

La revista de l'associació per la Promoció del Transport Públic

MOBILITAT

SOSTENIBLE I SEGURA

Número 74

2024



**Ja tenim tramvia
fins a Verdaguer!**

Tall de Roda de Berà

Un obstacle per als passatgers en favor de les mercaderies

P. 4-5

Canadà

Noves xarxes de transport ferroviari a les principals ciutats del Canadà

P. 10-12

Més i millors trens nocturns

Back-on Track treballa pel el desenvolupament del tren nocturn a Europa

P. 10-12

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Associar-se a la PTP és la millor manera de sumar esforços per conscienciar sobre la mobilitat sostenible i impulsar la millora del transport públic.

Associa't



transportpublic.org/actua

- Preferència a xerrades, sortides
- Descomptes a la botiga
- Accés a contingut exclusiu

Contacta'ns

- transportpublic.org/contacte
- info@transportpublic.org
- 682 65 94 83

La revista Mobilitat Segura i Sostenible és possible gràcies a les col·laboracions econòmiques dels subscriptors, entitats i/o administracions. La publicació dels articles no està remunerada i es realitza de forma totalment voluntària.

Subscripció anual als 3 números:
30€ no socis 10€ soci protector
15€ socis

"El consell de redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits"

Projecte gràfic:



Fotografia de portada:
Oficina tècnica PTP

Índex

| | |
|---|----|
| Editorial | 3 |
| El tall ferroviari al sud de Catalunya: Un obstacle per als passatgers en favor de les mercaderies | 4 |
| Lengany de l'automòbil La veritat oculta rere la nostra dependència dels cotxes | 6 |
| El tramvia a Barcelona Una lluita que continua | 8 |
| El Canadà, un país amb bons exemples de transport públic | 10 |
| Les curses de transport, un referent de la pedagogia de la PTP Comparem el vehicle privat, el transport públic i la mobilitat activa: qui guanyarà? | 13 |
| Més i millors trens nocturns Back-on-Track treballa per impulsar el desenvolupament del tren nocturn a Europa, com a alternativa a l'addicció als avions | 16 |
| Entrevista - Elmer van Buuren | 18 |
| El consultori del Dr. Traffic | 20 |

Editorial



Adrià Ramirez Papell
President de la PTP

Per fi, 20 anys després de la inauguració del Trambaix, hem pogut **inaugurar la primera part de l'anelhada connexió de les dues xarxes de tramvia** a través de la línia més recta i més òbvia, l'avinguda Diagonal

En aquests 20 anys hi ha hagut molts moments en què semblava que el projecte embarrancava, fos per motius de política general que ben poc tenien a veure amb el projecte en si, fos per **una animadversió gairebé visceral cap a aquest mode de transport** i al canvi que suposa a la fisonomia de Barcelona. Ha sigut segurament el projecte de transport més estudiat i debatut del segle XXI a la ciutat, i si bé **el consens tècnic dins del sector de la mobilitat era molt ampli a favor de la connexió**, no han faltat ni faltat encara opinions de molts sectors que, sovint pensant que la seva expertesa en altres disciplines els permetia obviar al criteri tècnic del sector, han plantejat arguments contraris que sempre hem rebut.

La mobilitat és sempre un dels elements més visibles i, malauradament, que genera reaccions més visceralment en la política municipal de qualsevol municipi, i aquí n'hem tingut el màxim exponent. Us convido a fer un exercici: expliqueu-li a una persona de fora de Catalunya, que no conegui aquest debat, que **hi ha dues xarxes de tramvia a pocs quilòmetres de distància, compatibles entre si, però que hi ha oposició a connectar-les.**

Deixant de banda els moments més foscos, hi ha dues fites que cal recordar en aquests vint anys de lluita per la connexió dels tramvies: **la demostració de com transportar 200 persones a la Diagonal** en diferents modes de transport, feta per la plataforma Diagonal per tothom el 2010, i la **manifestació convocada per Unim els Tramvies el 2018**. I és que sense el paper de les entitats que defensen de la mobilitat sostenible, i la feina constant per a donar a conèixer els criteris tècnics als representants polítics i a la societat en general, segurament la història hauria sigut diferent.

En aquest sentit, és un honor formar part de l'associació a la qual s'ha identificat pràcticament com a sinònim de la lluita per la connexió dels tramvies, amb l'especial menció al paper d'en **Ricard Riol, president de l'entitat entre el 2007 i el 2020**.

Però, com sempre, la lluita mai s'acaba aquí: ens cal la connexió sencera, i ens cal potenciar encara més el servei. Hi ha tres actuacions previstes que voldríem veure aviat: l'ampliació cap a **Badalona**, l'ampliació cap al centre de **Sant Feliu de Llobregat** i el pas directe pel carrer Laureà Miró a **Esplugues**, per donar un servei molt més ràpid a **Sant Just Desvern** i a **Sant Feliu**. I hi ha moltes més actuacions a planificar a mitjà termini: hem d'anar pensant quins són els pròxims corredors que té sentit servir amb tramvia i a la PTP en tenim, com a mínim, un de clar.



Amb la col·laboració de:



Aquesta publicació és possible gràcies a:



El tall ferroviari al sud de Catalunya: Un obstacle per als passatgers en favor de les mercaderies

Les obres de la xarxa ferroviària compliquen la mobilitat diària de 30.000 usuaris, mentre la plataforma Dignitat A les Vies treballa per aconseguir millores i espera, un dia, ser innecessària.

Des del passat 1 d'octubre, els habitants de les comarques del sud de Catalunya hem deixat de tenir connexió directa amb les comarques centrals i del nord a causa d'un tall ferroviari en una línia que utilitzen diàriament uns 30.000 viatgers. Aquest tall, provocat per unes obres que arriben amb anys de retard, no té com a objectiu directe millorar el transport de passatgers. De fet, és probable que un cop finalitzades les obres, la situació per als viatgers es compliqui a causa de l'augment previst del nombre de trens de mercaderies.

La reorganització de les vies està enfocada a facilitar el transport de mercaderies i no preveu una ampliació del servei de passatgers en ample internacional. Això implicarà problemes logístics importants, ja que només les vies principals seran reconvertides a ample mixt. Aquestes vies, que habitualment són utilitzades pels trens de passatgers, no permetran apartar els trens de mercaderies, fet que provocarà retards i una gestió menys eficient del trànsit ferroviari. A més, alguns trams s'estan executant en via única, travessant vies principals, fet que afegeix més complexitat i limitacions a la xarxa.



Òscar Rovira López
Dignitat a les Vies



Pel que fa al Pla Alternatiu de Transport (PAT) implementat durant aquest tall, és evident que el temps de viatge s'ha incrementat considerablement. La durada dels trajectes ha augmentat entre 15 i 30 minuts en comparació amb els horaris anteriors, i aquest retard sovint es veu agreujat per problemes d'infraestructura o senyalització, que sumen entre 10 i 30 minuts addicionals. Això està generant frustració entre els viatgers, que veuen com el seu desplaçament diari es complica encara més.

Tot i aquests inconvenients, cal destacar que s'han introduït algunes millores en el PAT, algunes de les quals han estat fruit de la tasca de Dignitat A les Vies que ha treballat per defensar els drets dels usuaris. Gràcies a la feina conjunta amb col·lectius com l'Associació per la Promoció del Transport Públic (PTP), s'han aconseguit avenços importants, com la implementació d'un servei alternatiu d'autobusos des de les estacions de Cambrils i Vila-seca, així com l'aplicació de descomptes i l'augment de la freqüència de les línies d'autobús regulars que connecten Tarragona i Reus amb Barcelona. Aquestes mesures han contribuït a alleugerir, en part, l'impacte negatiu del tall sobre els viatgers, que s'han vist afectats tant per l'increment del temps de viatge com per la manca d'alternatives de transport en algunes zones.

Un aspecte positiu que volem ressaltar és la col·laboració productiva amb Renfe, que ha demostrat una voluntat d'escoltar les nostres propostes i de buscar solucions conjuntes. Gràcies a aquesta comunicació oberta, s'han pogut introduir modificacions en el PAT que, tot i no solucionar tots els problemes, han millorat l'experiència de molts usuaris.

Malgrat aquests esforços, encara hi ha nombrosos reptes a afrontar. Les línies alternatives no han rebut les inversions necessàries per assegurar una operativitat òptima durant el tall, i això s'ha traduït en un servei ferroviari marcat per retards constants. Un exemple clar és la línia entre la Plana-Picamoixons i Sant Vicenç de Calders, on no s'han fet les millores pertinents per facilitar el pas de trens desviats. De la mateixa manera, el tram entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona continua patint limitacions de velocitat, i en alguns punts aquestes fins i tot s'han incrementat, fet que afecta negativament els temps de trajecte i la puntualitat dels trens.

Pel que fa als trens que operen com a llançadora entre Barcelona i Sant Vicenç de Calders, tot i ser una solució pensada per minimitzar els efectes del tall, també han experimentat retards freqüents. Això es deu, en part, a la manca de planificació adequada de les actuacions previstes sobre aquesta línia, així com a les limitacions inherents de la infraestructura existent.

Mirant cap al futur, la nostra plataforma considera que una de les solucions clau per millorar el transport

a les comarques del sud és el desenvolupament de la xarxa de Rodalies de Tarragona. Aquesta xarxa, que actualment ofereix un servei insuficient en moltes poblacions, podria convertir-se en un eix vertebrador del transport a la zona si s'ampliessin les freqüències i es milloressin les connexions. Ciutats com Valls, amb una població considerable, necessiten una major cobertura ferroviària per facilitar els desplaçaments i reduir la dependència del vehicle privat.

La potenciació de Rodalies a Tarragona no només contribuiria a millorar la mobilitat interna a la regió, sinó que també oferiria una alternativa de transport més sostenible i eficient per a milers de persones. A més, permetria descongestionar altres línies i reduir l'impacte de futurs talls o obres a la xarxa principal. És necessari, però, que s'inverteixi en infraestructures adequades i que es planifiqui a llarg termini per garantir un servei de qualitat.

En definitiva, tot i que encara queden uns quatre mesos de tall abans que les obres finalitzin, esperem que la situació millori gràcies a l'adaptació progressiva del PAT i a la voluntat de les diferents entitats implicades de treballar conjuntament per trobar solucions. El transport ferroviari és essencial per a la mobilitat sostenible i el desenvolupament econòmic de la regió, i per això és fonamental seguir defensant un servei digne i funcional per a tots els usuaris. Des de Dignitat A les Vies continuarem treballant per assegurar que les necessitats dels passatgers siguin una prioritat en el futur de la xarxa de transport públic de Catalunya, i així seguirem fins que deixem de ser necessaris i puguem dissoldre'ns.



L'engany de l'automòbil

La veritat oculta rere la nostra dependència dels cotxes



José Rodríguez

Exdiputat, físic i sociòleg, expert en dades i mobilitat

Per als ciutadans d'avui en dia, la **preponderància de l'automòbil en la mobilitat** ens sembla tan natural com la pluja i que és fruit de les decisions de cada usuari que lliurement escull quin mode de mobilitat ens convé. Però aquesta fotografia és ben falsa i conseqüència no de fets naturals sinó de decisions col·lectives realitzades des dels anys 50 del segle passat en endavant.

La imatge fa unes dècades era ben diferent. Als anys cinquanta a les illes britàniques es realitzaven **18.000 milions de kilòmetres anuals en bicicleta**, 100.000 milions de km en automòbil i es registraven 2.000 milions de desplaçaments anuals en tren, mentrestant als anys noranta havien baixat als 4.500 milions els kilòmetres realitzats en bicicleta, els realitzats en automòbil van créixer a 700.000 milions i els desplaçaments anuals en tren van quedar només en 800 milions.

A la segona meitat del segle XX **les polítiques de mobilitat van considerar el transport públic com a subsidiari de la mobilitat en vehicle privat** i la mobilitat activa es va qualificar d'un reducte del passat. Es va prioritzar el flux de vehicles, més que el flux de viatgers. Com a exemple d'aquesta

priorització va ser la liquidació a tot l'Estat espanyol de les línies de tramvia, feta amb la idea d'evitar l'obstacle que suposaven els tramvies al flux d'automòbils.

Les polítiques de mobilitat van relegar a **vianants, ciclistes i transport públic a un espai secundari** dins de l'espai viari i van crear més infraestructura viària d'alta capacitat per a automòbils amb la creació d'autopistes urbanes i interurbanes per combatre la congestió. Sota el crit d'**"un carril més o una autovia més arreglarà la congestió"**, Europa entra en una febre de creació d'infraestructura viària. Al Regne Unit hi havia només 150 km de vies d'alta capacitat el 1960, xifra que s'expandeix a 3000 km en 1980. A Alemanya, en el mateix període, s'incrementa la seva xarxa d'autopistes i autovies de 2.500 km a 7.000 km. Aquesta febre no s'ha aturat el segle XXI, a les 5 principals economies d'Europa occidental (Alemanya, Regne Unit, França, Itàlia i l'Estat espanyol) **s'ha passat dels 33.000 km d'autovies i autopistes que hi havia construïts el 1990, a 51.000 km construïts el 2018**. Mentrestant la infraestructura dedicada al transport públic ferroviari en aquestes mateixes economies i el mateix període de temps es va reduir, de 125.000 km el 1990 a 110.000 km el 2018.

Així i tot, **la congestió continua sent un problema**: a Barcelona suposa una pèrdua de 51 hores de temps anuals als conductors, de 48 hores als de Palma de Mallorca i de 37 hores als de la capital del País Valencià, segons dades de l'INRIX 2022 Global Traffic Scorecard. Més carrils i més infraestructures viàries per a automòbils no facilita el seu flux, sinó que en genera al cap de poc temps nous episodis de congestió a causa del trànsit induït, tal com hem vist recentment amb l'alliberament del peatge de l'AP7. Aquest fenomen del **trànsit induït** està sobradament estudiat i comprovat per centenars d'exemples empírics, però avui en dia encara és ignorat en les decisions polítiques i les demandes socials de més carrils i més infraestructura viària destinada al transport privat.

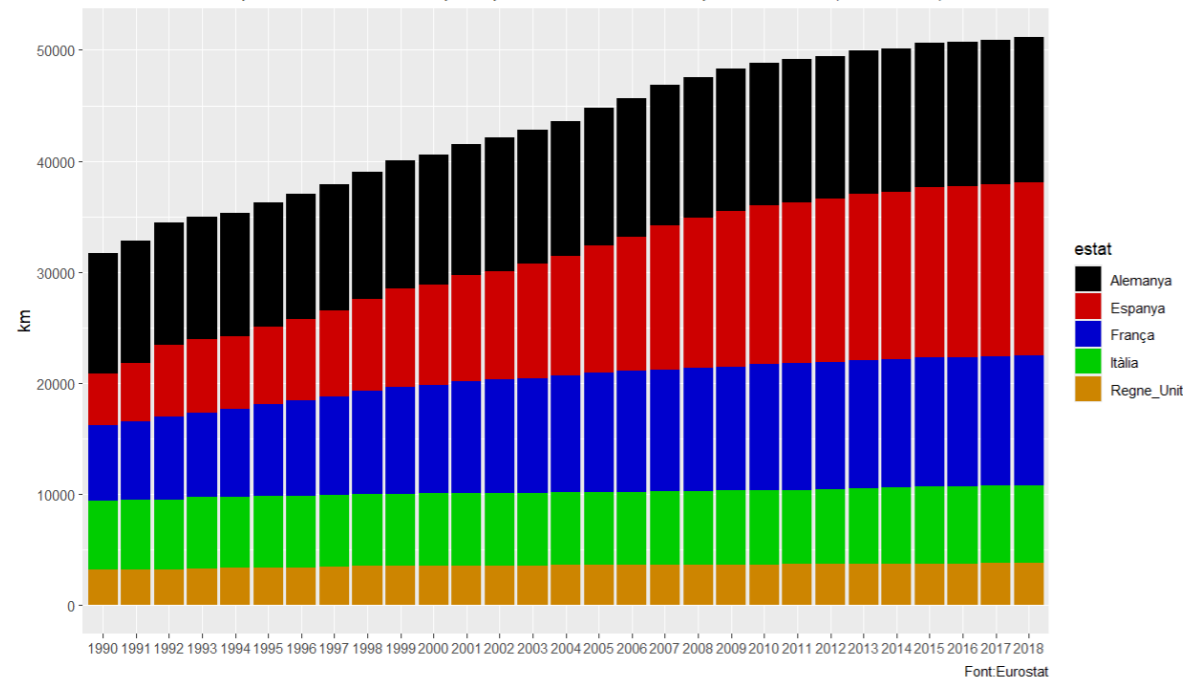
El resultat és una dependència de l'automòbil endèmica. A la demarcació de Barcelona, on viu la majoria dels ciutadans de Catalunya i on la densitat i distribució de població i de l'activitat econòmica permetria una xarxa de transport públic de qualitat, es realitzen **2 desplaçaments en vehicle privat per cada desplaçament que es realitza en transport públic**, segons dades de l'Observatori de la Mobilitat. A la ciutat de Barcelona on el transport públic és omnipresent, el vehicle privat a motor encara representa el 20% dels desplaçaments diaris a la ciutat, enfront del transport públic que representa el 34%.

Tot i els discursos públics a favor del transport públic, avui en dia a Catalunya **no hi ha plans de finançament dels costos d'operacions del**

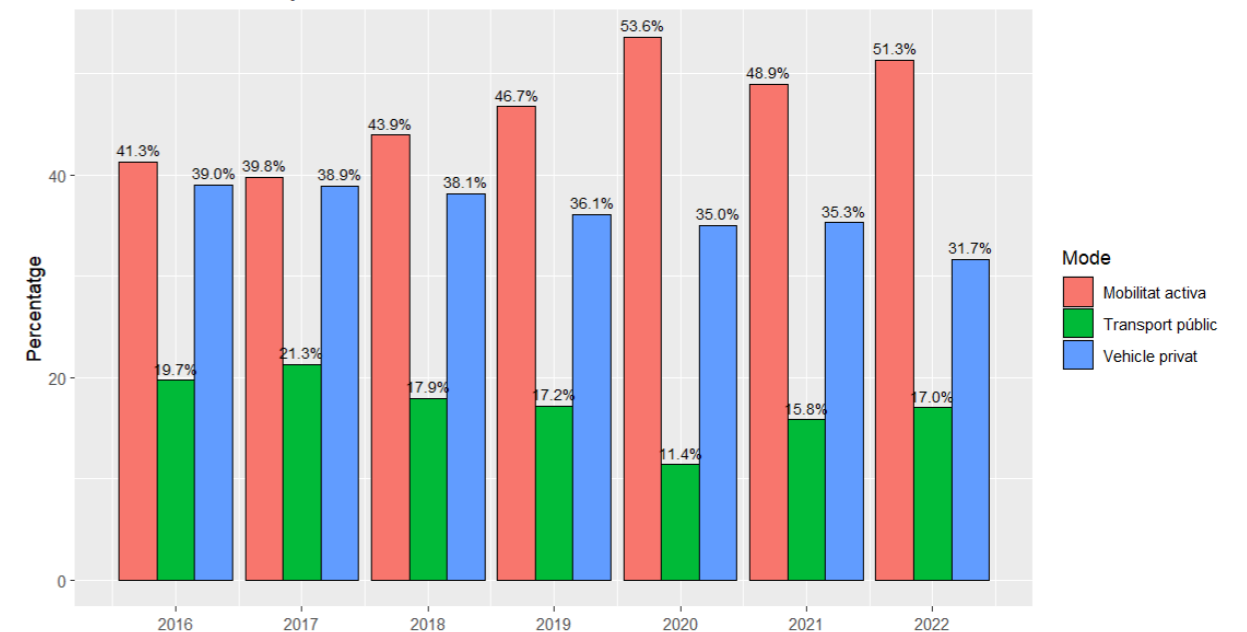
transport públic que vagin més enllà d'un exercici pressupostari, els plans d'inversió com el Pla Rodalies 2020-2030 estan endarrerits i els nivells d'inversions en infraestructures de transport públic de totes les administracions encara no s'han recuperat de les retallades de la crisi financera del 2008. De fet, en les polítiques de tarifació del transport públic s'ha optat per **reduccions del preu del transport públic general per a tothom**, decisió que va en detriment de la capacitat d'ingressos per a millorar el seu servei i de la capacitat d'inversió. En paral·lel, **s'han alliberat gairebé tots els peatges**, fet que incentiva encara més l'ús del transport privat a motor, i continua existint una resistència social enorme a la reducció de velocitat i de l'espai dedicat a l'automòbil.

Les societats occidentals d'inicis del segle XXI som societats que encara som altament dependents de la mobilitat privada amb vehicles de motor. Aquesta dependència no és casual i l'elecció d'utilitzar el vehicle privat no és una opció fruit d'una decisió lliure sinó que ha sigut induïda per dècades en què s'ha prioritzat l'espai públic urbà i les vies de connexió interurbana a favor de l'automòbil. Aquesta decisió és conseqüència també de dècades en què **el transport públic ha patit un infrafinançament endèmic** tant de les seves inversions com dels costos d'operacions que garanteixin la seva sostenibilitat. La bona notícia és que aquesta decisió induïda perquè utilitzem els automòbils pot ser revertida amb una aposta més intensa pel transport públic i per la mobilitat activa i amb un reequilibri de l'espai públic destinat a l'automòbil i les motos. Mentrestant, pots seguir creient que agafes la moto o l'automòbil perquè vols.

Kilòmetres d'autopistes i autovies a les principals economies d'Europa Occidental (1990-2018)



Evolució del repartiment modal a la demarcació de Barcelona



El tramvia a Barcelona

Una lluita que continua



Pol Méndez
Tècnic de la PTP

Per fi, 20 anys després de la inauguració del Trambaix, hem pogut inaugurar la primera part de l'anhelada connexió de les dues xarxes de tramvia a través de la línia més recta i més òbvia, l'avinguda de la Diagonal.

Aquesta fita ha estat un èxit de totes les entitats i associacions impulsores de la mobilitat sostenible a Barcelona, com el BACC, Catalunya Camina, ECOM, Eixample Respira, Ecologistes en Acció o Greenpeace, però també d'associacions veïnals agrupades a la FAVB i CONFAV.

Des de la PTP hem estat part activa de nombroses iniciatives des de finals dels anys 90 per a l'execució del projecte complet, i hem tingut una participació molt activa en les dues plataformes que més i millor han treballat per al convenciment ciutadà i polític d'aquest projecte: "Diagonal per a Tothom" (2009-2014) i "Unim els tramvies" (2017).

Durant aquests anys aquestes plataformes han fet múltiples esforços de sensibilització i promoció de la reconversió de la Diagonal,

entre les quals la demostració de capacitat del tramvia respecte al vehicle privat i als autobusos el 2010:



Com veiem, arribar fins aquí ha estat un procés molt llarg, més per com de costós que ha estat l'aprovació política que per la dificultat tècnica o els costos de la seva construcció.

Els primers estudis per unir tota la Diagonal, per part de TMB; o bé per connectar un dels seus extrems amb diversos municipis de la comarca del Baix Llobregat, per part de l'EMT (Entitat Metropolitana del Transport, embrió de l'actual AMB), daten de finals dels anys 80 i principis dels 90 del segle passat.

Espai que ocupa el transport de 200 persones



175 cotxes **2** autobusos articulats **1** tramvia senzill **200** no motoritzades

Demostració realitzada per la Plataforma "Diagonal per a Tothom". 02/05/2010

L'any 1996, l'EMT i TMB van organitzar una "prova pilot" del tramvia de la Diagonal, un tramvia demostratiu de 650 m en via única entre Maria Cristina i el carrer d'Entença. L'any 2001, l'ATM va adjudicar per separat dos projectes: Trambaix i Trambesòs, a causa de les reticències del govern de l'alcalde Clos per executar la part central.

Ja des de l'any 2005, els estudis de la PTP van anticipar el cost-benefici favorable a la unió de Trambaix i Trambesòs, així com la secció tipus més eficient per encabir el tramvia a la Diagonal, que finalment ha estat la implantada entre Marina i Verdguer.

Aquesta reforma urbana ha revolucionat la mobilitat sostenible de tres maneres: la primera és òbvia, amb el pas del tramvia, que permet substituir 2400 cotxes de combustió per un tramvia elèctric sense bateries. Cap pla d'electrificació de la flota pot ser tan barat, ràpid i efectiu com la implantació d'aquest tramvia.

La segona és el nou carril bici segregat, bidireccional i ample que s'ha implantat al llarg de tota la Diagonal reformada i que és utilitzat per milers de persones al dia, que han trobat una via ràpida (sincronitzada amb el verd del tramvia a 20 km/h), segura i agradable per desplaçar-se per la ciutat.

Finalment, la tercera és l'ampliació de voreres, que ara fan el doble d'amplada. La diferència amb la secció antiga, al carrer de Girona, és tan visible que els veïns estan demanant la reforma del seu tram, fins al Cinc d'Oros, amb celeritat.

Un dels aspectes característics del tram entre Glòries i Verdguer és la seva construcció sense catenària amb l'alimentació pel sòl ("APS") a diferència de la resta de la xarxa, la qual respon a una motivació purament estètica. Des de la PTP



sempre hem defensat que aquesta no era la solució idònia, per ser més cara i no aportar avantatges des del punt de vista del transport.

Considerem que la catenària es pot integrar perfectament en el paisatge urbà i sabem que suposa un menor cost i consum energètic i una major fiabilitat que qualsevol altra solució. No obstant, un cop instal·lat l'APS, veiem important potenciar esforços per fer que aquest sistema sigui capaç de recuperar l'energia de les frenades -tal com succeeix amb la catenària- i fer-lo interoperable amb altres proveïdors de tramvies, per evitar monopolis. Seria una bona notícia que aquesta tecnologia no s'exportés al tram a reformar entre Can Jaumandreu i l'antiga Farinera.

Però, com sempre, la lluita mai s'acaba aquí: ens cal la connexió sencera, i potenciar encara més el servei. Hi ha tres actuacions previstes que voldríem veure aviat: l'ampliació cap a Badalona, l'ampliació cap al centre de Sant Feliu de Llobregat i el pas directe pel carrer Laureà Miró a Esplugues, per donar un servei molt més ràpid a Sant Just i Sant Feliu. Hi ha moltes més actuacions a planificar a mitjà termini: hem d'anar pensant quins són els pròxims corredors que cal servir amb tramvia com la Gran Via, entre l'Hospitalet i Glòries, on seguiria la traça de l'actual T5 fins al Gorg, a Badalona; o la c-245 entre Castelldefels i Cornellà Centre, on enllaçaria amb l'actual T1.



El Canadà, un país amb bons exemples de transport públic



Jordi Porta
Junta PTP

Quan pensem en el Canadà ens imaginem, normalment, un país amb una estructura urbanística semblant a la dels Estats Units. Grans ciutats amb un centre amb només activitat econòmica i una perifèria només residencial, poc transport públic (o com a mínim no el de la qualitat o quantitat europea). Aquest estiu **tres membres de la PTP hem estat viatjant per tot el país** i en el següent article us compartim les experiències que hem tingut amb el transport públic.

Tot i que **les xarxes de metro** son força més petites que la de ciutats europees de la mateixa mida, cal destacar moltes solucions treballades de jerarquització viària. BRTs amb carrils i carreteres exclusives, trens-tram que penetren al centre fent de tramvia en certs eixos, etc...

També cal destacar **la facilitat a l'hora de comprar abonaments**. Tant bitllets diaris com de més llarga durada i la intermodalitat resolta entre diferents mitjans de transport.

Si mirem el transport més regional, veiem que **el tren és una solució poc consolidada**. La xarxa ferroviària de Canadà és important i recorre d'est a oest, però està dissenyada principalment per a mercaderies i de forma secundària per a passatgers. En les relacions en què hi ha trens de passatgers, el sistema funciona puntual i amb un servei acceptable. Els trens son còmodes i son una bona alternativa a l'ús del vehicle privat. Però ens trobem casos com **el cas de les catarates del Niàgara**, on tot i formar part de la línia que connecta Toronto amb Nova York, només circula un tren al dia entre Toronto i les Catarates del Niàgara quan el bus circula amb una expedició cada hora. És curiós, també, com zones amb un turisme de muntanya d'estiu i hivern molt elevat com Banff, a les Muntanyes Rocoses, amb diferents estacions d'esquí, trekkings, Parcs Nacionals, etc... hi arribi el tren, però només el de mercaderies, obligant al turisme a llogar vehicles o anar amb autocars.

A continuació, **fem una descripció del transport a les ciutats principals del país**:

Montreal

La principal ciutat del Quebec i segona ciutat del Canadà disposa d'una xarxa de transport urbà formada per **metro i autobusos, a més de dues xarxes de trens suburbans**.

El metro és el transport troncal de la ciutat i la xarxa està formada per **quatre línies, tres de les quals convergeixen al centre i una quarta de transversal**. De tecnologia francesa, funciona amb pneumàtics i trens de nou cotxes de llarg. La velocitat comercial és alta i les estacions estan molt menys espaiades al centre que als afores. Algunes estacions, com Lionel-Groulx o Snowdon, s'han dissenyat per fer el transbordament entre línies a la mateixa andana.

El transport per superfície està format exclusivament per autobusos, molts dels quals fan aportació al metro. El 2022 es va inaugurar **un BRT semisegregat** al Boulevard Pie-IX, que funciona amb carrils exclusius situats a l'eix del carrer i amb prioritat semaforica a les cruïlles. Aquest BRT només està servit per una sola línia.

La xarxa suburbana està formada per dos mitjans de transport. El **REM és un metro suburbà automàtic**, que té freqüències de 4 minuts i comunica Montreal amb els suburbis de la riba dreta del riu Sant Llorenç, circulant per la mitjana d'una autopista. S'està perllongant cap al nord-oest i creuarà l'illa de Montreal pel centre de la ciutat.

La segona xarxa suburbana són els **trens de rodalies d'EXO**, una xarxa de cinc línies radials de tren de rodalia convencional, formats per una locomotora dièsel i diversos cotxes de dos pisos. Un dels inconvenients és que els horaris estan únicament dissenyats per a l'aportació de gent al centre als matins i tornar-los a la tarda, amb molt poca oferta en sentit contrapunta, a les hores vall i els caps de setmana.

Toronto

La trama urbanística ortogonal dels carrers de la ciutat més gran del país afecta totalment el disseny i funcionament de la xarxa de transport. Per exemple, **les línies de tramvia i autobús** són ortogonals, a di-



Josep Maria Olivé
Junta PTP

ferència d'altres ciutats del país, on solen convergir a les estacions de metro o al centre.

Toronto és l'única ciutat de tot el continent americà que ha conservat la xarxa de tramvies històrica, amb **una malla d'11 línies ortogonals** concentrada al centre de la ciutat. El material mòbil s'ha renovat durant la darrera dècada, amb tramvies articulats de pis baix de cinc mòduls.

Com a xarxa de més de 150 anys, **les vies dels tramvies estan situades al centre de la calçada**, formada per quatre carrils (dos per sentit). Això provoca una velocitat molt baixa, tant pel curt espaiament entre parades, com pel fet que els cotxes tenen permesos els girs a l'esquerra, cosa que vol dir que han de circular pel carril compartit amb el tramvia i esperar que no vingui cap cotxe de cara, sumat als semàfors en vermell.

Toronto té **una xarxa de metro formada per tres línies** que no arriben a cobrir tota la ciutat. El metro no està en el seu millor moment, ja que la xarxa està plagada de limitacions temporals de velocitat (en el cas de la línia 1 afecta més de la meitat del seu recorregut). A banda, s'hi suma un altre despropòsit: fins a l'any passat hi havia 4 línies, però a causa d'un descarrilament al mes de juliol, es va decidir clausurar i desmantellar la línia 3, que circulava en viaducte. En lloc seu hi circula un bus d'alta freqüència i ja s'ha iniciat les obres per perllongar la línia 2, que s'aproparà a l'antic traçat de la línia 3.

Durant la construcció del metro es van expropiar diverses parcel·les. Moltes es van reedificar, però un dels aspectes positius és que aquelles parcel·les que van quedar sobre una estació de metro van ser reaprofitades per a construir-hi intercanviadors amb els autobusos i els tramvies. Actualment, hi ha en construcció una quarta línia de metro i dues línies de metro lleuger.

GO Transit és la xarxa de trens de rodalies, format per 7 línies radials i operats amb locomotores dièsel i composicions de 12 cotxes de dos pisos. Algunes línies tenen servei de trens continu al llarg de tot el dia, amb freqüències de 2 trens per hora, però

algunes altres només tenen servei en hora punta.

Ottawa

Malgrat ser la capital, Ottawa és una ciutat petita. Juntament amb Gatineau (una ciutat situada a l'altra riba del riu Ottawa), formen una conurbació d'un milió d'habitants. El 2019 es va inaugurar **la línia 1 del seu metro lleuger**, que podria ser un metro estàndard si no fos pel material mòbil escollit, tenint en compte que tota la infraestructura està completament segregada. Actualment, s'està construint una segona línia i una ampliació de la línia ja existent.

La **xarxa d'autobusos** està dissenyada en part per fer aportació al metro lleuger, de manera que les estacions del metro lleuger s'han dissenyat com a veritables intercanviadors. Des d'algunes d'aquestes estacions en surten **BRT que es dirigeixen cap als suburbis**, anomenats Transitway, pels quals circulen línies d'autobús amb diferents destinacions. El primer BRT es va inaugurar el 1983 i va ser construït com si es tractés d'una autopista, on els **autobusos poden assolir velocitats de creuer properes als 100 km/h**. Els punts de parada són baixadors equipats amb marquesines, escales, ascensors i passarel·les.

Un punt negatiu del transport públic de la conurbació d'Ottawa i Gatineau és que el transport de **cada ciutat disposa del seu sistema tarifari propi**, sense estar integrat l'un amb l'altre.

Calgary

Calgary disposa d'un **metro lleuger format per dues línies anomenat CTrain**, que és el més rendible d'Amèrica del Nord. Al centre de la ciutat, la infraestructura està plenament integrada al carrer, ja que prioritza transport públic i vianants. Als afores, la infraestructura és semisegregada, amb passos a nivell protegits amb barreres i estacions amb passarel·les. El material mòbil està format per **trens de pis alt i 2 cotxes**, tot i que circulen acoblats en composicions de 6 cotxes.

Cada ramal té un **interval de pas de 5 minuts en hora punta i de 10-15 en hora vall**. La velocitat comercial és elevada, especialment als trams on circula segregat de la xarxa viària. Això fa que sigui percebut un mitjà de transport competitiu i rendible de cara a l'administració. Es calcula que un 45% de la gent que treballa al centre hi accedeix amb el CTrain. L'objectiu és que la xifra arribi al 60%. Això serà possible amb la construcció d'una tercera línia, que ja s'està duent a terme.

Pel que fa als autobusos, **MAX és un servei de quatre línies de bus troncal complementàries al CTrain**, amb recorreguts radials i transversals. Ofereix freqüències de pas d'uns 10 minuts en hora punta. L'espaiament de parades és superior i en alguns trams circula per autovia, cosa que permet una velocitat alta.

Vancouver

L'àrea metropolitana de Vancouver és la principal de l'oest i està formada per diverses ciutats, delimitades per les badies i els rius que la creuen. Disposa de **l'única xarxa de troleibusos del Canadà, amb 13 línies**.

North Vancouver està separat de Vancouver per la badia del port. Les connexions entre ambdós costats es fan **a través de ferri o un pont viari**. El ferri, anomenat **SeaBus**, té una freqüència de pas entre 10 i 15 minuts i capacitat per unes 400 persones i 6 bicicletes. Els molls d'ambdues terminals s'operen amb la solució Barcelona (s'embarca per un costat i es desembarca per l'altre). Pel que fa al pont viari de Lions Gate, només disposa de tres carrils, i cap d'exclusiu per als autobusos. En hores punta s'hi creen embussos, i com a conseqüència, retards i una molt baixa velocitat comercial per als autobusos.

Vancouver disposa **d'autobusos exprés en alguns suburbis (RapidBus)**, que realitzen poques parades i comuniquen les parades de metro o del SeaBus. Malgrat tenir carril bus exclusiu, en alguns casos aquests resulten ineficients i els autobusos acaben immersos en les retencions de trànsit.

El **metro automàtic, anomenat SkyTrain**, està format per tres línies, que no arriben a cobrir tota la geografia de la ciutat. Els intervals de pas poden arribar a ser de menys de dos minuts, en el cas de l'Expo Line. La Canada Line s'ha construït amb andanes curtes, que només permeten la circulació de trens de dos cotxes, cosa que pot fer-la col·lapsar un cop es completin les

ampliacions previstes a la xarxa.

El transport ferroviari de mercaderies

Com ja hem apuntat a la introducció, **el ferrocarril de llarg recorregut o regional està poc consolidat i és poc freqüent o inexistent**. El principal motiu és que la xarxa ferroviària, que abasta gran part del territori, està principalment destinada al transport de mercaderies.

La xarxa ferroviària és poc atractiva per al transport de viatgers per la poca oferta de servei i una infraestructura poc adaptada a aquest servei (estacions amb poques prestacions, fosques o poc adaptades). Els trens, en canvi, són **còmodes i amb un material mòbil prou modern**. Les principals relacions estan assegurades entre les principals ciutats, especialment a les províncies del Quebec i Ontario.

Tot el ferrocarril al Canadà és de **tracció dièsel**. El transport de mercaderies condiciona la tracció, ja que els gàlils dels trens són molt més grans que els trens de mercaderies europeus, on es veuen vagons transportant dos contenidors, un sobre l'altre.

I és que el transport de mercaderies té una gran importància en aquest país. La xarxa ferroviària està **adaptada per a la circulació de trens de grans dimensions**, amb una elevada freqüència i capacitat de creuar tot el continent americà d'una banda a l'altra.

El transport de mercaderies està molt integrat per les ciutats per on passa, formant part del paisatge de la mateixa ciutat. I és que un tren de mercaderies pot tenir més de 200 vagons, una llargada de més de 2 o 3 quilòmetres, portar fins a 5 locomotores i trigar uns 10 minuts a passar per un pas a nivell. Una escala de tren que no estem gens acostumats a veure a Europa.

| Ciutat | Població | Metro | Metro lleuger | Bus ràpid | Altres |
|-----------|----------|-----------------------------|-----------------------------|------------------------|------------------------|
| Toronto | 5,6 M | 3 línies + 1 en construcció | 2 línies en construcció | Bus exprés | 11 línies de tramvia |
| Montreal | 3,5 M | 4 línies | - | BRT, bus exprés | - |
| Vancouver | 2,4 M | 3 línies | - | Bus troncal (RapidBus) | 13 línies de troleibús |
| Calgary | 1,3 M | - | 2 línies + 1 en construcció | Bus troncal (MAX) | - |
| Ottawa | 1,0 M | - | 1 línia + 1 en construcció | BRT (Transitway) | - |
| Quebec | 0,7 M | - | 1 línia en construcció | Bus troncal (Métrobus) | - |

Les curses de transport, un referent de la pedagogia de la PTP

Comparem el vehicle privat, el transport públic i la mobilitat activa: qui guanyarà?

La Setmana Europea de la Mobilitat (SEM) és una cita anual que té lloc entre el 16 i el 22 de setembre i té per objectiu motivar una mobilitat sostenible i segura. Es consolida any rere any com un espai on les administracions i entitats surten al carrer per a **reclamar la recuperació de l'espai** per al vianant, les bicicletes i el transport públic.

Durant la SEM, les curses de transport són les nostres activitats estrella. Aquest any n'hem organitzat 6: Urbana de Barcelona, Metropolitana de Barcelona, Camp de Tarragona, Osona, Vilafranca del Penedès, però aquest any destaquem especialment la **cursa de transports de la Garrotxa**, que ha celebrat la seva primera edició.

Amb la cursa de transports volem mostrar a la ciutadania que, sovint, el cotxe no és tan competitiu com la mobilitat sostenible. El temps invertit en la cerca d'aparcament, les aturades per embussos... fan que el cotxe no sigui sempre el més ràpid. A més a més, podem comparar també l'emissió que suposa l'ús de cada transport, podent comprovar quants cops més contamina el vehicle privat vers la mobilitat sostenible. Finalment, el cost econòmic... amb el preu de la benzina tan alt, no serà millor utilitzar el

Parlem del temps de viatge

Quant a temps de viatge, sempre hem de distingir les curses urbanes de les interurbanes. A les curses urbanes, el cotxe no sempre és el mode més ràpid. A la Garrotxa, per exemple, **el cotxe va trigar 16 minuts a anar des de l'Hospital d'Olot fins a la Plaça Major**, perquè hi hem de sumar el temps d'anar a buscar el vehicle, aparcar-lo i arribar fins a la meta caminant. En canvi, la bicicleta pot fer el trajecte més directe, trigar només 11 minuts. A les curses interurbanes, el cotxe sempre és el que triga menys. Per a la mateixa cursa de la Garrotxa, per anar des de les Preses fins al Centre d'Olot el cotxe va trigar 17 minuts mentre que la bicicleta en va trigar 24.



transport públic? I la bicicleta? Així doncs, l'objectiu és buscar no només qui és més ràpid sinó també més eficient i menys costós.

Tot i que la realització d'una cursa comporta una mobilització social i un enxarxament entre entitats, la principal raó de ser d'aquestes activitats ve a posteriori, quan **avaluem els resultats obtinguts en termes de temps, cost econòmic i despesa energètica i emissions**.

El mode que normalment sempre triga més és el transport públic. En general, el ferrocarril triga menys que l'autobús, especialment si l'inici i el final de la cursa es troben a prop de les estacions de tren. A Barcelona, per exemple, per anar de Ciutat Meridiana fins al parc de la Ciutadella, la participant que va utilitzar només el tren de Rodalies va trigar 38 minuts, mentre qui va fer el mateix recorregut en metro en va trigar 54, i qui va fer bona part en autobús va trigar 1 hora i 6 minuts.



Carles Garcia
Vicepresident de la PTP

Parlem dels costos

Més enllà del temps de viatge, **el transport públic té altres beneficis que no es tenen en compte**. El cost econòmic, per exemple, es redueix dràsticament a mesura que recorrem més distància. Això sobretot es dona en trajectes quotidians i mobilitat obligada, quan normalment fem sols el trajecte.

El cost del transport públic és fix mentre mantenim els viatges en la zona integrada: el preu d'un bitllet senzill o bé l'equivalent a un viatge de T-Casual (títol més emprat pels usuaris).

I llavors, quins costos hem de tenir en compte? En el cas de qualsevol vehicle particular, cal comptar amb costos d'adquisició, manteniment... a més a més de també comptar la benzina.

Els costos directes del vehicle privat inclouen **la mitjana de la despesa per posar a punt un vehicle i fer-lo funcionar**. Per tant, s'hi compten des de les grans despeses fixes com l'adquisició del

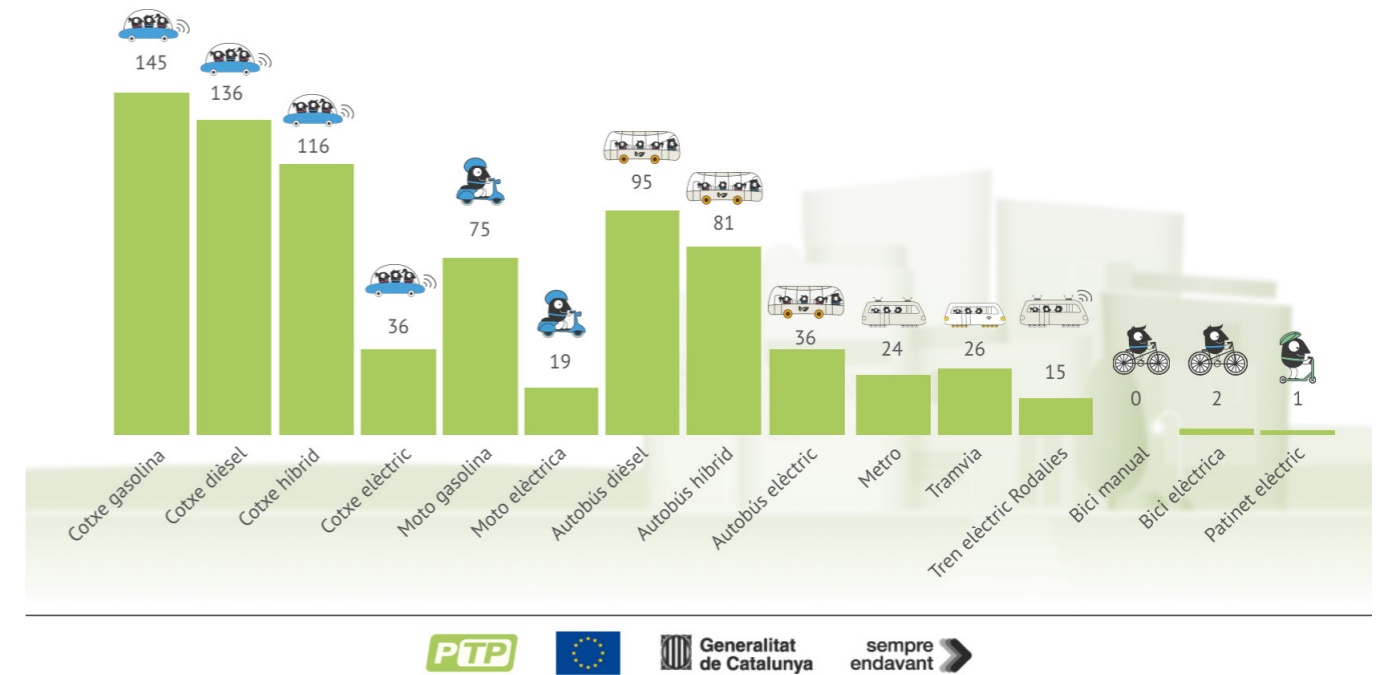
vehicle, manteniment, reparacions, impostos i les assegurances repercutides sobre la vida útil del vehicle, expressades en €/km (en el cas del vehicle de benzina, s'estimen 0,308 €/km). També s'hi compten les despeses variables, com és el carburant (0,138 €/km) o l'aparcament, considerant una hora i mitja (temps mitjà d'estada a una destinació quan s'hi arriba en cotxe) de l'aparcament de la zona.

En el cas de **la bicicleta**, els costos són molt baixos perquè no té despesa de carburant i només es comptabilitza la part proporcional de l'amortització del vehicle en la seva vida útil (0,054 €/km).

Els costos directes del transport públic, en canvi, **no són proporcionals al recorregut realitzat**, ja que les tarifes són planes segons la zona, i no depenen dels quilòmetres realitzats. A la ruta urbana s'ha escollit el títol de transport prou representatiu: la T-Casual d'una zona, que genera un cost per viatge d'aproximadament un euro amb catorze cèntims.

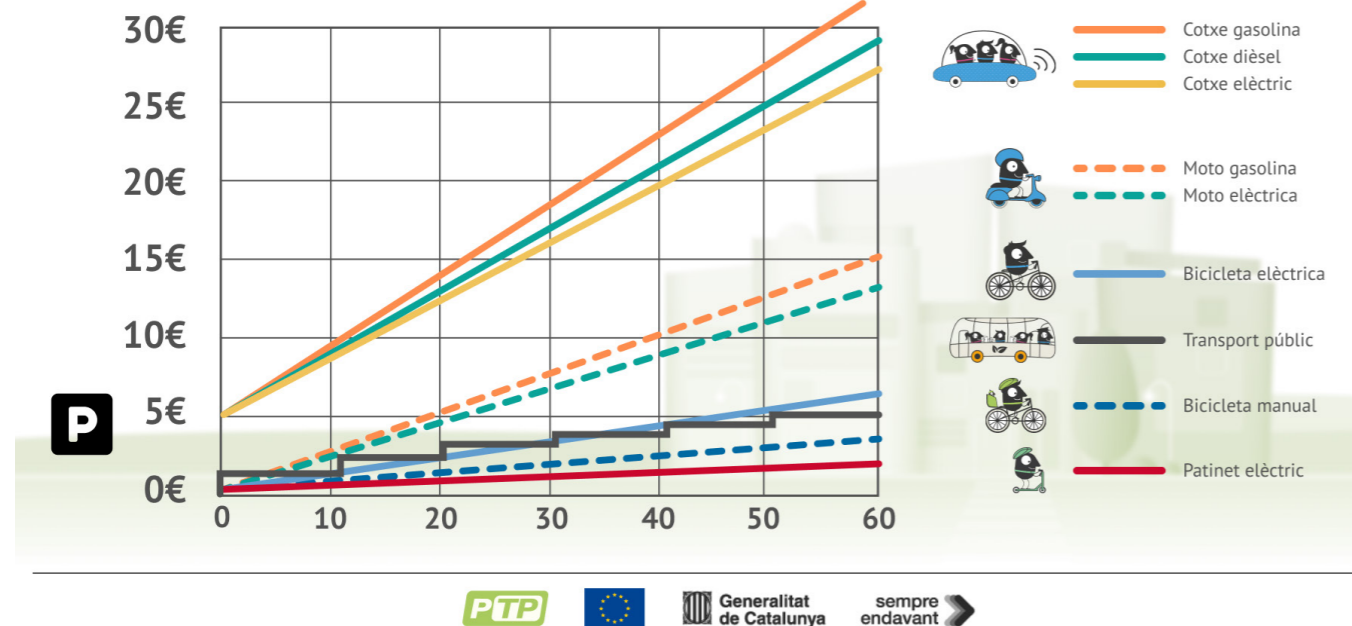
SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT

Emissions CO₂ (grams per viatger-km)



SETMANA EUROPEA DE LA MOBILITAT

Cost mitjà d'un trajecte en funció de la distància



Parlem de l'energia i les emissions

Les emissions contaminants posicionen els vehicles privats en el pitjor dels escenaris. Aquesta situació té el seu major impacte quan parlem de capacitat. El vehicle privat té, com a màxim, una capacitat de 5 persones, en alguns casos 7, mentre que un autobús oscil·la al voltant de les 70 persones de capacitat, un tramvia al voltant de les 200 i un metro sobre les 800. Aquesta gran capacitat del transport públic col·lectiu permet **poder dividir les emissions del mateix entre totes les persones que hi transporta**, de manera que la despesa energètica i les emissions associades a grams per persona, són molt menors. Per descomptat, els modes més sostenibles són aquells que no requereixen motor (bicicleta) o bé que usen l'electrificació del seu propi servei per a realitzar el trajecte.

L'autobús contamina, però alerta! L'autobús no és un mitjà de transport d'emissions 0, les seves emissions, en alguns casos, poden arribar a ser inclús majors que la del cotxe, la qüestió és saber... per què? Els autobusos, cada cop menys per sort, funcionen amb carburant dièsel, per tant, quan fem la comparació amb un vehicle de benzina, tenim una penalització per aquest fet. Ara bé, **amb la incorporació de flota híbrida i inclús elèctrica, això canvia radicalment, situant a l'autobús en mínims en qüestió d'emissió**. És, per tant, un tema molt important i rellevant: cal que les flotes d'autobusos comencin a ser 100% híbrides o elèctriques, per tal de seguir contribuint a la millora climàtica del nostre medi ambient.

Més i millors trens nocturns

Back-on-Track treballa per impulsar el desenvolupament del tren nocturn a Europa, com a alternativa a l'addició als avions

Any 2014. Els ferrocarrils alemanys decideixen cancel·lar tots els seus trens nocturns. D'altres països també tanquen moltes línies. Apareixen les primeres protestes a les estacions d'Hamburg, Copenhaguen o París. Entre els manifestants hi veiem antics viatgers i viatgeres, però també personal que treballava als mateixos trens. Neix la xarxa 'Back-on-Track' ("De Tornada a les Vies") amb un missatge clar: "Night trains for future", els trens de nit són l'única manera de viatjar lluny que no agreuja la crisi climàtica.

Si mirem les dades d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle a la Unió Europea, veiem que estan baixant lleugerament a tots els sectors menys a un: el transport¹. Aquí tenim un gran problema: Segons les previsions de Brussel·les, els vols i les seves emissions seguiran a l'alça². Globalment, veiem la mateixa tendència, la indústria espera expandir-se amb el doble de viatgers en 10 anys³ i més de 1200 nous projectes d'infraestructura aeroportuària⁴, entre els quals hi ha l'ampliació de l'aeroport del Prat.

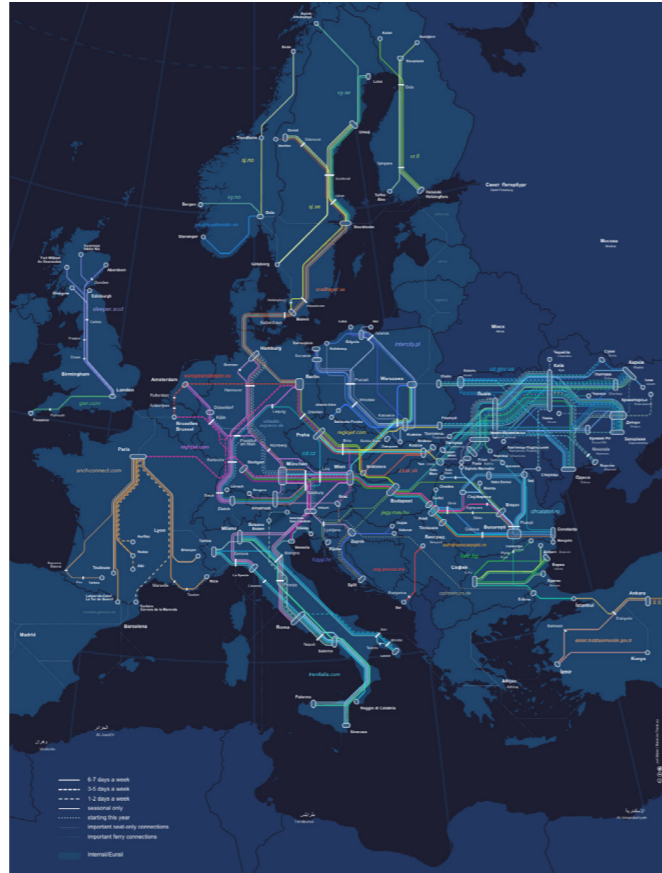
La indústria de l'aviació reclama més diners públics per descarbonitzar-se amb la promesa de noves tecnologies. En els darrers anys, però, les millores d'eficiència en avions no han servit per reduir les emissions del sector, sinó per retallar en costos i poder posar en marxa nous vols (efecte rebot). La promesa d'un avió de zero emissions continuarà sent ciència-ficció durant dècades, però és un element eficaç per desviar l'atenció de la necessitat de posar cotes al sector⁵.

Personalment, fer un sol viatge amb avió anada i tornada a Holanda em suposa 762 kg⁶ de CO₂, la qual cosa desbarata l'esforç de fer canvis significatius d'estil de vida com fer-me vegetarià durant un any (estalvi de 460 kg CO₂). Cada cop més gent, conscient d'aquesta realitat, cerca alternatives als viatges en



Hibai Unzueta

Soci de la PTP i voluntari de Back-on-Track



avió també a distàncies de 1000-1500 km, però de moment no les troba.

Tot i que no existeix una tecnologia miraculosa per volar amb zero emissions, avui dia ja és tècnicament possible fer funcionar un tren amb el 100% d'energia renovable, alimentant-lo per catenària.

Un tren de nit podria connectar Catalunya amb Holanda, sortint a l'hora de sopar i arribant al matí. Avui, si volem arribar a Holanda en tren, haurem de comprar un bitllet de TGV a París de 7 hores, aconseguir un bitllet de metro, travessar París

per canviar d'estacions i un altre bitllet de tren a Amsterdam. Més cost, més complexitat, tot un dia viatjant i moltes possibilitats de tenir problemes per perdre un enllaç. Sembla que el tren, tot i tenir un traçat d'alta velocitat en un 80% del recorregut, hagi renunciat a connexions com aquesta. Anàlitzem el perquè.

L'expansió de l'avió ha generat una sèrie d'expectatives tant pel que fa al preu com al temps de viatge. Moltes persones consideren que les connexions dins d'Europa (en un rang de fins a 1500 km) han de trigar no més que 4 hores, un límit que concorda amb el que es triga a volar més el temps extra emprat als aeroports.

Això fa que el tren aconsegueixi captar pràcticament tot el trànsit d'aquestes rutes de menys de 4 h, com veiem a Madrid-València (82% a favor del tren⁷) o Barcelona-València (96%). Aquest és un dels factors que fan que els grans operadors ferroviaris centrin els seus esforços en aquestes connexions, on a més ara es veuen com a competidors.

El problema llavors és com fer per no tirar la tovallola amb les rutes més llargues. Els trens d'alta velocitat diürns triguem massa i només aconsegueixen atreure una petita part de la demanda d'aquestes rutes⁸. Aquesta és la situació que tenim amb el TGV diürn entre París i Barcelona, on la majoria de la gent agafa l'avió. Com podem aconseguir que la percepció del temps emprat a viatjar sigui menor de 4 hores? Aquí és on entren els nocturns. A la nit les hores de son no són temps perdut, de manera que el tren nocturn es pot posar a l'alçada de transports molt més ràpids i oferir millors condicions de viatge que l'avió.

Un altre avantatge dels trens nocturns amb llits o lliteres és que, a diferència dels vols matiners que surten massa aviat o d'altres que arriben massa tard, els trens nocturns permeten arribar aviat al matí després d'una nit de descans.

Lisboa, Galícia, Andalusia, París, Brussel·les o Amsterdam, on gairebé tothom va avui amb avió, podrien ser altres llocs accessibles des de Catalunya

amb tren nocturn. Per això cal desenvolupar el sector dels trens nocturns i eliminar els obstacles que compliquen la seva expansió.

Des dels seus inicis al nord d'Europa, Back-on-Track ha unit forces amb altres grups com ara 'Oui au Train de Nuit' a França i compta avui dia amb presència a deu països per tota Europa. La xarxa s'ha professionalitzat i actualment elabora informes tècnics, es reuneix amb dirigents polítics i treballa en recomanacions de canvis de legislació tant a escala de la Comissió Europea com d'estats membres amb l'objectiu de promoure els trens nocturns.

Recentment, s'ha creat un grup de treball que està elaborant una proposta de xarxa bàsica de molt llarga distància per l'horitzó 2030 que connectaria tota Europa amb trens nocturns, identificant els llocs on cal crear noves línies o millorar el servei.

Back-on-Track també dona a conèixer l'oferta existent de trens de nit, amb un mapa actualitzat de totes les línies nocturnes per Europa i organitza manifestacions en pijama a estacions per i donar a conèixer les possibilitats dels trens nocturns, per reclamar noves connexions.

La península Ibèrica és l'única zona d'Europa on avui no hi ha cap tren nocturn. Malgrat la demanda, no tenim alternatives adequades a l'avió per recórrer els trajectes més llargs. És per això que Back-on-Track fa una crida a nous voluntaris i voluntàries que vulguin promoure el tren nocturn i estiguin interessades a aprendre sobre com portar-los de nou a les vies.



[1] Greenhouse gas emissions in the European Union by sector.

[2] Avui dia un 12%, 5% si no es tenen en compte esteles de condensació.

[3] Boeing projects record deliveries

[4] 423 nous aeroports, 121 pistes, 205 extensions de pistes, 262 noves terminals i 175 extensions de terminals. CAPA – Centre d'Aviació (2017): Base de dades de construcció d'aeroports

[5] Peeters 2017, Malins 2017

[6] Atmosfair emissions calculator

[7] Evolución del reparto modal tren avión en España, Geotren

[8] Low-carbon scenarios for long-distance travel 2060

“Sembla que hi ha qui vol que la frontera, a més de ser mental, sigui també ferroviària”



Elmer van Buuren

CEO de European Sleeper

El 2023 va llançar la vostra primera línia entre Brussel·les i Berlín, i després es va estendre a Praga. Com avaluarem aquest servei un any i mig després de la seva inauguració?

Crec que ha estat tot un èxit. Per descomptat, cal temps per atraure prou passatgers, però ja fa un any i mig que estem en marxa. Hem fet córrer gairebé 5.000 trens i hem atès més de 20.000 passatgers, així que les coses van força bé. Tanmateix, encara és un repte mantenir l'operativa i vendre prou bitllets. En general, creiem que a la gent li agrada. Són positius sobre el fet de tenir un tren nocturn i gaudeixen de viatjar de nit, així que compleix amb les nostres expectatives. Dit això, encara hem de treballar molt per mantenir-lo en funcionament.

Quin és el vostre principal públic objectiu? Mireu d'atraure turistes, viatgers de negocis o residents locals que busquen alternatives al viatge en avió?

Les persones que fan servir el tren nocturn acostumen a ser aquelles que entenen que viatjar de nit és una elecció intel·ligent. Bàsicament, vol dir que pots dormir mentre viatges, així que no notes el trajecte i pots cobrir llargues distàncies mentre descansas. Crec que tant els viatgers d'oci, els turistes, com els viatgers de negocis ho entenen fins a cert punt. No tenim un grup objectiu específic: és obert a tothom que vulgui viatjar d'aquesta manera. No obstant això, els viatgers de negocis solen ser més exigents —esperen alguna cosa més semblant a un hotel sobre rails—. Per això encara hem de treballar una mica més per atraure més viatgers de negocis.

Potser és més difícil atraure'ls si tenen uns estàndards molt alts.

Ja hi ha alguns viatgers de negocis que es decanten pel tren nocturn, sobretot aquells que treballen en camps com la ciència, l'educació, les ONG i sectors similars. Aquesta mena de viatgers de negocis normalment té expectatives més baixes en comparació amb el tipus

d'home de negocis que busca una forma de viatjar més luxosa.

Què va motivar European Sleeper a expandir la seva xarxa de trens nocturns, i per què va triar la ruta Amsterdam-Barcelona com el vostre pròxim servei?

Som una empresa nova, així que crec que l'única manera de créixer com a negoci és creant una xarxa. Si només depens d'un servei, aquest serà molt limitat, i hauràs de fer molta feina per només un tren que vagi amunt i avall. Aquesta és la raó principal per la qual volem construir una xarxa en comptes d'operar només una línia. La ruta Amsterdam-Barcelona és particularment important per a nosaltres perquè som dels Països Baixos, així que començar a Amsterdam té sentit. A més, Barcelona és una de les destinacions clau d'Europa —no només per a la gent dels Països Baixos, sinó per a tot el continent—. Veiem molt de potencial en aquesta ruta, així com cap al sud de França. Aquestes dues destinacions es poden combinar, i la raó principal per centrar-nos en elles és la gran demanda. Hi ha una veritable oportunitat per canviar la gent dels avions als trens.

També es pot agafar un tren d'alta velocitat fins a Madrid.

Per descomptat, a Barcelona també es pot connectar amb altres destinacions (com València, Madrid o qualsevol altre lloc d'Espanya) el mateix dia. Els nostres trens arriben abans del migdia, així que encara tens temps per viatjar a altres llocs.

Heu calculat el preu del bitllet per aquest servei? A part d'Amsterdam, en quines altres ciutats s'aturarà aquest tren?

Encara no hem calculat el preu del bitllet, així que no puc donar una xifra específica. Tot i això, creiem que no serà l'opció més econòmica per viatjar d'Amsterdam a Barcelona, ja que probablement serà més car que un bitllet d'avió en molts casos. Dit això, també estalvies

la despesa d'una nit d'hotel, així que és essencialment un bitllet més una estada d'hotel. Encara no hem fet els càlculs exactes, aquest tren probablement farà parades al nord de França —en ciutats com Lilla, Brussel·les, Anvers i Rotterdam— abans d'arribar a Amsterdam.

Per oferir el servei que teniu present, els administradors d'infraestructures nacionals us faciliten la tasca? Dit d'una altra manera, encara existeixen les fronteres internes per als serveis ferroviaris?

No, no ho posen fàcil, i sí, les fronteres encara existeixen. A França ens trobem amb un veritable repte per aconseguir la capacitat per un tren nocturn de manera eficient. Tot i això, aconseguim ser prou ràpids a la frontera espanyola, arribant a les 9:30 del matí, així que encara podem arribar a Barcelona a temps. Encara és molt difícil, però, i encara és un dels problemes més complicats amb què ens estem trobant actualment.

Si els administradors francesos tinguessin dificultats i diguessin coses com “bé, podeu tenir trens, però només fins a França i no podeu travessar la frontera fins a Barcelona”, es llançaria el servei?

Probablement no. Barcelona és la destinació més important, i tot i que França és bonica, més gent vol anar a Barcelona, sobretot durant tot l'any. Barcelona és una destinació principal per a viatges de ciutat, i la resta d'Espanya també és un mercat significatiu. El sud de França és una destinació interessant, especialment durant la temporada alta, però fora d'això, és menys popular. Per tant, no crec que seria viable si el tren només anés al sud de França.

Com veus el paper dels trens nocturns en el futur de la mobilitat europea en els pròxims anys? Creus que l'èxit del vostre servei podria animar altres companyies ferroviàries a fer el mateix i millorar les connexions dels trens nocturns?

En primer lloc, els trens nocturns fan possible que el tren sigui una alternativa al cotxe i a l'avió per a distàncies de 1.200 a 1.500 quilòmetres, en lloc de 800, per exemple. Aquesta és la funció dels trens nocturns, i crec que poden jugar aquest paper arreu d'Europa. Especialment si et fixes en l'est d'Europa, els trens nocturns continuen sent molt necessaris perquè la infraestructura no és tan bona, però també a l'oest d'Europa aquesta és una oportunitat.

No sé si altres companyies podrien fer el mateix, és molt complicat gestionar un servei de trens nocturns. En primer lloc, és més complex perquè és bàsicament un hotel sobre rodes, així que has d'organitzar un hotel; però és dins d'un tren, així que és més complicat que un tren de dia. I el segon aspecte és que tota l'economia dels trens nocturns és en contra teu, perquè només pots utilitzar el tren mitja vegada al dia bàsicament (perquè només l'utilitzes un cop al dia per sortir i no tornes el mateix dia).

Si tens un tren d'alta velocitat i vols anar de Barcelona a Madrid, pots fer tres viatges en un dia, d'anada i tornada, així que amb el mateix material mòbil tens només 1/6 de les possibilitats. Has de fer més pel client, has de preparar un llit i tot, així que costa més diners, tens horaris de feina llargs (perquè és una distància molt llarga), els horaris de feina són més cars perquè és a la nit i també has de pagar molts càrrecs d'accés a les vies perquè cobreixes 1.200 a 1.500 quilòmetres, així que els càrrecs d'accés a les vies són molt alts.

Per tant, crec que aquesta és la raó per la qual la majoria de les companyies no operen trens nocturns, i nosaltres pensem que en rutes principals es pot fer fins i tot sense subsidi del govern, però no en totes les rutes i has de tenir una empresa que sigui eficient i flexible com nosaltres. No som una gran empresa amb molta despesa general i una estructura eficient, així que crec que cal tenir algú que sigui un especialista, perquè és un nínxol, és alguna cosa que necessita molta atenció per fer-ho bé, hi ha molt que pot sortir malament. Altres companyies poden fer-ho, però no crec que siguin moltes, no veiem moltes que ho facin, no veiem moltes que tinguin èxit. Els trens nocturns van sortir de França, ja no hi són; els austríacs els operen, els suïssos volen fer-ho però només amb l'ajuda dels austríacs, i nosaltres ho fem, així que veurem què passa en el futur.

Si haguessis d'explicar en una sola frase per què algú hauria de viatjar amb European Sleeper en comptes de volar, quina seria?

Bàsicament, és el que ja he dit: és més intel·ligent. Quan pugues a un tren nocturn, tens temps per a tu mateix. És fàcil pujar-hi —no hi ha controls de seguretat, res—. Només pugues, t'asseus o t'estires, i tens temps per relaxar-te. I per això hauries de prendre el tren nocturn.



Segueix-nos a les xarxes:

transportpublic.org info@transportpublic.org 682 65 94 83

@transportpublic @transportpublic @promociotransportpublic



Segueix-nos a les xarxes:

transportpublic.org info@transportpublic.org 682 65 94 83

@transportpublic @transportpublic @promociotransportpublic





El consultori del Dr. Traffic

Curiositats, anècdotes i fenòmens paranormals relacionats amb el transport públic i la mobilitat

Inauguració

Dr. Traffic vol agrair la generositat de les autoritats de la mobilitat, que ens van cedir tot el protagonisme en l'acte d'inauguració del tram tramviari entre Glòries i Verdguer. Per a que després ens queixem que no ens fan prou cas.



Un autobús de pel·lícula

Els frikis han pogut comprovar que el vehicle que surt a "El 47", l'excel·lent pel·lícula que gira al voltant del mític segrest d'un autobús d'aquesta línia, és un Pegaso 6035-A de color vermell, idèntic al que conduïa l'any 1978 el Manuel Vital. No és la primera peli d'aquest bus: també el podeu veure a "Salvador" (2006). La gent de l'ARCA (Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos) ho han fet possible.

Per coherència

De la pàgina web de l'Ajuntament de Barcelona: "Com puc contribuir a reduir la contaminació a Barcelona? L'origen principal de la contaminació està en la circulació dels vehicles a motor. Per això és important adoptar col·lectivament hàbits que contribueixin a reduir les emissions de contaminants a l'aire que respirem. Mou-te en transport públic, en bici o a peu, preferentment."

Potser s'hi podria afegir: O vés a la Papanoelada motera, o munta circuits de fórmula 1.....

