

# MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA



Informatiu de l'Associació per a  
la Promoció del Transport Públic  
[www.laptp.org](http://www.laptp.org)

Estiu 2008

45



**6-13**

15 anys de Promoció  
del Transport Públic

**20-21**

El Projecte GESMOPOLI

**26-27**

Soterrem Catalunya?

**28-29**

Congrés de la bici

**33**

Espai soci

**36**

Entrevista  
Regidor Narváez

**Edita:**PTP (Associació per a la Promoció del Transport  
Públic). C/ Clot 86, entresol C, 08018 Barcelona.

Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62.

Fax 93 531 05 67.

Web: [www.laptp.org](http://www.laptp.org) - Mail: [info@laptp.org](mailto:info@laptp.org)**Coordinador:**

Ricard Riol Jurado

**Consell de Redacció:**Blai Aparici, Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Sílvia  
Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferri,  
Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí,  
Núria Pérez, Jordi Porta, Ricard Riol, José Luis  
Rodrigo, Joan Anton Tineo i Francesc Xandri.**Projecte gràfic i impressió:**

Barcino Solucions Gràfiques, SL

**Dipòsit legal:** B-42.532/95**Tiratge:** 6.000 exemplars"El consell de redacció no es fa necessàriament  
solidari amb les opinions expressades en els diferents  
escrits"**Agraïments:**La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:  
Entitat Metropolitana del Transport, Ajuntament de  
Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del  
Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat  
de Catalunya, Busmet, Tusgsal, Renfe, Tramvia  
Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb,  
Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina,  
Martí Colomer, Baixbus, Grup Sarbus, Grup Sagalés,  
Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports de Llicà  
d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell, Grup  
Transports Generals d'Olesa i Transports Ciutat Comtal.

# Índex

**EDITORIAL****Per molts anys!** ..... 3**ACTUALITAT****PTP: 15 anys** ..... 4-13**Eurovinjeta** ..... 14-16**Integració tarifària  
a Lleida i a Girona** ..... 17-19**PLANIFICACIÓ****Gesmpoli** ..... 20-21**Nueva política tarifaria  
en Tarragona** ..... 22**INTERNACIONAL  
T&E****Biocombustibles visio des de T&E** ..... 23**MEDI AMBIENT****Emissions del Transport.  
Actualització de CCOO** ..... 24-25**FERROCARRIL****Soterrem Catalunya?** ..... 26-27**BICICLETA****Congrés de la bici.  
Intermodalitat.** ..... 28-29**LA PROPOSTA****Tramvallès** ..... 30-31**BUS****FECAV** ..... 32**ESPAI SOCI** ..... 33**NOVETATS** ..... 34**PARADETA****Dr. Traffic** ..... 35**ENTREVISTA****Francesc Narváez Pazos** ..... 36**Socis i sòcies de la PTP**La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Els socis de la PTP es beneficien de preferència i descomptes a les activitats de l'associació (cursos, sortides, xerrades...), així com de l'enviament de la revista Mobilitat Sostenible i Segura i el butlletí electrònic InfoPTP. Per només 30€ l'any pots donar suport a l'entitat que des de 1993 treballa incansable per la millora del transport públic. Si vols donar suport a aquest projecte pots fer-te soci o sòcia a l'adreça [www.laptp.org](http://www.laptp.org), enviar un correu electrònic, trucar al nostre telèfon o enviar per fax o carta aquesta informació:**Dades personals:**

Nom ..... Cognoms .....

Professió ..... Adreça .....

Municipi ..... País ..... Codi postal .....

Telèfon de contacte ..... Correu electrònic .....

**Dades bancàries per a la domiciliació bancària (titular):**

Nom ..... Cognoms ..... DNI .....

Banc / Caixa .....

Número de CCC (20 dígits): .....

# Per molts anys!

EDITORIAL

*Que una associació altruista i amb ciutadania compromesa faci anys sempre és una bona notícia, però assolir 15 anys reivindicant millores socials i ambientals a partir de la mobilitat sostenible és gairebé un miracle.*

*Esperem que els quinze anys de treball a favor del transport públic tinguin continuïtat i serveixin de referent a milers de ciutadans que, cada vegada amb més motius, reivindiquen un model de mobilitat diferent, més sostenible i respectuós.*

Teniu a les vostres mans un número molt especial de la revista *Mobilitat Sostenible i Segura*, la publicació que la Promoció del Transport Públic edita ininterrompudament des de 1995. Aquest 45è número estrena un disseny totalment renovat i actualitzat, d'acord amb la nova imatge de l'associació, tan diferent que possiblement hagi despistat algun lector habitual. Però, sobretot, és el número que celebra els quinze anys de vida de la nostra associació.

Que una associació altruista i amb ciutadania compromesa faci anys sempre és una bona notícia, però assolir 15 anys reivindicant millores socials i ambientals a partir de la mobilitat sostenible és gairebé un miracle. Us proposem retornar al passat per reviuere l'evolució del transport públic i de l'entitat durant tot aquest temps. L'article central de la revista no només us convida a conèixer esdeveniments històrics, sinó també a prendre consciència de l'autèntica força de les idees, des d'una perspectiva que només

el pas del temps permet valorar. Esperem que gràcies a aquest article la dimensió humana i la utilitat pública de la PTP siguin una mica més visibles, un aspecte important si tenim en compte que el nostre projecte duu cada vegada més passatgers.

La nova revista manté les seccions més consolidades de les darreres edicions i n'incorpora de noves, amb un format que serà més reconeixible i atractiu. Continuarem comptant i agraint les col·laboracions externes per elaborar continguts interessants i divulgatius.

A més, la nova etapa de la revista inclourà com a novetats una entrevista a la seva contraportada i un espai dedicat a les opinions dels socis i sòcies de la PTP, i un espai fix dedicat a Busmet. Per la seva banda, el Doctor Traffic continuarà oferint-nos els seus diagnòstics i troballes més interessants, sempre amb un to picant i alhora reflexiu. Us convidem a participar-hi en la seva recerca!

En aquesta nova etapa, que culminarà amb l'estrena a la tardor del nou web, la PTP haurà actualitzat els seus canals de comunicació fent-los més moderns i participatius. Esperem que els quinze anys de treball a favor del transport públic tinguin continuïtat i serveixin de referent a milers de ciutadans que, cada vegada amb més motius, reivindiquen un model de mobilitat diferent, més sostenible i respectuós. Bona sort!

**Ricard Riol Jurado**

*President de la Promoció del Transport Públic (PTP)*



# PTP: 15 anys

ACTUALITAT



## 15 anys de Promoció del Transport Públic

*És motiu de celebració que associacions com la PTP facin quinze anys. Al llarg d'aquest període han estat molts els canvis al voltant del transport públic i de les seves reivindicacions. Però una cosa no ha canviat: aquells que treballen per una bona xarxa de transport públic, des de qualsevol de les seves disciplines, continuen ajudant a fer una societat més justa, democràtica i respectuosa amb el seu entorn i les generacions properes.*

### Els orígens

El 8 de juny de 1993, en plena ressaca olímpica, uns quants professionals de diferents disciplines es van posar d'acord per fundar l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, la PTP. Encara avui sobta la creació d'una entitat dedicada exclusivament a promoure la mobilitat sostenible, especialitzada sobretot en transport públic col·lectiu. La tasca de la PTP

es caracteritzaria per la defensa dels valors socials i ambientals a partir de la mobilitat sostenible, una especificitat gens casual, si atenem a les greus conseqüències de la nostra manera de moure'ns.



*En el moment de la fundació de la PTP, la popularitat del transport públic era insuficient. Observi's el respecte pel carril bus a la Gran Via de Barcelona.*

En el moment de la seva fundació, la PTP pensava en uns primers objectius que han estat clarament superats, com són la creació d'una autoritat reguladora del transport (1996), la implantació d'una tarifa integrada per al transport públic (2001), la importació del dia europeu sense cotxes (1999), avui convertit en Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura; etcètera.

Avui poden semblar reivindicacions òbvies, però l'any 1993 era una època en què el transport públic no parava de perdre viatgers, la T-Mes era considerada un "descompte excessiu" per alguns administradors, i no existia cap administració que unifiqués la planificació del transport públic, tant el seu servei com la planificació de noves infraestructures. Tot i que aquestes reivindicacions fundacionals bàsiques foren

*Una de les primeres reunions a la Rambla de Catalunya, amb el que fou president de la PTP durant 13 anys, l'enginyer industrial, Pau Noy Serrano. L'acompanyen Manel Ferri i Georgina Andreu, membres històrics de la PTP.*

aconseguides, les idees de mobilitat sostenible continuen vigents i l'activitat de l'associació continua essent imprescindible.

La PTP forma part de la Federació Europea del Transport i el Medi Ambient, T&E, que aplega fonamentalment entitats de caire ambiental de tot Europa i vetlla pel transport sostenible a escala europea i també forma part de la Federació Europea de Passatgers, EFP.

### Valors fermes i propostes coherents

Des dels seus orígens, la PTP ha treballat els valors de la mobilitat sostenible des d'una doble òptica: la pedagògica i la reivindicativa. No només era necessari conscienciar la societat del problema de la mobilitat i socialitzar els beneficis del transport públic, sinó que calia exigir alternatives de transport públic que donessin resposta a les necessitats dels ciutadans i ciutadanes.

En quinze anys de vida, la PTP ha generat un considerable volum de propostes i posicionaments caracteritzats per dos trets: la **coherència** amb els valors de la mobilitat sostenible i la seva **validesa** a curt i llarg termini. Són moltes les idees que, en el moment de pronunciar-se, no reben l'esperada acollida però que, al cap d'uns anys, aconsegueixen obrir-se camí per esdevenir millores factibles del transport públic. Aquesta és la principal recompensa per als qui treballen o han treballat en algun moment de la seva vida en el projecte de la PTP.

Al principi, l'activitat reivindicativa de l'associació se centrava en la defensa d'uns drets mínims per a aquelles persones que





ja utilitzaven el transport públic (demanar millores de freqüències, l'adaptabilitat de la xarxa, la integració tarifària...), centrant-se en millores de qualitat al cap i a la fi. Però amb el pas del temps la PTP ha incorporat un perfil més analític que aprofundia en la necessitat d'incrementar els usuaris del transport públic en detriment de l'ús del vehicle privat. Per fer-ho s'iniciava la realització d'estudis, accions ciutadanes i comunicats de premsa, entre d'altres.

### Usuaris del transport públic motivats

Les persones que han format part o formen part de la PTP són, abans que res, usuaris habituals del transport públic, fins i tot captius, que dediquen part dels seus

coneixements i temps a formular alternatives a la mobilitat privada en cotxe, moto o camió. Des dels seus orígens, la PTP ha comptat amb un ampli suport tècnic que ha assessorat el conjunt de membres que formen la seva junta directiva, per elaborar propostes vàlides que esperonin de debò els poders públics. Gràcies a aquests suports la PTP ha pogut realitzar estudis sobre millora de la gestió d'autobusos, tramvies i ferrocarrils d'alta capacitat, els primers estudis per a la implantació del *carsharing* a Catalunya o sobre la transferència de mercaderies del camió al ferrocarril a través dels Pirineus, així com la formulació de nous serveis i infraestructures de transport públic.

Amb l'objectiu de propiciar millores tècniques del transport públic urbà es van organitzar a Barcelona importants congressos internacio-

nals amb experts de tots els continents per reforçar transports com el tramvia (Congrés Tramvia i Ciutat 2004) i l'autobús (Jornades Internacionals d'Autobusos Eficients 2006). Del mateix mode, s'ha ajudat a l'organització del Congrés de l'Eurovinyeta (2007), per racionalitzar el transport de mercaderies per carretera i afavorir el seu traspàs cap al ferrocarril.



El primer de maig de 2007, president d'ICV i Conseller d'Interior de la Generalitat, lliura al president de la PTP el premi Cipriano García per la trajectòria de la PTP en defensa de la integració social.

### Quadre amb algunes propostes de la PTP

■ Incorporades ■ En estudi o dubte ■ Rebutjades

Carsharing	Alternatives sostenibles al túnel d'Horta	Carril bus-VAO a la B23	Millores a l'explotació del tramvia de Barcelona
Carril bus de Sabadell a Castellar	Gestió de la mobilitat amb peatge, alternativa a l'alliberament	Inclusió dels autobusos als plans directors d'infraestructures	Tren-tramvia pel Camp de Tarragona
Proposta de bus interurbà pel Pacte del Tinell	Nou passant ferroviari de Rodalies a BCN	TramVallès i trams de carril bus al corredor (Montcada – Terrassa)	Corredor Bus Exprés per la Vall del Tenes
Trenmix: Avaluació dels serveis de Rodalies Renfe i FGC i propostes	Cursa de Transports a la Setmana de la Mobilitat	Busmix: Anàlisi i propostes per la xarxa de bus de BCN	Llei de mobilitat
Reformulació dels perllongaments de les línies L3 i C3 al Baix Llobregat	Tren tramvia a l'Anella de les Gavarres	Pla ferroviari global alternatiu Tren 2014	Organització del 1r dia sense cotxes a Catalunya, precursor de la Setmana de la Mobilitat.

La tasca de la PTP ha estat reconeguda amb diversos diplomes o plaques, com la del Mèrit al Transport atorgada pel conseller Felip Puig. Però sens dubte, els premis més importants que ha rebut mai la PTP són el Premi Cipriano García, que Iniciativa per Catalunya Verds ens va atorgar de la mà de Joan Saura, conseller d'Interior; i el premi Medi Ambient de la Generalitat de Catalunya al 2007, per la iniciativa del Carsharing.

### 15 anys de canvis

Mai coneixerem l'abast real de la influència de l'activitat associativa de la PTP, però d'una cosa podem estar ben segurs, les idees de la mobilitat sostenible són cada vegada més reconegudes per la societat i pels dirigents polítics. Com una bola de neu en plena baixada, l'ecomobilitat s'ha introduït



a la consciència ciutadana fins a extrems inimaginables fa 15 anys, i en aquest procés, la PTP no ha fet una altra cosa que aplanar el camí. Fa una dècada i mitja, es feia difícil imaginar el desbordament de les Rodalies de Renfe, un transport nocturn cada 20 minuts a totes les línies i totes els dies de l'any a l'àrea metropolitana o una Barcelona amb dues xarxes de tramvia i bicicletes del Bicing per tot arreu. Han estat anys on el concepte de mobilitat ha fet un gran tomb: del quasi domini absolut del vehicle privat s'ha passat a un escenari més repartit, on els desplaçaments a peu, bicicleta o transport públic ha incrementat la seva participació a Barcelona. Els vianants i ciclistes formen avui part de qualsevol pla de mobilitat mínimament digne. Per contra, les millores introduïdes al transport públic en el territori de l'EMT, els 18 municipis que envolten Barcelona, també han incrementat la bretxa respecte l'oferta de les altres comarques catalanes.

### Canvis molt significatius...

La socialització de la mobilitat sostenible

- Desbordament del servei a Rodalies
- Renovació i ampliació del parc d'autobusos, estrenant-se noves línies, nous serveis urbans i revifant el transport nocturn.
- Reimplantació amb gran èxit del tramvia
- Creació de l'Autoritat del Transport Metropolità a la RMB, Camp de Tarragona, Àrea de Lleida i Àrea de Girona
- Aprovació del Pla Director d'Infraestructures a la RMB, després del fracassat PIT
- Completa i ràpida integració tarifària a la RMB, molt superior a la de Madrid, i a l'àrea de Lleida i l'àrea de Girona.
- Ensorrament del Tortell de Glòries, el fracàs del desenvolupisme per al vehicle privat en zona urbana.
- Renovació del Metro i espectacular impuls a la seva ampliació

*Han estat molts els convidats d'honor al Sopar social anual de la PTP: Joan Clos i Jordi Hereu (com a regidors de mobilitat), Celestino Corbacho (com a president de l'EMT), Francesc Xavier Ventura (com a president de l'ATM), Pere Maciàs (com a Conseller de Política Territorial i Obres Públiques), Salvador Milà (com a Conseller de Medi Ambient...), Joan Herrera (diputat del Congrés)...*



*El desig de millora del transport públic s'ha fet cada vegada més gran i divers. A més del Metro, els ciutadans ara demanen millores de gestió de ràpida aplicació.*

- Millora de la protecció de l'autobús: molt més carril bus, prioritat semafòrica a més carrers, millora dels punts de parada
- El carnet per punts i disminució de la sinistralitat viària en un 50 %

### 1993-1997



*1997: inauguració de la línia 2, entre Sagrada Família i La Pau*



*Nou tren de Rodalies, acabat de sortir de la fàbrica. Foto: Alstom.*

**TRANSPORT PÚBLIC.** El transport públic arrossegava pèrdues de viatgers any rere any. El procés de motorització privada de la societat manifestava tendències a l'alçada dels anys seixanta i la contaminació i el col·lapse de les ciutats semblava no preocupar massa gent encara. Els primers

**Seguim esperant el 35.** Però si una cosa no ha canviat en aquests anys són alguns serveis “calaix de sastre” que encara sobreviuen com poden. Els exemples més paradigmàtics són, amb la medalla d'or, la línia 35 de TMB, que no ha sofert cap millora i segueix circulant a la sorprenent freqüència de 45 minuts tots els dies; i amb medalla de plata i bronze les línies 51 i 141 amb increïbles freqüències d'entre 23 i 29 minuts. Però sens dubte, on es viuen els episodis més esperpèntics és a les línies interurbanes de Catalunya, on s'arriben a constatar serveis que funcionen un dia a l'any o serveis d'enllaç amb el ferrocarril que marxen 5 minuts abans de l'arribada del tren. La PTP defensa

l'optimització dels serveis a l'àrea metropolitana i l'increment d'oferta a la resta de Catalunya.

La línia 73 de TMB va canviar els incalculables intervals per hores de pas concretes a les parades després de les demandes de la PTP.

*Presentació de nous autobusos de la Generalitat a la Plaça de Sant Jaume.*



## El carsharing: d'estudi de la PTP a realitat tangible

“Per poder beure un got de llet, cal que et compris una vaca?” El carsharing és un concepte novedós de mobilitat, consistent en compartir les despeses fixes d'una flota de vehicles i pagar només per l'ús que se'n fa. L'any 1999 es va plantar la primera llavor del carsharing, una vella aspiració de la PTP per importar la idea de poder disposar puntualment d'un vehicle, sense ser-ne propietari. Un estudi que fa finançar l'Àrea de Medi Ambient de l'Ajuntament de Barcelona i un viatge de coneixement a Frankfurt, que va ser magníficament organitzat pels nostres amics de StatdMobil, van servir de punt de partida i per estudiar com aquesta experiència de centreuropa podia trasplantar-se a Barcelona. L'any 2003 es va constituir la fundació Mobilitat Sostenible i Segura, que va aportar el primer capital de la societat Catalunya Carsharing. Posteriorment, es van incorporar altres accionistes. Tres anys i mig després del servei hi ha 2.000 clients registrats i uns 110 cotxes en 30 aparcaments en quatre ciutats. Els experts europeus observen amb interès l'evolució del carsharing de Barcelona ja que té més clients que altres carsharing europeus, en el mateix període de temps, i té una important implicació del sector públic, el 51 % del capital. Recentment l'empresa es va rebatejar com “Avancar” ([www.avancar.es](http://www.avancar.es)).

autobusos de pis baix, introduïts el 1992, proliferen com una de les millores més significatives d'aquest transport, que comença a recuperar el seu prestigi. Ferroviàriament, eren notícia l'entrada en servei del fantàstic Euromed, més competitiu que el vehicle privat i l'avió; la substitució dels últims trens de Rodalies Renfe sense aire acondicionat per modernes unitats amb horari més o menys cadenciat; la inauguració del Metro del Vallès a FGC, considerat avui un dels serveis de més qualitat d'Europa; la inauguració de la línia 2 del Metro o la construcció dels primers 640 metres de tramvia modern a Catalunya, a mode de prova pilot a la Diagonal.

Des del punt de vista de gestió, la creació de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) el 1996 va permetre un marc administratiu centralitzat pel transport públic, per permetre un desenvolupament més orgànic i coordinat entre diverses xarxes de transport públic i la llavors anhelada integració tarifària.

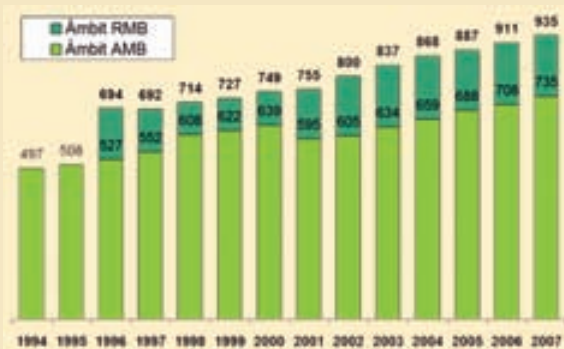
**PTP REIVINDICACIÓ.** L'activitat associativa es va iniciar amb petites reunions mensuals al local de la Rambla de Catalunya, des d'on es van coordinar les primeres reunions amb les administracions públiques, els operadors del transport públic i diversos col·lectius veïnals i sindicals. Moltes de les persones que aleshores es van creuar amb la PTP, passarien a formar part de la Junta. Durant la primera etapa, l'activitat reivindicativa de la PTP se centrava en demanar millores horàries, a la informació, a les marquesines, etcètera.

**PTP DIVULGACIÓ.** La primera revista de l'associació va veure la llum el novembre de 1995 sota el nom de “Mobilitat Sostenible”, un terme un tant exòtic al principi, però avui plenament incorporat al lèxic popular. Més tard es va incorporar l'actual nom de “Mobilitat Sostenible i Segura”, es va arribar fins a les 36 planes i es va estendre el color a totes les planes. Des de la seva estrena, la revista ha assolit una tirada entre 5.000 i 6.000 exemplars, han estat editats 46 números i quatre monogràfics, i s'ha convertit en un referent d'opinió i en vincle informatiu del sector del transport públic.

PTP ha participat en tres projectes europeus impulsats per la Federació del Transport i el Medi Ambient, T&E, amb seu a Brussel·les, relacionats amb la promoció del transport sostenible de mercaderies a través del ferrocarril i del vaixell. Moltes de les idees de T&E han acabat incorporant-se a les noves directives europees, com la de liberalització del ferrocarril de mercaderies o la de l'Eurovinyeta de 2006 i la seva revisió de 2008. L'any 2003 PTP i T&E van realitzar un estudi molt important sobre transvasament de mercaderies al ferrocarril a Espanya, utilitzant un potent instrument de modelització. La conclusió de l'estudi era que el principal problema no era tant de manca d'infraestructura com de manca de servei competitiu del ferrocarril. Per això la liberalització va ser molt benvinguda encara que hores d'ara no ha donat els resultats esperats. El transport ferroviari de mercaderies a Espanya continua sota mínims.



*El carsharing ja compta amb més de 100 vehicles distribuïts per 30 aparcaments de Barcelona, Sabadell, Granollers i Sant Cugat. Foto: Avancar.*



La integració tarifària de 2001 va marcar un abans i un després en l'ús del transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona.  
Font: PTP a partir de dades ATM i EMT.

Presentació del 100 nous autobusos de pis baix al Parc de la Ciutadella.

## 1998-2002

**TRANSPORT PÚBLIC.** Sens dubte, la integració tarifària de la regió metropolitana de Barcelona és la gran notícia del quinquenni. La primera unificació tarifària de Catalunya va donar lloc al més gran increment de validacions interanual dels últims anys, superior a l'ampliació de qualsevol infraestructura fixa. La integració va marcar una nova manera de planificar el transport públic, més eficient i intermodal i sobretot, millors facilitats als usuaris per assolir el "porta a porta". L'Autoritat del Transport Metropolità desenvolupa el primer Pla Director d'Infraestructures, aprovat definitivament l'any 2001, amb compromisos per al seu finançament, tot superant la situació de paràlisi de les infraestructures per al transport públic de la dècada dels 90 del segle passat i del fracassat PIT (Pla Intermodal de Transport) de 1993.

Pel que fa grans millores del servei destaquen, pel gran salt qualitatiu, la posada en marxa de 100 nous autobusos a Transports de Barcelona (TMB), protagonitzant reforços generalitzats i noves línies, així com el nou Metro del Baix Llobregat, sobre les vies del "Carrilet" d'FGC.

**PTP DIVULGACIÓ.** La PTP es consolida en part, gràcies a Internet. L'obertura d'una plana web informativa l'any 1998, i del fòrum d'opinió l'any 2000, permeten a milers de persones conèixer l'activitat de l'associació, compartir opinions de mobilitat i fer créixer el nombre d'amics i col·laboradors. Gràcies a l'obertura primerenca de la web, avui és molt probable anar a parar a documents amb el segell de la PTP quan s'introdueixen

als cercadors paraules com "transport públic" o "mobilitat sostenible". La comunicació electrònica permetia facilitar als usuaris plànols exclusius de transport públic, que sovint s'avançaven als oficials o fins i tot la possibilitat de consultar un mapa de "supervivència" en cas de vaga d'autobusos. Avui encara oferim l'únic plànol ferroviari complet de Catalunya. També és l'època de l'extensió territorial de la PTP, amb la creació de diverses seccions territorials.

**PTP REIVINDICACIÓ.** L'activitat de la PTP es multiplica en aquest període. Es destaquen els dos primers estudis d'anàlisi del servei d'autobús de Barcelona, coneguts internament com a "Busmix". Els documents aconsellaven una simplificació de la xarxa d'autobusos, la creació de patrulles de vigilància pel carril bus, la millora de freqüències, la conversió d'alguns serveis que funcionaven amb intervals de pas

## 1999, el dia sense cotxes més memorable

L'any 1999 la PTP importa, sota el nom de "Jornada d'Autorreflexió", l'experiència europea del dia sense cotxes, una jornada amb diverses activitats i exposicions al carrer –fins i tot amb talls a carrers importants- amb l'objectiu de mediatitzar els problemes derivats de l'ús massiu de l'automòbil. Des d'aquell moment el "Dia Sense Cotxes" s'ha celebrat sense interrupció fins els nostres dies amb la col·laboració destacada del Departament de Medi Ambient i Habitatge, entre d'altres. Actualment la gestió d'aquesta jornada, convertida en Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura a proposta de la PTP des de 2001, va a càrrec de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura, integrada per la PTP, l'Ajuntament de Barcelona i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques.

A jutjar per la política d'infraestructures a la qual es troba sotmesa Catalunya, es podria concloure que les lliçons del dia sense cotxes només les han après els municipis, i no sempre amb la mateixa intensitat. L'any 1999 pocs pensàvem que proliferarien idees com el peatge a l'ombra –sufragat per tots els ciutadans en comptes de pels usuaris directes-, la construcció d'autovies en paral·lel a autopistes o la prioritització d'infraestructures viàries d'alta capacitat respecte l'ampliació de la xarxa ferroviària. En canvi, sí han prosperat idees sostenibles com el cotxe compartit o carpooling, el carsharing, o el manteniment dels peatges com a element de regulació de la mobilitat. Sortosament, a Catalunya la veu irracional del 'fora peatges' ha estat substituïda per 'calen uns nous peatges reguladors de la mobilitat'.



El Passeig de Gràcia, convertit en una via cívica durant el Dia Sense Cotxes de 1999, un fet amb pocs precedents a Barcelona



Manel Ferri presentant la Setmana de la Mobilitat de 2001 amb la presència de Francesc Narváez, Imma Mayol, Xavier Casas, Felip Puig, Francesc Xavier Ventura i Carme San Miguel





El Pacte per la Mobilitat de Barcelona, també està d'aniversari. Els 10 anys de Pacte han comptat també amb la participació de la PTP. Fotos: Ajuntament de Barcelona.

massa llargs al funcionament per horari, i la creació d'horaris de butxaca. Algunes de les conclusions i recomanacions dels dos documents, realitzats en els anys 2000 i 2002, s'han posat a la pràctica amb posterioritat.

En aquest quinquenni la PTP també incrementa la seva implicació sobre els mecanismes oberts de participació, com són les al·legacions a plans com el Pla Director d'Infraestructures, la Llei de Mobilitat de Catalunya, el Pla de Serveis de l'ATM... o la participació a alguns Pactes per la Mobilitat dels municipis.

Durant un llarg període de temps al 2002 i 2003, la PTP va mantenir un diàleg intens amb totes les forces parlamentàries de Catalunya per proposar i afavorir l'aprovació per unanimitat d'una llei pionera en la seva espècie: la llei 6/2003, de mobilitat. Per primera vegada a Europa, una llei tractava d'harmonitzar urbanisme i mobilitat i donava instruments a les administracions per controlar les desastroses conseqüències que en mobilitat podia tenir un creixement urbanístic descontrolat.

## 2003-2008

**TRANSPORT PÚBLIC.** Després d'un període de llarga sequera, en aquest quinquenni

s'han estrenat noves infraestructures per al transport públic. En l'apartat de nous modes de transport hem tingut quatre grans convidats amb resultats ben diferents:

- El tramvia, que torna a circular després de 33 anys. Superada la controvèrsia del principi, es consolida amb una gran acceptació popular batent rècords de passatge i amb velocitats comercials entre 19 i 20 quilòmetres per hora (60% més que la mitjana del bus).
- El tren d'alta velocitat que ha vingut a tornar-nos a un escenari propi dels anys 50:
  - La magnificència d'un servei excel·lent a l'abast d'unes poques persones (com era el Talgo, TER i TAF d'aleshores) amb retorn dels diners pels retards inclòs.
  - La precarietat del tren de la gran majoria, que veu els seus serveis reduïts, suprimits o amb pitjors condicions de servei en alguns casos. La infraestructura s'ha quedat petita i empitjoren els temps de viatge i la fiabilitat de les línies. Per sort ja no hi ha els seients de fusta de fa mig segle, ara molts viatgen directament dempeus.
- L'aeri d'Esparreguera i la línia 11 del Metro, que han demostrat com una infraestructura fixa pel transport públic, quan no està ben pensada, no és eficaç i no arriba a uns mínims de passatge.

## El carril bus de la B23: poder i no voler

L'any 2001, la PTP posava d'acord diversos alcaldes, amb el Manifest d'Esparreguera, per demanar a les administracions central i autonòmica la creació del primer carril bus-VAO de Catalunya sobre una autopista, la B23. Al cap d'un any, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques lliura un primer projecte al titular de la via, el Ministeri de Foment, que decideix refer els treballs des de zero. Passen els anys i només prosperen els nous projectes de carrils bus-VAO sobre vies de titularitat autonòmica, com és la C31 i la C58; però no sobre la B23, on els autobusos pateixen les pitjors congestions. Prenent l'exemple del nou carril bus a la Gran Via (C31) entre Glòries i Besòs, la PTP planteja aprofitar el nou límit dels 80 km/h, aprovat per motius ambientals i de seguretat l'any 2007, per fer més estrets els carrils actuals i generar així l'espai suficient pel carril bus amb mínimes intervencions sobre la infraestructura i uns terminis d'execució molt ràpids. Per demostrar la viabilitat de la proposta, es fa una espectacular prova estàtica real de carril bus a la B23 davant del Pont de la TV3, prenent com a referència l'amplada dels carrils de la Ronda de Dalt, també limitats a 80 km/h.



Demostració real de la cabuda del carril bus a partir de la reducció d'amplada del carril al tamany de les Rondes. Foto: Xavier Lujan

Malauradament, cap administració encara no s'ha atrevit a executar un ràpid repintat dels carrils com a mesura ràpida i econòmica per fer la vida més fàcil als autobusos. L'opció escollida pel Ministeri de Foment i la Generalitat ha estat, una vegada més, la més cara i difícil per la quantitat de formigó i d'infraestructura que cal construir. Esperem que la crisi del petroli no afecti les nostres companyies de transport abans de gaudir d'una solució definitiva.

Es tracta d'un període on, malgrat els rècords d'inversions en transport ferroviari, les advertències de la PTP sobre els errors comesos en la nova planificació s'han posat en evidència repetidament. La nova estació del Camp de Tarragona ha demostrat que velocitat sense accessibilitat a vianants, ciclistes i transport públic no serveix de res; la reforma sud de Sants ha posat de manifest que no es pot perjudicar el sistema ferroviari de la majoria per culpa d'una sola línia; i la decisió de dedicar el nou túnel del carrer Mallorca al TAV en comptes de Rodalies ha aixecat una considerable polseguera veïnal. De tot n'havia avisat la PTP.

D'altra banda, s'ha iniciat una autèntica febre constructiva de noves infraestructures que dibuixa un escenari dual força preocupant pel país: macroinversions de Metro per a Barcelona i d'autovies per a la resta del territori (Quart Cinturó, Eix Diagonal, l'Anella de les Gavarres...). Per contra, s'observa un flagrant oblit sobre les infraestructures quotidianes de ferrocarril i d'autobús, especialment fora de Barcelona.



*El compromís de la Vall del Tenes, impulsat per la PTP, defensa millores a curt termini a partir de l'autobús amb prioritat de circulació i circulacions exprés. Foto: Ajuntament de Lliçà d'Amunt.*

Per fi l'autobús ha deixat de valorar-se per molts com un destorb a la via pública per passar a ser protagonista de plans com el PTVC (Pla de Transports de Viatgers de Catalunya), amb mesures de millora infraestructural incloses. A més dels semàfors dels tramvies de l'àrea metropolitana, els autobusos comencen a gaudir per fi de certa planificació semafòrica a carrers com el Passeig de Gràcia o el carrer d'Àrbau.

Cal destacar, per la seva importància futura, la recent creació de les autoritats territorials

de mobilitat del Camp de Tarragona, de Lleida i de Comarques Gironines, que posen en marxa nous increments del transport públic per carretera fora de la RMB i les respectives integracions tarifàries, amb l'objectiu d'assolir la integració tarifària total a Catalunya per al 2012.

**PTP REIVINDICACIÓ.** Per primera vegada la PTP compta amb personal i local propi, situat al barri del Clot de Barcelona. És des d'aquest moment que l'activitat reivindicativa, la col·laboració i interlocució amb l'administració i la formulació de propostes es multipliquen any rere any. La presència de la PTP als mitjans de comunicació s'ha consolidat als darrers anys gràcies a l'assentament de l'entitat, que ha deixat de ser "virtual".

En aquest quinquenni ens hem adonat com una part del país –sobre tot entre els mitjans de comunicació i determinats polítics- viu com embogida per les infraestructures: es dona més importància al seu volum inversor que a la millora de l'eficiència del transport que puguin aportar. En aquest cas el paper de la PTP ha estat molt crític i s'ha centrat en la moderació i en l'elaboració de propostes concretes, factibles i, sobre tot, útils. Són exemples el Bus Exprés de la Vall del Tenes, recolzat per 5 ajuntaments; el TramCamp, convertit en un clam territorial i amb els primers estudis en marxa; el TramVallès, amb ampli suport veïnal i de polítics locals; o el famós pla ferroviari integral Tren 2014, recolzat per les forces polítiques d'ICV-EUiA, ERC i CiU, que tenen majoria al Parlament, i basat en el pla federal dels ferrocarrils suïssos (veure MSS 45).



*Viatge de la PTP a Friburg de Brisgòvia (Alemanya). L'any 2007, on es va demostrar que una altra mobilitat i urbanisme són possibles amb una gestió eficaç dels recursos*

## Estudis "Trenmix": Les Rodalies despullades per la PTP

Avui tothom reconeix la manca d'inversions i abandonament soferts per Rodalies i Mitjana Distància, que porten més usuaris i fan més viatgers-km que l'AVE i la llarga distància de Renfe. Però no fa massa



*Imatge de la campanya liderada per PTP, CCOO i OCUC.*

anys, la PTP va ser pionera en l'elaboració d'estudis públics per desemmascarar uns problemes que aleshores no eren tan evidents: el col·lapse del servei ferroviari, la manca de qualitat de les instal·lacions i informació i els problemes d'accessibilitat.

Aleshores, el problema ferroviari encara no s'havia mediatitzat i eren molt pocs els polítics que exigien millores del servei ferroviari de Rodalies. L'any 2003, afortunadament llunyà, el Ministeri de Foment negava categòricament les "acusacions" de la PTP davant la impassivitat dels poders econòmics i polítics del país. Es va haver de formular una intensa campanya de sensibilització amb el suport de CCOO i l'OCUC, que va incloure, entre d'altres, la recollida de més de 10.000 signatures, nombroses rodes de premsa, recollida electrònica de queixes, una manifestació de més de 300 persones a l'Estació de Sants, etcètera. Memorable va ser la intervenció d'una diputada socialista en el Congrés de Diputats dient que les rodalies de Barcelona no patien cap congestió.



*Manifestació davant l'Estació de Sants. Foto: Oriol Duran. Diari El Punt*

Totes aquestes accions van aconseguir socialitzar el problema de les infraestructures ferroviàries de Catalunya, ajudant a centrar un debat que fins a aquell moment s'havia reduït a com havia d'entrar l'AVE a l'Aeroport.

Ara, per sort, les Rodalies sí estan en boca de tothom i tenen unes perspectives de millora més optimistes, encara que no tots tenen les idees clares. Per exemple, el ministre de Foment, encara no ha presentat el Pla de Rodalies promès el 2005. Esperem que, ara sí, les propostes ferroviàries d'eficiència del Pla Tren 2014 de la PTP siguin més escoltades.

## A l'oficina es va en tramvia i sense tortell

La defensa del transport públic no sempre gaudeix de la popularitat necessària als seus inicis. Tot i el sonor rebuig inicial a la implantació del tramvia, la PTP va mantenir amb fermesa el seu suport a aquest eficient transport públic. El pas del temps va donar la raó als qui defensàvem –gairebé en solitari– que Trambaix i Trambesòs eren bones idees, tot i la manca d'ambició. Les millores de freqüència i velocitat comercial pendents no han evitat que els tramvies assolissin grans fites, com són els 65.000 usuaris al dia del Trambaix, amb una captació de viatgers per quilòmetre similar al MetroSur madrileny i doblant amb escreix la demanda de la línia més important d'autobús de Barcelona, així com esdevenir el transport públic amb la nota més alta de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ 2006) realitzada a més de cent mil persones. Aquells “erudits” que afirmaven que “a l'oficina s'anava en metro, i no en tramvia”, veuen avui com s'ensorra el gran bunyol del “tortell” de Glòries o com la unió del tramvia “interruptus” esdevé un clam popular. El reconegut èxit del tramvia de Barcelona ha estat una de les recompenses més gratificants per la PTP, no només per la millora substancial del transport públic, sinó perquè les hostilitats inicials d'alguns sectors avui s'han convertit en ple suport per aquest au fènix del transport públic.



Prova pilot del Tramvia de la Diagonal, impulsada el 1996 per TMB i l'EMT sobre 650 metres de via entre Maria Cristina i l'Illa Diagonal // Manifestació de 2005, organitzada per CCOO, Coordinadora Catalana d'Usuaris de la Bicicleta, Barcelona Camina, BACC i PTP per la unió del Trambaix i Trambesòs al llarg de la Diagonal.

Hem participat activament en la redacció d'al·legacions sobre els canvis associats a l'AVE a Catalunya, el Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) del Ministeri de Foment, les Directrius Nacionals de Mobilitat de Catalunya, diversos Plans d'Actuació Municipals (PAM), el Pla Català de l'Energia, el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya (PTVC), i molt especialment, el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC 2006-2026), aprovat sense majoria parlamentària durant el 2006, i rebutjat per aprofundir en l'insostenible model de “Metro per a Barcelona i Autovies per a la resta del País”.

**PTP DIVULGACIÓ.** La PTP ha incrementat la seva presència al territori català més enllà de l'àrea metropolitana, amb activitat destacada al Vallès Oriental, Lleida i Comarques Gironines, entre d'altres. L'acció divulgativa de l'entitat ha posat l'accent en la manca de transport públic de la Catalunya no barcelonina, gràcies a treballs com l'Atlas del Transport elaborat durant el 2005.

L'associació ha pres un paper actiu en la defensa del nou límit a 80 km/h, plantant cara a entitats com el RACC, fent front a la demagògia amb arguments. El temps ha demostrat l'encert d'aquella mesura. També es participa amb el moviment veïnal per portar el seguiment de diversos plans de serveis i infraestructures que afecten la mobilitat de manera contundent, com

la reforma de la plaça de les Glòries, els projectes d'extensió del metro L3 i tren C3 pel Baix Llobregat o la lluita contra la desaparició de la cèntrica estació ferroviària a Figueres.

### Activitats divulgatives

D'acord amb els objectius de l'associació, la PTP ha apostat per la formació de ciutadans/es sensibles amb la problemàtica de la mobilitat, alhora que capaços de desenvolupar actituds crítiques i propostes constructives. En aquest sentit, al 2005 i 2006 es van realitzar els primers cursos de formació, que van comptar amb una edició a les quatre províncies catalanes. L'experiència s'ha tornat a repetir durant el 2007 i 2008, amb un curs per a educadors/es en mobilitat sostenible. L'objectiu d'aquest darrer curs és anar formant una borsa de persones que

desenvolupin tasques educatives als centres escolars. Per això, la PTP compta amb diferents recursos: jocs (oca de la mobilitat, ruleta de la mobilitat, mobimemory...), taller “Descobreix el teu transport públic” i la ja coneguda exposició sobre mobilitat i canvi climàtic “Mou-te amb el Planeta!”, que ha recorregut més d'una trentena de municipis. Aquesta exposició porta associat un documental que ja ha estat visionat per més de 55.000 persones (*youtube*).

Una altra de les activitats divulgatives que realitza la PTP des de 2003 –amb notable repercussió mediàtica– és la *Cursa de Transports*. Es tracta d'una carrera cívica entre tots els mitjans de mobilitat (cotxe, transport públic, bici, peu) que té com a finalitat realitzar una anàlisi comparativa dels resultats pel que fa temps, cost i impactes ambientals de cadascun d'ells.



Tallers educatius al Parc de la Ciutadella (2007) i Exposició “Mou-te amb el Planeta” sobre mobilitat i canvi climàtic.



La implicació de més ciutadans en la defensa de la mobilitat sostenible és imprescindible pel futur del transport públic. Setmana de la Mobilitat 2001.

## Reptes de futur i nous companys de viatge

Sens dubte si hi ha alguna entitat que ha fet seva la dita de la protesta a la proposta, ha estat al PTP, doncs lluny de la lamentació ha passat a l'acció amb alternatives possibilistes. Per continuar endavant amb aquest modest "lobby" pel transport públic, sens dubte caldrà reforçar la presència de la PTP no només en l'espectre polític, on és prou coneguda, sinó en la societat. El futur de l'associació ha de ser el reforç de la seva base social i donar-se a conèixer entre els veïns i usuaris. Per fer-ho cal reforçar cinc estratègies, per les quals s'estan adaptant els mecanismes actuals de la PTP (imatge, revista, nova pàgina web...):

- **Continuar amb el treball tècnic, postopes i assessorament a**

**particulars i entitats.** El desplegament de la Llei de Mobilitat propicia la participació ciutadana a través dels Plans de Mobilitat, d'infraestructures i de serveis. En aquest cas, la PTP ha de continuar el seu paper propositiu i reivindicatiu.

- **Desenvolupar el coneixement de les alternatives de mobilitat** al públic més jove a partir de tallers i exposicions
- **Dinamització de la Setmana de la Mobilitat** per continuar socialitzant el problema de la mobilitat, amb noves experiències d'"impacte" que sensibilitzin l'opinió pública, com van ser el carril bus simulat a la B23 o la prova estàtica de transport urbà que s'ha sol·licitat a l'Ajuntament de Barcelona.
- **Aconseguir una veu real dels usuaris del Transport Públic.** Desenvolupar la representativitat dels usuaris del transport públic. Caldrà treballar amb associacions

de consumidors, de veïns i sindicats per fer participis els usuaris als Comitès d'Usuaris fins a un nivell més enllà dels operadors, avançant cap a la figura del Comitè d'Usuaris del Transport de Londres o exemples similars.

- **Continuar treballant amb entitats germanes.** La línia ja iniciada amb les federacions T&E i EPF ha de fomentar una "construcció europea" encaminada també al transport públic. De la mateixa forma, caldrà reforçar la comunicació i intercanvi amb associacions de naixement recent com TranTF a Tenerife o Andén 1 a Madrid, que amb diversos enfocaments, promocionen el transport públic al seu territori. Encara no hi ha cap associació equivalent a la PTP, TranTF o Andén 1 de caràcter estatal.

Promoció del transport públic, per molts anys!

## Els nostres fundadors



**Pau Noy Serrano,**  
enginyer industrial  
i primer president  
de la PTP

### "Una associació de referència"

Quan vam fundar la PTP uns quants que teníem temps i motivació, poc podíem imaginar-nos en què es convertiria aquesta associació amb el pas dels anys. La PTP és avui el principal referent de foment del transport públic i de la mobilitat sostenible, no només a Catalunya, sinó a tota Espanya. Estic molt orgullós d'haver-ne estat el president durant tretze anys, com també estic molt satisfet del tipus d'associació democràtica, avançada, de proposta positiva i prospectiva en què la PTP s'ha convertit. M'he acostumat a què el pas dels anys acaba donant quasi sempre la raó als plantejaments de la PTP. La pujada del preu del petroli i la crisi de l'inconsistent model del cotxe privat són factors que acceleraran, en els propers anys, la transició a un nou escenari de mobilitat sostenible i faran entrar en bancarrota el funest model 'metro per a la gran ciutat i autopistes per a la resta del país' que ha dominat Espanya, i també Catalunya. Veig a la PTP més forta que mai amb el seu nou equip ple de gent jove i compromesa.



**Pelayo Martínez Bauluz**

*Gerent de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT)*

### **“Cap endavant”**

Recordo amb satisfacció i alegria aquells dies de fa quinze anys quan treballàvem amb ganes i il·lusió en la idea de crear una associació per a l'impuls del transport públic. El temps i el treball de molts ha fet possible que aquesta iniciativa il·lusionada i voluntarista s'hagi transformat en el referent que actualment és la PTP en l'àmbit de la mobilitat i el transport públic. Realment ha valgut la pena. Tenim una associació que és un autèntic fòrum de reflexió i debat, i al mateix temps serveix d'instrument d'informació i seguiment dels diferents projectes en marxa. Crec que en societats com la nostra, que tendeixen exageradament cap la institucionalització, associacions com la PTP ajuden a crear espais de trobada més oberts que faciliten el debat d'idees i la crítica que a vegades manca. La PTP ha madurat i ha fet un relleu generacional impulsat pel Pau Noy, el seu primer president i principal impulsor, que crec que ha estat un encert i li permet continuar treballant amb ganes i sensatesa. De cara al futur m'agradaria que la PTP mantingués el seu esperit crític i independent, no tingués por de fer crítica constructiva, sense caure en dogmatismes, i enfortís el seu paper com a referent ampliant encara més la seva base social.



**Juan Ramón Domínguez**

*Enginyer de camins i consultor*

### **“Carsharing, un proyecto muy especial”**

A largo de estos últimos quince años desde la PTP se han propuesto muchas ideas para el desarrollo de la movilidad sostenible y segura sobre autobuses, trenes y tranvías; pero el proyecto de carsharing, concebido para potenciar el uso de todos ellos, e inspirado en el “día sin coches”, que también lo promovió la PTP en nuestro país, ha sido una actuación muy especial. Se tuvo que realizar desde 1999 un gran esfuerzo de seducción, presentando experiencias europeas y exponiendo muchos argumentos técnicos y económicos. Al final el proyecto se llevó a cabo y se constituyó la sociedad Catalunya Carsharing SA a través de la Fundación integrada por la Generalitat (DPTOP), el Ayuntamiento de Barcelona (Área de Medio Ambiente) y la propia PTP. Hoy podemos decir que el carsharing ha ido calando en nuestra sociedad y que constituye una referencia para otras partes de España. Ahora, seguimos teniendo ideas, y estamos dispuestos a redoblar nuestros esfuerzos, pero para desarrollar nuevos proyectos en el campo de la movilidad sostenible y segura se volverá a necesitar su asunción por los poderes públicos.



**Ole Thorson Jorgensen**

*Enginyer de camins i consultor*

### **“I mentrestant què?”**

Ens ha entusiasmat treballar amb la PTP per tal d'ampliar la visió de les necessitats de transport públic i d'enfocar la idea del cost de les externalitats. Hem introduït conceptes com Mobilitat Sostenible i Segura. PTP ha enriquit el debat sobre la cobertura del territori: transport públic i accessibilitat per a tothom, principis recollits a la Llei de Mobilitat juntament amb prioritat per als mitjans més sostenibles. La idea de: “bus, ara, mentre esperem el ferrocarril” s'està incorporant lentament. I mentrestant, què? PTP ha col·laborat amb organitzacions europees agermanades a la Federació Europea de Transport i Medi Ambient. Aquesta col·laboració activa ha permès aprofundir en temes com el preu del transport (quin cost tenen per a la societat els quilòmetres en cotxe i camió privat). El treball amb T&E: De carretera a ferrocarril per a mercaderies, ha estat fructífer. Cal dir a PTP “Continueu el treball que tan bé heu començat”.



**Manel Ferri Tomàs**

*Responsable de mobilitat de CCOO*

### **“El front de la mobilitat social i ecològica”**

La PTP ha obert el debat social de la mobilitat i dels seus impactes ambientals i energètics, amb capacitat propositiva i visió transversal front el pensament únic i lineal de les infraestructures, que no tenen en compte les persones. Els inicis van ser durs, en ser l'única o quasi única veu crítica al model de mobilitat imperant del cotxe privat. Vam néixer en plena d'eufòria olímpica, cosa que no propiciava especialment la sensibilitat institucional per iniciar un canvi de model de mobilitat. En comptes de més transport públic, ens van deixar les Rondes o el tortell de Glòries, que ara s'enderroca. Hem engegat junts projectes innovadors i propostes intel·ligents per al transport públic, al capdavant de projectes com el tramvia, durament criticat per aquells que veien perillar l'hegemonia del cotxe privat. La defensa de la mobilitat sostenible per a tothom ha estat una constant en front de les males gestions dels ministres de torn o governs de la Generalitat de torn, com al flagrant cas de Rodalies i Regionals a Catalunya. Aquests anys han estat per a mi un aprenentatge molt gran. Va ser un gran encert participar a la fundació de la PTP, per la qual tinc gran estima. Desitjo sort als nous companys i companyes que han continuat el camí els darrers anys, joves amb empena, sensibilitat i moltes ganes d'anar per feina. Sort i molt bona feina.



## Necesitamos la Euroviñeta

*El 24 y 25 de abril, la Federación T&E con el apoyo de los departamentos de Interior y Política Territorial y Obras Públicas del Gobierno Catalán y la PTP, organizó unas jornadas divulgativas y de debate sobre la directiva comunitaria conocida como "Euroviñeta", mediante la cual se pretende que el transporte por carretera asuma parte de los costes externos que genera a partir del pago por uso de las vías de alta capacidad.*



El conseller de Interior de la Generalitat, Joan Saura, junto al vicepresidente de T&E, Michel Dubromel, en la apertura de las Jornadas sobre la Euroviñeta.

### **Reacción de T&E a la adopción por parte de la Comisión Europea del paquete sobre 'Un transporte más ecológico' (Greener Transport Package)**

La Comisión Europea adoptó el 8 de julio el paquete de medidas titulado "Hacia un Transporte Más Ecológico" ("Towards Greener Transport") que incluye una estrategia largamente esperada que permitirá que el transporte pague por los costes que causa al medioambiente y a la sociedad. El paquete incluye una **Propuesta legislativa para revisar la Directiva de Euroviñeta de 2006/38** (modificando la 1999/62) que propone remover los obstáculos legales que prohíben establecer tasas a los camiones por los costes que éstos causan en términos de congestión y contaminación.

Comentando este desarrollo el director de la federación del Transporte y el Medio Ambiente, T&E, Jos Dings, ha dicho: *"Hacer que los usuarios de la carretera paguen por los impactos negativos de sus operaciones es vital para conseguir una política de transporte sostenible en Europa. La UE se ha tomado naturalmente su tiempo. Siete años después de que Suiza estableciese un esquema de tasas sobre los operadores de transporte por carretera por los impactos sobre el medio ambiente y la salud de sus viajes, la política de transporte de UE está abordando este problema".* *"Por desgracia, esta propuesta de transporte de la UE supone dos pasos adelante pero otro atrás. Aunque no se prohíbe a los estados miembros imponer tasas a los camiones por los impactos negativos sobre el medio ambiente y la salud de sus recorridos, las tasas se restringirán de tal modo que las áreas que sufren los peores*

*impactos ambientales no podrán establecer un sistema de precios que reflejen los verdaderos costes. La decisión de fijar unos límites en las tasas no tiene ningún sentido, ni económica, ni ambientalmente, por lo que esos límites deberían descartarse."*

Jos Dings concluyó su valoración diciendo que "El Parlamento y el Consejo tienen como deberes asegurarse que la propuesta que se adopta hoy conseguirá que el transporte sea realmente más ecológico."



Ueli Balmer, del Ministerio federal suizo de Medio Ambiente, Transporte, Energía y Comunicaciones, explicando los éxitos del traspaso de mercancías de la carretera al ferrocarril en Suiza en las Jornadas sobre la Euroviñeta celebradas en Barcelona.

### **El éxito de la política de peajes a los camiones en Suiza**

Suiza es el único país europeo donde se aplican las tasas sobre los usuarios de la carretera para internalizar todos los costes externos de transporte. Alemania, Austria y Chequia aplican también tasas según el marco legal vigente que excluye la recuperación de los costes externos. El esquema suizo supone una tasa por kilómetro para todos los vehículos pesados de mercancías sobre la totalidad de las carreteras suizas. Siete años después, los principales resultados de esta experiencia han sido francamente brillantes:

- Se ha incrementado la eficacia y la productividad en el sector de transporte por carreteras: entre 2001 y 2005 la

cantidad de kilómetros hechos por los vehículos pesados de transporte se redujo en un 6,4 %, mientras que las mercancías transportadas aumentaron en un 16,4 %.

- Se han señalado efectos positivos sobre el medioambiente. Ha habido una reducción de las emisiones contaminantes atmosféricas: en un 10 % en emisiones de partículas y en un 14 % en óxidos de nitrógeno. Las emisiones de CO<sub>2</sub> se redujeron en un 6 %.
- No se ha detectado ningún efecto negativo sobre el mercado laboral ya que el nivel empleo en el transporte por carretera ha permanecido estable.
- Los efectos sobre el incremento de precios para el consumidor son insignificantes. Según el gobierno suizo, el aumento de precios atribuible a la introducción del sistema impositivo para los camiones fue únicamente del 0,1 %
- Se han incrementado las ventas de camiones más eficientes y menos contaminantes.
- Los efectos sobre la competitividad han sido positivos: Suiza continúa ascendiendo en los rankings globales de competitividad. Según el Foro Económico Mundial, Suiza es la economía más competitiva del mundo en el período 2006-2007.

T&E ha solicitado a la Comisión una revisión del texto aprobado para su debate con el Parlamento para incorporar los elementos siguientes:

- Debería dejarse a los Estados Miembros la decisión de incluir los costes de cambio climático y accidentes. No hay razón alguna para prohibirles llevarlo a cabo;
- No debería haber ningún límite al sistema de tasas. Los estados miembros deberían ser libres para decidir cuál debe ser el nivel de tasas necesario para cubrir todos los impactos negativos de transporte por carreteras, en el marco de las pautas establecidas;
- Los estados miembros deberían ser capaces de decidir por ellos mismos qué tasas se aplican sobre la red nacional y las carreteras secundarias;
- Las antiguas viñetas basadas en el tiempo son ineficaces y pueden ser discriminatorias, por lo que deberían

reemplazarse por tasas basadas en la distancia.



*El profesor Francesc Robusté, de la Universidad Politécnica de Cataluña, aportó fundamentos científicos sobre costes directos e indirectos del transporte durante las Jornadas de la Euroviñeta.*

### **Clima y costes de accidente de circulación: hay que dejar a los Estados Miembros que decidan.**

La propuesta de la Comisión solamente permite a los Estados Miembros establecer tasas por algunos costes externos, concretamente por la contaminación atmosférica, el ruido y la congestión. Esto implica que la norma europea continuará prohibiendo a los Estados Miembros interiorizar los costes externos de accidentes de circulación, de cambio climático, de impactos de uso de la tierra, la biodiversidad y otros costes. Si esta propuesta se confirmase se perdería una para conseguir cumplir completamente con el principio fundacional de la UE, de “quien contamina, paga”. Esta restricción provocará que el sistema de tasas sea menos efectivo.

Este problema es especialmente importante en el caso de los costes de accidentes y de cambio climático. El estudio IMPACT para la CE proporcionaba una metodología para estimar su nivel de una manera precisa. La falta de datos científicos es, hoy, felizmente un problema superado. En cuanto a accidentes, el estudio IMPACT señala claramente que hay una componente externa en los costes de accidentes que no se interioriza a través de primas de seguros,

para los cuales la tasa basada en la distancia es una primera buena opción para conseguir su internalización. Como la contribución del transporte al cambio climático no para de crecer, con el transporte de mercancías por carretera liderando el crecimiento de emisiones de CO<sub>2</sub> en la UE, no tiene sentido que la UE restrinja a los Estados Miembros la posibilidad de internalizar esos costes de cambio climático, ya que antes que después se acabarán pagando.

### **No a los límites en las tasas**

La Comisión propone también un límite a los costes externos gravables lo que en la práctica limitará la posibilidad que los Estados Miembros puedan establecer tasas para hacer pagar los costes externos. Reconocemos la necesidad que la Comisión se asegure de que no se permita a los países de paso establecer tasas desproporcionadamente altas. La Comisión propondrá una metodología transparente que Estados Miembros deberán seguir estrictamente, siguiendo las pautas del estudio IMPACT. Los problemas de ineficacia e injusticia son especialmente visibles en el caso de las regiones sensibles, por ejemplo, en las de montaña. El estudio IMPACT reconocía la existencia de regiones en las que los costes externos se tienen que determinar de otra manera. En el caso de la región alpina, por ejemplo, el daño que infringe el tráfico podría suponer, por término medio, el doble del que se causa en una región plana ‘normal’. Los pasos de montaña pueden estar menos poblados que, por ejemplo, los Países Bajos, pero en los valles la densidad de población es alta. Y además, los fenómenos naturales pueden agravar los problemas medioambientales en estas áreas; el eco generado causa una contaminación sonora mayor y la inversión de las capas de aire supone una contaminación que se traslada a las partes más bajas de los valles, causando serios impactos sobre el medio ambiente y en la salud de niños y personas mayores.

**Para más información y para conocer anteriores notas de prensa puede consultarse el web de T&E: [www.transportenvironment.org](http://www.transportenvironment.org)**



## **Conclusiones de la conferencia de la directiva de la euroviñeta en Barcelona, 24 y 25 abril 2008**

1. La Conferencia sobre la Directiva de la Euroviñeta ha despertado un gran interés. Más de 180 personas se han inscrito en la Conferencia y la organización tuvo que cerrar la inscripción varios días antes de su inicio.
2. En los debates se han clarificado los aspectos jurídicos relativos a la viabilidad de aplicar la Directiva de la Euroviñeta en España y Cataluña, donde ya existen desde hace muchos años los esquemas basados en el peaje.
3. Las experiencias que hemos escuchado de países como Alemania, Austria y Suiza muestran de forma bastante clara que la aplicación de la Euroviñeta ha producido una mejora general de la productividad del sistema de transporte por carretera y una renovación de las flotas de camiones. Los viajes de vacío también han disminuido y los pequeños operadores se han unido para competir en mejores condiciones. En líneas generales, se constata que se transporta la misma carga pero congelando los costes operativos y con una disminución de las emisiones y del consumo de energía.
4. Se anuncia, así mismo, que la Comisión Europea prepara una revisión de la Directiva para junio de este mismo año con el objeto de incorporar, al actual sistema de tasa basado en la distancia, los costes externos o externalidades, que en el caso del transporte por carretera son muy altos. Los principales costes externos son: cambio climático, contaminación, accidentes, ruido y congestión.
5. En el curso de la conferencia se ha puesto de relieve que la Euroviñeta es también una oportunidad para reordenar el sistema fiscal y de peajes en España y Cataluña.
6. Excepto en Suiza, en los países donde se ha aplicado la Euroviñeta no se observa en general un progreso claro del ferrocarril en los corredores concurrentes. Cuando el ferrocarril progresa parece que se debe más al hecho en sí la liberalización ferroviaria
6. En el curso de la Conferencia han sido presentados también los planes de Francia para implantar la Euroviñeta en su red nacional de carreteras, tanto en las de peaje como en las que no lo tienen. Alsacia será la primera región en dotarse de la Euroviñeta en 2010 y a partir del año 2011 se extenderá a todo el país.
7. En el campo tecnológico, la Conferencia ha sido informada de las diversas posibilidades de control de la aplicación de la Euroviñeta, a través de GPS o de balizas. En todas las situaciones la fiabilidad es completa. Los transportistas se sienten satisfechos con el funcionamiento del sistema.
8. En la Conferencia también ha tenido voz la comunidad científica. En su presentación se han establecido las bases teóricas del principio del road charging o road pricing. Su aplicación mejora en términos generales el sistema de transporte como lo pone de relieve las experiencias de la tasación sobre los camiones en los países de centro Europa o el sistema de tasas de acceso al centro de Londres y Estocolmo.
9. En la revisión de la Directiva de la Euroviñeta que se prepara para junio de este año, además de la introducción de los costes externos, se anuncia como bastante probable que se decida su extensión a toda la red de alta capacidad europea, no sólo sobre la red TEN-R.
10. A pesar que Cataluña no se encuentra en el centro de Europa, esta comunidad soporta un intenso tráfico de paso, unos 10.000 camiones día, sin recibir nada a cambio a modo de compensación. Por otra parte, la Directiva de la Euroviñeta permite establecer sistemas especiales de tasas en áreas congestionadas, como la de Barcelona, y en zonas de montaña, como en los Pirineos. Cataluña aparece, pues, como una comunidad autónoma que cumple con todos los requisitos para que se estudie la aplicación de todas las oportunidades presentes en la Directiva de la Euroviñeta en su territorio.

**Más información disponible en:**  
**[www.eurovineta.es](http://www.eurovineta.es)**



# Integració tarifària a Lleida i a Girona

ACTUALITAT

	Barcelona	Lleida	Girona
T-10 (multipersonal)	2001	20 maig 2008	15 setembre 2008
T-10/30	no disponible	20 maig 2008	15 setembre 2008
T-50/30	2001	2 juny 2008	14 juliol 2008
T-Mes	2001	31 març 2008	12 juny 2008
T-Familiar	2002		
T-Trimestre	2002		
T-Jove	2002		
T-Dia	2001		

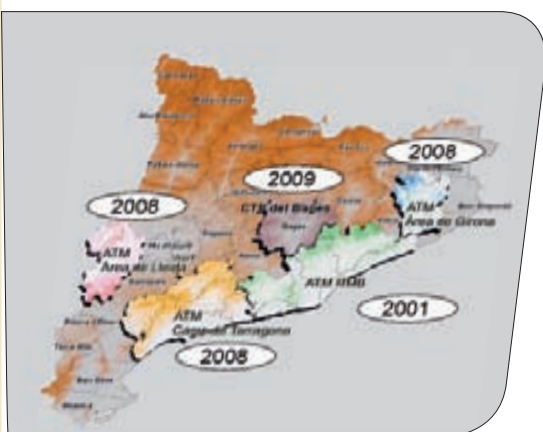
Desplegament dels títols de transport integrats a Catalunya

	Ús	Nombre de viatges	Període de validesa
T-10	Multipersonal	10	Fins canvi de tarifes
T-10/30	Unipersonal	10	30 dies
T-50/30	Unipersonal	50	30 dies
T-Mes	Unipersonal amb acreditació o DNI	Il·limitats	30 dies
T-Familiar	Multipersonal	70	30 dies
T-Trimestre	Unipersonal amb acreditació o DNI	Il·limitats	90 dies
T-Jove (24 anys)	Unipersonal amb acreditació o DNI	Il·limitats	90 dies
T-Dia	Unipersonal	Il·limitats	1 dia

Títols integrats emprats a les ATM de Catalunya

Zones	Barcelona						Lleida		Girona		
	1	2	3	4	5	6	1	2	1	2	3
T-10	7,20	14,40	19,80	25,45	29,15	31,20	7,20	8,70	8,40	15,60	21,60
T-10/30	-	-	-	-	-	-	5,70	11,00	7,20	13,00	18,00
T-50/30	29,80	50,00	70,20	87,35	103,50	115,00	25,00	36,10	27,00	45,00	65,00
T-Mes	46,25	66,70	90,10	107,00	123,00	131,00	36,00	52,00	42,00	60,90	82,30

Preu dels títols integrats per zones, l'any 2008



Plànol de les 5 primeres integracions tarifàries de Catalunya. Font: Generalitat de Catalunya

## Lleida i Girona estrenen tarifa integrada

La Generalitat de Catalunya avança amb la integració tarifària del transport públic, d'acord amb allò establert a la Llei 9/2003, de la mobilitat. Set anys després de la primera integració tarifària de Catalunya, realitzada a la Regió Metropolitana de

Barcelona (RMB), la reeixida mesura s'estén a les àrees urbanes de Lleida i Girona, que han inaugurat sistemes propis d'integració en març i juny d'enguany respectivament. A finals d'any, és previst que el Camp de Tarragona estreni bitllet unificat i pel proper any ho faci l'àrea del Bages. L'objectiu del Govern és assolir la plena integració tarifària de Catalunya cap al 2012.

La integració tarifària permet els usuaris utilitzar la xarxa de transport públic sense penalitzacions econòmiques als transbordaments quan existeixi un canvi de línia, mode o d'empresa operadora. La integració tarifària a Lleida i Girona manté l'estructura de funcionament de la RMB: és organitzada per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) corresponent, la divisió territorial s'estructura en diferents zones i existeix una gamma variada de títols de transport, segons l'ús, nombre de viatges i el període de validesa.

El temps permès per al transbordament integrat és d'un mínim d'una hora i quart per a una zona, ampliable un quart d'hora més per cada nova zona recorreguda.

Com a principal novetat, les noves àrees estrenen el títol T10/30, un abonament unipersonal de 10 viatges integrats a realitzar en un mes, una alternativa més econòmica que la tradicional T10 multipersonal, amb vigència anual o fins canvi de tarifes.

A més, les integracions tarifàries de Lleida i Girona també estrenen un suport més modern per als títols de transport, el microxip. Aquesta tecnologia supera les limitacions de capacitat de les targetes de cartró amb banda magnètica, permeten una validació més ràpida i sense contacte i la futura recàrrega dels títols de transport per internet, que ja practiquen els Autobusos de Lleida.



## Reptes per un futur immediat

La integració tarifària iniciada a Lleida és un primer pas important cap a la potenciació del transport públic eficient i de qualitat, si bé caldrà continuar treballant per dotar a l'àrea de Lleida d'una xarxa ferroviària de rodalia que vertebrí el territori i el configuri com una veritable trama de comunicació, afavorir la intermodalitat unificant les estacions de tren i autobús a Lleida ciutat, recuperar estacions de tren perdudes (Almacelles, Raïmat) i instar que el Govern català, i més concretament el Dept. de PTOP, doti de les competències a Autoritat Territorial de la Mobilitat (l'ATM) de l'àrea de Lleida com a veritable autoritat de la mobilitat en aquest territori, cosa que hores d'ara és un mer gestor de preus i tipus de targetes, i poca cosa més. Per exemple, no té potestat per efectuar i sancionar possibles negligències en la qualitat del servei que presten els busos interurbans, o no té potestat per decidir la ubicació d'una nova parada en el recorregut de qualsevol línia interurbana.

**Enric Martí Suau**

Vocal PTP Terres de Lleida. ATM Lleida

## Àrea de Girona

La PTP de les Comarques Gironines comença a "recollir els fruits" de la seva tasca dos anys després de la seva constitució. Primerament ha estat aconseguir un increment de la freqüència i de serveis del transport públic per carretera.

Seguidament, la constitució de l'Autoritat Territorial de Mobilitat a Girona a finals del 2006, ha representat trobar un interlocutor on exposar les necessitats i altres mancances del transport públic de Girona. Sens dubte un dels avenços més importants ha estat la posada en pràctica de la **integració tarifària**. Compren un total de 46 poblacions de les comarques del Pla de l'Estany, Gironès i una part de La Selva.

Aquest sistema unifica els preus dels viatges a partir de **set zones i dues zones pont**. Amb un sol títol de transport es poden utilitzar els diferents sistemes de transport (bus urbà i interurbà) amb una única targeta. Permet fer transbordaments sense cost dins el límit horari de 1'15m. en una zona, 1'30m. en dues zones i 1'45m. a tres zones.

Les línies adherides al sistema tarifari integrat són 16 interurbanes i 10 urbanes de la ciutat de Girona.

la **T-10/30 unipersonal**, permet fer **10 desplaçaments integrats durant 30 dies** i la **T-10 multipersonal** que permet fer **10 desplaçaments fins a canvi de tarifa**. S'ha d'adquirir la targeta d'acord amb el nombre de zones per on vulguis transitar, amb un màxim de **3 zones**.

En el cas d'un desplaçament que tingui el seu origen o destinació en municipis limítrofs situats a diferent zona tarifària, podràs fer-ho amb una targeta d'1 zona, sempre que sigui directe i no es faci cap transbordament.

L' ATM té un Centre d'Atenció al Client a l'Estació d'autobusos de Girona en el que si pot comprar, recarregar, personalitzar títols o demanar informació. També en els Consells Comarcals o a qualsevol punt adherit a la xarxa de venda de l'ATM (quioscos, estancs i administracions de loteria entre d'altres).

## Des de la PTP de les Comarques Gironines

valorem molt positivament la implementació d'aquesta reducció en quant al preu del bitllet, però continua sent necessari un augment de serveis de bus tant en dies laborables com en dissabtes i festius. També cal millorar l'adequació d'horaris del bus amb el servei de trens en les estacions de Flaçà, Figueres i també Sils.

L'ús del transport públic a l'àrea de Girona ha crescut en un 20% l'any 2007, però no és suficient en una demarcació on el vehicle privat segueix sent prioritari.

Esperem que l'aposta per un nou model de transport a les nostres comarques es faci extensiu i no quedem discriminats respecte a d'altres.

**Júlia Colomer**

PTP de les Comarques Gironines

En aquests moments estan a disposició els títols integrats **T-MES personalitzada que permet fer un nombre il·limitat de desplaçaments durant 1 mes**, des del 12 de juny de 2008 i la **T-50/30 unipersonal que permet fer 50 desplaçaments integrats durant 30 dies**, des del 14 de juliol de 2008. A partir del 15 de setembre de 2008 estaran a disposició

Zonificació tarifària de l'àrea de Girona.  
Font: Generalitat de Catalunya

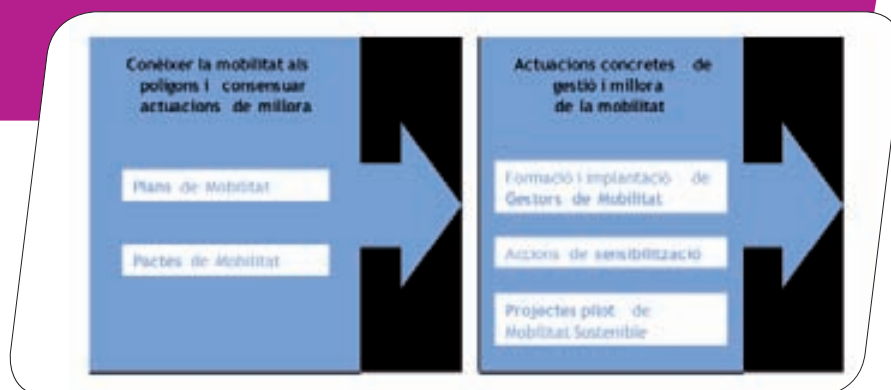


## El Projecte GEMMOPOLI

### El desenvolupament dels Plans i els Pactes de Mobilitat als polígons industrials

Gesmopoli és una iniciativa finançada per la Unió Europea en el marc de la Convocatòria de Projectes LIFE – Medi Ambient del període 2004-2005. El projecte es va iniciar el novembre de 2005 i finalitzarà a l'octubre de 2008. Està impulsat per un partenariat de cinc socis: l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona com a líder del projecte, el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya, l'associació empresarial Federació de Societats Laborals de Catalunya i els sindicats Comissió Obrera Nacional de Catalunya i Unió General de Treballadors de Catalunya. Es compta també amb la col·laboració d'altres institucions directament vinculades amb la gestió de la mobilitat: el Departament de Política Territorial i Obres Públiques i altres àrees de la Diputació de Barcelona, així com diverses associacions (Xarxa de Ciutats i Pobles cap a la Sostenibilitat, Associació per a la Promoció del Transport Públic, Confederació d'Associacions de Veïns de Catalunya, Bicicleta Club de Catalunya).

La gestió integral de la mobilitat en polígons i zones industrials és l'objectiu principal del projecte Gesmopoli, centrant-se específicament en la millora de la mobilitat dels treballadors i treballadores en sis polígons industrials de Catalunya. Els polígons escollits representen diverses tipologies de zones industrials i es troben ubicats en diferents punts de la geografia catalana. Així, formen part del projecte els



Procés de gestió de la mobilitat defensat al projecte Gesmopoli

polígons El Pla (Baix Llobregat), Santiga (Vallès Occidental) i el Mas Beuló (Osona) de la província de Barcelona, el polígon Agro-Reus (Baix Camp) de la província de Tarragona, el polígon El Segre (Segrià) de la província de Lleida i l'Aeroport de Girona (La Selva) de la província de Girona.

Concretament Gesmopoli es desenvolupa a partir de set etapes de treball:

- Posada en marxa del projecte amb l'estructuració dels equips de treball, la selecció dels polígons, la concreció del pla operatiu i l'inici de la disseminació del projecte.
- Desenvolupament del pla de mobilitat de cadascun dels sis polígons i estudi de síntesi de tots els plans elaborats.
- Elaboració de pactes de mobilitat entre els agents vinculats a cada polígon amb l'objectiu de tirar endavant actuacions de millora d'acord amb el pla de mobilitat.
- Formació de gestors de mobilitat.
- Implantació de la figura del gestor de mobilitat en cada polígon.
- Accions de sensibilització dirigides a empresaris, treballadors i treballadores.
- Accions pilot de mobilitat sostenible en cadascun dels polígons.

### Els Plans de mobilitat

Per la realització dels Plans de Mobilitat als sis polígons seleccionats s'ha utilitzat una metodologia comuna amb l'objectiu d'homogeneïtzar els treballs, així com per

poder desenvolupar a posteriori un estudi de síntesi de tots els plans, per tal de comparar els resultats i les actuacions que se'n derivin. Els plecs de condicions tècniques per la contractació dels Plans de Mobilitat contenen la metodologia que regeix la realització dels plans dins del projecte Gesmopoli. Partint d'aquesta base, els socis del projecte juntament amb les empreses redactores dels plans van consensuar conjuntament els seus continguts i característiques bàsiques. Com a resultat d'aquest procés, els Plans de Mobilitat inclouen els continguts següents:

#### • Estudi del marc general

aspectes morfològics i urbanístics, descripció de les xarxes de transport, mitjans de transport que utilitzen els treballadors, aspectes demogràfics, localització d'equipaments.

#### • Anàlisi de l'accessibilitat

situació i tendències actuals respecte l'accessibilitat a la via pública, a les empreses i a la xarxa de transport dels municipis.

#### • Anàlisi de la mobilitat

anàlisi de les diferents tipologies de mobilitat existents al polígon. En aquest punt, entre d'altres, es realitzen enquestes de mobilitat als treballadors per conèixer les seves necessitats i quins mitjans de transport fan servir.

#### • Diagnosi de l'accessibilitat i la mobilitat

detecció dels punts forts i els punts febles.



**• Propostes d'actuació**

Desenvolupament d'actuacions de millora de l'accessibilitat i la mobilitat al polígon a partir dels aspectes detectats en la diagnosi. Incorpora també un sistema d'indicadors de seguiment.

Com a referent per desenvolupar els Plans de mobilitat s'ha emprat la metodologia del projecte "Toolbox for Mobility Management Measures in Companies" finançat en el marc del programa SAVE II de la Unió Europea.

**Els pactes de mobilitat**

Els pactes s'han constituït amb posterioritat als plans, basant-se en les propostes del Pla d'acció contingudes en ell. El procés d'elaboració del pacte passa per una sèrie d'etapes que es detallen seguidament, tot i tenint present que el pacte ha de ser un procés flexible que permeti als agents implicats actuar amb llibertat.

**• Impuls del Pacte i la Mesa**

El pacte ha de tenir un agent impulsor que pot ser qualsevol dels agents que tenen relació amb un determinat polígon o zona



Els integrants de la Mesa del Pacte per la Mobilitat

d'activitat econòmica. Aquest ha de posar les bases perquè la resta d'agents es vagin incorporant al procés i es pugui crear la Mesa del Pacte com a òrgan de participació voluntària que ha de tirar endavant el Pacte. La composició de la Mesa pot variar en funció de les característiques de cada polígon, però en general ha de comptar amb la participació d'agents socials, públics i econòmics.

**• Anàlisi de la mobilitat**

Per avançar vers l'elaboració del Pacte de mobilitat cal comptar amb una diagnosi que identifiqui els punts forts i els punts febles de la mobilitat i l'accessibilitat al polígon. Aquesta informació és clau per plantejar objectius estratègics i actuacions de millora. Si existeix un Pla de mobilitat sostenible de la zona en qüestió podem disposar ja de l'anàlisi de mobilitat, i en cas que el Pla no s'hagi realitzat es pot elaborar un informe de diagnosi, suficient per detectar els punts forts i els punts febles.

**• Redacció i aprovació del Pacte**

El document del Pacte de mobilitat ha de consistir en una sèrie d'objectius estratègics, una declaració d'intencions que cal traduir a posteriori en actuacions i mesures concretes. La Mesa del pacte ha de consensuar i aprovar aquest document i convé també que el faci públic per tal de donar-lo a conèixer.

**• Aplicació del Pacte**

A partir dels objectius estratègics aprovats per la Mesa s'ha de procedir a desenvolupar i prioritzar actuacions, les quals poden venir

donades per un Pla de mobilitat existent, o haver-se de crear d'inici. Per la correcta aplicació del Pacte i de les actuacions que se'n derivin és essencial crear una figura de gestió i d'avaluació, en aquest sentit es pot escollir un responsable que actuï com a Gestor de Mobilitat i que estigui vinculat directament amb la Mesa de mobilitat.

**• Valoració i revisió del Pacte**

El Pacte per la mobilitat ha de ser un procés viu la qual cosa implica la necessitat de fer un seguiment i avaluació de les actuacions mitjançant indicadors, el qual ha d'ajudar a establir un procés de revisió i millora per part de la Mesa de mobilitat.

**Conclusions**

El projecte GESMOPOLI ha resultat una experiència molt innovadora atès que en un període de tres anys, les administracions, els sindicats i els empresaris han debatut i han proposat accions per a la millora dels polígons industrials i centres de treball analitzats. Quan acabi el projecte a finals d'octubre de 2008, queda una important tasca a realitzar per part de les meses de mobilitat creades. La creació de la figura del gestor de mobilitat en cadascun dels centres analitzats ha de preveure una continuïtat per tal de dinamitzar i realitzar les accions previstes. El Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, així com la resta d'entitats implicades hauran de vetllar per tal que tota la feina feta es pugui anar materialitzant al llarg dels propers anys i que les experiències realitzades en el projecte puguin ser exportades a la majoria de centres de treball de Catalunya

**Ferran Vallespinos, Helena Perxacs i Salvador Fuentes**

Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona

# Nueva política tarifaria en Tarragona

PLANIFICACIÓ

## Bus de Tarragona, gratis hasta los 18 años

Los alumnos de 5º y 6º de Primaria de los 33 centros educativos de Tarragona ya pueden utilizar los autobuses urbanos de forma gratuita para ir a la escuela. La tarjeta permite a cada estudiante hacer cuatro viajes por día lectivo para ir de casa al colegio. Se trata de una tarjeta de tecnología sin contacto utilizada habitualmente por la EMT para los colectivos de jubilados, pensionistas y personal de la empresa.

El uso de esta nueva tarjeta no se acaba aquí, ya que se prolongará al resto de alumnos de ESO y más adelante puede extenderse a los estudiantes de Bachillerato y Ciclos Formativos. Por lo tanto, y en poco más de año, el número de estudiantes que se beneficiará de la tarjeta pasará de los 2.500 (entre 5º y 6º de Primaria) a 16.000. A partir de septiembre, las concejalías de Movilidad y Enseñanza analizarán la viabilidad de que la tarjeta no tenga un número limitado de viajes. Incluso el servicio también se abriría cuando se tratase de realizar las actividades extraescolares. Otra de las ventajas es que permite un número ilimitado de viajes los días laborables en horario desde las 8 hasta las 21 h durante los meses del curso escolar, es decir, de septiembre a junio. El hecho de contemplar esta franja horaria tan amplia se debe a que abarca tanto el horario escolar como el de las actividades extraescolares que puedan desarrollar los estudiantes. El objetivo de la tarjeta de autobús no se crea para sustituir al transporte escolar regular, sino para complementarlo. Este servicio ofrece una alternativa a la gente que, de momento, no utiliza el autobús.



La fidelización de usuarios comenzará a una edad temprana en Tarragona. Foto: [www.geocities.com/autobusesbcn](http://www.geocities.com/autobusesbcn)

Los requisitos para ser titular de la TTE es estar empadronado en Tarragona y estar matriculado en un colegio público o concertado de la ciudad, así como la autorización firmada del padre, madre o tutor para que el menor pueda utilizar el transporte

**Los alumnos de 5º y 6º de Primaria de Tarragona ya pueden utilizar los autobuses urbanos de forma gratuita.**

público sin estar acompañado. Para la obtención esta tarjeta se deberá abonar 1€ en concepto de gastos de confección. Este es un precio simbólico que tiene una función educativa en relación al uso responsable por parte de los estudiantes y pretende evitar actitudes de despreocupación respecto a su conservación y pérdida. En este sentido, existen dos opciones para solicitar las tarjetas TTE:

- A través del "Club dels Tarraconins". Club creado por el Ayuntamiento de Tarragona y que está dirigido a todos los jóvenes de hasta los 18 años de la ciudad. Para que la tarjeta del Club sirva como tarjeta del servicio gratuito de transporte para los escolares, deberán señalar en la inscripción a dicho club la autorización para transferir los datos a la Empresa Municipal de Transportes. La inscripción a este Club se puede hacer a través de la Web <http://www.tarraconins.cat> o presentando la solicitud en las Oficinas de Atención al Ciudadano (OMAC).
- En caso de no querer ser socio del "Club dels Tarraconins", se puede solicitar en el OMAC o en la EMT haciendo constar que sólo se desea solicitar la tarjeta de transporte escolar.

La tirada inicial para este primer año de funcionamiento de la TTE será de unos 8.000 ejemplares y se renovará cada año coincidiendo con el inicio del curso escolar

**Mario Cortés.**  
Gerente EMT Tarragona

# Biocombustibles visió des de



Notícies aparegudes en el Butlletí de la Federació Europea pel Transport i el Medi Ambient, de la qual la PTP n'és membre

INTERNACIONAL  
T&E

## Pressions perquè es replantegi l'objectiu de biocombustibles de la UE

*Dos informes elaborats per al Parlament Europeu recomanen que la UE abandoni l'objectiu que el 2020 el 10 % del combustible del transport provingui de la biomassa. D'altra banda, T&E ha recopilat informació sobre l'impacte dels gasos d'efecte hivernacle indirectes pel desplaçament de l'ús preexistent dels terrenys per produir ara biocombustibles.*

En un informe per al comitè de l'energia, el parlamentari europeu luxemburguès del Partit Verd Claude Turmes demana que l'objectiu del 10 % sigui descartat, ja que afirma que és més un objectiu polític que tècnic i hi ha prou evidències per desistir-ne. Tanmateix, la majoria de parlamentaris que van participar en el debat sobre aquest document creuen pertinent el cercar una manera de mantenir l'objectiu.

Un segon informe per al comitè del medi ambient a càrrec del parlamentari europeu suec de centre-dreta Anders Wijkman, fa una crida per seguir el que considera un camí responsable i reduir l'objectiu donades les incerteses amb què ens trobem avui en dia, que proposa fixar en el 8% pel 2020.



Les flotes d'autobús són dels primers vehicles que van començar a utilitzar el biodièsel

Aquestes veus se sumen a d'altres que darrerament han sol·licitat una revisió de l'objectiu d'utilització de biocombustibles, com la del primer ministre belga.

Mentrestant, T&E ha tingut accés a documentació de la Comissió Europea sobre com mesurar l'impacte climàtic dels biocombustibles pel fet que l'ús que tenien les terres objecte del nou conreu es traslladi a d'altres indrets per compensar-ne aquesta disminució. Així, noves cerques suggereixen que aquest impacte és, en molts casos, probablement tan gran que els biocombustibles resultants tenen unes emissions de gasos d'efecte hivernacle superiors a les dels combustibles fòssils.

A tot això la comissària europea d'agricultura, Mariann Fischer Boel, ha manifestat que els biocombustibles no han d'esdevenir un cap de turc amb afirmacions exagerades sobre l'ús del sòl. Així, en una conferència recent ha assegurat que el 80 % de l'objectiu de la UE es podria assolir utilitzant només el 15 % del sòl agrícola dels països de la unió.

Per la seva banda el president de la Comissió Europea, José Manuel Durão Barroso, ha encarregat un estudi per analitzar tots els impactes que puguin tenir els biocombustibles, com ara en els preus, en l'agricultura, en el desenvolupament, etc. En tot cas el seu portaveu ha insistit en què no s'estava considerant de canviar l'objectiu del 10 % i que els resultats d'aquest estudi potser no es farien públics.

Finalment, segons l'organització Friends of the Earth, hi ha evidències que la indústria del petroli no necessita dels biocombustibles per complir amb l'objectiu de reducció d'emissions de CO<sub>2</sub>, ja que assegura que els productors de combustible en podrien reduir les emissions com a mínim en un 10 % millorant el procés de cremat i ventilació de gasos, millorant l'eficiència energètica i utilitzant combustibles alternatius a les refineries.

# Emissions del Transport

## Actualització de CCOO

### BALANÇOS SOBRE LES EMISSIONS DEL TRANSPORT. LA PUJADA CONTINUA

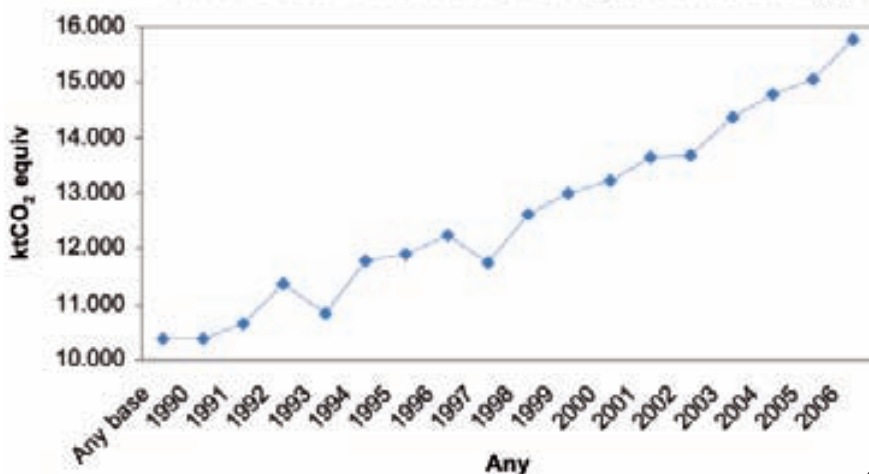
Malgrat la incredulitat general que predominava sobre aquest tema, el preu del barril de petroli finalment ha assolit (fins i tot sobrepassat) els 100 dòlars. Aquest encariment, sumat a la situació general de crisi econòmica, ha tingut repercussió sobre les vendes de combustibles a Catalunya, que han caigut un 30 % respecte el mateix període de l'any passat.

Es fa evident, doncs, l'afectació que té l'encariment del cru sobre l'economia mundial, però també sobre les economies familiars directament; es calcula que una família pot arribar a destinar fins a 6.000 euros anuals en despeses de manteniment i ús del vehicle privat. A més, l'incompliment dels acords de reducció d'emissions de CO<sub>2</sub> marcats pel Protocol de Kyoto li poden comportar a l'estat espanyol prop de 4.000 milions d'euros al llarg dels propers cinc anys si no es prenen mesures efectives (font: *Informe sobre la evolució de las emisiones de gases de efecto invernadero en Espanya 1990-2007, CC.OO*).

Tenint en compte aquests factors des d'una perspectiva merament crematística -i no de sensibilitat ambiental o social-, resulta paradoxal que el sector del transport per carretera continuï essent, juntament amb la generació d'electricitat, el que més incrementa les emissions totals de diòxid de carboni equivalent. En l'esmentat estudi de CCOO, s'afirma que a Espanya les emissions han arribat a duplicar-se des de 1990, representant en l'actualitat un 22,9 % del total. Cap sector, exceptuant el de la generació d'electricitat (24,3 %), assoleix un pes tan elevat en l'aportació d'emissions del transport totals.

La situació a Catalunya no és gaire més esperançadora. Segons el recent informe del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat, tot i que les emissions dels sectors difusos s'han reduït en el 2006 un 4'7 %, **les del transport han augmentat un 4'8 % respecte el 2005 i un 52 % respecte l'any de referència del Protocol de Kyoto (1990)**.

Tendència emissions transport a Catalunya



És a dir, mentre que les emissions incloses en la Directiva de Comerç d'Emissions (les atribuïdes a instal·lacions de base industrial), les procedents del processament d'energia (sector energètic, indústries manufactureres i construcció) i les dels processos industrials no energètics han minvat, les pertanyents al transport continuen incrementant-se.

No obstant això, sembla ser que aquesta qüestió no ha transcendit al *mass media* i encara s'observen als diaris xemeneies fumejants, titllades de culpables de l'escalfament global. I quan es plantegen solucions des de la perspectiva de la mobilitat, les referències més comunes giren entorn de les infraestructures o de les bondats ambientals de nous models de cotxes.

<sup>1</sup> Emissions sector transport inclou: aviació civil (domèstic), transport per carretera, ferrocarril, marítim (nacional) i altres (altres fonts mòbils i maquinària). No inclou: maquinària del sector de l'agricultura, de la silvicultura i la flota pesquera nacional.

Tothom sembla estar d'acord en el problema, però no en l'assumpció real d'un canvi d'hàbits. Quan els costums han cristal·litzat, és ben difícil canviar-los. Quan l'economia



mundial és *petroaddicta* i depèn del consum de 86 milions de barrils de petroli diaris (160.000 litres per segon), encara més. A més, el discurs del llarg termini (l'advertència del canvi ambiental global, per exemple) queda eclipsat per la satisfacció immediata de les nostres necessitats i, per tant, renunciem a la presa de consciència. Potser per això cal parlar del curt termini, dels costos directes per a l'economia, així com de la factura ambiental i social que ja es fa palesa. I també de repercussions sobre la salut pública actual, tant pel que fa a l'increment de malalties respiratòries (que poden causar la mort prematura) com a conseqüència dels contaminants atmosfèrics. Per no esmentar la mortalitat a causa dels accidents de trànsit motoritzat. Fets reals, actuals i quantificats. No auguris de futur.

### Noves eines de mesura de les emissions

El proppassat 16 de juliol es va presentar a càrrec de diferents departaments de la Generalitat (Política Territorial i Obres Públiques, Medi Ambient i Habitatge i l'Institut Català d'Energia), juntament amb l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) una nova eina per al càlcul d'emissions contaminants i el consum energètic, l'anomenada **EMIMOB-U**. El nou producte pretén esdevenir un element de suport a la redacció dels Plans de Mobilitat Urbana (PMU), així com proporcionar una metodologia homogènia per a poder obtenir resultats comparables.

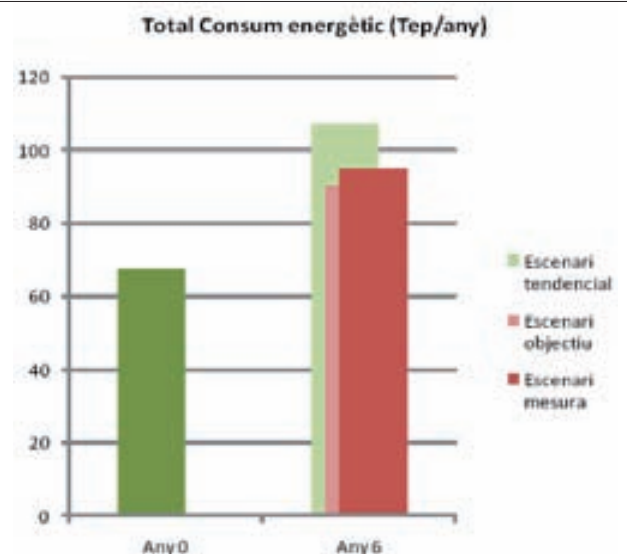
Seguint les etapes definides a la Guia bàsica per a l'elaboració dels PMU, es poden obtenir resultats sobre el consum energètic, les emissions de gasos d'efecte hivernacle i de contaminants atmosfèrics de diferents escenaris (l'actual i els escenaris tendencials, a 6 anys i 12 anys): Val a dir que la utilitat de l'eina depèn d'una important tasca prèvia d'introducció de dades. Entre d'altres, cal tenir comptabilitzades de manera curosa les tipologies de vehicles del parc mòbil: cotxes, taxis, motos, vehicles lleugers de mercaderies <3,5 tones, vehicles pesants de mercaderies >3,5 tones, autobusos i sistema ferroviari. A més, per a cadascun dels modes de transport esmentats, cal diferenciar entre les tipologies de combustible (gasolina, dièsel, Bio10, GLP, Híbrids, GN i elèctric). Es faciliten referències orientatives en cas de no conèixer aquesta distribució.

D'altra banda, s'han d'introduir les dades de mobilitat per a cada tipologia: mobilitat total anual (veh·km) i el percentatge referent a vies congestionades i principals/secundàries no congestionades.

**Vanessa Bastida.**

Medi Ambient

## El proppassat 16 de juliol es va presentar una nova eina per al càlcul d'emissions contaminants i el consum energètic, l'anomenada **EMIMOB-U**



La virtut de l'EMIMOB-U és visualitzar (**veure gràfic 2**) l'efecte de determinades mesures per a aconseguir una mobilitat més sostenible, comparant l'escenari actual amb una prospecció de futur. Això significa que és el/la redactor/a del PMU -i no aquesta eina- qui haurà de fixar els objectius concrets i proposar les actuacions a fi d'assolir-los.

# Soterrrem Catalunya?

FERROCARRIL

*Podríem dir que la major part de les corporacions municipals afectades per traçats ferroviaris saben conjugar perfectament el verb soterrar en tots els seus temps, però... És sempre necessari emprendre aquestes obres de considerable cost econòmic i afectació a l'explotació ferroviària? Quins paràmetres hem de manejar per considerar la conveniència d'executar unes obres d'aquesta envergadura? Intentarem respondre a algunes d'aquestes qüestions.*

S'entén per soterrament el fet de traspasar un tram ferroviari ja existent en superfície, a cota subterrània, mantenint amb poques variacions el traçat original. Aquesta intervenció s'aplicarà a zones poblades, on per la seva densitat i característiques resulti incompatible l'explotació ferroviària amb les activitats urbanes. Valorar aquest paràmetre adequadament és una tasca que han de portar a terme les diferents administracions públiques competents, suministrant els tècnics totes les dades i informacions objectives que poden afectar l'operació.

## Quins inconvenients comporta una obra de soterrament?

- **Un elevat cost econòmic,** ja que per cada quilòmetre de túnel urbà es podrien construir més de 10 vegades més quilòmetres de línia ferroviària en superfície. L'experiència ens diu que són freqüents les incidències i les desviacions pressupostàries a l'alça durant el procés constructiu, per la qual cosa el cost final de l'obra en temps i recursos sol excedir llargament la quantitat que es va pressupostar.

- **Fiabilitat.**

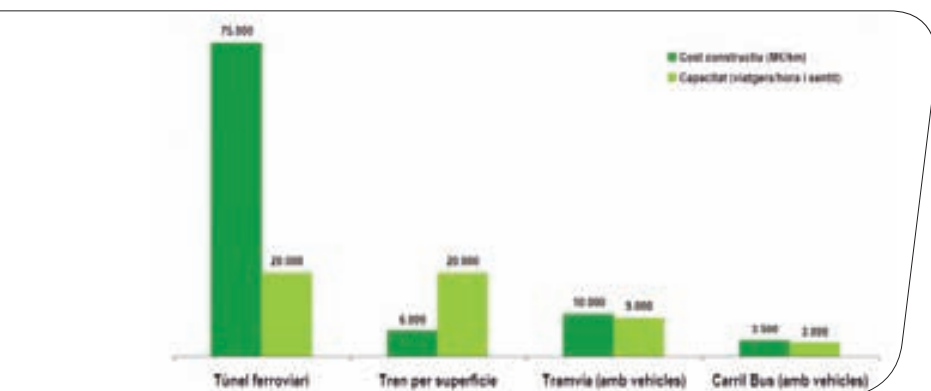
Els túnels subterranis, i més si són urbans, són instal·lacions altament vulnerables a tot tipus de contratemps. Existeixen un riscs inherents a la pròpia obra en funció de la seva ubicació, com poden ser inundacions, trencament de conduccions, incendis, moviments sísmics...

Un altre factor de risc el porten les condicions del propi transport ferroviari que es realitza. Les incidències habituals de l'explotació ferroviària es veuen considerablement agreujades en els punts de difícil accés, fets com avaries i parització de trens només es resolen amb complexes operacions de rescat si es produeixen a l'interior d'un túnel, i obliguen a preveure sortides i plans d'emergència, que sempre requereixen la intervenció d'organismes de protecció externs.

El risc es pot incrementar notablement si pel túnel ha de circular un dens tràfic de mercaderies, del qual mai no es poden discriminar les matèries perilloses. Aquest últim risc s'estén a les zones poblades properes al túnel.



La febre dels soterraments a Catalunya no té precedents a Europa: fins i tot es demanen soterraments quan els trens ja circulen sobre viaducte o molt poques circulacions al dia.



Els túnels trenquen la proporcionalitat entre el cost constructiu i la capacitat de les infraestructures del transport, cosa que n'hauria de racionalitzar la construcció. Font: PTP



*Gràcies a unes infraestructures ben dimensionades l'avançament d'un tren de mercaderies per part d'un servei exprés de viatgers a la República Txeca no reté cap dels dos serveis.*

### • **Condicionament de l'explotació.**

Deixant de banda els elevats índex de risc i els considerables i permanents recursos que s'han de dedicar a conjurar-los, existeix una altra sèrie d'efectes negatius sobre l'explotació ferroviària. Generalment un tram soterrat no sol millorar les prestacions de velocitat i capacitat de transport del traçat en superfície al qual substitueix, ja que l'enllaç amb la superfície obliga a realitzar rampes i pendents pronunciades, que si bé no tenen excessiva importància en el cas de trens automotors de viatgers (poden mantenir les seves màximes prestacions fins a pendents de 20mm/m), sí la tenen pel que fa als pesats trens de mercaderies perquè la càrrega remolcable d'una locomotora es veu disminuïda en unes 50Tm per cada mm/m de més en la rampa.

Altres desavantatges són la impossibilitat de modificacions i ampliacions del traçat, i de les vies i andanes de les estacions soterrades. L'ampliació del número de vies a més de dos per permetre l'avançament dels trens més lents de Rodalies o de mercaderies queda totalment hipotecada amb molts dels soterraments actualment projectats. Especialment a les proximitats de les grans ciutats, la triplicació o quadruplicació de vies és imperativa, com posen de manifest els operadors ferroviaris més importants d'Europa que exploten xarxes mixtes de viatgers, amb diferents esglaonaments del servei, i mercaderies.

El difícil accés a aquestes obliga a mantenir permanentment en servei costosos sistemes mecànics d'elevació, il·luminació, ventilació i evacuació.

El tràfic mixt de mercaderies i viatgers en un mateix soterrani presenta molts inconvenients, especialment si hi ha estacions, ja que els viatgers hauran de suportar el pas de pesats trens a plena

velocitat amb les seves seqüeles de soroll, pols, males olors (de vegades tòxiques) i risc d'accidents.

Tampoc no és aconsellable la utilització massiva de la tracció tèrmica (dièsel) en els trams soterranis que tinguin estacions de viatgers en el seu interior, això limita les possibilitats d'actuació dels operadors privats, que per la seva versatilitat solen recórrer preferentment a la tracció dièsel.

***“Soterrar? Sí, però sempre en funció del bé comú i sense hipoteques”***

### • **Alternatives.**

Existeixen diverses alternatives al soterrament total de trams ferroviaris a les zones urbanes, si no convé o no es pot desviar el traçat, es pot optar per permeabilitzar la via a través de passos soterranis, i traçats en viaducte, fent compatibles els usos ferroviaris i urbans de

manera eficient. En els casos que la línia fèrrea hagi de soportar un massiu tràfec de mercaderies, el més aconsellable és recórrer a variants alternatives fora de les zones densament urbanitzades.

Soterrar? Sí, però només en els casos en els quals es millorin les prestacions ferroviàries existents, o repercuteixin en notables millores urbanes que justifiquin els recursos utilitzats i incideixin favorablement en la mobilitat de de la població.

Què es pot soterrar? Els ferrocarrils suburbans i interurbans preferentment electrificats, en instal·lacions amb un nivell de risc assumible.

Què no s'ha de fer mai? Soterrar en trams urbans corredors ferroviaris amb dens tràfic de mercaderies, el risc dels quals mai és assumible.

Soterrar? Sí, però sempre en funció del bé comú i sense hipoteques, mai per criteris estètics o electoralistes.

**Jordi Valero Vilaginés**  
*Tècnic en Material Ferroviari. Juny 2008*

*París i Berlín són exemples de ciutats europees on no només s'ha mantingut el tren en superfície sinó que s'ha convertit en monument històric artístic.*



# Congrés de la bici Intermodalitat

BICICLETA

## 2º Congreso Catalán de la Bicicleta

Hospitalet de Llobregat acogió del 28 de mayo al 1 de junio el 2º Congreso Catalán de

la Bicicleta. Durante los tres primeros días, alrededor de 400 participantes entre asistentes y ponentes, se dieron cita en las diferentes conferencias, talleres y debates que, alrededor de este modo de transporte se llevaron a cabo en el recinto de La Farga. El sábado 31 de mayo se realizó una visita técnica a la vía verde de la Terra Alta, entre Arnés y Pinell de Brai, mientras que el recinto de Hospitalet abrió sus puertas al público para que éste

pudiera ver los diferentes stands que –sobre el vehículo de dos ruedas– entidades, fabricantes y cuerpos de policías locales mostraban. El domingo 1 de junio una pedalada popular, así como la lectura del manifiesto, dieron por concluidas 5 jornadas dedicadas a uno de los elementos que más puede y debe contribuir a cambiar la fisonomía de las calles de muchas poblaciones y ciudades junto al fomento de la marcha a pie y el transporte

público, hasta ahora volcadas en su uso y diseño en el culto al vehículo contaminante de 4 ruedas y más recientemente a la motocicleta. Tres ejes formaron los temas del congreso: **educación y formación**; **salud y calidad** de vida y, finalmente, **comunicación y publicidad**.

Realmente se ha visto la necesidad de formar a los más jóvenes ya en las escuelas y también con sus familias en clave de movilidad sostenible. En clave de salud diversos estudios muestran cómo los ciclistas viven más y mejor que los no ciclistas (que alguien se acuerde de las preocupantes tasas de obesidad que se van alcanzando por estas latitudes entre la población más joven). Y en cuanto a comunicación, es evidente el elevado peso que todavía alcanza la publicidad y las noticias entorno al coche y la motocicleta, elevados ambos con frecuencia al trono y a los altares, mientras la bicicleta apenas es noticia y, cuando lo hace, es demasiado vista en aspectos negativos.

### *En clave de salud diversos estudios muestran cómo los ciclistas viven más y mejor que los no ciclistas*

A los tres ejes anteriores hay que sumar la jornada internacional dedicada a la bicicleta, en la que expertos procedentes de cuerpos policiales de las ciudades de Montreal, Bruselas, Colonia, La Haya y Apeldoorn mostraron las notables diferencias entre sus respectivos países y los casos españoles (Badalona, Bayona, Castelldefels, Barcelona, Sant Boi de Llobregat) en cuanto al uso cotidiano de la bicicleta como un vehículo más de patrullaje. Se realizó una sesión práctica impartida por los representantes holandeses de La Haya y Apeldoorn sobre cómo utilizar la bicicleta como medio de defensa. Destacó cómo en el caso catalán, la bicicleta no se ha tenido hasta ahora en cuenta en el despliegue de los Mossos d'Esquadra, un cuerpo que pretende ser modélico y moderno, pero que ha ignorado completamente en su despliegue un





vehículo de referencia en determinados entornos. Estudios belgas valoran el coste anual de un vehículo policial –coche- sin las reparaciones en 13.000 € mientras que la bicicleta alcanza los 1.300 €. Si a ello unimos aspectos como el “efecto pecera” al que somete el coche policial a sus ocupantes mientras que el vehículo de dos ruedas ofrece una imagen joven y moderna, la ecología del modo, así como la mayor presencia en el terreno (5 a 6 veces más que si se patrulla a pie) es difícil llegar a comprender cómo desde las alcaldías y distintos gobiernos que hay por estas latitudes no se normaliza el uso de la bicicleta por parte de las policías locales, quizás relacionado todavía con la percepción de este modo más vinculado al ocio que a ser visto como vehículo de transporte habitual.

El 2º Congreso Catalán de la bicicleta se ha llevado a cabo precisamente en un momento en el que no debe pasarse por alto el elevado precio de los carburantes, que ya superado con creces el listón de los 100 dólares –USD- y con el próximo objetivo marcado en la horquilla de los USD 150-200 (250 según algunas fuentes). Ello está provocando (y provocará aún más) tensiones en diferentes sectores de la sociedad y la economía (huelga de transportistas, manifestaciones de pescadores, agricultores...).

Hospitalet de Llobregat, con 260.041 habitantes a 31 de diciembre del 2006, segunda ciudad de Cataluña, vuelve a ser una ciudad de contrastes. A escasos 500 metros aproximadamente de La Farga, está la estación de RENFE-ADIF, que justo para el congreso ha incorporado siete aparcabici junto a una de las toperas –más vale tarde que nunca- mientras que la propia de FGC de Avinguda Carrilet cuenta hace ya más de 18 meses de 6 aparcabici tipo U invertida -12 bicicletas- de la estación, situándose 3 de

los aparcabici dentro de la zona de vestíbulo y el resto a nivel de calle. La bicicleta ha sido hasta bien hace poco un elemento “folklórico”. Una vez al año –“el día de la bici”- y poca cosa más, como alguna prueba deportiva. La muestra son los kilómetros de carril bici: 10 km construidos. Se planifican muchos -50- pero se construyen pocos y mal –verdaderamente hay un claro déficit de infraestructuras-.

## *El 2º Congreso Catalán de la bicicleta se ha llevado a cabo precisamente en un momento en el que no debe pasarse por alto el elevado precio de los carburantes.*

Mientras el discurso de la sostenibilidad, o casi mejor dicho, de la insostenibilidad se materializa en los grandes recursos económicos dedicados a la construcción de parkings municipales para esconder el problema de sus calles bajo tierra. Al exceso de coches y motos que ahoga la ciudad y a sus habitantes (físicamente y en la calidad del aire), se suma la impunidad con la que estos vehículos quitan espacio al peatón (coches en las aceras –C/ Carretera de Esplugues, en el lado de los jardines de Can Buixerres-), probablemente facilitado por el efecto pecera de sus agentes de policía local en los coches (con aire acondicionado, faltaría más). Se crean planes directores para la bicicleta pero curiosamente no para los más contaminantes (coche y moto). Las aceras se han ensanchado en algunos puntos para permitir no se sabe bien que

pase el peatón o para que la moto se suba a la acera, o el vehículo motorizado de cuatro ruedas la ocupe parcialmente, mostrando el elevado grado de incivismo e indisciplina viaria. En materia de transporte público, los planos de éste de las paradas de autobús que disponen de ellos, todavía no muestran el itinerario del tranvía que circula por parte de sus calles desde el 2004. Claro que mejor no hablar de la nula intermodalidad FGC-RENFE en Gornal-Bellvitge, dos instalaciones que viven como dándose la espalda y poniendo el día a día más difícil a los más débiles de la movilidad: peatones, personas con dificultades para caminar, sillas de ruedas, carritos infantiles, etc. Eso sí, a pesar de los grandes recursos financieros destinados, a escasos metros, al AVE. ¿Sostenibilidad?

La próxima ciudad que acogerá el 3er Congreso Catalán en el 2010 está por decidir. Sevilla celebrará en el 2009 las segundas jornadas estatales, al mismo tiempo que Bruselas acogerá el Velocity 2009 bajo el lema “Recycling our cities”. Nos alegramos de que autoridades tan célebres como el mismísimo presidente de la Generalitat, José Montilla; el presidente del Parlament, Ernest Benach; o la nueva alcaldesa de l'Hospitalet de Llobregat, Núria Marín; inauguraran el congreso y compartieran cena con especialistas del mundo de la bicicleta. Sin duda, este contacto es muy positivo para quienes, por motivos que ahora no nos ocupan, realizan un uso testimonial de la bicicleta, el transporte público o la marcha a pie. Para alcanzar una movilidad más sostenible es imprescindible percibir los problemas actuales desde arriba y servir de ejemplo al ciudadano.

**Más vale tarde que nunca.**

*Carlos Ortí*

# Tramvallès

LA PROPOSTA



Tramvia pel centre de Linz, sense cotxes

## Proposta de tram-tren i carril bus per al Vallès Occidental

*El TramVallès és una proposta de la PTP de xarxa de tren-tramvia que uniria les principals poblacions del Vallès Occidental. Aquesta xarxa permetria una comunicació ràpida i eficient entre municipis propers i, alhora, actuaria com a tramvia urbà a les grans ciutats de la comarca. Igualment, seria un mitjà d'aportació a les estacions de Renfe i FGC de la comarca, apropant-les a poblacions que actualment no tenen servei ferroviari.*

El TramVallès va ser elaborat per la PTP amb l'objectiu de resoldre de manera eficaç i sostenible la mobilitat interna de la comarca a un cost raonable. El Vallès Occidental és una comarca amb 846.000 habitants, on el pes de la mobilitat interna és molt important: un 84 % dels desplaçaments tenen origen i destinació en el seu interior. En canvi, això no està reflectit en el transport públic de la comarca, que només es presenta competitiu enfront el cotxe en els desplaçaments cap a Barcelona. Un 52 % dels desplaçaments a la comarca són amb vehicle privat (enfront del 24 % del Barcelonès), i només un 10 % es realitza en transport públic (30 % al Barcelonès). L'objectiu del TramVallès és millorar considerablement la quota del transport públic oferint un servei de qualitat.

### La proposta

El TramVallès uniria amb plataforma reservada (amb velocitats de tramvia als nuclis urbans i de tren als interurbans) Montcada, Ripollet, Cerdanyola, Sant Cugat, UAB, Badia, Barberà, Sabadell i Terrassa. Aquests municipis sumen prop de 650.000 habitants. La xarxa troncal, amb forma de T invertida, tindria una longitud aproximada de 32 km. Un dels tres caps de la xarxa seria l'actual estació de Renfe de Montcada i Reixac (R2), es dirigiria cap a l'estació de Montcada - Ripollet (R3), passaria pel centre de Ripollet i creuaria el riu Ripoll i l'autopista C-58 per enllaçar amb l'estació de Cerdanyola (R4, R7); després de creuar el nucli urbà donaria servei al Parc Tecnològic fins arribar al futur Centre Direccional. En aquest punt es bifurcaria, per un cantó es dirigiria fins a Sant Cugat, on tindria enllaç amb els FGC. Per l'altre es dirigiria fins a la UAB, on tindria correspondència amb les estacions de Cerdanyola Universitat (Renfe

R7) i Universitat Autònoma (FGC S2 i S55). En aquest punt, mitjançant un túnel, uniria la UAB i Badia, seguir fins a Barberà, on el tramvia també tindria correspondència amb Renfe (R4). A Barberà agafaria l'eix de l'antiga carretera N-150 per creuar la ciutat i Sabadell, on també tindria enllaç amb Sabadell Estació (FGC S2), per dirigir-se finalment a Terrassa, on tindria enllaç amb el futur intercanviador Renfe-FGC (R4 i S1).

A aquestes línies troncales s'hi sumarien dues línies urbanes. La primera, d'uns 10 km, uniria Sabadell i Badia: sortint dels barris sabadellencs de Cifuentes i Can Llong creuaria la ciutat per la Gran Via, enllaçant amb les actuals estacions de Renfe al municipi i amb el futur intercanviador Renfe-FGC de Plaça Espanya, fins a arribar a Badia passant per l'aeroport i el futur Parc Empresarial de Sant Pau del Riu Sec. Aquesta línia i la interurbana explicada anteriorment formarien una xarxa en forma de 8 al continu urbà de Badia, Barberà i Sabadell. La segona línia urbana transcorreria exclusivament per Terrassa, seria de forma circular i uniria la majoria de barris de la ciutat.

En tota la xarxa el TramVallès tindria enllaç amb 14 estacions de ferrocarril (nou de Renfe i cinc de FGC).

Igualment cal destacar que en molts trams la plataforma del tramvia seria compartida amb el bus. Això afavoriria una major velocitat comercial del bus i un intercanvi bus-tramvia a la mateixa parada, cosa que afavoriria la intermodalitat entre els dos mitjans de transport.

### Avantatges

- Uniria de manera ràpida i eficient continus urbans densos i que actualment no



Tramvia carril bus davant de l'estació de Karlsruhe

disposen de transport públic protegit. Aquest és el cas de Badia, Barberà i Sabadell (243.000 habitants); el de Montcada, Ripollet i Cerdanyola (126.000 habitants) i en menor mesura el de Sabadell i Terrassa (404.000 habitants).

- Faria d'aportació a les estacions de ferrocarril, apropant-les a poblacions i barris sense cobertura de ferrocarril. Les dues poblacions més beneficiades en aquest sentit són Badia del Vallès (que quedaria només a 3 minuts de l'estació de FGC de la UAB i a 4 de la de Renfe de Barberà) i Ripollet (a 5 minuts de l'estació de Renfe de Cerdanyola i a 10 de l'estació de Montcada). Igualment, molts barris de Cerdanyola, Barberà, Sabadell i Terrassa es veurien beneficiats de tenir una connexió ràpida amb les estacions ferroviàries dels seus municipis.

- Crearia una autèntica malla de transport públic ferroviari a la comarca. Uniria totes les línies de tren que actualment tenen origen a Barcelona però que no estan interconnectades entre si o ho estan en pocs punts.

- Donaria servei urbà al 80 % de ciutadans de Terrassa i Sabadell. Actualment estan en construcció els perllongaments dels FGC a les dues ciutats amb la intenció d'oferir servei de metro urbà, però no donarà servei ni a la meitat dels ciutadans de les capitals de la comarca.

- Ofereix una solució sostenible a la mobilitat a la comarca que podria entrar en servei a curt o mitjà termini a un cost molt raonable, sense necessitat d'esperar obres faraòniques a llarg termini, com és el cas del túnel d'Horta, que a més no resoluria molts dels desplaçaments interns de la comarca.
- Uniria importants equipaments comarcals.



Plànols proposta TramVallès entre Cerdanyola i Sabadell.

## Presentacions i suports

Des de la redacció del projecte, la PTP s'ha reunit amb les associacions de veïns de Badia, Barberà i Sabadell, on el TramVallès va ser acollit molt positivament. La primera presentació pública es va realitzar al debat d'infraestructures organitzat per la FAV

de Sabadell el passat mes de març. En el posterior debat amb els partits polítics es va poder constatar un suport polític majoritari a la implantació d'una xarxa tramviària a Sabadell. Per aquest motiu, i també a petició de diverses entitats de la ciutat es va incloure el següent punt al Pacte per a les Infraestructures de Sabadell: "Es proposa estudiar la viabilitat de complementar la xarxa de transport públic amb solucions sostenibles i de baix impacte del tipus

metro lleuger o tramvia". Igualment s'han fet diverses presentacions públiques de la proposta a Sabadell i a Ripollet organitzades per la Unió Excursionista de Sabadell, ICV-EUiA, les Candidatures Alternatives del Vallès i el Fòrum Soterrem l'Autopista de Ripollet.

El passat mes de maig l'Ajuntament de Badia del Vallès va ser el primer ajuntament a donar ple suport a la proposta del TramVallès de la PTP. El Ple de l'Ajuntament va aprovar per unanimitat "fer un posicionament públic a favor del projecte de tramvia pel Vallès elaborat per la PTP".

Finalment, cal destacar que la proposta ha estat molt ben rebuda per la Comissió per a l'arribada del tren a Ripollet, integrada per l'alcalde, grups polítics i representants veïnals. La PTP continua els contactes amb els ajuntaments, entitats i associacions de veïns dels municipis que es veurien beneficiats pel TramVallès per poder aconseguir el màxim consens a la comarca.

**Albert Parés**

*Vocal del Vallès Occidental*



*Els BRT o Metrobús posen en relleu les grans possibilitats de l'autobús*

## Congrés internacional sobre noves modalitats de transport públic: El Metrobús



Els passats dies 24 i 25 d'abril es va celebrar a Madrid un congrés internacional sobre noves modalitats de transport públic, on la Comunitat Autònoma de Madrid va presentar un nou sistema de transport: el Metrobus.

D'aquesta manera torna a posar-se a la davantera en la innovació i millora dels sistemes de transport públic, sumant-se a una colla de ciutats d'arreu del món que han optat pels sistemes d'autobusos d'alta capacitat i freqüència en carrils segregats. Adelaide i Brisbane a Austràlia, Ottawa a Canadà, Pittsburgh als Estats Units, Grenoble, Paris, Rouen, Nancy o Nantes a França, són exemples de la seva proliferació, fruit del bon rendiment que han obtingut allà on s'han implantat.

Com explica en Sebastien Rouel, director de Projecte del Centre d'Estudis sobre Xarxes, Transports, Urbanismes i Obres Públiques del ministeri francès, si els anys 70 van ser el moment de la glòria del metro i els 80 els dels tramvies, als anys 90 sorgeix el BRT (BHNS a França) com una solució que aporta avantatges significatius quan parlem de corredors amb demandes entre la xarxa d'autobús tradicional, 500 viatgers per hora i sentit, i els 3.000 viatgers

per hora i sentit que comencen a justificar la inversió d'un tramvia.

Els principals trets característics són;

- Un viari segregat en la major part del trajecte, amb prioritat semafòrica i alta velocitat comercial que garanteix fiabilitat i puntualitat.
- Vehicles de gran capacitat (biarticulats) de baixes emissions (motors híbrids o EV equivalents en emissions als motors de gas natural).
- Estacions àmplies i protegides amb validació a l'andana, per comoditat i millora de la velocitat comercial.
- Vehicles amb imatge innovadora associada a la marca del servei, que el posiciona a ulls del viatger com un sistema equivalent al ferroviari.

Tot plegat fa que el BRT sigui un producte/servei que s'adapti molt bé a les àrees metropolitanes, aportant avantatges molt importants com són la flexibilitat, ja que l'autobús pot sortir dels carrils segregats per fer una millor distribució i cobertura territorial, un temps d'execució més ràpid i un cost de construcció i explotació molt més baix.

A Castelló es troba en proves el primer servei anomenat TVRCAS (Transport en Vies Reservades de Castelló) i a la Comunitat Autònoma de Madrid s'estan licitant ja quatre línies, que està previst que quedin finalitzades dins de la present legislatura.

La Regió Metropolitana de Barcelona compta amb una necessitat d'infraestructures de transport públic, principalment a la 2a corona, amb una densitat prou important com per estudiar serveis d'alta capacitat que s'adaptin als nivells cost/benefici que presenten els BRT i que permetin, amb els mateixos recursos, fer més xarxa i oferir una major qualitat.

**BUSMET**



# Espai soci

*Espai destinat a les opinions dels socis i sòcies de la PTP. Per participar cal enviar un text inferior a 300 paraules a [info@lptp.org](mailto:info@lptp.org).*

## *Catalunya serà logística o no serà?*

Aquesta és la consideració essencial que el doctor Ramon Tremosa està difonent, aquests darrers temps, i amb gran abundància de detalls, a diferents tribunes i mitjans de comunicació. La veritat és que és un estudiós que sembla tenir amplis coneixements en la matèria (que jo no conec pas en profunditat), que se sap explicar, i, això és el més important, que ho sap fer engrescant el lector o l'auditori, motivant-lo, per tant en el desig del millor per al seu país. Fins i tot per la seva sobirania. Però el discurs del doctor Tremosa conté, llegit o escoltat amb atenció, alguns components que no puc compartir de cap de les maneres: és profundament "desenvolupista", i, doncs, insostenible; és atractivament sobiranista respecte els nostres opressors seculars en el camp geopolític, però ens empeny, per la via dels fets, i alegrement, a perdre tota sobirania davant les multinacionals més salvatges d'aquest començament de segle, a vendre'ls el país; carrega sense pietat contra les normes per protegir la salut de la població contingudes a l'exemplar limitació governamental de circular a més de 80 km/h en una petita part de l'àrea metropolitana de Barcelona, que encara ens cal ampliar, i ho fa "a favor" de circular molts més camions, per la Ronda Litoral, i sense fer cap vot per una estructuració ferroviària del transport de mercaderies radicalment diferent, com realment necessitem. I no em sembla pas que expliqui gens bé com col·locaria 500 ha. més de moviment portuari a la zona del delta del Llobregat sense que tot el model de creixement al qual més aviat hem de posar el fre, s'endugués el país sencer en orris. Modestament, crec que no és exactament això, doctor Tremosa, ... no és això el que ens convé.



*Port de Barcelona*

*Josep M Armengou i Iglésias. Soci número 010. Metge de salut pública. Barcelona juny de 2008*

## *Recte i ample, però amb obstacles (¿?)*



*Carrer en zona de nova urbanització*

Segurament una persona poc familiaritzada amb les nostres ciutats se sorprendria de l'absurd de construir llargs carrers, amb carrils ben rectes i amples, d'asfalt llis i sense cap sotrac, però amb elevacions al mig de la calçada que fan desaparèixer totes les qualitats anteriors i obliguen els conductors a circular a velocitat reduïda. Si s'està d'acord que la velocitat màxima a la majoria de vies ha de ser de 30 km/h, aleshores allò que esdevé necessari és adequar el conjunt de l'entorn urbà a les velocitats que volem assegurar. Per a tal efecte, els carrils rectes, amples i amb un bordó ben diferenciat que els segrega de la vorera són contraproductes. Diferentment, les velocitats reduïdes i compatibles amb la vida social necessiten de carrils estrets, amb trajectòries sinuoses i elements que trenquin la linealitat (com arbres i jardineres), canvis de paviment, anivellaments amb la vorera, etc. Ara bé, estem construint nous espais urbans que transmeten un missatge ben contradictori als conductors: sense abandonar el disseny ample i rectilini de les dècades anteriors -pensat per facilitar la fluïdesa del trànsit motoritzat-, incorporem elements com els passos de vianants sobrealtcats, sorgits de la incorporació dels vianants en les planificacions de la mobilitat. Però si bé aquesta contradicció del disseny urbà pot acceptar-se provisionalment dins la ciutat ja consolidada, cometem un gran error quan la implementem a la nova ciutat que erigim avui. Per tant, és necessari que les zones de nova urbanització transmetin al conductor la percepció que es travessa un espai on el pas del cotxe no és la funció predominant. D'aquesta manera, assegurant la circulació de cotxes a velocitat reduïda, no només s'aconsegueix que les ciutats siguin més segures, sinó que sobretot es converteix l'espai públic en un entorn de cohabitació de mitjans de transport i de funcions (passeig, joc, compres...), acabant amb la preponderància d'unes calçades destinades al cotxe i que, en nom de la velocitat, no han de ser compartides amb ningú.

*Màrius Navazo. Soci número 244. Geògraf*

# Novetats

**La T6 entra en servei.** El passat 16 de juny entrà en servei la línia T6 del Trambesòs. Aquesta línia, amb 4,6 km d'extensió i formada per vuit estacions, enllaça els municipis de Sant Adrià de Besòs i Badalona i ha comportat l'arribada del tramvia a la Rambla de La Mina. La línia T6, que connecta amb les línies T4 i T5 del Trambesòs, amb la L2 de metro i amb la línia C1 de Rodalies, té una freqüència mitjana de pas de vint minuts.

**Millores a la línia de Ripoll.** Des del 31 de maig la línia C3 de Rodalies disposa, els dies feiners, de tres noves expedicions per sentit entre Vic i Ripoll. A més, els dissabtes circula un tren més en direcció a Ripoll, mentre que els diumenges es posen en circulació dos nous trens en direcció a Vic/Barcelona. Per altra banda, per obres de renovació total de via i catenària, des del 14 d'abril i durant uns set mesos, s'ha establert un servei alternatiu d'autobusos entre Puigcerdà i Ribes de Freser. Per coordinar l'enllaç entre el tren i el servei substitutori d'autobusos s'han modificat els horaris dels trens amb destí i/o origen a Ribes de Freser i Puigcerdà/La Tour de Carol.



Foto: PTP

**Millores a les comarques gironines.** El 3 de juny es van adoptar una sèrie de mesures que milloren les comunicacions entre diferents municipis del Baix Empordà. Així, s'ha reestructurat la xarxa d'autobusos de Palafrugell, Palamós, Calonge i Caldes de Malavella, de manera que es facilita l'accés a l'Hospital de Palamós. Per altra part, també s'ha millorat l'oferta de bus a Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro i Castell-Platja d'Aro i la connexió dels municipis del Baix Empordà amb l'aeroport de Girona-Costa Brava. Per altra banda, al juny la Diputació de Girona va estrenar, en proves, un nou cercador al web del Consell d'Iniciatives Locals per al Medi Ambient ([www.clima.cat/mobilitat](http://www.clima.cat/mobilitat)) que permet als usuaris del transport públic de les comarques gironines conèixer les alternatives de què disposen per als seus desplaçaments en bus i/o tren.

**Millores al Baix Llobregat.** Els autobusos urbans de Corbera de Llobregat, que són gestionats per l'empresa Autocorb i que inclouen les línies L1, L3 i L4, van entrar a formar part de la integració tarifària el passat 2 de juny. Per la seva part, des del passat 26 de maig s'han millorat les freqüències en hora punta al servei de transport públic urbà d'Esparreguera, fins el punt de reduir a la meitat el temps d'espera a les parades. A més, es va presentar un nou autobús al municipi que permet l'accés a persones amb mobilitat reduïda i compleix amb les noves normatives per reduir la contaminació.

Des del passat 7 d'abril, la línia L61 de Soler i Sauret, que connecta Barcelona, Sant Just, Sant Feliu, Molins i Sant Vicenç es perllonga fins a l'Hospital Comarcal de Sant Boi, passant per Santa Coloma de Cervelló. A més, s'ha posat una nova línia L60 de Soler i Sauret entre Sant Vicenç i Sant Feliu millorant la comunicació amb els polígons industrials de la zona. Des del passat 3 de juny, les línies d'autobús 67 i 68 de TMB han canviat principalment seus recorreguts. El 68 ja no discorre al llarg de la Diagonal, sinó que entra i surt de Barcelona per Pedralbes, permetent trajectes sense transbordaments entre Cornellà i Esplugues i la zona alta i FGC Vallès. Per la seva part, la línia 67 ha passat a circular en ambdós sentits pels barris de Sant Ildefons i Gavarrà. Aquestes modificacions han permès millorar la connexió entre el Baix Llobregat i l'Hospital de Sant Joan de Déu (que es va perdre l'any 1990 com a conseqüència de les obres a la Ronda de Dalt).

**Bus nocturn a la costa gironina.** El passat 28 de juny es va posar en marxa una línia de bus per facilitar la mobilitat nocturna entre Blanes, Palafrugell, Santa Susanna i Tordera durant els dissabtes d'estiu. Aquesta línia, creada per satisfer especialment la demanda de mobilitat dels joves que accedeixen a les zones d'oci nocturn, disposa d'un total de sis expedicions diàries.

### **Nou bus de Canet a l'Hospital de Calella.**

El passat 16 de juny es va posar en funcionament una nova línia d'autobús que millora la connexió entre Canet de Mar, Sant Pol de Mar i Calella. Així, aquesta línia, que permet accedir a l'Hospital Comarcal de Calella, a l'estació de Rodalies de Canet, així com a altres equipaments municipals, preveu ser utilitzada cada any per 27.800 persones i ofereix, els dies feiners, deu expedicions per sentit.

**Nou bus entre Mataró i l'aeroport de Girona.** Des del 16 de juliol Mataró està unida amb l'aeroport de Girona mitjançant una línia d'autobús que també para a Granollers. El trajecte, d'una hora i deu minuts de durada, és gestionat per l'empresa Barcelona Bus. S'han planificat sis expedicions per sentit al dia. Aquest nou servei de bus pretén captar usuaris que, fins ara, utilitzaven el cotxe per arribar a l'aeroport de Girona.

**Nova línia de bus a Cerdanyola.** Des del 2 de juny Cerdanyola del Vallès disposa d'una nova línia de bus, la línia 3, que connecta els barris de Canaletes, Can Xarau i Serrapareira amb el centre del municipi i amb l'estació de Rodalies de l'Autònoma, on paren els trens de la línia C7. A més, al llarg del seu recorregut pel centre de Cerdanyola permet transbordar també amb la línia C4. Aquesta línia s'ha materialitzat des de la col·laboració entre l'ajuntament de Cerdanyola i la PTP. La línia és gestionada per l'empresa Sarbus i circula de dilluns a dissabte.

Foto: [www.geocities.com/autobusesbcn](http://www.geocities.com/autobusesbcn)



**Canvis als busos de les Terres de l'Ebre.** Des del 1 de juliol la Generalitat de Catalunya ha millorat les comunicacions entre diversos municipis de les Terres de l'Ebre, en reestructurar-se les línies Tortosa-Ampostà i Ampostà-Alcanar en una sola línia. Amb aquesta actuació s'ofereixen 32 expedicions els dies feiners i es connecten entre ells municipis com Tortosa, Campredó, L'Aldea, Ampostà, Sant Carles de la Ràpita, Cases d'Alcanar i Alcanar.

Foto: [www.geocities.com/autobusesbcn](http://www.geocities.com/autobusesbcn)



**Nova estació de busos a Olot.** El 30 de maig, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va posar en servei la nova estació d'autobusos d'Olot, que es preveu que doni servei a 350.000 viatgers cada any. El nou equipament, que disposa de deu andanes, ha permès posar en marxa noves expedicions directes entre la capital de La Garrotxa i Barcelona, la qual cosa permet reduir significativament el temps de viatge.

Foto: PTP



# Paradeta

## Dr. Traffic

El doctor Traffic investiga casos paranormals en matèria de mobilitat. L'adreça del seu consultori és [doctortraffic@lapt.org](mailto:doctortraffic@lapt.org)

### La paradeta

#### De la bici al bus, en un segon...

Des de fa anys alguns col·lectius demanen poder pujar la bicicleta a l'autobús en determinades línies i horaris, però pocs pensàvem que s'arribaria tan lluny en la intermodalitat entre aquests dos mitjans d'ecomobilitat. La parada d'Avinguda Meridiana – Riera d'Horta de Barcelona, a més de consagrar-se com a carregador de bicicletes esdevé un suggerent final de carril bici. Esperem que els nostres ciclistes sàpiguen frenar a temps...



### Dr. Traffic

#### El Moting arriba a Barcelona

Molt a prop de l'estació de Sants, usuaris del Bicing han informat al Dr. Traffic d'un nou vehicle aparcad a les seves estacions: el Moting. El Moting està format per ciclomotors que comparteixen l'espai amb les bicicletes públiques com si formessin part del sistema Bicing. Les darreres investigacions confirmen que, pel moment, aquests artefactes no s'activen amb el xip de la targeta del Bicing. El Dr. Traffic investiga si la voluntat real dels motoristes és prestar el seient de les seves motos per a ús públic, atès que el 90 % de la vida útil d'aquests vehicles és l'aparcament i normalment sobre sòl públic.

#### lafranca - St. Vicenç de Calders

4

Estació	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50																																											
lafranca	4:40	4:41	4:42	4:43	4:44	4:45	4:46	4:47	4:48	4:49	4:50	4:51	4:52	4:53	4:54	4:55	4:56	4:57	4:58	4:59	5:00	5:01	5:02	5:03	5:04	5:05	5:06	5:07	5:08	5:09	5:10	5:11	5:12	5:13	5:14	5:15	5:16	5:17	5:18	5:19	5:20	5:21	5:22	5:23	5:24	5:25	5:26	5:27	5:28	5:29	5:30	5:31	5:32	5:33	5:34	5:35	5:36	5:37	5:38	5:39	5:40	5:41	5:42	5:43	5:44	5:45	5:46	5:47	5:48	5:49	5:50	5:51	5:52	5:53	5:54	5:55	5:56	5:57	5:58	5:59	6:00												
St. Vicenç de Calders	5:28	5:29	5:30	5:31	5:32	5:33	5:34	5:35	5:36	5:37	5:38	5:39	5:40	5:41	5:42	5:43	5:44	5:45	5:46	5:47	5:48	5:49	5:50	5:51	5:52	5:53	5:54	5:55	5:56	5:57	5:58	5:59	6:00	6:01	6:02	6:03	6:04	6:05	6:06	6:07	6:08	6:09	6:10	6:11	6:12	6:13	6:14	6:15	6:16	6:17	6:18	6:19	6:20	6:21	6:22	6:23	6:24	6:25	6:26	6:27	6:28	6:29	6:30	6:31	6:32	6:33	6:34	6:35	6:36	6:37	6:38	6:39	6:40	6:41	6:42	6:43	6:44	6:45	6:46	6:47	6:48	6:49	6:50	6:51	6:52	6:53	6:54	6:55	6:56	6:57	6:58	6:59	7:00

#### De Montcada a Sants, sense parar a Plaça Catalunya!

El Dr. Traffic ha descobert que no tots els Rodalies entre Martorell i Terrassa paren a totes les estacions, com s'havia anunciat al canvi d'horaris de maig de 2008. L'únic semidirecte que queda a aquest recorregut és un cas ben paranormal.

Surt de Montcada Bifurcació a les 5:23 del matí i no s'atura a cap estació de Barcelona

excepte l'Estació de Sants, des d'on fa les aturades corresponents fins el final de trajecte, a Martorell. El fet passaria desapercbut si no fos perquè aquest estrany semidirecte només estalvia 2 minuts i ho fa a canvi de deixar 44 minuts entre el primer i segon tren matutí entre la Plaça Catalunya de Barcelona i el Baix Llobregat.



# Entrevista

## Francesc Narváez Pazos

Regidor de mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona.

### **Durant el seu primer any de regidor, què li ha satisfet i decebut més de la mobilitat barcelonina?**

El que més em satisfà és veure l'alt grau de conscienciació que tenen els ciutadans de Barcelona per assumir accions en tots els conceptes de mobilitat sostenible. El fet de la implantació del *bicing* i el seu èxit indiscutible ho posen de manifest. El que menys m'agrada és comprovar que encara, tot i les millores, els índexs d'inseguretat viària són molt millorables, i a això dedicarem bona part del nostre esforç.

### **Només un 29,06 % d'etapes en transport privat, però unes afectacions considerables. En qui confia més per descontaminar i descongestionar Barcelona?**

La tecnologia està iniciant un camí favorable cap a la menor contaminació. Tot i això, haurem de seguir prenent mesures perquè l'ús del transport públic segueixi guanyant espai en detriment del transport privat

### **Durant el darrer semestre els autobusos de TMB han perdut prop de 10 milions de passatgers, mentre que la resta d'operadors i modes creixien. A què atribueix aquesta pèrdua d'usuaris?**

A l'entorn de la ciutat s'han viscut esdeveniments laborals que han perjudicat de gran manera la imatge del transport de superfície. Aquesta podria ser-ne la causa. **L'autobús encara es troba per sota de les seves possibilitats a Barcelona. Quina és la recepta de l'Ajuntament per millorar la seva velocitat comercial?**

Bàsicament, l'autobús està sofrint la mateixa congestió que la resta del transport. Per això, una política decidida d'ampliació de carrils bus i de prioritat semafòrica poden millorar substancialment aquest dèficit.

### **El tramvia és el transport públic millor valorat pels usuaris i el que consumeix menys per passatger. Acceptarà l'Ajuntament la unió de l'únic tramvia "interruptus" d'Europa?**

A Barcelona no existeixen tramvies "interruptus". Existeixen línies de tramvia que connecten diferents punts de l'àrea metropolitana, com també diferents llocs de la ciutat de Barcelona.

*El que més em satisfà és veure l'alt grau de conscienciació que tenen els ciutadans de Barcelona per assumir accions en tots els conceptes de mobilitat sostenible.*

### **L'AVE entre Sants i Sagrera es fa, lògicament, pel camí més curt. Per què es planteja la unió dels tramvies pel litoral si trigarien gairebé el doble?**

En cap moment es plantegen les connexions del tramvia pel litoral. Les propostes que hem fet només persegueixen donar un bon servei als ciutadans que ja utilitzen el tramvia, com per exemple, connectar els ciutadans de Badalona i Sant Adrià amb el sector Rambles-Colom.

### **Estalvi d'espai i llibertat per uns, pèrdua de seguretat i de voreres per altres. Què hem de fer amb la moto?**

Hem de mirar d'aparcar les motos majoritàriament a la calçada, ja que el seu nombre i consideració ha de permetre seguir ampliant un nombre important d'aquests estacionaments.

### **L'alcalde Hereu vol doblar els passatgers de Renfe mentre Madrid estrena el quart túnel de Rodalies. Tenim prou xarxa ferroviària a la nostra ciutat, Metros a part?**

El transport públic ferroviari és el gran dèficit de les infraestructures de transport públic de la nostra ciutat i de l'àrea metropolitana. Si no s'inverteix de manera important en aquest transport, difícilment les polítiques de mobilitat sostenible poden tenir èxit a la nostra ciutat.

### **La PTP ha complert quinze anys de vida. Com valora la contribució de l'entitat al debat de la mobilitat a Catalunya?**

Estic convençut que l'aportació que heu fet al debat de la mobilitat, i també la seva influència sobre la presa de decisions ha estat francament molt positiva. Per això, us animo a seguir treballant per la defensa del transport públic en el present i el futur.

### **Quina és línia de transport públic de la seva vida?**

Les línies d'autobús 43 i 44, ja que eren les línies que utilitzàvem els veïns del barri de La Pau per a reunir-nos al centre de Barcelona. D'aquestes línies guardo molt bons records, anècdotes i bons moments, diferents als actuals.

### **Moltes gràcies.**

A vosaltres.