



Mobilitat sostenible *i segura*



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
Número 45
2008

www.laptp.org



En marxa el Pla de transports de viatgers de Catalunya

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:

Ricard Riol (rriol@laptp.org)

Director periodista:

Jordi Pascual (jpascual@laptp.org)

Consell de Redacció:

Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Silvia Casorrán, 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, SCCL

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, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Urbans Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

AVE o Tren 2014?

Teniu a les vostres mans la revista corresponent a l'arribada de l'AVE a Barcelona. Fa uns quants anys ningú no pensava que el dia de la inauguració de l'alta velocitat, els trens de Rodalies i Mitja Distància serien tan presents a les cròniques de l'efemèride. La brillantor del nou AVE ha quedat deslluïda per les mancances sofertes al transport públic quotidià de Catalunya. Al llarg dels últims anys ha estat la pròpia administració estatal qui ha enfrontat l'AVE als trens de la majoria, ja que, a banda d'escanyar els recursos per a aquests, n'ha ocupat les vies per entrar i sortir de Barcelona més còmodament en alta velocitat.

La manca de fiabilitat del servei de proximitat no sols és fruit de la sequera econòmica a la qual Renfe ha estat sotmesa; més bé respon a mancances de tipus estructural: una infraestructura infradimensionada i incapaç de satisfer les principals demandes ciutadanes, que exigeixen un servei potent i ràpid.

Per millorar l'aprofitament social de l'alta velocitat a Catalunya, així com per satisfer les deman-

des ciutadanes sobre la xarxa ferroviària quotidiana, la PTP ha elaborat una proposta ferroviària orientada a treure més beneficis de les infraestructures existents i previstes al futur. El Pla Tren 2014 no és rupturista amb la planificació ferroviària actual, ja que proposa modificacions concretes dels projectes per ajustar-se a les necessitats dels usuaris. Per tant el pla té voluntat de millora (no de desqualificació) i espera convertir-se en una eina de consens polític per al futur Pacte Nacional d'Infraestructures.

Aquesta edició de la revista també parla de participació i diàleg. La PTP no té naturalesa opositora; a banda de les lògiques discrepàncies que poden sorgir amb l'administració, s'aspira a un clima de col·laboració que aporti millores per la mobilitat dels ciutadans. És per això que les propostes i observacions que us presentem volen, sobretot, obrir el diàleg i la reflexió sense confrontació. La implicació de l'entitat amb el Pla de Transports de Viatgers de Catalunya és només un exemple de la ferma voluntat constructiva i col·laboradora. ●

SUMARI

ACTUALITAT

AVE per a una elit

La previsions més optimistes apunten que per al primer any complet de servei de l'AVE entre Barcelona i Madrid, és de cinc milions d'usuaris, dels quals uns dos terços ja viatjaven en tren abans que l'AVE arribés a Barcelona. No obstant, les tarifes de l'AVE fan que aquest model ferroviari perdi el sentit social que sempre ha de tenir qual-sevol mitjà de transport públic.

(pàgs. 3-5)

ACTUALITAT

Tren 2014

La PTP va presentar l'últim dia de gener la seva proposta "Pla Tren 2014", en l'elaboració del qual han participat diversos especialistes en transport ferroviari. El projecte vol donar resposta als reptes reals que té al seu davant el ferrocarril, més enllà d'apostes faraòniques. De moment, ja ha tingut el suport d'una nodrida representació de l'arc parlamentari català.

(pàgs. 6-8)

ACTUALITAT

¿El fin de una pesadilla o todavía habrá más?

Es conocido el caos provocado por la llegada del tren de alta velocidad hasta la estación de Sants, sin que se hayan derivado consecuencias políticas de ningún tipo. Con la entrada en servicio del AVE entre Barcelona y Madrid se debería poner punto y final a esta pesadilla. Pero el déficit crónico de cercanías y trenes regionales, no invita al optimismo.

(pàgs. 9-11)

ACTUALITAT

Reducir les diferències en el transport públic

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya posa les bases de l'oferta del transport públic ferroviari i per carretera en l'horitzó temporal 2008-2012. Aquest pla té com a finalitat incrementar l'oferta i la captació del transport públic, una demanda molt reivindicada des de fa molt de temps a causa de les greus mancances del transport públic.

(pàgs. 13-15)

ACTUALITAT

4,2 milions de raons per dialogar

Amb la rectificació de la corba del Trambaix a Sant Ramon, el Departament de Política territorial i Obres públiques aprova ara el desviament pel traçat que reivindicava la PTP abans de la seva construcció (2003). Les obres impliquen un sobrecost a les arques públiques de 4,2 milions d'euros, que s'haguessin pogut estalviar només amb una mica de diàleg.

(pàg. 16)

MOBILITAT

Bicing: Portem-lo arreu del país

El Bicing s'ha implantat amb èxit a Barcelona i, com una taca d'oli, s'està estenen per moltes ciutats espanyoles. Sens dubte el servei de bicicletes públiques s'ha convertit en una autèntica alternativa de transport públic en zones urbanes consolidades, donant un magnífic servei en combinació amb altres transports públics com el tren i l'autobús.

(pàgs. 22-23)

Un sistema de tarifes que és excloent AVE per a una elit

La previsió més optimista per al primer any complet de servei de l'AVE en el corredor Barcelona i Madrid, és a dir l'eix Barcelona-Camp de Tarragona-Lleida-Saragossa-Madrid, és de cinc milions d'usuaris, dels quals aproximadament dos terços ja viatjaven en tren en el corredor, abans que l'AVE arribés a Barcelona, amb trens AVE fins el Camp de Tarragona i amb trens Alvia o Altaria fins a Barcelona. A més hi ha l'econòmic tren nocturn Costa-Brava que en el moment d'escriure aquest comentari encara funciona, però que si es vol comprar un bitllet per internet, el sistema no accepta la compra. No se sap si aquest detall tècnic és un senyal polític que anuncia la seva futura desaparició.



Primer tren d'alta velocitat entre Barcelona i Madrid a l'estació de Sants.
Foto: Gustavo Bertrán.

Des d'un bon principi, primer amb Álvarez Cascos (PP) i després amb Magdalena Álvarez (PSOE), es va anunciar que el propòsit de l'AVE era competir amb l'avió. I a fe que les tarifes i que l'oferta ferroviària han validat aquest propòsit. Els preus han pujat extraordinàriament i l'oferta s'ha simplificat també extraordinàriament. Mentre les tarifes s'han doblat, els trens més econòmics, Alvia i Altaria, han desaparegut. Ara, a Madrid només es pot anar de dia amb l'AVE, i de nit, de moment, amb el Costa-Brava.

Veiem la comparació entre abans i el després del 23 de febrer, dia en què va entrar en servei l'AVE Madrid-Barcelo-

na. El tren més ràpid, abans de la catàstrofe dels esvorancs de Bellvitge, era un Alvia que tardava 4 hores i que costava 90 euros d'anada i tornada en la tarifa bàsica. La nova oferta AVE configura fonamentalment dos tipus de trens, uns directes amb un temps de viatge de 2 hores i 38 minuts i un preu d'anada i tornada de 192 euros, i uns altres que fan 4 parades emprant 3 hores i 24 minuts a un cost de 162 euros d'anada i tornada. En el primer cas, d'AVE sense parades, el temps de viatge s'ha reduït en un 35 % i el preu s'ha encarat un 113 %. En el cas de l'AVE que fa quatre parades el temps de viatge s'ha reduït en un 15 % mentre que la tarifa s'ha encarat en un 80 %. És cert

que hi ha dues tarifes amb descompte l'"Estrella" i la "Web". La tarifa "Estrella" representa un descompte en un viatge només d'anada, 71 euros en comptes de 119, però no comporta cap descompte en la tarifa d'anada i tornada, 160-190 euros segons la velocitat. La tarifa Web sí que té un descompte important: val entre 80 i 90 euros anada i tornada entre Barcelona i Madrid, és a dir, un preu semblant al de l'anterior tren més ràpid, però amb l'inconvenient que hi ha molt poques places disponibles per a aquesta categoria tarifària. I a més és molt difícil de trobar-les.

A la pràctica, anar i tornar de Madrid a Barcelona en categoria turística –l'antiga segona–

costa 162 o 192 euros, segons el tren faci o no parades, amb el bitllet tancat. Amb el bitllet obert, el sistema que es denomina Pont AVE, costa 324 euros, quasi tant com el pont aeri, 395 euros.

És realment un sarcasme que aquest AVE amb un perfil tan poc social hagi estat finançat amb els fons europeus de "cohesió".

A qui s'adreça el producte d'alta velocitat

Qui pot pagar aquests preus tan elevats? Bàsicament aquells a qui l'empresa els hi paga el bitllet. Què fa la resta que no té qui li pagui el bitllet? Si es tracta d'un viatge esporàdic, per exemple, un cop cada tant, el podrà arribar a pagar, ja que es tracta d'un viatge singular, sobretot si troba alguna plaça amb descompte. Què fa la resta que no estan disposats a pagar 160 euros per anar a Madrid? La majoria utilitzaran l'autocar: 24 serveis al dia a un preu de 47 euros per anar i tornar és una proposta que pot interessar molta gent, per preu i per quantitat d'oferta, encara que el viatge duri 7 hores i mitja. També tenen l'opció del Costa Brava nocturn. Si no troben una tarifa amb descompte a l'AVE també poden inclinar-se per buscar un bitllet d'avió, ja que amb 15 dies antelació és segur que es troba una tarifa aèria menor que la de l'AVE. Molts també es decidiran pel cotxe, especialment si viatgen acompanyats.

Primers resultats i nous serveis

Els primers dies el corredor AVE ha tingut una taxa d'ocupació del 60 %, una xifra inferior a la que s'esperava, sobretot si es té en compte la publicitat indirecta desplegada amb l'enorme tractament mediàtic que ha rebut. Qui l'ha fet servir explica que l'ocupació

La posada en servei de l'AVE entre Madrid i Barcelona ha suposat la desaparició de les ofertes més econòmiques



és alta entre Saragossa i Madrid però baixa en la resta. És evident que a aquest producte li falta un període de maduració. De moment sembla clar que l'home/dona de negocis continua preferint l'avió perquè quan es disposa de diners per pagar el pont aeri i els dos taxis, l'opció aèria és més ràpida, tret que la destinació sigui molt a prop de l'estació.

Durant aquest any es produiran previsiblement dues novetats. La primera és l'inici dels serveis regionals Avant entre Lleida, Camp de Tarragona i Barcelona. Són uns trens regionals d'alta velocitat amb una tarifa que ofereix importants descomptes per als qui la fan servei amb molta freqüència.

La mala ubicació de l'estació del Camp de Tarragona, separada de Tarragona i Reus en més de 10 km, no permet esperar gran resultats d'aquest servei. En canvi sí que podrien arribar a ser bons un cop s'hagi inaugurat el servei fins a Girona. La segona novetat serà l'inici dels serveis ràpids a Navarra, Euskadi i Rioja, amb trens tipus Alvia que canviaran automàticament

● Estem patint les conseqüències d'una manca de cultura del transport públic entre la majoria de ciutadans; aquest és un país on la majoria de persones no discuteixen el model: metro o bus dins de la gran ciutat i cotxe per a la resta de desplaçaments

d'amplada a Saragossa. Comptant els serveis Avant, els nous trens del corredor de l'Ebre i els propis AVE, serà difícil superar els cinc milions d'usuaris en el corredor. Cinc milions és una xifra respectable, sobretot si s'assoleixen, però inferior als 12 milions d'usuaris que es mouen anualment en els serveis regionals (mitjana distància) de Catalunya, als 122 milions de viatgers de rodalies o als 80 milions de FGC. Mentre que els viatgers de llarg recorregut han tingut una millora espectacular, encara que a un preu elevat, els usuaris dels trens quotidians es mouen igual o pitjor que fa cinc anys.

Tot l'esforç inversor se l'ha endut l'AVE. Es comenta que el 97 % de la inversió ferroviària s'ha destinat a l'AVE. Rodalies i regionals n'han rebut només el 3 %. La paradoxa és que mentre que l'AVE portarà el 3 % de passatgers, rodalies i regionals en mourà el 97 %.

Les raons d'aquesta absurditat

Apuntaré dues raons que em semblen suficientment importants a l'hora d'avaluar l'AVE.

- D'una banda, tenim la

pressió dels creadors d'opinió que mai no s'acosten al transport públic perquè en el nostre país les elits encara creuen que utilitzar el transport públic erosiona la seva posició social. Aquest grup ha pressionat perquè l'AVE es construís en la seva dimensió més alta de velocitat (recordi's aquelles portades de diari "L'AVE no arribarà als 350 km/h promesos"), que ahora és l'opció més cara, i amb un pla d'obres ràpid, molt més ràpid que a Europa.

L'objectiu d'aquesta elit, especialment la catalana, era el d'arribar ràpidament a Madrid en un temps de viatge que fos semblant al de l'avió. De la mateixa manera que l'empresa els pagava abans el pont aeri, ara els pagarà el pont AVE, una mica més econòmic, o l'opció del bitllet tancat que val la meitat. El suport dels mitjans de comunicació catalans a aquesta opció ha estat unànime des del principi. La veritat és que aquesta elit s'ha sortit amb la seva i ha aconseguit el seu objectiu

• I de l'altra, la manca de cultura del transport públic dominant entre la majoria de ciutadans s'apunta com la segona causa. Aquest és un país on la majoria de persones no discuteixen el model: metro o bus dins de la gran ciutat i cotxe per a la resta de desplaçaments. La majoria de persones no aniran a Madrid més que un cop cada tants anys. Pensen que l'AVE no va amb ells i que si han de pagar un alt preu per utilitzar-lo, però només de molt de tant en tant, com que s'ha venut com un luxe, doncs ja està bé pagar entre 160 i 192 euros. Amb sort serà la meitat. La majoria de persones no associen l'AVE a transport públic sinó amb luxe, i els luxes es paguen. ●

Pau Noy

L'AVE front els altres trens europeus d'alta velocitat



Hi ha alta velocitat més enllà de l'AVE

Hem seleccionat cinc viatges en trens europeus d'alta velocitat en un mateix dia, el dimecres 9 d'abril de 2008, sortint a les 7 del matí de l'origen per arribar a destinació cap a les 9,30 del matí, i sortida de tornada a les 6 de la tarda per arribar a l'origen cap a les 9 de la nit. Les tarifes són amb bitllet tancat que es pot adquirir a través d'Internet.

L'AVE ha entrat amb mal peu a Catalunya, de la mà d'un projecte elitista, i ha causat

unes destrosses en els serveis de proximitat impensables en qualsevol altre país europeu. Encara que costi de creure, per exemple, ha anul·lat vies que eren de rodalies a les entrades sud i nord de Barcelona amb la qual cosa ara és molt més difícil plantejar la recuperació dels trens semidirectes o de rodalies.

Ara bé, amb un paquet integrat de mesures és possible reorientar aquest ferrocarril cap a un projecte més social. Algunes mesures haurien de

ser les següents:

1. Una oferta ferroviària en el corredor no centrada en el tren de luxe. Recuperar trens a preus populars.

2. Una política de tarifes semblant a la de SNCF, Deutsche Bahn o Eurostar.

3. Construir la LAV de Girona de manera que no s'hipotequin les possibilitats que en el futur hi hagi trens semidirectes, de rodalies o regionals.

4. Permetre que els trens regionals d'amplada variable d'eixos puguin penetrar en la via d'alta velocitat tal com està indicat en el Pla Tren 2014 de la PTP, a l'Arboç, Martorell i Girona.

5. Construir les estacions de Vilafranca, Martorell i Passeig de Gràcia, sobre la línia d'alta velocitat, per permetre les combinacions previstes en el Pla Tren 2014.

Només que s'apliquin aquestes cinc mesures, aquest AVE elitista que ens han endossat, podria començar a tenir un perfil força més interessant. ●

P.N

| Viatge | Companyia | Distància | Preu | Índex 100 = preu AVE |
|---------------------------|---------------|-----------|----------|----------------------|
| Bordeus-París | SNCF | 550 km | 73,00 € | 42 |
| Marsella-París | SNCF | 720 km | 73,00 € | 42 |
| Londres-París | Eurostar | 480 km | 73,00 € | 42 |
| Frankfurt del Main-Berlín | Deutsche Bahn | 500 km | 100,00 € | 58 |
| Barcelona-Madrid | Renfe | 620 km | 176,00 € | 100 |

Podem veure com els trens europeus, en trajectes similars cap a la capital de l'Estat, tenen unes tarifes que són la meitat de les tarifes del AVE.

El pla de la PTP té un ampli suport parlamentari

Tren 2014

Cada vegada amb més viatgers

Enlluernat el teixit social, polític, empresarial i mediàtic amb l'arribada de l'alta velocitat a Barcelona, la PTP va presentar l'últim dia de gener la seva proposta "Pla Tren 2014", en l'elaboració del qual han participat diversos especialistes en transport ferroviari. El projecte de la PTP vol donar resposta als reptes reals que té al seu davant el ferrocarril, més enllà d'apostes faraòniques. De moment, ja ha tingut un primer èxit, com és el suport d'una nodrida representació de l'arc parlamentari català.



Presentació del Pla Tren 2014 amb la presència dels diputats del Parlament Salvador Milà i Pere Aragonés.

El Pla Tren 2014 va ser elaborat per la PTP i estableix nous criteris per a la planificació ferroviària de Catalunya en un moment caracteritzat per la manca de projectes creïbles i eficaços per als trens quotidians. El Pla ha estat millorat amb aportacions d'especialistes

● El Pla preten fer créixer l'esquelet ferroviari de Catalunya, avui insuficient per satisfer la demanda i reduir la congestió i la contaminació

del món ferroviari i ha aconseguit un ampli suport social i polític. La PTP treballa per fer del Pla Tren 2014 un document de consens que doni resposta a les demandes ferroviàries al Pacte Nacional d'Infraestructures, actualment en redacció. Els diputats al Parlament de Catalunya, Salvador Milà (ICV-EUiA) i Pere Aragonés (ERC) van ratificar el suport de les dues formacions polítiques al Pla Tren 2014 en el seu acte de presentació, el passat 31 de gener. CiU també va manifestar el seu suport a través dels seus respectius representants d'infraestructures al Parlament i a les Corts Generals, Josep Rull i Pere Macias.

Novetats que aporta respecte de la planificació actual

El Pla és una proposta integral per desenvolupar l'esquelet ferroviari de Catalunya, que avui és insuficient per satisfer les necessitats ciutadanes, reduir la congestió i la contaminació i lluitar contra el canvi climàtic.

Aposta clarament pel ferrocarril quotidià (Regionals i Rodalies), que és el que més utilitzem els catalans. La planificació actual del sistema ferroviari preveu una Catalunya de dues velocitats: d'una banda, trens de molt alta velocitat que passen lluny de la Catalunya

| Línia | Trajecte | Temps actual | Temps previst | Temps vehicle privat |
|----------|---|--------------|---------------|----------------------|
| C1 | Barcelona Sagrera – Mataró (semidirecte) | 30' | 24' | 30' |
| C2 | Barcelona Sants – Sant Vicenç de Calders | 60' | 56' | 50' |
| C2 | Barcelona Sagrera – Granollers Centre (semidirecte) | 26' | 15' | 30' |
| C2 | Barcelona Sagrera – Maçanet Massanes | 65' | 55' | 47' |
| C3 / CE6 | Barcelona Sants – Vic | 75' | 55' | 65' |
| CE6 | Vic - Puigcerdà | 115' | 80' | 92' |
| C4 / C5 | Barcelona Plaça Catalunya – Sabadell | 32' | 26' | 28' |
| C4 / C5 | Barcelona Plaça Catalunya – Terrassa | 40' | 36' | 31' |
| C5 | Martorell – Terrassa | 77' | 17' | 17' |
| C5 | Sant Feliu – Terrassa | 60' | 29' | 23' |
| C12 | Girona – Sant Feliu de Guíxols | - | 25' | 37' |
| C12 | Girona – Palamós | - | 38' | 50' |
| C12 | Palamós – Sant Feliu de Guíxols | - | 30' | 23' |
| C14 | Lleida - Cervera | 47' | 42' | 47' |

Les millores dels temps de viatge associades al Pla Tren 2014 són l'eina més eficaç per captar usuaris de la carretera.



Potent entrada ferroviària a l'estació de Colònia. El Pla Tren 2014 vol superar les actuals hipoteques del ferrocarril català, ampliant-ne la capacitat i la velocitat comercial.

● Ja s'ha planificat l'Eix Transversal Ferroviari o la Línia Orbital Ferroviària, però l'administració encara no ha presentat un pla de Rodalies que resolgui problemes com és el fet que avui es trigui més en viatjar de Barcelona a Sabadell o Blanes que fa 20 anys

real, a 200 km/h; i d'altra banda, uns trens de Rodalies que cada vegada seran més lents i amb prou feines sobrepassaran els 40 km/h, perquè s'aturaran cada vegada a més estacions. Per resoldre aquest conflicte entre accessibilitat al territori i rapidesa, es proposen tres actuacions:

- Redimensionar i estendre la xarxa ferroviària bàsica (avui en ample ibèric)
- Utilitzar al màxim els trens amb canvi d'ample perquè puguin utilitzar la nova línia d'alta velocitat com si fos una autopista ferroviària, mantenint alhora l'accessibilitat de la xarxa ferroviària bàsica. Es plantegen canviadors d'ample per treure més profit social de la nova línia d'alta velocitat.
- Reforç de la intermodalitat: més intercanviadors sobre línies més directes.

Les grans àrees urbanes europees (París, Londres, Berlín, Madrid) planifiquen el seu ferrocarril sobre grans eixos, a llarg termini, sense prestar atenció als problemes de velocitat comercial i saturació de les xarxes existents. Mentre es troba planificat l'Eix Transversal Ferroviari o la Línia Orbital Ferroviària, l'administració encara no ha presentat un pla de Rodalies que resolgui problemes com és el fet que avui es trigui més en viatjar de Barcelona a Sabadell o Blanes que fa 20 anys.

Problemes que resoldríem amb el Pla Tren 2014

- Assegurar l'existència dels semidirectes sense detriment dels trens que s'aturen a totes les estacions, especialment al contorn de Barcelona, on hi ha més densitat de circulació de Rodalies.
- Manca de capacitat a la línia de l'Aeroport del Prat (C10), al tram Vic – Montcada (C3), al tram Arenys de Mar-

Maçanet-Massanes (C1) així com en el tram comú l'Hospitalet de Llobregat-Arc de Triomf (C1, C3, C4 i C7)

- Manca de rapidesa en algunes relacions de Rodalies entre les corones 3, 4, 5 i 6 i Barcelona, així com a les línies Manresa – Lleida i Montcada – Vic – Puigcerdà.

- Manca de serveis a algunes relacions de Rodalies de Barcelona (línies C3 i C10, i algunes estacions de les corones 4, 5 i 6) Tordera, el Vendrell, als àmbits de Rodalies del Camp de Tarragona, Lleida i Girona, així com a les línies de Sant Vicenç de Calders – Valls – Lleida.

- Manca de cobertura del servei ferroviari. S'ha desenvolupat un criteri coherent per desenvolupar el sistema ferroviari que arribi al 94 % de la població resident: cap comarca de més de 50.000 habitants sense estació al municipi més poblat ni cap municipi superior als 30.000 habitants sense tren o tramvia. Per resoldre la cobertura es plantegen nous eixos.

Propostes estratègiques que s'inclouen al Pla Tren 2014

| | | |
|--------|----------------|--|
| 60 km | Quadruplicació | Platja de Castelldefels – Torrasa (PIT 1993) Sagrera – Granollers Centre Martorell – Mollet Sant Fost |
| 100 km | Duplicació | Montcada – Vic – Torelló Arenys de Mar – Maçanet Massanes El Prat - Aeroport |
| 400 km | Noves línies | Túnel del turó de Montcada, Granollers Centre – Mataró, Granollers Nord – Les Franqueses, Vilanova – Vilafranca, Martorell – Olesa / Viladecavalls, Blanes – Lloret de Mar, Martorell – Igualada – Cervera, Flaçà – Palamós, Sant Feliu de Guíxols – Riudellots, Castelldefels – Sant Boi – Cornellà, Reus – Roda (reobertura) |
| | | Trens tramvia: Cambrils Nord – Tarragona (conversió i reforma de la línia actual), Port Aventura – Vila-seca – Reus, Montcada – Cerdanyola – Barberà, Barberà – Sabadell – Terrassa, Súria / Sallent – Manresa Riu (conversió i reforma de la línia actual), Palamós – St. F. Guíxols, Sarrià de Ter - Banyoles – Olot, Roquetes – Tortosa – Amposta – Alcanar (sobre via actual i parcialment sobre els terrenys de l'antiga línia del FC) i ramals a Balaguer i Lleida ciutat |

Quant temps i diners costa el Pla Tren 2014

El pla disposa d'un catàleg d'actuacions realistes que, en tres etapes, aconseguiria capgirar l'actual servei ferroviari de tot Catalunya. Tot i que la dinàmica de les obres és la que marca el calendari, es proposa poder gaudir dels avantatges de les fases 1 i 2 abans del 2014, així com tenir projectada i finançada la fase 3.

Tota la planificació i finançament de les fases 1, 2 i 3 –uns 7.095 milions d'euros– anirien a càrrec de la disposició addicional tercera de l'Estatut. Aquesta xifra és l'equivalent a l'Eix Transversal Ferroviari, un sol projecte a 30 anys vista. ●

Ricard Riol

Com s'organitzarien els serveis?

Amb l'objectiu de combinar accessibilitat i la velocitat comercial, s'articulen quatre tipus de serveis

| Servei | Àmbit | Xarxa | Intervals de pas mínims | Velocitat comercial |
|--|-----------------|---|---|---|
| Metros comarcals i trens tramvia | Urbà i comarcal | Xarxes independents urbà - interurbà | 5-10 minuts | 25 km/h |
| Rodalies Catalunya (C) | Catalunya | Xarxa bàsica (actualment en ample ibèric) | Zones 1-3: 7,5 min. Zones 3-6: 15 min. | 40 km/h 60 km/h (o enllaç amb IC) |
| Catalunya Exprés (CE) | Catalunya | Xarxa bàsica (actualment en ample ibèric) | Grans ciutats: 30-60 minuts | 80 km/h |
| Intercity Catalunya (IC) (trens amb canvi d'ample) | Catalunya | Xarxa bàsica + Xarxa d'alta velocitat | Per horari i complementari a Catalunya Exprés | > 120 km/h |

Los múltiples daños de las obras del AVE

¿El fin de una pesadilla o todavía habrá más?



Cataluña es el país de los soterramientos, donde las mejoras del servicio ferroviario quedan hipotecadas por aspectos puramente urbanísticos.

La entrada de ancho ibérico de Sants ha sido reducida como consecuencia de la construcción del cajón de Sants y del AVE.

Fotos: Trenscat.cat
(Bernat Borràs)



De sobras es conocido el caos ferroviario provocado por la llegada del tren de alta velocidad hasta la estación de Sants, sin que se hayan derivado consecuencias políticas de ningún tipo. Con la entrada en servicio del AVE entre Barcelona y Madrid se debería poner punto y final a esta pesadilla. Pero el déficit crónico de cercanías y trenes regionales, con sus respectivas experiencias negativas, no invita precisamente al optimismo.

En este sentido, la PTP ha presentado su Pla Tren 2014 para que, de una vez por todas, el transporte ferroviario en Cataluña sea de primera división.

Los últimos años han sido especialmente penosos para los usuarios de los ferrocarriles de cercanías de Barcelona; desde finales del 2005, a lo largo de todo el año 2006, y durante el 2007, se han producido un sinnúmero de averías en las líneas de cercanías, con los consiguientes retrasos y suspensiones de servicio, causados muchos de ellos por la influencia directa de las obras del AVE, y en otros casos por el

deterioro de unas instalaciones ferroviarias que adolecen de una inversión insuficiente desde hace muchos años.

Sólo entre enero y octubre del 2007, Renfe ha tenido 468 averías. Estos incidentes han sido causados por deficiencias en la señalización, las instalaciones, el sistema informático, la catenaria, las vías y las obras del AVE, y según el Cecof, cerca del 55 % de las averías son responsabilidad de Adif, mientras que el 18 % han sido causa-

das por RENFE, y el resto por agentes externos.

Este estado de cosas culminó el pasado 20 de octubre del 2007, cuando una incidencia en las obras del AVE, los socavones de Bellvitge en l'Hospitalet de Llobregat, provocó la suspensión de los servicios en las líneas 2 Sur, 7 y 10 de cercanías y las líneas de media y larga distancia en la relación con el sur de Barcelona; también afectó al túnel de Gornal de FGC, lo que supuso la suspensión de servicios en un tramo de la línea Llobregat-Anoia.

El efecto inmediato de estas afectaciones, que duró del 20 de octubre al 1 de diciembre, con restablecimiento parcial de servicios de cercanías el 17 de noviembre, ha sido un gran perjuicio para los 105.000 viajeros diarios que tienen aquellas líneas de cercanías, los 20.000 viajeros de las líneas de media y larga distancia de RENFE y otros 60.000 de FGC. También, para paliar en parte las consecuencias de la situación creada, Adif-Renfe puso en marcha unas actuaciones de emergencia que se basaron en la disposición de 195 autobuses para los servicios de cercanías, 50 para los de larga distancia, un refuerzo de 185 personas en los equipos de atención al cliente y en sus sistemas de información; y, por otra parte, Adif dispuso un punto de información y atención al ciudadano en l'Hospitalet, para consultas y reclamaciones sobre las obras.

Pronunciamento parlamentario

En relación a las responsabilidades técnicas y constructivas se quiere recordar que el 2 de junio del 2005 el Pleno del Parlament de Catalunya adopta la Resolución 257N11 por la que se aprueba el dictamen de la Comisión de Investigación sobre el Proyecto, Adjudica-



● Entre enero y octubre de 2007, Renfe tuvo 468 averías por deficiencias en la señalización, las instalaciones, el sistema informático, la catenaria, las vías y las obras del AVE; según el Cecof, el 55 % son responsabilidad de Adif, el 18 % han sido causadas por RENFE, y el resto por agentes externos

ción, Ejecución y Control de Obras de la línea 5 del Metro, especialmente en el paso por el barrio del Carmel, y también sobre los procedimientos de adjudicación, financiación y gestión de la obra pública en Catalunya. En este último punto, el Parlament insta a que en la regulación y la gestión de la

obra pública se tome un conjunto de precauciones especiales en las obras subterráneas. Entre los aspectos que tiene que comprender la regulación de este tipo de obras se destaca, en el punto cuarto, que en las zonas urbanas se tienen que exigir coeficientes de seguridad superiores a los que se deriven del cálculo, y que se tienen que aplicar elementos constructivos obligatorios que comporten una seguridad adicional.

En estas obras del AVE en Bellvitge, ha sido después de los incidentes, cuando han colocado 196 tablestacas que separan 235 metros de la línea de ancho ibérico de la zona de pantallas de la línea de alta velocidad, y se han ejecutado 305 pilastras interiores y 47 columnas de mortero para el sellado de la parte posterior de las juntas del túnel del AVE; en estas juntas se producían todas las filtraciones supuestamente causa de los socavones de Bellvitge.

En otro orden de cosas, se tiene que considerar la falta de inversión en el ferrocarril convencional de Catalunya. Si comparamos la realizada en alta

La reducción de caducidad en la red de ancho ibérico está servida con la ocupación de corredores por el TAV Madrid-Frontera. Los semidirectos de Cercanías y Cataluña Exprés cada vez está más hipotecados.

velocidad con la de cercanías, se ve que el AVE representa el 97 por ciento de la inversión, y el 3 por ciento las cercanías. Desde el año 1990, el número de usuarios en cercanías se ha multiplicado por dos, y éstos ya multiplican por veinte los que vaya a tener el AVE. Es como si el esfuerzo inversor que supone el AVE, en gran parte financiado por los Fondos de Cohesión Europeos, haya dejado sin presupuesto al ferrocarril convencional. Esta forma de hacer de los gobiernos que ha tenido España en los últimos quince años necesita de una explicación pública y transparente de sus motivos, como demanda el Síndic de Greuges de Catalunya en su función de defensor de los ciudadanos, muchos de estos, unos cientos de miles, se manifestaron por aquellas causas por las calles de Barcelona el pasado 1 de diciembre.

Un rayo de optimismo

Llegados a este punto, pensamos que el futuro será mejor, y pasado el periodo electoral, el nuevo gobierno sí dispondrá de nuevas y renovadas energías. Se sabe que la Administración

● El Plan Tren 2014 propone en todo el territorio catalán un conjunto de infraestructuras ferroviarias prioritarias; con un presupuesto de 7.000 millones de euros, frente a los 10.000 millones de euros del AVE Madrid-Barcelona



La red de Cercanías es un elemento fundamental para la articulación de políticas con un marcado carácter social.

central inició hace tiempo una labor de planificación ferroviaria en Cataluña que todavía no ha visto la luz; y por otra parte, en estos últimos meses, la PTP, editora de la revista que tienen en sus manos, ha conjugado el esfuerzo de muchos profesionales para redactar el Plan Tren 2014.

Es un Plan que en el horizonte del 2014 propone tener ejecutado en todo el territorio catalán un conjunto de infraestructuras ferroviarias que se consideran prioritarias. Para su ejecución se ha definido un presupuesto de 7.000 millones de euros, importe que se considera ajustado en el contexto en los 10.000 millones de euros que ha supuesto el AVE Madrid-Barcelona. Este Plan se ha presentado a la ciudadanía, y en estos momentos cuenta con el visto bueno de distintas fuerzas políticas catalanas.

Con todo, pensamos que un futuro mejor para los servicios ferroviarios de cercanías y regionales será posible, y que sólo es necesaria la firme voluntad de todas las partes implicadas en ello. ●

Juan Ramón Domínguez

Resolución del Síndic de Greuges en defensa de los usuarios

Pero el alcance de toda la situación creada va mucho más allá de lo hasta aquí descrito, y para entender lo acontecido en toda su dimensión, es de gran interés conocer la Resolución que ha emitido, el 14 de noviembre, el Síndic de Greuges de Catalunya, a partir de las quejas incorporadas a la actuación de oficio, y que en síntesis dice lo siguiente:

- Afectación de derechos básicos: la movilidad, el derecho al trabajo, el derecho al ocio y a la vida familiar. Renfe y Adif están conculcando derechos fundamentales de todas las personas afectadas por aquellos incidentes,... más allá de las afectaciones a la red ferroviaria, generan desconfianza de la ciudadanía en la obra pública general.

- Es necesaria una explicación pública y transparente de los motivos por los cuales se paró la inversión en la estructura ferroviaria catalana... desde la convicción que una empresa de servicios públicos no puede afectar derechos básicos como los de movilidad, que, además, incide en el acceso al trabajo, al ocio, y a la vida familiar.

- Hay responsabilidades técnicas y constructivas. Es necesaria una explicación a todos los afectados, en tanto que sujetos individuales de los derechos, que deje claro que se es consciente de los perjuicios causados a centenares de miles de

personas, por un déficit de funcionamiento de un servicio público directamente imputable a quien lo gestiona. No se trata de responsabilidades de orden político, que no corresponden al ámbito de actuación del Síndic, sino de asumir por parte de quien corresponda las responsabilidades técnicas, constructivas, de estado general de la red.

- Evaluar los perjuicios materiales y morales,... os sugiero la creación de un espacio donde participen las entidades sociales representativas de los usuarios, conjuntamente con las empresas causantes del problema y las instituciones públicas, que concrete el alcance de las indemnizaciones y compensaciones imprescindibles, no sólo como un instrumento de concreción de formulas de resarcimiento de perjuicios, sino para ayudar a recuperar la confianza en la "cosa pública".

Así pues, el Síndic de Greuges explica que Renfe y Adif están conculcando derechos fundamentales de las personas, que generan escándalo social, que se ha parado la inversión en la estructura del ferrocarril convencional, que hay responsabilidades técnicas y constructivas, que se debe resarcir de los perjuicios causados a los ciudadanos, también para ayudar a recuperar la confianza en la "cosa pública". O sea, el alcance de los daños causados por las obras del AVE, va mucho más allá de las cifras expuestas al principio. ●

FGC amplia su servicio fuera del ámbito urbano

Tres nuevas comarcas ya tienen su *metro*

Con esta nueva programación se hace realidad el servicio de metro entre Martorell y Barcelona, pues en la hora punta (de 7 a 9 de la mañana) hay un tren cada 5 minutos, con un tiempo de viaje de 50 minutos entre la estación de Martorell Enllaç y plaça Espanya mientras que en el resto del día, en franja valle, la frecuencia es cada 8 minutos y medio. En el tramo de mayor densidad urbana, entre Sant Boi (Molí Nou) y Barcelona (L8), el servicio es cada 4 minutos en la hora punta y cada 5 en la valle.

En el caso de los ramales de Igualada y Manresa, en la hora punta la oferta es de un tren cada 20-40 minutos (antes 60) a la capital catalana mientras en la franja valle es de dos servicios por hora, si bien uno de ellos hasta/desde Martorell. Los tiempos de viaje han quedado desde Igualada hasta Barcelona en 1 hora y 38 minutos mientras que desde Manresa es de 1 hora y 29 minutos. En Martorell ahora existe la posibilidad de transbordar a Renfe (32 minutos hasta la estación de Sants).

Pese a la mejora global, la nueva situación ha implicado la desaparición de los trenes semidirectos con las consiguientes quejas por parte de algunos clientes. Y es que el aumento de las frecuencias, junto al tráfico de mercancías

Desde el pasado 9 de febrero, los ciudadanos y ciudadanas del Baix Llobregat, Anoia y Bages, han visto ampliada la oferta de transporte público en sus respectivas comarcas y en las comunicaciones con Barcelona. Este significativo avance se debe a la puesta en servicio de los llamados metros comarcales de FGC



FGC avanza en su extensión territorial.

entre Martorell y Sant Boi (dos circulaciones de potasa al día por sentido y otras dos de vehículos SEAT desde enero) así como una discutible política de soterramientos han puesto límites a la actual infraestructura. En otras redes y países, una tercera o cuarta vía permite el mantenimiento de trenes directos así como aumentar frecuencia. En Cataluña, esta actuación aún no ha

● En el tramo de mayor densidad urbana, entre Sant Boi (Molí Nou) y Barcelona (L8), el servicio es cada 4 minutos en la hora punta y cada 5 en la valle, en la línea del metro urbano

sido programada sobre ninguna vía de Adif o FGC.

Y es que han sido necesarios 95 años desde que se pusiera en servicio la línea entre Barcelona y Martorell (29 de diciembre de 1912) hasta dotarla en su integridad de doble vía (20 de octubre del 2007). Para ello FGC ha invertido 264,7 millones de euros, incluyendo el desdoblamiento de la línea; supresión de todos los pasos a nivel; nuevas estaciones en Martorell Central –intercambiador con RENFE– y Pallegà; adaptación a PMR y adquisición de 13 unidades nuevas de la serie 213.

Es realmente la primera línea de cercanías accesible prácticamente al 100 % (de 42 estaciones, 39 ya están adaptadas y el resto se encuentra en obras), aunque los trenes de la serie 211 son en su integridad de piso alto.

Vale la pena recordar que la puesta en marcha de estos nuevos horarios de servicio, prevista para el último trimestre del 2007 se vio pospuesta debido al grave suceso ocurrido a la altura del túnel de la parada de Gornal con motivo de las obras del AVE y que mantuvo cortado el servicio ferroviario entre las estaciones de Europa-Fira y Avinguda de Carrilet desde el 20 de octubre del 2007 hasta el 2 de febrero del 2008. ●

Carlos Ortí

Pla de Transport de Viatgers de Catalunya

Reduir les diferències en el transport públic

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya, el PTVC, és un pla que posa les bases de l'oferta del transport públic ferroviari i per carretera en l'horitzó temporal 2008-2012. Des del punt de vista dels usuaris, es pot afirmar sense risc que és el pla més important que pot aprovar el Govern en l'actual legislatura, motiu pel qual la PTP s'hi ha implicat des de la primera informació pública. Aquest pla té com a finalitat incrementar l'oferta i la captació del transport públic en el territori català, una demanda molt reivindicada des de fa molt de temps a causa de les greus mancances del transport públic.

Actualment Catalunya mostra dues realitats en clau d'oferta de transport públic. D'una banda l'àrea metropolitana de Barcelona (zona EMT), gaudeix d'un potent servei de transport públic (tant viari com ferroviari), que aconsegueix esdevenir una ferma alternativa per a la mobilitat de les persones. Així ho confirmen els resultats de l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner (EMEF) de l'any 2006, que mostren més presència del transport públic que del privat en els desplaçaments interns de l'àrea.

D'altra banda, a la resta del territori l'ús del transport públic decreix a mesura que ens

allunyem de Barcelona, amb remuntades molt discretes als voltants de Tarragona, Lleida i Girona. Poc a poc, la introducció de les diferents autoritats territorials de mobilitat permet millorar l'oferta en els seus àmbits d'influència.

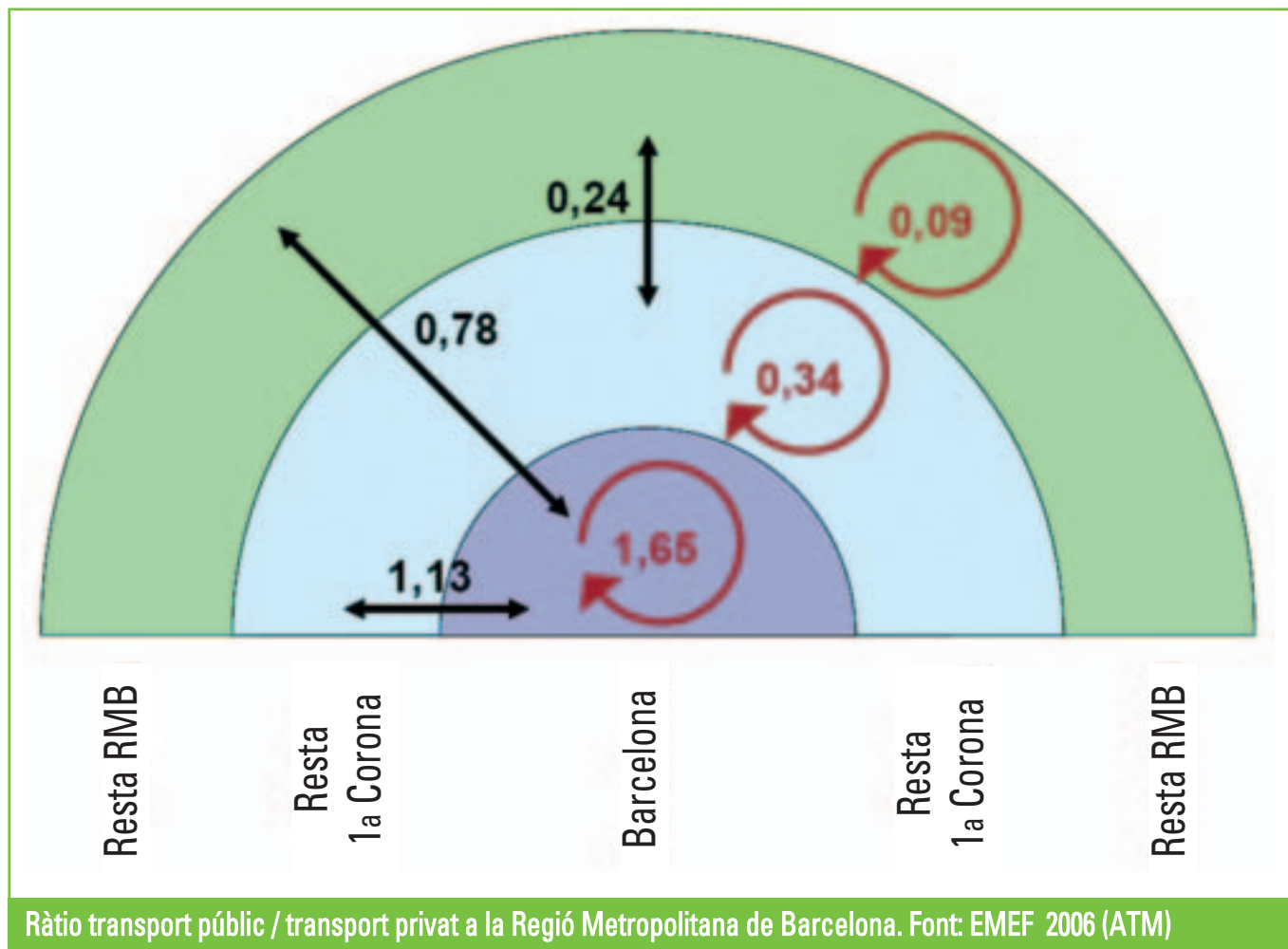
La demostració d'aquestes diferències estan contrastades a l'Atlas de l'oferta del Transport Públic de Catalunya, realitzat per la PTP l'any 2005, on la conclusió més rellevant era que tan sols el Barcelonès i el Baix Llobregat superaven la mitjana catalana d'expedicions per habitant. Per poder pal·liar aquest greuge, el mateix document proposava un pla que articulés les capitals comarcals amb

transport públic coherent a les seves necessitats, d'acord amb els acords que inspiraren el Pacte del Tinell.

El PTVC, que substitueix el PTV elaborat pel Departament al desembre del 2002 i que mai va dur-se a terme, és el més detallat fins ara elaborat pel DPTOP. Per primera vegada es presenta un llistat de línies d'autobús on apareix el nombre d'expedicions incrementades per dia. En la planificació del servei ferroviari, el detall del pla també s'incrementa incorporant dades d'ocupació actuals i futures dels trens, establint criteris de comoditat per evitar les aglomeracions actuals.



Hispano Igualada és una mostra del bon servei en transport públic més enllà de l'àmbit metropolità



El detall de les propostes

Dintre del període d'informació pública que finalitzava el passat 18 de febrer, la PTP va presentar una seixantena d'al·legacions entre les quals es demana més grau de detall en els aspectes tècnics del pla, indispensables per a un bon sistema de transport per al 2012, l'horitzó del pla. Aquests detalls són els que a continuació es presenten.

- Temps de viatge. En cap moment es descriuen els temps de viatge dels desplaçaments en transport públic quotidià, ja sigui autobús, autobús exprés o trens de Rodalies i Regionals. Fer més competitiu els temps de viatge és fonamental per atraure nous usuaris cap al transport públic, no només la freqüència de pas o el nombre d'expedicions diàries.

- Mesures de gestió. Seria molt positiva la presentació

d'una diagnosi de punts negres del transport públic per carretera allà on sistemàticament es generen retencions i pèrdues elevades de velocitat comercial. Les possibles solucions per a aquests indrets (carrils-bus, prioritat semaforica, millora de la gestió del SAE) es presenten al document, però de manera encara massa genèrica.

- Definició de les futures estacions. Cal concretar la ubicació de les noves estacions d'autobús per aconseguir autèntics intercanviadors amb el ferrocarril, aconseguint la màxima centralitat urbana al mateix temps. Pel que fa al ferrocarril d'ample ibèric no s'explicita quines noves estacions es construiran i quin efecte tindran sobre els temps de viatge de la xarxa.

- Concretar l'oferta a escala municipal i oferir recorreguts concrets de les línies amb més

- La mesura més rellevant és la creació de nous serveis exprés, que permeten fer una connexió directa i ràpida entre les principals ciutats de la Regió Metropolitana i Barcelona.

detall. El pla presenta les actuacions futures sobre eixos o línies, però no fa un inventari de millores a escala municipal, encara que el pla només tracti del transport interurbà.

- Fixar l'oferta dels caps de setmana i nocturna. El PTVC reconeix la discontinuïtat entre els serveis nocturns i diürns però no s'expliciten les solucions concretes.

- Definir un calendari d'aplicació del conjunt de mesures programades. Es considera imprescindible un ordre de prioritat en les mesures del pla en el període 2008 – 2012.

La nova oferta d'autobús

Dintre dels paràmetres del nou servei d'oferta d'autobús, es defineixen tres categories de línies: exprés, de vertebració i comarcals, molt similars a les que va proposar la PTP a l'Atlas de Transport. El pla

permet donar una major cobertura territorial i vertebrar moltes relacions que fins ara no hi havia cap possibilitat de fer amb transport públic. És valora molt positivament la introducció de nous serveis més flexibles com els de demanda o l'obertura de línies escolars i consolidació en temporades no lectives.

La mesura més rellevant és la creació de nous serveis exprés, que permeten fer una connexió directa i ràpida entre les principals ciutats de la Regió Metropolitana i Barcelona. En termes generals, s'ha establert que per sota del llinard dels 3.000 viatges totals diaris no és justificable crear serveis exprés i només es planteja on ja existeix un servei comarcal o de vertebració. Aquest criteri és pervers, ja que només afavoreix municipis que actualment ja disposen d'una oferta de transport i no potencia els municipis on, per temps de viatge, aquesta solució podria esdevenir una alternativa al vehicle privat des d'un principi. És un criteri que potencia relacions paral·leles a les que estan servides per ferrocarril que, degut a la crisi de Rodalies, han incrementat la seva demanda de manera extraordinària; en canvi, no obren nous mercats

Dintre del pla es troba la manca d'establir un pla de reforços d'autobús vinculat als carrils bus-VAO. La concreció dels carrils bus-VAO es remet d'altres plans territorials; però els més representatius i avançats, corresponents a les entrades de Barcelona, haurien de ser objecte d'un reforç significatiu del servei. El motiu és el fort increment de demanda que es produirà amb la millora de la velocitat comercial associada a l'entrada prioritària de l'autobús respecte el vehicle privat sobre els carrils bus-



Foto Miquel Segura

Importants millores de transport públic al Bages

El Pla de serveis de transport públic del Bages, que va entrar en funcionament el passat 3 de març ha suposat una revolució en el servei d'autobusos de la comarca, amb una oferta incrementada un 49 %. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques amb aquest esforç pretén que els 220.000 nous usuaris potencials de la comarca del Bages disposin d'un servei de transport públic adient.

La mesura, que s'ha aplicat tota la comarca del Bages, ha comportat la creació de nous serveis entre municipis, la millora de les freqüències dels serveis existents i la prolongació d'altres, fins a nous indrets.

Aquestes millores de moment tan sols són per als dies feiners. La implantació per als caps de setmana, de moment, es deixa a l'espera de la constitució de l'ATM de les comarques centrals. El següent pas es donarà a l'any 2009, quan es produeixin la integració tarifària del servei de transport públic de la comarca del Bages. Sens dubte, aquest pla de serveis del Bages esdevé una esperançadora avantsala del PTVC. ●

VAO.

La nova oferta ferroviària

El PTVC planteja un salt qualitatiu endavant en el transport ferroviari suburbà de Catalunya. Per primera vegada s'incorporen estàndards de qualitat, amb un màxim de temps de viatge dret. També s'incrementa l'horari de servei dels trens regionals fins les 19

hores diàries (de 06:00 a 23:00 h). Es defineix un increment molt generalitzat a la Rodalia metropolitana de Barcelona i es creen nous serveis de rodalies a les àrees del Camp de Tarragona, Lleida i Girona.

Tot i les grans millores en aquest tipus de serveis, manca una planificació dels serveis regionals i semidirectes de Rodalia a l'alçada de les deman-

des ciutadanes. En matèria ferroviària, el PTVC es mostra esclau d'una planificació ferroviària adversa (PITC) pel que fa el transport públic quotidià, que condemna les Rodalies a ser cada vegada més lentes en paral·lel a un AVE cada cop més ràpid però que passa lluny de la realitat urbana de Catalunya.

El pla no ofereix un grau de definició dels serveis de ferrocarril. Actualment existeixen quatre serveis (Rodalies, Rodalia semidirecte, Regional i Regional Exprés) on es combinen trens que s'aturen a totes les estacions amb serveis semidirectes. El PTVC no distingeix entre aquests serveis.

La PTP proposa una revisió general dels criteris de planificació actuals que, prenent models europeus, canviïn l'actual model per un altre que veritablement esdevingui alternatiu al vehicle privat. Considerem que els criteris europeus del Pla Tren 2014 de la PTP, són el millor full de ruta ferroviari per al PTVC

En criteris d'intermodalitat, es valora positivament la presentació d'un pla on per primer cop es planteja la necessitat d'una visió unitària de la xarxa ferroviària i de la xarxa de transports públics per carretera. Aquesta intermodalitat és un dels punts més febles del panorama del transport públic actual.

Desitgem que les esmenes presentades per la PTP serveixin per millorar el document inicial, que s'aprovarà definitivament en el decurs d'aquest any. Un PTVC millorat serà la millor eina per a la promoció del transport públic que disposarà Catalunya. En canvi, un PTVC sense cap ambició, només aconseguiria incrementar la frustració ciutadana en matèria de transport públic interurbà fora de l'àrea metropolitana. ●

Albert Obiols

Rectificació del Trambaix a Sant Ramon

4,2 milions de raons per dialogar

El Departament de Política territorial i Obres públiques aprova ara el desviament del tramvia pel traçat que reivindicava la PTP abans de la seva construcció (2003). Les obres impliquen un sobrecost a les arques públiques de 4,2 milions d'euros, que s'haguessin pogut estalviar només amb una mica de diàleg.

La rectificació de la corba del Trambaix a Sant Ramon, tot i que important per a un sector del Baix Llobregat, no és un assumpte d'interès a escala catalana; però sí que exemplifica la importància del consens que necessiten les obres ferroviàries al nostre país. La seguretat, capacitat i ecologia dels sistemes ferroviaris són proporcionals a la seva rigidesa; cosa que obliga a dissenyar les seves infraestructures per al llarg termini i evitar al màxim les provisionalitats.

A Catalunya, fa anys que els projectes de transport públic tenen molta feina de gabinet, però poca participació real dels qui seran els seus operadors i usuaris, entre els quals destaquem la ciutadania organitzada, ja siguin AV, ONG, o la mateixa PTP. Les bones idees per al transport públic no només s'originen en un despatx amb aparcament subterrani, també al seient d'un autobús, davant d'un semàfor vermell, o caminant de casa a l'estació.

Quan la PTP va reclamar un traçat millor per al tramvia a Sant Ramon no ho feia des

d'un postulat de "veritat absoluta", sinó amb un triple raonament que encara ningú no ha contrastat ni rebutjat: s'incrementava la velocitat comercial mantenint-ne l'accessibilitat, es permetia la construcció de l'intercanviador metro-tramvia sense les interferències que avui s'han posat de manifest, i es guanyava més espai per al vianant. Tot i això, encara hi ha mitjans de comunicació que afirmen que ningú no es va moure per l'assumpte a temps!

Volem fer que en el futur l'administració encara estalviï més diners. Per això la PTP continua propiciant el diàleg amb l'administració, no des d'un punt de vista destructiu sinó propositiu. Desitgem que gràcies al diàleg es llencin menys diners en concepte de rectificació de les decisions precipitades. Estem segurs que en un futur es reproduirà el mateix problema de Sant Ramon amb altres qüestions que avui volem debatre.

Actualment, propiciem un debat obert sobre qüestions que poden quedar hipotecades o encarides en un futur si no es treballen en l'actualitat:



Les advertències de la PTP no van servir per estalviar 4,2 milions d'euros a la Generalitat

● És d'esperar que gràcies al diàleg es llencin menys diners en concepte de rectificació de les decisions precipitades, ja que segurament en un futur es reproduirà el mateix problema de Sant Ramon però en altres qüestions

- Desaparició dels trens ràpids a la xarxa regional i de Rodalies, un fet inèdit a Europa. L'ocupació de l'AVE sobre vies de Rodalies i l'obertura de noves estacions sense apartadors provoca una reducció dràstica de la rapidesa a la xarxa, que serà irreparable en el futur. Cada vegada hi ha més queixes per la lentitud del servei ferroviari a Catalunya.

- Solució del col·lapse dels túnels urbans de Rodalies amb prioritat, en redoblar la xarxa del Metro.

- Els plantegen nous traçats excessivament recargolats que compliquen i encareixen l'extensió del servei, a més de frustrar les expectatives de velocitat comercial. Són exemples la línia C3 de Rodalies fins a Castelldefels (amb el traçat de la L12), la línia 9 en construcció fins al Prat, o l'extensió de la línia 3 pel Baix Llobregat. ●

Ricard Riol

Les entitats tenen un paper fonamental

La participació popular contra el canvi climàtic

La Generalitat ha obert un procés participatiu a la ciutadania amb la finalitat de redactar el Pla d'Acció per a la Mitigació del Canvi Climàtic 2008-2012, amb l'objectiu d'orientar les polítiques del Govern per tal d'assolir el compliment del Protocol de Kyoto.

La Convenció Catalana del Canvi Climàtic és un conglomerat d'actors que van des de les corporacions locals, els representants empresarials, els col·legis professionals i universitats i les entitats sense ànim de lucre, entre les quals es troba la PTP.

Cal recordar que les recomanacions que emanaran d'aquest òrgan no són vinculants, sinó que la seva funció és recollir propostes que posteriorment inspiraran mesures executives per frenar el canvi climàtic, fet que pot esdevenir desincentivador. L'esforç d'estructurar la societat en sectors i fer-la participar (en una trobada mensual de tres hores), a través de grups de treball, en l'obtenció d'unes propostes que potser no tindran una traducció en la realitat, sovint crida a la manca de participació. En cap cas voldria ser aquest un article



Regular el sector del transport és fonamental per reduir l'escalfament global. Foto F. Xandri

| Causants de l'increment d'emissions de CO ₂ entre 1970 i 2004 | |
|--|---------------------------|
| Causas | Increment d'emissions (%) |
| Sector energètic | 145 |
| Transport | 120 |
| Indústria | 65 |
| Canvis d'ús del sòl i boscos | 40 |
| Agricultura | 27 |
| Construcció | 26 |

Font: IV Informe d'Avaluació del IPCC. 2007

en contra els processos de participació, però sí, expressar la necessitat de casar aquesta dedicació amb una voluntat política que implementi les propostes que es desprenen del consens científic, econòmic i social.

De l'actiu grup de treball on està representada la PTP van sorgir nombroses accions que llistem a continuació de manera genèrica. Algunes fan referència a la fiscalitat ecològica (peatges d'entrada a les ciu-

tats congestionades/contaminades, impostos o taxes sobre els carburants o sobre la circulació i aparcament dels cotxes, exempcions fiscals en vehicles d'alta ocupació o en carburants de baix impacte...). Altres s'encaminen cap a la planificació urbanística (promoure la diversitat d'usos en el territori, l'autocontenció i l'urbanisme dens) i la millora en la gestió de la mobilitat (no tant en les infraestructures). També es van apuntar les

millors tecnològiques en l'ús de combustibles nets i les energies renovables en el transport.

I és que les emissions del transport, a part de la dificultat característica per al seu control de ser difuses, són les que més han augmentat en els darrers anys (gràfic 1), per sobre de les que pertanyen al sector industrial i en contra de l'arrelada creença que és aquest el culpable del canvi climàtic.

A més, dins del sector energètic (ús final de l'energia), el transport és la principal font de gasos d'efecte hivernacle (39%), seguit de la indústria (24%) i els usos domèstics (19%) segons un estudi de la Red Española de Ciudades por el Clima, que aglutina 144 municipis d'Espanya.

A Catalunya, segons l'Institut Català de l'Energia (ICAEN), les dades del sector del transport són similars: 40% del total de les emissions generades per l'ús d'energia i 29% del total de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

En termes econòmics, tal com apunta el conegut Informe Stern, els costos globals del canvi climàtic poden arribar a representar una pèrdua del 5 al 20% del PIB anual, en funció de l'escenari d'impactes i riscos. Així doncs, ja no hi ha espai per al debat científic, l'evidència de l'existència del canvi climàtic és clara i cal actuar localment per obtenir resultats globals. ●

Vanessa Bastida

Suprimim les barreres en el transport públic

Viatges sense fronteres

La Federació Europea de Passatgers ha publicat un informe en el qual examina les possibilitats d'efectuar viatges transfronterers en transport públic entre els diversos països de la UE, així com en relació amb altres països veïns.



Ja és hora que les barreres geogràfiques i polítiques deixin de ser-ho per a la mobilitat en transport públic.

Foto F. Xandri

Amb la voluntat de donar idees productives als agents polítics, socials i econòmics, als operadors de transport públic, a la Comissió Europea i a les organitzacions d'usuaris per pressionar en favor d'unes millors connexions internacionals, l'informe analitza una per una les diferents relacions existents o plantejables, donant una nota de la A a la D, en funció de l'oferta i apuntant propostes de millora en cada cas.

Així, hi queden reflectits tant els bons exemples com les relacions inadequades. En el primer cas hi podem trobar l'excel·lent servei de Basilea

(Suïssa) respecte de França (via Mulhouse) i Alemanya (via Freiburg-im-Breisgau), mitjançant una oferta atractiva que combina trens regionals amb els de llarga distància. A l'altre extrem de la balança, trobem casos com la relació entre les ciutats de Pau (França) i Saragossa, en la qual en el costat francès cal agafar primer un tren i després un autobús fins a Canfranc (o viceversa) i d'aquí al lloc de destinació final, els horaris del qual no connecten amb els trens espanyols. En el cas de les relacions ferroviàries entre Espanya i França per Catalunya, tampoc es constata una millora i es destaca que:

- A través de Cerbère/ Port Bou només la meitat dels trens de cada companyia creua la frontera i per tant les possibles correspondències es redueixen a la meitat dels trens existents. Globalment es remarca que les correspondències no estan ben coordinades i que caldria establir connexions de trens regionals a ambdós costats de la frontera per poder disposar d'un tren cada hora entre Perpinyà i Barcelona.

- A través de La Tour de Carol / Puigcerdà les connexions són força pobres i com a mínim els serveis existents a ambdós costats haurien d'estar connectats. ●

La sordesa de la Comissió

La Comissió Europea ha ajornat novament fins al juny l'elaboració de propostes sobre la limitació del soroll produït pels pneumàtics. La directiva existent, que data del 2001, pretenia ser una mesura introductòria i a finals del 2004 havien de succeir-ne noves propostes. Nina Renshaw, de T&E, ha declarat que "costa de saber què podem fer perquè Brussel·les es prengui seriosament la qüestió del soroll. La directiva actual fou tan feble quan es va introduir que no va comportar cap estímul per a l'avenç en la tecnologia de reducció del soroll i ara la Comissió no es mostra gens a pressada per actualitzar-la. És un cop de peu als nassos per a tots aquells que pateixen un excés de soroll i que esperaven que la UE els donaria un cop de mà". ●
F.X.

Combina l'electricitat i el dièsel

França: arriba el primer tren híbrid del món

França s'ha situat al capdavant de les tecnologies ferroviàries amb un model de tren que combina la tracció elèctrica i el combustible dièsel, la qual cosa permetrà que un mateix comboi circuli tant per les línies electrificades com per aquelles que no ho estan. El gran beneficiat és l'usuari.

L'octubre passat es va presentar a França una nova tipologia de tren híbrid coneguda com a Bi-Bi (per una banda és BImode, dièsel i electricitat; i per l'altra, BI tensió, corrent continu i corrent altern) que té la particularitat de poder recórrer tota la xarxa convencional francesa adaptant-se a les condicions d'electrificació de cada línia. A França, en la xarxa clàssica de ferrocarril cal diferenciar, a més de les línies sense electrificar de les que estan electrificades, les que ho estan a 1.500 V corrent continu de les que són de 25.000 V corrent altern.

El tren presentat és una evolució del model conegut com a AGC (Automotor de Gran Capacitat) construït per Bombardier del qual, actualment, en circulen al país gal a la vora de 400 unitats. Fins ara existien versions dièsel, elèctrica a una o dues tensions (corrent continu i corrent altern) i dièsel/elèctrica a corrent continu. L'automotor Bi-Bi aglutina

totes les possibilitats i pot circular com a vehicle dièsel o amb qualsevol de les dues electrificacions.

Beneficis repartits

Els avantatges de disposar d'aquest tipus de trens en una explotació que combina trams electrificats i sense electrificar i dues electrificacions diferents, són:

- La disminució de l'afectació als viatgers, si se'ls feia canviar de tren en passar d'un tram electrificat a un de no electrificat.
- La reducció del temps de viatge, si calia canviar de màquina elèctrica a dièsel en una de les estacions de la línia.
- Alhora, l'optimització



Un tren de la família AGC a Perpinyà. Foto F. Xandri

● La dada més destacada és que amb aquest sistema, es guanya significativament en eficiència energètica

del nombre de trens en aprofitar el mateix tren per circular per tota una línia parcialment electrificada.

• La reducció de les emissions de CO₂, si s'utilitzava un tren dièsel en un tram electrificat (vegeu el quadre adjunt).

Un total de 10 regions franceses ja s'han compromès a adquirir entre totes més d'un centenar d'unitats del tren híbrid. ● FX.

Tram de presentació Paris-Troyes (23 % electrificat)

| | Tren híbrid | Tren dièsel | Cotxe |
|--|-------------|-------------|-----------|
| Places assegurades | 206 | 206 | 5 |
| Distància | 166,2 | 166,2 | 180,4 |
| Temps | 1h 24 min. | 1h 25 min. | 2h 2 min. |
| Emissions CO ₂ totals (kg) | 513,6 | 705,4 | 31,8 |
| Emissions CO ₂ per viatger (kg) | 2,58 | 3,42 | 6,36 |
| Emissions CO ₂ per viatger cada 100 km (kg) | 1,55 | 2,06 | 3,52 |

Ciudades europeas tienen una amplia red

El trolebús, una opción para reducir el CO₂

Más de un siglo desde que el primer trolebús circuló por las calles de Villeneuve, todavía son quince las poblaciones suizas que disponen de este medio de transporte público: Vevey (17.000 habitantes), Montreux (23.200), Bienne (49.100), Sant Gallen (70.500), Berna (123.000, Ginebra (180.000) y Zurich (351.00). Puede observarse, con densidades de población heterogéneas. En la actualidad, son un total de 348 ciudades de todo el mundo las que se suman a esta lista (www.trolleyemotion.com), sin que figure ninguna ciudad española entre ellas.

Barcelona, Bilbao, Castelló de la Plana, A Coruña, Cádiz, Madrid, Pontevedra, Reus, San Sebastián, Santander y Tarragona contaron con redes de trolebuses, pero la dictadura del motor y la nula concienciación ambiental, entre otros intereses y circunstancias, terminaron con este medio a diferencia de lo que ocurría en Europa.

De la misma forma que los tranvías actuales poco tienen que ver con los que había en la década de los 50, 60 y 70 del siglo pasado, lo mismo sucede con estos vehículos.

La tecnología actual ha hecho que existan trolebuses articulados de hasta 3 cajas. Silenciosos, no emisores de partículas contaminantes —algo especialmente importante dada

El 17 de diciembre de 1900 entraba en servicio el primer trolebús en la localidad de Villeneuve, en el cantón suizo de Vaud; pero hasta 1932 no entró en funcionamiento la primera red de este medio en Lausana.



El Cristalis de Lyon. Foto: F. Xandri

Ventajas del trolebús frente a otros modos de transporte público (en %)

| | Autobús | Tranvía |
|--|---------|---------|
| Consumo de energía | 40 | -30 |
| Gases con efecto invernadero | 75 | + / - 0 |
| Óxidos de azufre (sin / con Euro IV) | 90 / 80 | 40 |
| Dióxido de carbono (sin / con Euro IV) | 70 / 55 | 75 |
| Micropartículas (sin / con filtro) | 70 / 20 | 40 |
| Otras partículas | 25 | 60 |
| Ruido | 90 | 25 |
| Utilización del suelo | -25 | + / - 0 |
| Accidentes | + / - 0 | - 65 |

Fuente: "Umwelträglichkeit und Energieeffizienz des Trolleybusses – externe Kosten", presentado 10/11 mayo 2007 en Solingen por M. Peter Marti, Metron Verkehrsplanung AG, Brugg, conferencia internacional (Internationale Fachtagung des DLR)

las constantes arrancadas y frenadas en zonas urbanas- y accesibles al 100 %, son algunos de sus puntos fuertes, así como la dotación de tracción eléctrica que hace que tenga en comparación al autobús una conducción más dulce. Si bien el vehículo del que trata este artículo es más caro que un autobús, también es cierto que su vida media es más larga: 20 años (8 más que el autobús).

Una solución valiente

En Barcelona y en su área metropolitana, donde la velocidad comercial del autobús desciende año tras año y principalmente dada la pésima calidad del aire y sus nefastas consecuencias en la población residente —3.000 víctimas al año— es una obligación de la clase política apoyar sistemas eficaces y eficientes de transporte colectivo, por más que algún grupo gasístico tenga su sede en la Ciudad Condal. Por el bien de la ciudadanía, las catenarias que molestaban a algunos han de ser reintroducidas por el interés general. Ahora que la lucha contra el cambio climático ha recibido el Premio Nobel de la Paz (Al Gore y científicos del IPCC) llega el turno de bajar los humos (limitar el tránsito de vehículos privados) y bajar las motos a la calzada. Dejar las aceras libres de obstáculos para quien ha de ser el rey de la movilidad: el peatón. ●

Carlos Ortí

Els carrils Bus-Renfe a la C31

L'aspecte positiu del dispositiu

La darrera crisi ferroviària va permetre que en una de les vies d'accés a la ciutat de Barcelona, la C31, es creés un carril de circulació exclusiva per als autobusos del servei de substitució de la C2 de rodalies i també per als serveis regulars que enllacen amb el Garraf i el Baix Llobregat. Ara, del que es tracta, és que aquestes mesures tinguin caràcter permanent.

Aquest vial va ser possible gràcies a la creació d'un carril addicional en el tram afectat per als vehicles particulars, i deixant el de l'esquerra per al transport col·lectiu, a les hores amb major densitat del trànsit del matí.

Mesures com aquestes són les que, des de la PTP, fa temps que demanem per facilitar l'entrada dels centenars d'autocars (regulars, escolars, de fàbriques, discrecionals...) a les principals ciutats de Catalunya.

Poder dotar de plataforma reservada al transport per carretera de viatgers permet que corredors on actualment no hi ha un servei del ferroca-



Imatge del carril bus habilitat durant la interrupció del servei ferroviari a Bellvitge. Foto: Servei Català de Trànsit

rril i on és difícil la seva implantació a mitjà termini, es pugui disposar d'un servei de transport col·lectiu igual de competitiu que el tren.

La creació d'aquestes millores ha de venir acompanyada d'una reestructuració del servei regular on es jerarquitzin les actuals línies i es plantegin serveis exprés que, en menys d'una hora, puguin arribar a Barcelona, realitzant poques parades i un recorregut que discorri majoritàriament per aquests carrils.

Respostes noves a problemes vells

Ja fa molts anys que existeixen estudis per realitzar aquests vials als quatre accessos de la capital, (ja existeix un tram per l'accés de la Gran Via Nord) però la mobilitat avança a un

● La instal·lació de carrils segregats també és aplicable a més indrets que a Barcelona, ja que permet guanyar velocitat en els accessos als municipis, on actualment es troben els punts amb més lentitud.

ritme superior que l'execució d'aquests projectes i ens calen mesures toves per poder donar una resposta al problema que ja tenim actualment.

La proposta del Servei Català de Trànsit aprofitant la mesura de la reducció dels 80 km/h per estrènyer els carrils actuals, seguint el model reeixit de les Rondes de Barcelona, i poder encabir-ne un de nou, destinat als vehicles amb alta ocupació (turismes amb més de tres persones i autocars), és una de les respostes que es poden donar en un termini imminent amb uns resultats tangibles des del moment que s'implanti la mesura.

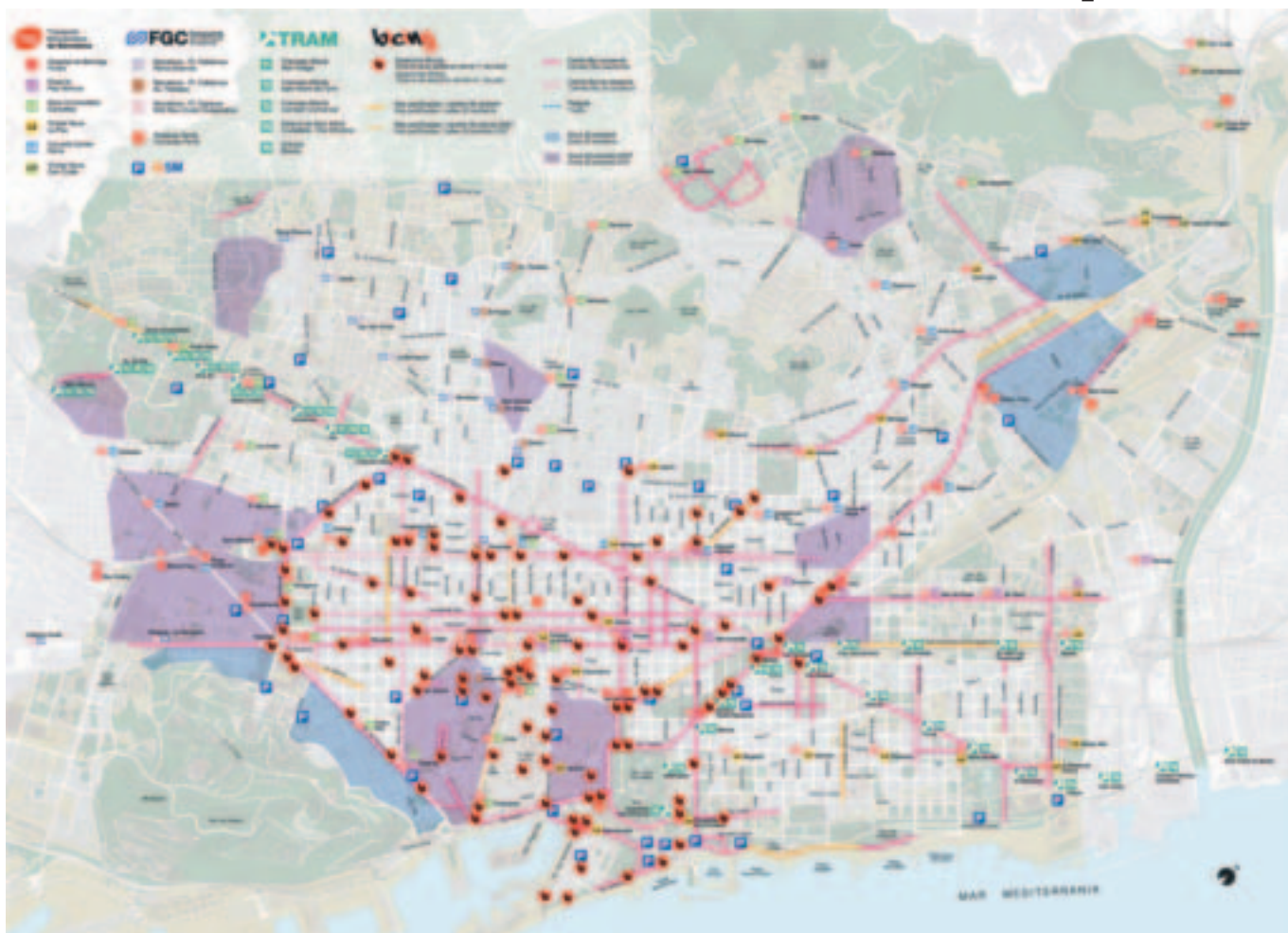
La instal·lació de carrils segregats també és aplicable a més indrets que a Barcelona, ja que permet guanyar velocitat en els accessos als municipis, on actualment es troben els punts amb més lentitud. El pla director de Mobilitat de l'ATM ja recull la implantació d'aquestes mesures als accessos més congestionats de les ciutats més importants de la Regió Metropolitana de Barcelona.

La creació de plataformes reservades i carrils per als autobusos, juntament amb mesures de prioritat semaforica i millores en l'accessibilitat són els elements que han de contribuir a la revolució del transport públic per carretera, una de les assignatures pendents de la mobilitat a Catalunya. ●

Albert Obiols

Èxit desbordant del *Bicing* a Barcelona

Portem-lo arreu del país



Plànol que reflecteix la integració del bicing a la xarxa de transport públic.

El sistema de bicicletes públiques que anomenem Bicing —que ja existia a Europa— s'ha implantat a Barcelona i, com una taca d'oli, s'està estenen per moltes ciutats espanyoles. Sens dubte el servei de bicicletes públiques s'ha convertit en una autèntica alternativa de transport públic en zones urbanes consolidades, donant un magnífic servei en combinació amb altres transports públics com el tren i l'autobús.

El sistema es va implantar a Barcelona el març del 2007 i el seu èxit ha estat contundent, sorprenent tothom, i amb un nombre d'usuaris que creix sense aturador. Amb més de 100.000 abonats en iniciar-se 2008, el seu nivell d'ús és força elevat, superant el 2007 els tres milions d'usos, un creixement tan espectacular (arribarà a les 6.000 bicicletes l'estiu del 2008) que fins i tot ha posat en crisi el servei, forçant l'Ajuntament a prendre mesures urgents per solucionar els problemes logístics i poder donar a l'abast a la

demanda. El pas següent ha està prou clar: l'extensió per l'Àrea metropolitana de Barcelona

Aquest èxit ha motivat que en aquests moments l'Entitat Metropolitana del Transport, que agrupa els 18 municipis més propers a Barcelona, hagi encarregat un estudi per estendre la seva implantació en tots aquests municipis. El Bicing Metropolità o el "Àrea Bicing", pot arribar a ser una realitat l'any 2009.

Dèficit de carrils-bici

El primer escull que ha de superar un sistema com la xarxa

de Bicing és superar la manca de carrils i itineraris per a bicicletes.

L'experiència de Barcelona, sens dubte servirà per rectificar errors de partida i millorar el sistema. Cal indicar, però, que a Barcelona ciutat, els carrils bici i els itineraris de bicicleta són encara insuficients per assumir la demanda dels usuaris d'aquest servei, fet que provoca diferents situacions irregulars. En el cas de l'Àrea Metropolitana aquesta mancança és molt més important.

El primer problema que s'haurà de resoldre abans d'implantar el servei, és crear la xarxa de carrils bici i itineraris, per fer servir la bicicleta de manera quotidiana, sota les condicions de seguretat i comoditat adequades. Itineraris d'esbarjo com l'Anella Verda tenen, per tant, poca utilitat per a aquesta finalitat.

El tema no és senzill, ja que si bé alguns ajuntaments de l'entorn metropolità comencen a tenir xarxes internes d'itineraris de bicicleta, la realitat és que pràcticament cap d'ells està connectat amb municipis veïns. Així doncs, els deures són força clars: primer caldrà crear una xarxa metropolitana d'itineraris de bicicleta, abans de posar en funcionament el servei. Possiblement caldrà fer-ho per fases, ja que existeixen punts de força dificultat i caldran solucions intel·ligents per resoldre'ls. El Pla Director de la Bicicleta de Catalunya hauria d'ajudar a finançar alguns dels projectes necessaris.

Una cosa és clara: no podem crear un servei com aquest sense itineraris segurs per als ciclistes. De ben segur l'estudi de l'EMT analitzarà a fons el problema i proposarà les solucions adequades.

El finançament del servei

A Barcelona el servei s'ha

finançat amb el superàvit de l'Àrea Verda, i a altres ciutats europees amb publicitat —com és el cas de Lió— o bé assumint directament la despesa.

El que està clar és que el Bicing és un sistema que no podrà autofinançar-se sol i que necessitarà subvencions, així, perquè pugui funcionar correctament, cal cercar fórmules adequades per subvencionar la despesa, que podria ser una fórmula mixta.

No descartant cap opció, vull ressaltar que el model de finançament de Barcelona és tot un exemple de com utilitzar els beneficis de les mesures de gestió i control del trànsit (zones blaves, zones verdes, peatges urbans, etc.) per fomentar la mobilitat sostenible.

Una altra alternativa possible seria gravar amb un increment de 0,10 euros, cada hora d'estacionament en zones regulades i aparcaments, això permetria en general, el finançament del sistema Bicing.

Pel que fa al cobriment de la despesa mitjançant publicitat, segur que en l'entorn metropolità serà prou atractiva comercialment, però no tant en altres municipis en què, potser, s'haurà d'anar cap a fórmules mixtes.

Respecte a la gestió cal tenir cura en la delegació d'aquesta a empreses publicitàries, ja que cal garantir que la

● El projecte d'un *bicing* metropolità té al seu davant tres obstacles, que no són insalvables: la manca de carrils bici, el model de finançament i l'estandarització dels mecanismes de gestió i de control

gestió del servei és del tot correcta, eficaç, i per a això ha d'estar controlada directament i de prop per l'administració.

Cal tenir també molta cura que la publicitat no sigui excessiva i es "mengi" la imatge del Bicing.

Un altre escull per superar és l'estandarització del sistema de control i de gestió. Sens dubte el repte més importants que s'ha de superar, a l'hora d'implantar el Bicing més enllà d'una ciutat, és com estandaritzem el sistema, de manera que ens permeti l'intercanvi de bicis entre ciutats properes, unificant els sistemes de seguretat, d'identificació, funcionament de cara a l'usuari, de ges-

tió de l'explotació (com la recollida de bicis, etc.).

En aquest sentit la implantació del sistema de Bicing Metropolità haurà de tenir en compte i acordar amb Barcelona les solucions, ja que serà tot un exemple a seguir en futures implantacions,

No obstant això, crec que és important i necessària la intervenció de la Generalitat per garantir la creació d'un sistema estandaritzat, que unifiqui el sistema i que permeti la seva extensió a tot Catalunya, fet que permetrà molts avantatges de futur.

L'extensió a altres municipis

El sistema es pot implantar en municipis més o menys grans, però també es pot implantar de manera mancomunada, o mitjançant el Consell Comarcal, en diferents punts de la geografia catalana, on l'orografia del territori el faci viable.

Sembla lògic recomanar que la seva implantació es faci sempre conjuntament allà on sigui possible i sigui més fàcil geogràficament. Així evitarem una excessiva dispersió del sistema, cosa que permet tenir un sistema multimodal, que podrà utilitzar qualsevol usuari del transport públic. Seria impensable no fer actuacions conjuntes entre Sabadell i Barberà del Vallès, o entre Girona i Salt, a tall d'exemple.

L'estandarització del sistema en totes les implantacions de Bicing arreu de Catalunya, sobretot del sistema informàtic de control d'abonaments, etc., ha de permetre en un futur proper, la seva utilització conjunta amb un títol personal de transport anual, la T- Mobilitat, que ha de donar dret a la utilització de tots els sistemes de transport existents, inclòs el Bicing, mesura que sens dubte fomentarà l'ecomobilitat. ●

Lluís Carrasco

Quin ha de ser el futur?

Malgrat els lògics entrebancs inicials que haurà de superar el sistema de bicicletes públiques, estem davant d'una autèntica revolució pacífica de la mobilitat sostenible, on l'arma principal és la bicicleta. El Bicing Metropolità serà el primer pas d'extensió territorial, però de ben segur que finalment arribarà a totes les ciutats catalanes i els seus entorns metropolitans, configurant el naixement d'un nou transport públic d'ús individual que, en combinació amb els altres mitjans de transport col·lectiu, configurarà una autèntica alternativa a l'actual model insostenible de mobilitat. ●

Milliores en el transport de Lleida...

La ciutat de Lleida gaudeix d'una nova línia de bus urbà, la L17 que va des del barri de La Bordeta a la Ciutat Jardí. Aquesta línia no només reforça el barri de La Bordeta que ja li feia falta sinó que també uneix zones amb hospitals, Vila Montcada, la urbanització Club de Tennis Lleida i el Tanatori, entre d'altres. A més, la implantació dels transbordaments gratuïts (amb una hora d'enllaç entre diferents línies), targetes sense contacte i teleindicadors del pas dels autobusos a les marquesines més concorregudes, són tot un exemple a seguir a la resta de Catalunya.

...i al Bages

Paral·lelament també s'ha fet un important pas endavant en la millora dels serveis de transport públic al Bages, el qual preveu incrementar un 49 % l'oferta de serveis de transport. Aquest pla preveu la captació de 220.000 nous usuaris i compta amb una inversió de 1,6 milions d'euros, que anirà a càrrec de la pròpia ATM, que està en procés de constitució. Així mateix, també s'ha posat en marxa la nova web de l'ATM a les comarques centrals www.atmcomarquescentrals.cat, la qual cosa permetrà accedir a més i millor informació. Des d'aquestes pàgines sempre saludem aquelles iniciatives de millora del transport públic més enllà de l'àmbit metropolità barceloní.

Més tramvia



Des del 8 de setembre la T5 compta amb 3 noves parades i ja arriba a Badalona, on enllaça amb la parada Gorg de la L2 del metro i també amb la futura L9 el proper any. Amb aquesta nova actuació, en poc més de tres anys, la xarxa tramviària ja arriba a 9 municipis de l'àrea metropolitana. Les obres d'implantació han comportat també una millora urbanística considerable, fent èmfasi a l'avinguda del marquès de Montroig, a Badalona, com a l'avinguda de la platja de Sant Adrià on l'actuació ha estat de façana a façana. Amb l'entrada d'aquest servei el Trambesòs ja té una longitud total de 13,5 Km i 26 parades (8 de les quals són intercanviadors).

D'altra banda, tal i com estava previst en els estudis inicials del Trambaix i tal com reivindica la PTP des de fa un munt de temps, l'ajuntament de Sant Just Desvern veu com n'és de necessari que el Trambaix, en concret la línia T3, vagi en línia recta des del Pont d'Esplugues fins a la Rambla de Sant Just, escurçant així el camí per anar a Sant Just i Sant Feliu, en més de 8 minuts de trajecte i fent que el Tramvia per a aquestes poblacions sigui una alternativa real a l'automòbil, ja que acostaria la L5 a poc més de 10 minuts de Sant Just i Francesc Macià a poc més de 20. Felicitem, doncs, l'ajuntament de Sant Just per promoure aquesta iniciativa i esperem que sigui escoltada i recolzada per l'ajuntament d'Esplugues i les entitats corresponents.

Prioritat semafòrica per a l'autobús?



L'ajuntament de Barcelona està provant un sistema similar al del tramvia que permet "l'ona verda" als autobusos. Aquestes proves es realitzen al carrer Aribau i s'ha detectat que el trajecte que normalment es fa en 16 minuts, es pot fer en 11. Una reducció de gairebé el 30 %.

Manifestos pel tren i el carril bus

El 16 de novembre, la PTP juntament amb diverses entitats de caire veïnal, social, i CCOO, UGT i USOC van signar el manifest "Els trens de la majoria, rodalies i regionals", demandant un servei ferroviari de qualitat. La gota que va vessar el got va ser la crisi de les Rodalies per l'entrada sud de Barcelona i d'aquí surt un decàleg de mesures urgents: revisió immediata de les obres i auditoria, demanda de convocatòria del consell d'usuaris... A més a més, en un document annex, hi ha una proposta per a la millora de la xarxa de ferrocarrils i servei de Renfe en 26 punts diferents, 20 dels quals a realitzar a curt termini i 6 a mitjà: redacció del pla de rodalies, garantir els serveis de la C2 en els trams de soterrament, l'augment dels revisors, l'augment de freqüència en hora punta i vall. Per la seva banda, ja són 3 els ajuntaments que donen suport al carril bus de la B23 (des de Molins de Rei fins a l'entrada per la Diagonal), aprofitant la possibilitat d'estrènyer els carrils a causa de la nova aplicació de la velocitat màxima dels 80 Km/h. Els ajuntaments de La Palma de Cervelló, Esplugues, Corbera i Igualada ja han recolzat la iniciativa que la PTP va impulsar. Ara esperem que s'hi adhereixin més, per tal d'implantar-lo al més aviat possible i no haver d'esperar una faraònica infraestructura (Carril Bus-Vao) per gaudir d'un accés a Barcelona ràpid i fiable!

El Bicing arribarà a 17 municipis

El Bicing ha estat un èxit i els números ho diuen tot. Només cal passejar per Barcelona per adonar-se'n del canvi impressionant que està vivint. Cada cop les bicis tenen més presència i en part, és degut a la introducció del Bicing. Com era d'esperar, la EMT ja està fent un estudi per tal d'ampliar-lo pel continu urbà, oferint així el primer sistema de transport públic individual als 17 municipis de l'àrea metropolitana. També s'està debatent sobre crear una mateixa ordenança per tal d'unificar criteris i facilitar, en definitiva, el seu ús. Bona sort, Bicing!

El Nitbus: el transport públic que creix més

Des de l'abril de l'any passat que el Nitbus va passar de tenir una freqüència de 30 minuts o més a homogeneïtzar-la tota a 20 minuts, la demanda s'ha disparat. És, de carrer, el transport públic que més ha crescut, amb un 30 % de creixement en els desplaçaments de Barcelona al Baix Llobregat i en un 15 % de Barcelona al Besòs. En 8 mesos, s'ha augmentat en més de 500.000 usuaris respecte el mateix període de l'any anterior. Us imagineu com podria créixer si els mitjans de comunicació dediquessin les mateixes planes a l'increment d'oferta espectacular de Nitbus, que les que rep el famós metro nocturn dels dissabtes? I no seria per a menys, ara per ara Barcelona té una de les xarxes d'autobusos nocturns més bones del món!

La L77: més recorregut



Foto José Mora

Des del 29 de febrer la L77 (Aeroport-Sant Boi) amplia el seu recorregut que abans acabava a l'estació de Sant Boi d'FGC enllaçant així amb l'anomenat metro del Baix Llobregat cap a Cornellà Centre, on connecta amb la R4 de RENFE, la T1 i T2 de tramvia i la L5 de metro. A Sant Joan Despí també permet la interconnexió amb la T1 i T2 del Trambaix. D'aquesta manera no només queda millorada la connexió amb l'aeroport des de les ciutats esmentades sinó també la connexió entre elles amb una freqüència de 30 minuts.

la paradeta



Un intercanviador per a sargantanes

Montmeló no només destaca pel traspàs de vies de Rodalies a l'AVE, sinó pel fet de disposar d'un intercanviador Renfe – Bus molt especial. Els usuaris amb l'habilitat de reptar podran completar la cadena modal amb una simple escalada. L'altra alternativa, menys segura, és caminar per la calçada que porta cap a l'entrada de l'estació.

Dr. Tr@ffic news reporters

L'AVE fa canviar els costums alimenticis

| PRESTACIONES | 2019 | | 2020 | | 2021 | | 2022 | | 2023 | |
|-------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|----|
| | TU | TU | TU | TU | TU | TU | TU | TU | TU | TU |
| Madrid-Pta de Arzobispo | 06:55 | 06:30 | 07:00 | 07:30 | 08:00 | 08:30 | 11:30 | 13:30 | | |
| Guadalajara-Yebes | + | + | + | + | + | + | 12:28 | + | 13:54 | + |
| Calatayud | + | + | + | + | 08:28 | + | + | 12:28 | + | + |
| Zaragoza-Delicias | 06:57 | + | 07:45 | + | 08:55 | + | 10:55 | 12:55 | 14:55 | |
| Lleida-Piñeres | 07:43 | + | + | + | 08:40 | + | 11:40 | 13:40 | 15:40 | |
| Camp de Tarragona | 08:13 | + | + | + | 10:13 | + | 12:13 | 14:13 | 16:13 | |
| Barcelona-Guix | 08:54 | 08:47 | 09:27 | 09:47 | 10:54 | 10:47 | 12:54 | 14:54 | 16:54 | |

Fins l'arribada efectiva de l'alta velocitat pensàvem que aquest tren ens portaria més velocitat, més freqüència i preus molt més alts. Ara, a més, ens hem adonat que fins i tot ens canvien les hores dels àpats.... Així doncs, es fa molt europeu fer l'aperitiu entre les 7 i 9 del matí, el dinar entre les 9 i les 10 del matí, però ja superem tots el rècords quan fem el berenar entre les 12 i les 14 hores, i el sopar entre les 15 i les 17 hores. Amb el tips que en fem de debatre sobre la necessitat d'ajustar els nostres horaris, fent-los més racionals, i de la conciliació entre la vida laboral i la vida familiar, ara resultarà que l'AVE ens ho resol en quatre dies...i és que hi ha gent que només critica per criticar!

Recuperat l'Estrella Costa Brava

L'octubre Renfe va suprimir el tren nocturn Estrella Costa Brava entre Portbou, Girona, Barcelona, Tarragona i Madrid, un dels més emblemàtics de la



xarxa estatal. Tot i que la supressió es va associar als esvorancs de Bellvitge, el posterior restabliment de la infraestructura no va retornar el tren a la circulació. Aleshores la PTP va iniciar una campanya informativa sobre la necessitat del servei, en un moment en què gaudia de bona demanda pel fet de ser l'únic servei que arriba a Madrid a les 7 del matí, amb una tarifa econòmica i sense perdre hores diürnes. Al cap d'uns dies el servei es va restablir i ha sobreviscut a l'entrada en funcionament de l'alta velocitat a Barcelona.

Nova política tarifària a Renfe

Renfe es posa les piles i comença una nova estratègia de preus per a captar nous clients i alhora maximitzar l'ocupació dels trens. Així, per als trens de llarg recorregut i els AVE hi ha 5 tipus de tarifes diferents:

- General: sols anada. No té cap descompte (com l'actual)
- Anada i tornada: 20 % de descompte (com a l'actualitat)
- Pont AVE: Bitllet obert que els pots utilitzar qualsevol dia a fins a l'any després de la seva compra. No cal reserva prèvia.
- Estrella: Descomptes d'un 40 % si es reserva amb 7 dies d'antelació. Els canvis i les devolucions es penalitzen entre un 20 i un 30 % del preu del bitllet.
- Web: descomptes fins el 60 %. Compra amb una antelació de 15 dies. No s'admeten canvis i la devolució et tornen el 50 %. ●

I si deixem que parlin les persones?

La proposta de l'Ajuntament de Figueres i del Ministerio de Foment de traslladar les estacions de trens i d'autobusos a Vilafant té una transcendència per al futur de la ciutat i de la comarca com per deixar-la exclusivament en mans dels polítics. La convocatòria d'una consulta popular era un dels punts que es recollien en el document fundacional de la nostra plataforma. Com a conseqüència d'això, hem demanat reiteradament, a l'Ajuntament que convoqués aquesta consulta, sense obtenir cap mena de resposta.

Però no ens hem aturat i hem iniciat una campanya de recollida de signatures (ens calen 5.200 de persones majors de 18 anys, amb dret a vot i empadronades a Figueres) per instar al ple municipal a que iniciï els tràmits per realitzar una consulta popular sobre la ubicació de l'estació de trens. Es tractaria que el ciutadans i ciutadanes triessin entre dues opcions:

- Mantenir l'estació al lloc actual amb les vies soterrades o
- Traslladar-la a Vilafant,

segons el projecte de l'ajuntament.

El trasllat de les estacions de trens i d'autobusos a Vilafant afecta tota la comarca i tot el sistema de transport públic de la Regió. El problema és que no hi ha cap mecanisme per fer consultes d'àmbit supramunicipal.

Les raons del "no"

L'oposició al projecte no es fonamenta només en raons ambientals i de defensa del transport públic, sinó en una concepció diferent de la ciutat i de la comarca. Amb més equipaments i zones verdes, amb més qualitat de vida i menys congestions de tràfic. Per això també oferim una alternativa: mantenir l'estació al centre, amb les vies soterrades. L'estudi de viabilitat del soterrament realitzat per tècnics vinculats a la Plataforma, demostra que aquest és més econòmic (60 milions d'euros més barat), més fàcil de fer i més adaptable a diferents possibilitats que el projecte de Fomento. ●

Plataforma Defensem el tren de l'Empordà

Avancar Carsharing i transport públic: la combinació intel·ligent

Amb *Avancar Carsharing* tens el cotxe que necessites disponible les 24 hores del dia els 365 dies de l'any. El reculls a l'aparcament i només pagues pel temps que l'utilitzes.

La millor manera de promoure l'ús racional del cotxe, combinat amb els avantatges del transport públic.

Truca'ns ara: **902 55 00 50**
www.avancar.es



Sopar social amb Joan Herrera



Un cop més, el diputat Herrera va expressar el seu compromís amb el ferrocarril.



Un centenar de personas es van aplegar per parlar sobre el transport públic al nostre país.

El passat 24 de gener, la PTP va celebrar, una vegada més, el seu tradicional sopar social anual. Ricard Riol, president de l'associació, va presentar al nostre convidat d'aquest any, el diputat d'ICV-EUiA al Congrés de Diputats Joan Herrera, que s'ha postulat com un dels màxims defensors dels trens de Rodalies i que a més ha portat el nom de la PTP a la cambra legislativa espanyola en nombroses ocasions, especialment amb tots els tristos

incidents patits per rodalies durant la fases de les obres d'arribada del tren d'alta velocitat a Barcelona. Gairebé unes 100 persones, la majoria de les quals en representació del sector del transport públic de viatgers, van assistir a l'acte per escoltar de primera mà les propostes del diputat i, aleshores, cap de llista a Barcelona per la seva formació política. Herrera es va comprometre a seguir defensant un transport públic de qualitat per a tothom. ●

Acord entre la PTP i Caixa Penedès



Al centre Ricard Riol, president de la PTP, en l'acte de signatura del conveni, juntament amb els representants de Caixa Penedès

La PTP ha signat un acord amb l'obra social de Caixa Penedès pel qual l'entitat financera catalana dotarà amb 100.000 euros la producció de "Mobilitats"; es tracta d'un espai de televisió en favor de la mobilitat sostenible, que pretén oferir una visió d'aquest fenomen des de la transversalitat i pluralitat d'enfocs, abordant realitats concretes i generant claus de reflexió, comprensió i anàlisi a l'entorn d'un fet tan massiu i quotidià com la mobilitat. Alhora, "Mobilitats" busca crear un vincle d'empatia entre l'espectador i el programa i vol ser, per tant, reflex de les demandes i necessitats dels usuaris, però a la vegada donar veu als responsables polítics i de gestió. Amb una proposta base de 10 capítols, i 20 minuts de duració, està previst que el programa s'emeti un cop per setmana a les televisions locals de Catalunya. ●

La PTP participa al Fòrum Consverd

La nostra associació va ser convidada al fòrum Consverd celebrat a Reus, on el tema principal a tractar era d'urbanisme i el paisatge. La PTP, dins d'aquest àmbit, va defensar un urbanisme pensat en la mobilitat sostenible, on es plantegés tot a l'inici dels projectes i no a posteriori, com moltes vegades passa a l'actualitat. Va ser força crítica amb el model actual, on el cotxe continua essent el rei i també va ser molt escèptica amb el futur immediat, on les inversions tant de l'Estat com de la Generalitat, continuen donant protagonisme al cotxe. ●

PLA TREN 2014

PTP

