els problemes materials que limiten el desenvolupament de la bicicleta a Barcelona tals com robatoris i dificultats d'aparcament segur. També elimina la necessitat d'aportar un capital inicial per a comprar una bicicleta.
- **Civisme:** es crea un grup de referència d'usuaris de la bicicleta amb canals directes de comunicació per a actuar sobre el seu comportament, educació i sensibilització. Permet fomentar el respecte dels altres usuaris de la via pública (vianants, motos, cotxes,...) i de les normes bàsiques de circulació.
- **Salut:** la bicicleta és una eina potent per millorar la salut dels ciutadans fomentant l'exercici i lluitant contra l'obesitat, les malalties de cor i altres conseqüències d'una vida urbana sedentària.
- **Convivència:** es fomenta també el dàleg entre els veïns d'un barri a través de l'ús compartit d'un mateix bé. Tots els socis són membres del "mateix club" amb drets i deures comuns.
- **Consum responsable:** el fet de compartir béns en lloc de comprar-los, permet augmentar la intensitat d'ús d'aquest bé i, al mateix temps, controlar i reduir els efectes negatius deguts a la producció, distribució i reciclatge del material utilitzat.
- **Creació d'ocupació:** BiciNostrum és sostenible també a nivell

econòmic perquè s'autofinança amb la quota del usuari i permet la creació d'ocupació local per a la gestió diària i el manteniment de les bicicletes.

Actualment hi ha quinze bicicletes en préstec i dos punts de recollida i lliurament que es troben a l'Aula Ambiental de Ciutat Vella (Sant Pere més Alt, 25, baixos) i al Casal d'Associacions Juvenils de Barcelona (Ausies Marc, 60,). Esta previst obrir dos punts més, un al Raval i un altre a Gràcia i ampliar el nombre de bicicletes fins a 45.

Per tal d'utilitzar aquests servei de bicicletes cal inscriure's a la web www.bicinostrum.org (formulari d'inscripció) i firmar un contracte d'ús i servei. BiciNostrum aporta uns valors afegits a l'ús de la bicicleta. A més del préstec de bicicletes, s'ofereix la possibilitat de beneficiar-se de molts altres serveis:

- Organització de sortides BiciNostrum: itineraris guiats per la ciutat i rutes verdes, que aporten als participants (de totes les edats) coneixements diversos de tipus cultural i mediambiental.
- Préstec de bicicletes durant els caps de setmana
- Préstec d'accessoris per al transport de bicicletes en cotxe.
- Préstec de cadiretes per als nadons
- Targeta "Unitat Familiar": que permet utilitzar la mateixa targeta d'usuari als membres d'una mateixa família o companys de pis (fins a 5 membres). ●

José Arribas
Eco-unió

El transport públic també pot ser individual

Arriba el *bicing*!



El *bicing* afavoreix la intermodalitat.

Cauen definitivament grans dogmes de la mobilitat.

El primer, que el transport públic sempre és col·lectiu, i el segon, que el transport públic mai podrà ser "a la teva mida", és a dir, mai passarà per on tu vols ni quan tu vols.

Ha arribat un canvi important a Barcelona. El 22 de març va entrar en servei el *bicing*. L'Ajuntament de Barcelona posa, a disposició de barcelonins i visitants, prop de 300 bicicletes repartides en 15 biciestacions a les zones més centrals de la ciutat. Aquestes 300 bicicletes, però, són només la primera fase del nou sistema que vol arribar a 3.000 bicicletes i més de 200 estacions repartides, ara ja sí, per tot l'Eixample i Ciutat Vella. I tot això, amb els diners generats per l'Àrea Verda.

Podrem disposar d'aquestes bicicletes cada dia de 5 del matí fins mitjanit, excepte caps de setmana, quan servei és de 24 hores i aviat ho serà també tots els dies de la setmana.

A cada "biciestació", trobem 15 bicicletes ancorades, i un panell per a la interacció

amb l'usuari. Però primer cal fer-nos socis; en una primera fase, a través d'Internet, del 010 o a una oficina dedicada; en una segona fase (1 de juliol) ho podrem fer directament a les mateixes biciestacions, només amb la nostra tarja bancària. En tots dos casos, es facilitarà una tarja "sense contacte", que ens permetrà treure i fer servir aquestes bicicletes. Tant amb l'abonament anual o amb el setmanal, i durant 1 hora cada vegada, les podrem fer servir sense pagar un cèntim més.

Com públiques que són, es calcula, i es pretén, que aquestes bicicletes passin per 10 usuaris diferents cada dia.

30.000 desplaçaments diaris

No són, doncs, per lleure, sinó per cobrir aquestes petites distàncies (d'un a tres quilòmetres), que ens obliguen a un transbordament per només un

parell de parades. Són, en definitiva, per a la "darrera (o primera) quilòmetre" del nostre desplaçament, i estalviar-nos, sobretot, tenir que perdre el nostre temps esperant dues vegades en un mateix trajecte. La L5 arriba, doncs, al Raval; rodalies Renfe arriba a l'Hospital del Mar i el tramvia arribarà al mateix centre del Casc Antic. I tot això, per menys d'un euro setmanal. Sense problemes d'aparcament. Sense patir per als robatoris. Sense problemes de manteniment, i amb tots els avantatges, particulars i, sobretot, socials, que acompanyen l'ús habitual de la bicicleta.

Però 3.000 bicicletes, (i en un futur, encara més), amb 10 usuaris diferents cada dia són, 30.000 nous desplaçaments diaris en bicicleta. I la majoria, seran nous usuaris (és a dir: inexperts), i a més, tots en un àrea molt delimitada. La promesa dels 22 nous quilòmetres de carril bici en aquesta zona són imprescindibles per fer possible la coexistència de vials de gran capacitat, les esmentades



● L'ambiciós projecte de mobilitat sostenible que representa el *bicing* es finança amb els ingressos procedents de les àrees verdes.

sens dubte, una gran i natural predilecció per aquests espais dels vianants. Pot ser caldria començar a insistir que el 80% del espai dels carrers que fan servir el 20% dels desplaçaments, els dels cotxes, és l'espai que s'ha de fer servir per aquest nou transport.

Ja es fan coses

Per començar, han posat molts d'aquestes biciestacions a les calçades, treient places de cotxes. Els nous carrils bici, sembla que també s'implantaràn sobre calçada. Però, per anar "a nota", cal més esforç de l'Ajuntament per a una efectiva pacificació del trànsit.

La Generalitat, però, també te feina. Caldrà començar a plantejar-se portar aquest sistema a totes les àrees metropolitanes de Catalunya, i que ho poden fer amb aquesta famosa targeta de la ATM del "tot Catalunya" que han promès, per evitar funcionar amb una targeta diferent per a cada municipi, per exemple. I sobretot, cal començar a fer possible anar en bicicleta o caminant còmodament entre els nostres barris i pobles. No es pot concebre que noves i velles infraestructures trinxin les nostres terres i ens obliguen a tenir un cotxe o un bus o un tren per visitar els nostres veïns. ●

Joan Valls

Tècnic de Mobilitat

Per a més informació :

www.bicing.com i www.bcn.cat

Estendard del transport públic vallesà

TUS: 25 anys portant viatgers a Sabadell



Als 65 vehicles actuals, se'n afegiran 12 més abans d'acabar l'any.

Quan amb prou feines ens havíem tret la son de la dictadura, l'Ajuntament de Sabadell, encapçalat per l'històric Antoni Farrés, va decidir convocar un concurs públic per posar en marxa el servei municipal d'autobusos urbans. La concessió es va atorgar a TUS, amb una estructura empresarial gestionada pels propis treballadors. Ara, aquella fita compleix 25 anys. Celebrem-ho!

L'any 1981, l'Ajuntament de Sabadell va convocar el concurs per a l'adjudicació del transport públic de la ciutat, un grup de treballadors van decidir agrupar-se per a formar una cooperativa de treball associat i presentar-se al concurs; la cooperativa es la que es va dir Transport Urbà de Sabadell, SCCL (TUS). El servei va començar al 1 de febrer de 1982, per la qual cosa fa poques setmanes va commemorar el seu 25è aniversari. La majoria dels treballadors no procedien del sector del transport de viatgers, sinó del de formigó i, també hi havia taxistes.

La concessió era per 50

anys prorrogables per períodes de 10 anys, excepte el primer que era només de 8 anys. La cooperativa inicialment estava formada per 80 treballadors, amb un capital de 40 milions de pessetes.

L'any 1989, l'Ajuntament de Rubí es va quedar sense concessionari del transport urbà per renúncia del que el feia fins aquell moment; va demanar ajuda al de Sabadell i TUS va començar a prestar el servei de Rubí a partir del dia següent de que se li demanés.

Donada l'urgència va començar a fer-ho directament TUS, encara que, amb mes temps, es va crear una nova empresa per a fer aquest servei

que es va denominar Transports Públics, SA, posteriorment transformada en societat limitada, que pertany als socis de TUS. En 1990 la concessió va ser prorrogada per 10 anys més.

Període de consolidació

Transports Públics S.L. en el primer trimestre de 1995, va adquirir la concessió de Sabadell a Castellbisbal, començant a fer el servei a partir de abril de 1995. Posteriorment, es va renunciar al tram de Castellbisbal a Rubí quedant únicament el tram entre l'Hospital General y Sabadell. En 1994 es va incrementar el capital social, passant a ser de 184.000.000 de pessetes.

A finals de 1995 TUS va instal·lar una cabina d'atenció al públic en el centre de Sabadell (plaça de l'Àngel) millorant així l'atenció a l'usuari. En aquesta cabina es venen títols de transport, i abonaments mensuals, s'informa dels serveis, tant urbans com interurbans, es distribueixen guies de transport, i es reben queixes i suggeriments

A l'any 1996, va rebre el premi de la revista, *Autobuses y Autocares* a la millor empresa del any en transport urbà.

El personal de TUS, constitueix un equipo dinàmic, motivat i ben format, que es el millor aval amb el que pot comptar l'empresa. En els

darrers anys se ha donat gran importància a la formació, amb cursos de atenció al client, riscos laborals, conducció econòmica, primers auxilis etc., a més, de nombrosos cursos fets per al personal de taller.

En el Ple Municipal de l'Ajuntament de Sabadell de 29 de desembre de 1999, tots els grups municipals van aprovar per unanimitat la renovació de la concessió per un període de 10 anys més. Juntament amb l'aprovació d'un pla d'inversions per a adequar-lo a les necessitats de Sabadell, que havia augmentat considerablement de població des de que va començar a fer-se el servei, l'any 1982, fins el 1999. Es va aprovar la construcció de les noves cotxeres (las que hi havia fins aleshores estaven molt deteriorades i no hi cabien tots els autobusos), la instal·lació del SAE, la renovació i ampliació de la flota i el canvi de las validadores magnètiques.

Un salt endavant quantitatiu i qualitatiu

El 22 de setembre del 2002, l'alcalde de Sabadell, Manuel Bustos, va presidir l'acte de la inauguració de las noves instal·lacions, situades en el passeig del Comerç. Aquestes instal·lacions disposen d'un edifici d'oficines dissenyat per permetre l'estacionament d'autobusos sota; una nau de taller central amb accés pels dos costats; cabina de pintura; tren de rentat; la mecànica separada de la planxa; i l'espai per a l'engreix. Tota la instal·lació es va fer amb una especial cura per la protecció del medi ambient, amb tancs d'emmagatzemar combustibles i olis soterrats; un dipòsit d'aigua de 600.000 litres, que recull tant les aigües pluvials com les procedents del rentat dels vehicles, les quals es reutilitzen després de separar els



Vista exterior de les cotxeres actuals.



En 25 anys, l'evolució de les flotes d'autobusos és prou evident.

sòlids, greixos i hidrocarburs; filtres d'emissions per a la cabina de pintura; plaques de reducció de l'impacte sonor; segregació de residus; ús de plaques solars, etc.

A començament de 2003, es va iniciar la implantació del sistema d'ajuda a la explotació (SAE). Estava previst instal·lar

● **Tret de les ocasions en què s'han convocat vagues, durant 25 anys cada dia s'ha complert amb la totalitat dels serveis previstos**

54 panells d'informació del temps d'espera dels autobusos en diverses parades repartides per tota la ciutat, de las quals actualment ja n'hi ha instal·lades 52

Des de desembre del 2004, TUS està en possessió i de la certificació de qualitat ISO 9001 y de la mediambiental ISO 14001.

A gener de 2005, la Cambra de Comerç de Sabadell va atorgar a TUS el premi que dóna cada any a la que considera millor empresa de l'any en l'àmbit de la ciutat.

Actualment, TUS té 150 treballadors amb una flota de 65 vehicles, als quals es preveu que se'n afegiran 12 més abans que acabi l'any.

En el any 2005 es van transportar 13 milions de passatgers; xifra que se superarà amb escreix en l'exercici 2006, ja que fins novembre d'aquest any s'havien guanyat 400.200 viatgers més respecte el mateix període de l'any anterior.

La flota està formada per 15 Volvos, 23 Mercedes, 1 Iveco, 14 Scania i 5 Man a més d'uns altres 5 Man Euro IV que arribaran entre febrer i març; a part d'aquests queden 4 Pegasos 6.020 o 6.024 que, actualment no estan assegurats, però que estan en condicions de circular si fan faltan i un Pegaso 6.038 que s'ha restaurat tal com era fa 25 anys.

Un fet que cal destacar es que en 25 anys de activitat, tots els dies s'ha fet la totalitat del servei programat, excepte en los días en que hi havia convocada vaga general.

Creiem que després de 25 anys d'activitat, hem demostrat que l'organització en cooperativa es totalment viable para el transport urbà, i volem des d'aquestes línies animar a las poques existents a continuar endavant. ●

TUS

Nova Junta, nou president



Ricard Riol i Pau Noy en la darrera assemblea.

L'assemblea de la PTP va esollir nou president en la persona de Ricard Riol. Té 25 anys, és estudiant d'Enginyeria d'obres públiques i, fins ara, era qui mantenia el web. Tothom que hagi vist el web, o els seus documents, es pot fer una idea de la seva preparació i creativitat. Ricard substitueix Pau Noy, que ha estat al fornt de la PTP des de la seva creació el 1993, i és ara vocal de relacions internacionals.

En el moment del comiat, Pau Noy va recordar que la trajectòria de PTP havia anat sempre creixent, de menys a més, sempre sumant, i això era

un important actiu de l'associació. També va agrair els que critiquen la PTP, perquè ens ajuden a orientar millor la línia d'actuació. Va afegir que podia haver-hi persones que haguessin arribat a pensar que la PTP es passava en les seves crítiques i que tan de bo estigués més callada, o fins i tot, que desaparegués. Però el president sortint va recordar que les entitats independents i crítiques, cadascuna a la seva manera, són la millor garantia de la salut democràtica d'una societat. Va acabar el seu parlament dient que més enllà de la cascada d'opinions que la PTP ha produït al llarg dels seus 13 anys de

Composició de la Junta Directiva

Ricard Riol	President
Manel Ferri	Vicepresident
Albert Obiols	Secretari i 'administració
Juan R. Domínguez	Tresorer
Vocalies sectorials	
Georgina Andreu	Vocalia de legislació
Vanessa Bastida	Vocalia de comunicació ambiental
Lluís Carrasco	Vocalia de publicacions
Ricard Fernández	Vocalia de documentació i biblioteca
Pau Noy	Vocalia de relacions internacionals
Carles Ortí	Vocalia de rels. amb amics del ferrocarril
Núria Pérez	Vocalia de plans de mobilitat
Joan Soler	Vocalia de relacions amb BUSMET
Joan Valls	Vocalia de micromobilitat
Francesc Xandri	Vocalia de relacions amb T&E
Vocalies territorials	
Blai Aparici	Vallès Oriental i rels. amb operadors
Sílvia Casorrán	Barcelona ciutat
Albert Grajera	Maresme
José Luis Rodrigo	Barcelonès Nord
Rafael Requena	Vallès Occidental
Ma. Assumpció Rey	Comarques interiors de Girona
Jordi Porta	Camp de Tarragona

vida, la seva principal contribució havia estat la d'haver creat una escola de ciutadans democràtics, responsables i compromesos, i d'això, sobre tot d'això, va voler subratllar-ho, era del que estava més satisfet.

La PTP també deixa de tenir dos vicepresidents i passa a tenir-ne només un, en Manuel Ferri. Qui fins aleshores era vice-president executiu, en Lluís Carrasco, continua com a membre de la Junta. ●

Sopar social amb Joan Torras

Un dels esdeveniments més esperats dels socis i amics de la PTP és el sopar social, ja que sempre compta amb un convidat d'excepció. En l'edició d'aquest any, Joan Torres, president de FGC, va fer un balanç de gestió alhora que va apuntar alguns dels projectes de futur més ambiciosos. Entre aquests, destaca especialment el pla de reforç i potenciació de la línia de l'Anoia amb la renovació del material mòbil i l'objectiu d'assolir una freqüència de pas pròpia d'un metro comarcal en el trajecte entre Martorell i Barcelona. Un altre dels reptes és establir un corredor de transport de mercaderies en l'eix Anoia-Baix Llobregat-Port de Barcelona, sobretot pel que fa a la factoria de Seat. La posada en marxa d'aquest servei té una alta significació si tenim en compte que per l'esmentat eix circulen diàriament uns 10.000 camions, reduint el volum d'emissions de CO₂.

Cinc anys d'Info PTP

enguany celebrem els 5 anys d'edicions ininterrompudes, i més de 700 números, del nostre butlletí electrònic *InfoPTP*. Aquest és un butlletí que es publica 3 cops per setmana a la web de La PTP o s'envia als subscriptors que ho sol·liciten. L'*InfoPTP*, es distribueix a a uns 600 subscriptors, i el darrer 2006 va tenir més de 10.700 visites (segons control de Dinahosting), doblant les que va tenir el 2003. Recentment, el butlletí ha renovat el seu aspecte i el seu mètode d'enviament, fent-lo més àgil i fiable en la seva distribució i gestió de subscriptors, però la cosa no acaba aquí, ja que l'*InfoPTP* camina cap a una profunda modernització que molt aviat li permetrà ser més referent encara de l'actualitat de la mobilitat.

Emili Carbonell
Redacció InfoPTP

PTP en homenatge a la paciència dels usuaris...



Molins de Rei
23-02-07

DEFENSEM ELS TRENS DE TOTHOM
ELS RODALIES ! REGIONALS PRIMER
PTP · CCOC · OCUC

TRENS DE T
REGIONALS

renfe
Ministerio de Fomento

AVE

RENFE

FOTO

16-12A