

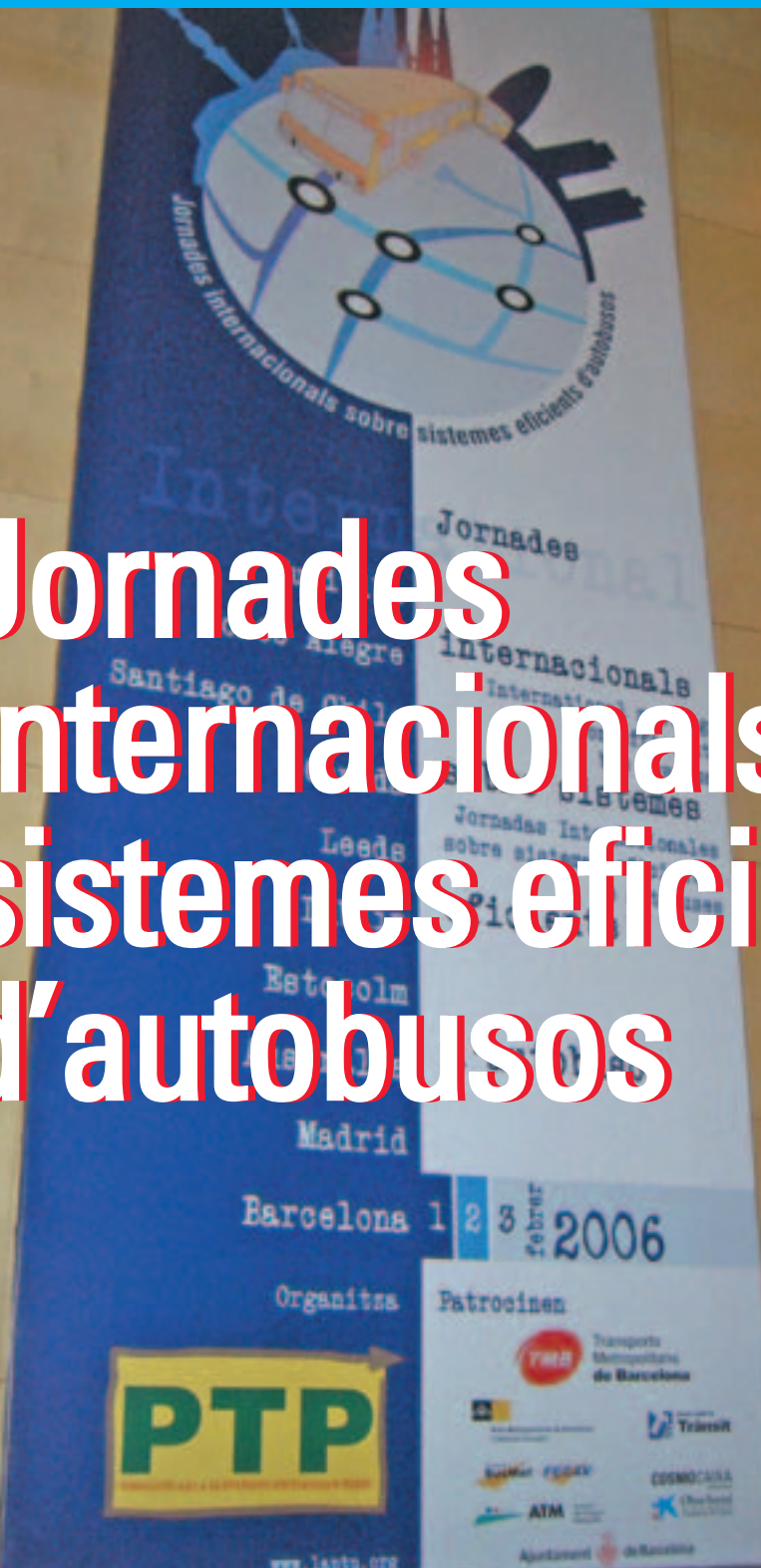


Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic
Número 37
1r trimestre 2006
www.laptp.org

Jornades Internacionals sobre sistemes eficients d'autobusos



Edita:

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

Director tècnic:

Lluís Carrasco (llcarrasco@laptp.org)

Director periodista:

Jordi Pascual (jpascual@laptp.org)

Cap de redacció:

Ricard Fernández (rfernandez@laptp.org)

Consell de Redacció:

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

Fotomecànica i impressió: Cevagraf

Dipòsit legal: B-42.532/95

Tiratge: 6.500 exemplars

El Consell de Redacció no es fa necessàriament solidari amb les opinions expressades en els diferents escrits.

Il·lustració de capçalera de portada cedida per Javier Mariscal.

Agraïments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a:

Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tusgsal, Renfe; i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUT-HOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Iguadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Saurer, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

Millorem el PITC!

El Govern de la Generalitat ha acordat sotmetre a informació pública el pla d'infraestructures del transport de Catalunya, PITC. La PTP ha analitzat molt atentament el seu contingut i després de donar-li moltes voltes i de sospesar avantatges i inconvenients, hem acordat presentar-hi al·legacions i una esmena a la totalitat. El primer que hem fet és editar una guia per a què tothom que vulgui pugui presentar al·legacions i la veritat és que està tenint molt d'èxit a la vista dels milers de descàrregues del document-guia que moltes persones estan fent de la nostra plana web.

La veritat és que estem davant d'un document horrible. El títol escollit pel document-guia, "Un pla insostenible de transports cars", reflexa amb encert l'opinió dominant entre les persones que s'han mirat el pla. En les planes d'aquest exemplar de Mobilitat Sostenible i Segura es recullen amb un cert detall les principals crítiques que des de la mobilitat sostenible formulem al pla.

Sota l'aparença d'un pla en el que dominen les inversions en ferrocarril, el que de debò vol aprovar el Govern de Catalunya és un descomunal pla de carreteres, sobre tot de vies ràpides per a cotxes. Pretenen construir 1.500 nous km d'autovies i duplicar-ne altres 1.300 km. Entre les vies proposades apareix el Túnel d'Horta, el Quart Cinturó i l'auto-via del marge dret del Besòs.

I els ferrocarrils? Proposen construir 1.100 km nous però més de la meitat en unes caríssimes vies d'alta velocitat per on, en

alguns casos, poden arribar a circular trens de passatgers que no portaran ningú, trens de mercaderies que no se sap ni d'on vénen ni on van i fins i tot –no s'ho perdin– uns tramvies, que segons la conselleria són molt cars de construir a Barcelona però molt barats de fer anar a la Catalunya Interior. Per millores ferroviàries en els llocs més poblats de Catalunya, després de l'àrea metropolitana de Barcelona, és a dir a les rodalies de Tarragona i Girona, res no es preveu. Les inversions en els trens que utilitzen la majoria de ciutadans, 140 milions de viatges l'any entre rodalies Renfe i Regionals, tampoc no semblen interessar els autors del Pla. Pitjor, impossible. Les propostes per als autobusos no ocupen més d'un paràgraf en un document de 100 planes.

La bona notícia és que en paral·lel a la tramitació del PITC, s'ha acordat en el marc de les negociacions que al 2008 es transferiran a la Generalitat els serveis de rodalies i regionals de Renfe. Faria bé el govern en corregir aquest pla faraònic, insostenible i poc útil i començar a pensar en les inversions que caldrà efectuar per posar al dia les obsoletes instal·lacions que Renfe transferirà.

Avui la millor aposta per als ciutadans, per a la nostra competitivitat i per a la nostra sostenibilitat és concentrar l'esforç en millorar el transport de la majoria, començant pel que es fa en Renfe, i aparcar els continguts més fantasiosos del PITC que no porten sinó problemes i entrebancs al progrés de la mobilitat sostenible.

Tots hi sortirem guanyant. ●

SUMARI

EN PORTADA

Reflexions sobre els autobusos

Durant els dies 1, 2 i 3 de febrer, es van celebrar a Barcelona les Jornades internacionals sobre sistemes eficients d'autobusos. Tot i que erem molts els que vàrem anar a rebre informació i aprendre de les experiències de tot tipus que altres ciutats i països ens aportaven, i que vàrem sortir-ne molt satisfets, no hi varen ser tots els que un s'espera trobar. (pàgs. 4-7)

ÉS NOTÍCIA

Quinze propostes de millora del PITC

El Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC) està sotmès a informació pública. Preveu invertir d'una forma exagerada 36.000 milions d'euros en vint anys, sense uns objectius sostenibles clars, i amb una majoria de recursos abocats a l'alta velocitat i a autovies. La PTP presenta una proposta alternativa a partir de les quinze grans idees. (pàgs.8-9)

MOBILITAT

GESMOPOLI, una aposta innovadora

En diverses ocasions, hem parlat de la necessitat de garantir l'accés sostenible als polígons industrials, uns equipaments amb una secular manca de transport públic. Per posar remei a aquest mal, des de la Diputació de Barcelona s'ha endegat el projecte GESMOPOLI, amb un ampli suport institucional, dels sindicats i la col·laboració de la PTP. (pàgs.12-13)

TRANSPORT

El cost del transport públic a Catalunya

No resulta fàcil saber quan ens costa fer funcionar la totalitat del sistema de transport públic de Catalunya, ja que hi son implicades diferents administracions i empreses. D'altra banda, trobem conceptes diferenciats com els costos operatius, les inversions en infraestructures i les inversions en reposicions que dificulten qualsevol intent de quantificació. (pàgs.14-15)

DOSSIER

Toca estrenyer-nos el cinturó

Al febrer de 2005, va entrar en vigor el tan esperat –per alguns– Protocol de Kyoto, un acord internacional nascut amb l'objectiu de combatre el progressiu canvi climàtic que està patint el planeta. I ho feia amb una demora de vuit anys, tenint en compte que va ser al 1997 quan es va signar aquest acord a la ciutat japonesa que li dona nom. (pàgs.23-24)

PTP

Alternatives a les infraestructures

El passat 9 de febrer el Departament de PTOP va presentar un document d'alternatives al considerat ineficaç projecte de línia 12 de metro, com a resposta a la petició d'alguns alcaldes que n'exigien l'immediat inici de les obres. PTOP ha respost amb un nou projecte que, no respon del tot a les expectatives generades. Un problema de concepte. (pàgs.30-31)

Al·legacions de la PTP al decret d'estudis d'avaluació de mobilitat generada 2006

Fer complir la legislació

Volem felicitar al DPTOP, per la realització d'aquest decret i pels seus continguts, que avaluem molt positivament en el seu conjunt, ja que esdevindrà una eina bàsica en la futura planificació de les nostres ciutats i aportarà una sensible millora a la mobilitat sostenible i a la qualitat de vida dels ciutadans de Catalunya.

Des de la PTP entenem que la formulació d'aquest decret ha de ser també el moment per a donar un pas important en la mobilitat sostenible de moltes instal·lacions singulars de titularitat pública o privada de caràcter públic, que avui presenten uns dèficits de mobilitat i d'accessibilitat, en alguns casos de molta gravetat.

Entenem que si bé hem de regular i obligar a totes les noves planificacions i construccions a preveure una correcta mobilitat, que contempli totes les seves formes, l'Administració està obligada a donar exemple i a posar al dia les instal·lacions de caràcter públic, generadora d'una important mobilitat. En aquest sentit,

podem observar, en l'actualitat, com els Hospitals més importants de Catalunya (Bellvitge i Vall d'Hebrón) mantenen unes instal·lacions on l'absència de la mobilitat sostenible i l'accessibilitat pel seu recinte interior és manifestament evident. Els exemples els podríem estendre a l'exterior d'importantes estacions de trens, estacions de trens de rodalies, instal·lacions esportives, etc.

La responsabilitat de les administracions

Atès que aquest decret determina les condicions i continguts dels estudis de mobilitat generada, obligant a les futures planificacions i als promotors al seu compliment, caldria que es contemplés l'obligació de les administracions i dels serveis públics de diferents titularitats, d'efectuar també aquests estudis en les instal·lacions actuals.

L'objectiu final no seria cap altre que assolir la realització d'un programa d'actuacions urgents de millora de la mobilitat sostenible per tal de corregir les mancances detectades i adaptar aquestes instal·lacions, en la major brevetat possible, a les determinacions d'aquest decret i de la Llei de Mobilitat.

És del tot necessari regular i ordenar la mobilitat de les instal·lacions singulars del futur, però entenem que l'Administració en la mesura del possible, ha de fer l'esforç per adequar i millorar ostensi-

En defensa de l'autobús i la bicicleta

Tanmateix formulem una esmena en la línia de defensar front al conjunt del trànsit a l'autobús, la prioritat de l'autobús, establint també clarament la possibilitat de la creació d'un carril Bus, quan es prevegi que el trànsit pugui arribar a pertorbar la circulació del transport col·lectiu, sigui quin sigui el nombre de circulacions. Entenem que la proposta que fa el decret pel que fa a la reserva de places de bicicleta esdevé clarament insuficient i tímida, i no ajuda gens a invertir la situació actual, donat que es preveuen moltes més places d'aparcament de vehicles privats que las d'un vehicle sostenible com és la bicicleta, per aquesta raó i per fer una correcta gestió de la mobilitat, entenem que hem d'anar-nos aproximant a la idea de que es doni el mateix espai al cotxe que a la bici per equilibrar les quotes d'accés. Les esmenes de la PTP a l'articulat del decret les podeu trobar a la nostra web: www.laptp.org.

blement les instal·lacions actuals. Entenem que en les instal·lacions de titularitat pública no hi hauria cap problema legal, i menys encara si es compta amb el suport de la Generalitat per fer-ho. En el cas de les instal·lacions privades, entenem que caldria plantejar-lo com a condició indispensable a l'hora del règim de renovació de concerts, etc. I evidentment, davant de qualsevol obra interna que suposi ampliacions, ordenacions d'aparcament, implantació d'aparcaments de pagament.

Deu anys de marge

En aquest línia de possibilitar la millora d'aquests serveis públics pels quals passen milions de ciutadans, la PTP ha proposat que en un termini màxim de 10 anys des de l'aprovació d'aquest decret, totes les instal·lacions singulars de caràcter públic (ja siguin pròpies o consorciades) hagin d'efectuar un estudi corresponent de d'avaluació de la mobilitat generada. Alhora, també d'elaborar, conjuntament amb totes les administracions implicades, un programa d'actuacions urgents de millora de la mobilitat sostenible amb l'objectiu de corregir les mancances detectades i adaptar aquests instal·lacions a allò que preveu la Llei de Mobilitat i el Decret de regulació dels estudis d'avaluació de la mobilitat generada. ●

Redacció

Reflexions al voltant de les jornades internacionals

Transport públic: un instru

Durant els dies 1, 2 i 3 de febrer, es van celebrar a Barcelona les Jornades internacionals sobres sistemes eficients d'autobusos. Tot i que erem molts els que vàrem anar a rebre informació i aprendre de les experiències de tot tipus que altres ciutats i països ens aportaven, i que vàrem sortir-ne molt satisfets, no hi varen ser tots els que un s'espera trobar. Quina ocasió perduda!

Dins el conjunt temàtic de les jornades, molt més ampli que els punts als que ara em referiré, vull fer esment d'aquelles qüestions que més em varen atreure, o d'aquelles altres que vaig considerar més adients en relació al lloc i al moment a que es referien.

He volgut centrar la reflexió sobre el que és el transport públic com a instrument de fer ciutat, i de l'autobús com el més immediat, econòmicament assequible, i fàcilment acomodable de tots els sistemes de transport públic.

Sintèticament, aquests foren per a mi els punts fonamentals que es dedueixen de la trobada. Cada un d'ells hauria ser objecte de tot un estudi desenvolupat.

En la ciutat renovada del segle XXI, la funció primordial del transport públic és la de ser un dels més importants instruments per a configurar el sistema urbà.

Tot i que ja ho sabíem, es va constatar clarament com el transport públic (més concretament el bus, que era l'objecte de les jornades), també pot ser un potent element estructurador i vertebrador de la ciutat. A més, es va veure com, si es vol, arriba també a ser agent pro-

motor de ciutat, fins i tot pot dimensionar-la d'una determinada manera (Curitiba). Això passa principalment quan transport públic i ciutat s'implanten simultàniament i de manera coordinada en el territori.

El transport públic pot fins i tot implicar-se en una gestió ordenadora del paquet econòmic que es relaciona amb el desenvolupament urbanístic de ciutat.

Transport públic i model urbà

Però aquest instrument no és universal. Cada ciutat és diferent de totes les altres; conseqüentment, si així és la ciutat, així haurà de ser el seu sistema de transport públic (també a l'inrevés). Cada ciutat ha de vetllar per implantar, mantenir i fer evolucionar el seu propi sistema de transport públic.

En qualsevol cas, el transport públic concentra i condensa l'ús que se'n fa de la ciutat. Sense transport públic, o amb deficiències notables, la ciutat tendeix a expandir-se, tot escampant-se sobre el territori d'una manera incontrolada.

Si el transport públic s'implanta "urbanísticament" (sincrònicament amb la concepció i materialització de la ciutat), els eixos de transport públic jerarquitzaran la mobilitat i estructuraran la ciutat de

- El transport públic pot implicar-se en una gestió ordenadora del paquet econòmic que es relaciona çamb el desenvolupament urbanístic de ciutat

- L'autobús és l'element clau del transport públic a la ciutat, perquè és, de tots, l'instrument més flexible i que millor s'adapta a l'entramat urbà

forma fisiològica (en contrast amb una estructura clàssica, que és prioritàriament anatòmica).

Quan el transport públic funciona bé, quan està ben implementat i és eficient, la gent l'utilitza per sobre del vehicle privat. És a partir d'aleshores, i no mitjançant altres accions, per potents que siguin, quan de manera natural desapareix el conflicte transport públic- vehicle privat. A Curitiba (la ciutat brasilera amb més vehicles per mil habitants) contra tota lògica, l'ús del transport públic s'ha fet del tot majoritari. Passa el mateix a Adelaide (on hi ha més vehicles motoritzats que llicències de conduir), o al corredor de la A-6 a Madrid, que dona servei als barris de més alt estandig econòmic de la ciutat.

Quan el transport públic funciona bé, la gent se'l fa seu, se l'estima i el respecta (almenys és el que passa a Curitiba, on gairebé no s'hi produeixen actes vandàlics).

Adaptar-nos al transport públic

El bus és la peça fonamental del transport públic a la ciutat, perquè és, de tots, l'instrument més flexible i que millor s'hi adapta. La consolidació del servei, l'increment de demanda, la superació de deficiències, etc., fan que en circumstàncies es pugui (o sigui convenient) substituir-lo per altres mitjans més potents i de més capacitat, potser fins i tot menys "ciutadans" (ferrocarril, metro...).

En qualsevol cas, abans d'iniciar implantacions de

s sobre sistemes eficients d'autobusos ument de fer ciutat

Què significa la proposta de TMB?

Alguns dels avantatges que, sobre el paper, aporta la proposta de TMB de reestructuració de la xarxa d'autoibusos a Barcelona són els següents:

- En una estructura ortogonal, si se segueixen els catets (en contra d'anar per la hipotenusa), milloren molt les oportunitats per acostar-se simultàniament al punt d'origen i al punt de destí de viatge.

- A més, per a cada viatge o recorregut hi ha dues alternatives possibles.

- Hi ha un sol servei per a cada itinerari; les "línies" no comparteixen itineraris (no son recurrents, com ara passa excessivament a Barcelona).

- Cada parada serveix una sola "línia"; per tant, no hi ha acumulació de vehicles en les parades (no hi ha efecte "acordió").

- Es produeix una ampliació del nombre d'itineraris (no de "línies") i també un augment del nombre de parades i d'intercanviadors. Així creix la presència del bus a la ciutat, fent-se a costa d'una contenció en el moviment de cotxes.

- El sistema de parada / intercanviador previst, aprofitant quan es pot la geometria dels xamfrans,



Proposta de reforma de la xarxa d'autobusos urbans de Barcelona. El document és disponible a www.laptp.org/busbcn/documents.

resultarà d'altíssima eficiència per a la intermodalitat i, per tant, ha de redundar forçosament en un ús generalitzat de l'autobús.

- Sense jerarquitzar línies (la xarxa ha de ser isotròpica) es poden jerarquitzar els intercanviadors, condicionant-los individualment per a implicacions qualitatives diferents.

- La posada en servei del nou sistema comporta econòmicament unes inversions de caire infras-

tractural molt acceptables. A més, la lleugeresa de la infraestructura proposada permet, en cas de fer modificacions a la xarxa, la marxa enrera (inclús el reaprofitament de components), de forma que així pot seguir sent bastant flexible.

- En canvi, el que resulta molt més complex és la ordenació millorada del trànsit global de la ciutat, aspecte que obliga a transformacions conceptuals en la gestió del tràfic si, principalment com sembla, on

cal implantar la xarxa bus és sobre la mateixa xarxa bàsica de mobilitat motoritzada de la ciutat.

- Aquesta proposta de nova xarxa bus aportarà un complement qualitatiu de vertebració per a la ciutat del segle XXI. A més, la imprescindible reordenació urbana que comporta, alliberarà bona part de l'espai públic, que pot ser recuperat per a altres funcions ciutadanes molt més escaients que el simple pas dels cotxes.●

J.A.T.

● La xarxa d'autobús de Barcelona és eficient, però no és eficaç; encara ara tenim un sumatori de línies que no conformen una xarxa coherent i que deriven d'antigues necessitats

transport públic sobre infraestructures contundents, sempre cal estudiar primer com es poden fer adaptacions i complementacions al sistema bus. Vull dir que cal pensar en actualitzar el sistema bus (flexible i adaptable) ajustant-lo a les necessitats canviants de la societat. No té sentit mantenir, per conformisme decadent, línies i traçats que han quedat plenament superats pel desenvolupament de la ciutat.

Durant el segle XX la ciutat es va adaptar progressivament al vehicle privat. El segle XXI ha de comportar una readaptació de la ciutat al ciutadà (que és aquell que camina, que va en bici o transport públic i, en determinades circumstàncies, també anirà en cotxe). El segle XXI ha de ser el d'una transformació urbana recolzada en la nova mobilitat que s'apropa. El sistema bus ha de ser un dels primers que cal tenir en compte.

Igual que, com fa poc, vàrem reinventar el tramvia, ara el que ens cal és reinventar el sistema bus.

Readaptar la ciutat comporta un profund procés d'estudi de la situació, d'anàlisi, diagnòstic i reflexió, per tal de poder aportar propostes a debat i, per



Imatges de les jornades.

Fotos R.Riol

consens, perfilar els paràmetres de la nova situació. Això ha de ser un procés altament participatiu on tots els implicats (també els col·lectius) aportin les seves propostions. El transport públic ha d'intervenir de manera fonamental en aquesta rea-

daptació.

Les grans infraestructures convencionals de transport públic compleixen prou bé la funció troncal d'aportació entre perifèria i centre d'àrea metropolitana. Tot i així, una xarxa exclusivament radial ja no és

eficaç i ha de complementar-se amb una altra de cinturons perimetrals que donin transversalitat al sistema.

A Barcelona el sistema de bus metropolità precisa de BRT (bus rapid transit), en forma de carrils bus urbans i carrils bus-vao interurbans. Però cal fer-los adaptats a les possibilitats del país: ens cal un sistema prou expandit tot i que no sigui excessivament sofisticat -més bé caldria dirigir els esforços en la direcció dels QBC (*quality bus corridor*) de Dublín, que dels BRT de Canadà.

Dins la ciutat compacta cal trencar l'esquema obsolet de línies, i formar una xarxa suficientment isotròpica que cobreixi el territori amb certa uniformitat. També és fonamental que l'usuari, de manera habitual, adopti sense recança la intermodalitat entre mitjans de transport públic. Per a això cal integració tarifària (ja la tenim introduïda a un primer nivell) i bons intercanviadors (encara no existeixen ni dins la ciutat, ni a la regió metropolitana i menys encara a la resta de Catalunya). L'intercanviador és tant o més important que l'itinerari del transport públic, o que la qualitat del medi transportador. Només amb molt bons intercanviadors funcionarà una bona xarxa de transport públic.

Instrumentos de millora del transport públic

La xarxa bus de Barcelona resulta ser eficient (el que tenim funciona bastant bé) però no és eficaç (no tenim allò que realment necessitem). Encara ara tenim un sumatori de línies que no conformen una xarxa coherent. Hi ha línies que deriven d'antigues necessitats de la ciutat, cobertes aleshores per concessions administratives individuals i molt poc conjunta-

des, i d'altres aparegudes com a conseqüència d'una demanda expansiva de ciutat, que acaba essent servida per una oferta desordenada que no és convenient fer créixer més, i que el que necessita és una reestructuració a fons.

La Barcelona central es presta a una estructura de xarxa fortament ortogonalitzada (carrers verticals i horitzontals), amb una sola línia per itinerari i uns intercanviadors altament funcionals i de qualitat. Aquesta és la proposta presentada per TMB.

Pel que fa al bus interurbà (el metropolità i el general per a tota la resta de Catalunya), s'ha de procedir a una revisió global, tant de les concessions administratives de línies, com de la cobertura del territori. A més, de la racionalitat d'aquesta reestructuració ha de derivar una radical millora dels serveis: temps de viatge, freqüència, puntualitat en el compliment d'horaris, confortabilitat en els autobusos i en les parades, intermodalitat, integració tarifària global per a tot Catalunya, etc.

Encara ressaltar una darrera qüestió de la que també se'n va parlar de passada. La societat del segle XXI, sobretot al nostre país, se sent molt progressista a l'hora de reclamar els seus drets, però acaba essent molt conservadora a l'hora d'haver de modificar els seus costums i comportaments, a l'hora de fer els seus deures i col·laborar en la gestió del bé comú. Això que ja es coneix com a *nimby*, fa que, en qualsevol qüestió que hagin de resoldre o impulsar, les administracions públiques se sentin constrenyides des de l'una i l'altra banda, cosa que acaba produint efectes polítics els resultats dels quals, a vegades, no són gens agosarats, o ben poc responsables. ●

Joan A. Tineo

Conclusions sobre les Jornades Internacionals de sistemes eficients d'autobusos

1 La diferència 450.000-100.000 Madrid-Barcelona de gent que entra a la ciutat és el principal diferencial i no l'existència de metro. Barcelona és l'única ciutat europea que no s'ha pres seriosament el bus.

2 Els BRT (Bus Rapit Transit) són un instrument potent: amb pocs diners s'aconsegueix organitzar serveis metropolitans de fins 100 o més busos/hora. Cal que a Catalunya comencem a pensar seriosament en els BRT perquè funcionen molt bé i són molt econòmics. És a dir, són enormement eficients. Això és concretar els carrils BUS-VAO que fa anys que esperem.

3 En el medi urbà, en ciutats compactes com les nostres els BRT són difícils d'implantar. Però hi ha altres solucions. El camí a recórrer és encara molt llarg. Com han fet altres ciutats, hem de donar prioritat a l'autobús sobre el cotxe. Cal concretar el domini del valor públic, és a dir del transport públic, sobre el valor privat, el cotxe. La dada és clara: l'autobús es passa la meitat del temps aturat. D'aquí la diferència de velocitat entre cotxe (22 km/h) i el bus (12 km/h).

4 Saludem la proposta de TMB de reorganitzar la xarxa d'autobusos de la ciutat, una antiga reivindicació de la PTP. Amb una proposta així, tindrem més transport, més freqüència, més ràpid i al mateix cost. De nou apareix el concepte d'eficiència tan reivindicat en aquesta jornada.

5 Així i tot, els nostres convidats de fora ens han dit que ens podem sentir satisfets dels nostres transports, com a mínim dels de Barcelona. Quan sortim de la ciutat, ja sabem que el transport comença a escassejar.

6 La millora del TP no pot limitar-se a Barcelona i la seva Àrea Metropolitana, cal que arribi a tot Catalunya. En els propers dies presentarem els resultats de l'Atlas del Transport que estem acabant i els resultats mostren una gran desigualtat territorial per habitant.

7 Saludem la creació de les ATM's de Girona, Tarragona i Lleida i la proposta d'estendre la integració tarifària a tot Catalunya.

8 La transferència de Renfe (rodalies i regionals) continguda en els acords de l'Estatut de Catalunya obliga a canviar les prioritats del govern. Cal atendre els problemes del dia i no embarcar-se en inversions faraòniques de dubtosa rendibilitat. La base del progrés del transport a Catalunya en els proper deu anys és arreglar Renfe i doblar l'oferta d'autobús. Aquestes són les mesures que milloren la mobilitat en clau sostenible. Necessitem plans de mobilitat a Catalunya, més que no pas plans d'infraestructures.

9 I, per últim, insistir en la urgència de vincular l'urbanisme amb la mobilitat. L'exemple de Curitiba és paradigma d'aquesta correlació. Instem, per tant, al compliment de la Llei de mobilitat. ●

Redacció

Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya

Quinze propostes de millora del PITC

Vigència i objectius

1. El PITC s'ha de convertir en un Pla de Transports de Viatgers amb voluntat clarament intermodal —no dual—; ha de tenir en compte simultàniament tots els sistemes de transport, perquè la gent el que necessita és transport, no un determinat tipus de transport, i distribuir equitativament els recursos entre els territoris.

2. Es proposa que la vigència del PITC es descomposi en dos períodes. Un primer de caràcter executiu, 2006-2016, amb compromisos concrets, finançament suficient i calendari d'execució, i un de posterior de caràcter prospectiu.

3. En el PITC ha d'aparèixer un capítol important de millora del servei d'autobús, el transport que és capaç de millorar de forma immediata el servei de la gent que ara té poc transport o gairebé no en té. Hi ha d'haver dos apartats, un de caràcter infraestructural, on figurin la relació de pistes BRT (Bus Rapid Transit) o carrils BUS exclusius, i un altre de servei on es concreti la millora del transport comarcal i el compliment del Pacte del Tinell en la connexió entre les capitals de comarca a través de busos exprés.

4. Ara que s'han definit els tributs que se cedeixen en el nou Estatut, cal aprovar una llei de finançament del transport públic que haurà de fer possible tractar tots els ciutadans per igual. Es proposa estudiar l'establiment d'una subvenció de 50 cèntims per viatger, que per 1.000.000.000 viatgers/any, suposaria una aportació a les entitats territorials de 500 milions d'euros, finançament d'infraestructures a part. Es recomana estudiar la introducció del principi del cofinançament de les infraestructures per part de les administracions territorials, entre un 5 i un 10%, segons tamany de població, com a element fer fomentar la corresponsabilitat tant en la demanda de la infraestructura com en la seva gestió.

Les prioritats en les inversions del PITC

En comptes de concentrar els recursos en tres grans actuacions de cost molt elevat, es proposa disseminar les actuacions en tots els territoris buscant una certa proporció en la inversió + despesa per habitant en cadascun dels territoris, amb l'objectiu que la millora del transport arribi a tothom.

5. Es proposa dividir el projecte d'Eix Transversal Ferroviari (ETF) en dues parts. La part occidental, entre Manresa i Lleida, es portarà a terme en el primer decenni 2006-2016, a partir dels criteris següents:

- Austeritat en la inversió, perquè els recursos arribin a tot arreu

- Limitació de la velocitat màxima de tot el projecte a 160 km/h, bo i acceptant el límit de 100 km/h quan l'orografia encareixi sensiblement les obres.

- Desdoblament entre Lleida i Cervera a partir de la traça actual, que permet assolir velocitats molt interessants, abandonant la idea de l'alta velocitat i de variants a les poblacions.

- Construcció en doble via de la variant Cervera – Igualada – Manresa seguint la traça proposada en el PITC.

- Nova via Manresa-Martorell-Barcelona, tal com proposa es proposa en el PITC, per connectar la Catalunya central amb l'àrea metropolitana de Barcelona amb serveis ràpids seguint el corredor del Llobregat amb limitació de velocitat també a 160 km/h, excepte en els trams rectes.

β Martorell s'ha de convertir en el gran node del transport de la Catalunya-central – prelitoral). Serà el punt de connexió entre els trens de rodalies de Renfe, els de FGC, els de l'AVE Madrid-

Barcelona i els serveis ràpids provinents de la Catalunya central que hi accediran a través del nou corredor del Llobregat.

6. La part oriental de l'ETF, entre Vic i Girona, es podria desenvolupar a partir del segon decenni, 2016-2026, amb els mateixos criteris de velocitat màxima de projecte a 160 km/h i acceptant els 100 km/h quan l'orografia encareixi sensiblement les obres.

7. Dividir l'eix orbital ferroviari en diversos trams amb l'objectiu que pel 2008 hi hagi un servei de tren transversal entre Vilafranca i Granollers, a partir de les actuacions següents

- Potenciar l'efecte xarxa, traslladant el model de xarxa de Barcelona a tot el territori. Prioritat a la construcció de nous intercanviadors Vulpalleres i Hospital General de Catalunya a Sant Cugat (FGC, S-1/S-2) i Baricentro (Renfe, R-4/R-7) a Cerdanyola, per tal d'interconnectar les diverses xarxes.

- Desdoblament urgent Santa Perpètua-Mollet, Renfe.

- Salt del moltó a Mollet, Renfe.

- Inici del servei Vilafranca-Granollers en el 2008

- Estudi de nous serveis Maresme-Vallès a través de la ròtula de Baricentro.

- Inici de les obres del tram Mataró-Granollers en el primer decenni i deixar-ne pel segon el tram Vilanova-Vilafranca.

8. Màxima prioritat als desdoblements ferroviaris pendent des de fa molts anys. Inici obres al 2008

- Vic-Montcada, desdoblament per trams

- Arenys-Blanes

9. Operacions de permeabilització de la línia del Maresme per combatre l'efec-

te barrera. Inici al 2007. En zona urbana hi ha d'haver un pas soterrani o superior de molta qualitat cada 1.000 m.

10. Pla per posar el dia els serveis de Renfe rodalies i regionals que seran transferits a partir de 2008, centrat en l'increment de capacitat de transport.

- Actuacions sobre infraestructura per incrementar la capacitat, a partir d'una nova regulació, seguint el model de FGC, per permetre una freqüència d'un tren cada 4 minuts en la perifèria de Barcelona i un cada 2 en els dos túnels de Barcelona.

- Compra de 100 trens de tres cotxes, 70 de rodalies i 30 regionals.

11. Increment d'un 100% de la capacitat de transport de FGC al Vallès a partir de dues actuacions clau. La primera és convertir Pl. Catalunya en una estació passant, la qual cosa vol dir traslladar la platja de vies de maniobra en direcció al c. Rivadeneyra, i la segona és fer que els ramals de Tibidabo i Reina Elisenda funcionin amb final a Gràcia i Sarrià, com passa a tota la xarxa de metro. Això permet crear espai per a la circulació d'un nou tren cada 2 minuts fins al Vallès, fins a 30 a l'hora, servei que suposa doblar l'oferta actual i cobrir l'increment de demanda dels propers anys al Vallès. No cal pensar, per tant, en nous túnels a través de Collserola. En el futur si aquesta nova injecció d'oferta s'arribés a saturar cal pensar en incrementar la capacitat de transport a través de Renfe, pels corredors del Besòs i del Llobregat, que és on viu la gent, mai a través de Collserola.

12. Extensió del ferrocarril a tot Catalunya. Les inversions en ferrocarril han d'arribar a totes les demarcacions. Desenvolupament en aquesta període dels següents projectes:

- Demarcació de Girona: Tren-tram de les Gavarres (480 milions d'euros).

- Demarcació de Tarragona: TramCamp (320 milions d'euros) i servei a la línia Reus-Roda.

- Demarcació de Lleida: desdoblament de la línia Lleida-Cervera i arranjamet de la línia Lleida-la Pobla de Segur (200 milions d'euros, en total).

Millora del servei d'autobús

13. Alguns criteris

- Construir els carrils bus d'entrada a Barcelona, des de Montgat, la B-30, Molins i el Prat, i a les entrades a les principals ciutats de l'entorn metropolità de Barcelona.

- Connexió de les capitals de comarca amb bus exprés directe (aplicació del Pacte del Tinell). En l'àmbit metropolità, utilitzar l'autobús –protegit pels nous carrils BRT i BUS– per efectuar serveis ràpids i directes i deixar els tren perquè facin la funció bàsica de metro.

- Plans comarcals de millora del transport públic per autobús seguint el model de l'EMT.

Moderació en la construcció de noves carreteres

14. Congelar les actuacions d'increment de capacitat o noves vies a la RMB. Fer la prova d'apostar pel transport públic i per la gestió de la mobilitat com a via més intel·ligent per afrontar els problemes de congestió. En deu anys fer-ne balanç:

En concret, cal apostar pel

- Transport Públic
- Gestió sostenible del peatge
- Carrils VAO
- Gestió de l'aparcament en destinació
- Carsharing i carpooling
- Promoció de la bicicleta

- Desprogramar definitivament el Túnel d'Horta, les vies interpolars i l'autovia de la marge esquerra del Besòs. En els àmbits més de continu urbà de Barcelona nos ens podem permetre posar-hi més cotxes. Al contrari, per raons d'eficiència del sistema, per raons

de salut i per raons de sostenibilitat, n'hem de treure.

- Canviar el Quart cinturó viari pel Tercer Cinturó ferroviari amb l'entrada en servei el 2008 del tren Vilafranca-Granollers.

- Evitar la construcció de noves autovies paral·leles a les autopistes de peatge. Entrar a fons en la qüestió del peatge per canviar l'actual model de peatge financer per una nova taxa reguladora de la mobilitat. Això és el futur, i quan abans hi arribem, millor.

- Acordar amb les autoritats de fora de la RMB quines són les millores a fer en carreteres amb un pressupost de carreteres pel decenni que sigui igual al de foment del transport públic en cada territori afectat.

- Prioritzar les actuacions de millora de seguretat i de variants sobre les d'increment de capacitat

Canvi important en el sistema de transportar les mercaderies

Cal marcar-se com a objectiu que la meitat de les mercaderies que van a més de 300 km, en deu anys es desplacin cap als sistemes sostenibles de transport, el vaixell i el ferrocarril. Això significaria que 1/3 de la càrrega total es desplaçés per ferrocarril o per mar.

15. Alguns criteris.

- Aprovació d'un pla que fixi com a objectiu transportar un 20% de les mercaderies en sistemes sostenibles en el primer decenni i el 35% en el següent. Promoure la creació d'un operador ferroviari català.

- El Port no pot acceptar més mercaderia que la que és capaç de fer sortir de forma sostenible, és a dir en vaixell o en ferrocarril.

- Suport de Catalunya al projecte del Túnel central dels Pirineus per Aragó, com a punt de pas dels trànsit de mercaderies entre Europa i la península. Catalunya no ha de ser punt de pas, el seu territori, escàs i dens, té una altra vocació: l'hem de reservar per a les nostres activitats, no per les dels altres.

- Màxima prioritat en la construcció de l'accés ferroviari al port de Barcelona en tres amplex, mètric, UIC i ibèric.

Els vianants s'ha vist desplaçats del seu espai

Els invasors de les voreres

A partir dels seixanta es va produir la irrupció massiva de l'automòbil i les voreres van enregistrar l'atac més despietat. Els governs locals, amb la complicitat de molts dels seus tècnics, van respondre a la crida de l'usuari de l'automòbil, disminuint l'ample de les voreres per donar resposta a les creixents demandes d'aparcament i circulació. En els nous barris, la planificació tampoc contribuï a dignificar les voreres: graons, estretaments, interrupcions, manca d'arbrat d'ombra i, en general, un clar predomini de les dimensions i la prioritat a la calçada.

Anys més tard, les organitzacions de persones amb discapacitat començaren a exigir la supressió de barreres arquitectòniques també a les voreres, obligant a canviar la manera en què es dissenyaven i pensaven tradicionalment. El resultat fou que es guanyà una petita batalla i es començaven a donar voreres amb certes condicions de continuïtat i dimensions capaces de ser recorregudes, per exemple, per persones en cadira de rodes.

Potsers les noves característiques de les voreres han contribuït a fer que s'hagin convertit en l'objectiu d'una onada d'invasors pilotant nous o antics artefactes. Molts d'aquests individus manifesten la pretensió comuna de canviar

Existí un temps en què les voreres tenien una missió de protegir els edificis de la pols del carrer o de l'aigua de la pluja, però en els darrers 150 anys les voreres van ser reinventades com a llocs especialitzats per a una pretesa seguretat del trànsit, una invenció que fou ambivalent, ja que donant al vianant drets exclusius sobre una part del viari, se li "negaven" els drets sobre la resta, sobre la calçada.



De vegades creixen les ocupacions il·legals a les voreres amb la permissivitat municipal.

Foto: Salvador Fuentes

la mobilitat o, fins i tot, de ser una alternativa a l'automòbil. No obstant això però, veient les característiques d'aquests nous usuaris de les voreres, es pot afirmar que, en general, no està justificada la cèssió de l'espai de vianants per facilitar la seva presència:

- Motos i ciclomotors: Aterrren sobre les voreres per aparcar i, en ocasions, per circular,

- Les noves voreres han contribuït a que s'hagin convertit en l'objectiu d'una onada d'invasors pilotant nous o antics artefactes

cercant dreces o evitant embussos, amb el que comporta de risc per als vianants. Encara que representa una menor ocupació de l'escàs espai urbà, el seu caràcter de vehicle alternatiu al cotxe es posa en evidència, sobretot per a alguns models, degut a les seves conseqüències ambientals (soroll, contaminació atmosfèrica) i de perillositat. L'aparcament de motos i ciclomotors cal situar-lo en les calçades, en indrets preparats, entrant en competència amb l'aparcament reservat als cotxes, evitant així l'ocupació de les voreres i la justificació de circular-hi uns metres per elles.

- Ciclistes: Són aliats naturals dels vianants en la mobilitat sostenible, però en conseqüència han de compartir l'espai amb els vehicles motoritzats o comptar amb un espai segregat. L'opció de vies ciclistes que ocupen les voreres (voreres-bici) ha de ser excepcional i sense perjudici de la qualitat i dimensions suficients de l'espai de vianants. També cal tenir un tractament acurat de les vies compartides per ciclistes i vianants (per exemple les vies verdes) i las zones de vianants aptes per al pas de bicicletes.

- Patinadors: La velocitat pot triplicar la d'una persona a peu, generant riscos per als vianants i, en particular, per als més vulnerables (nens i gent



Les voreres han de ser l'espai natural dels vianants, sense cap tipus d'estorb.

gran). Tampoc encaixen bé en la calçada en vies de trànsit ràpid i, per tant, si volen utilitzar les voreres, haurien de complir certs requisits i comportaments per adequar-los a la multiplicitat d'usuaris i capacitats de reacció que es donen entre els vianants.

- Patinets elèctrics convencionals o del tipus Segway (vegeu fotografia). La darrera onada d'alienígenes de les nostres voreres està formada per aquests vehicles motoritzats de dues rodes. No fan soroll, no emeten contaminants in situ i ocupen poc espai urbà, però ni han de permetre's en les voreres i parcs públics per la seva velocitat, ni són una alternativa real al model de mobilitat basat en el cotxe.

Expulsats de l'espai natural

Les voreres han de seguir essent un espai on el vianant es trobi còmode i segur, en especial las persones amb grans dificultats de desplaçament. Existeix massa calçada com per permetre que els invasors es fixin just en aquesta part del carrer.

Aquest patinet de dues rodes paral·leles, presentat en el 2001, fou rebut pels mitjans de comunicació amb la pretensió

● Les voreres han de seguir essent un espai on el vianant es trobi còmode i segur, en especial las persones amb grans dificultats de mobilitat.

Hi ha massa calçada com perquè els invasors es fixin just en aquesta part del carrer



Segway, un vehicle de futur o un nou perill en las voreres i places? Foto: Neus Monllor

d'invent revolucionari, capaç d'evitar la congestió del trànsit i la contaminació (vegeu la propaganda de l'artefacte en el lloc web: www.segwayspain.com) o fins i tot ampliar les zones de vianants.

La pressió per a la seva autorització en molts estats i ciutats dels Estats Units no va estar exempta de crítiques i revessos, com la prohibició que pogués circular per les voreres de San Francisco, per motius de seguretat. El propi president dels Estats Units, George W. Bush va tenir la mala fortuna de caure's de l'invent al juny de 2003, la primera vegada que el va utilitzar (vegeu: <http://news.bbc.co.uk/2/hi/americas/2989000.stm>).

Segur o insegur per als seus conductors, el cert és que la seva circulació per les voreres genera nous riscos per als vianants, multiplica per quatre o cinc la velocitat d'una persona a peu i té un pes d'entre 30 i 45 kg afegit al del seu ocupant. Un accessori denominat pedestrian alert li serveix per emetre un senyal audible pels demés (els vianants, se suposa) perquè sàpiguen que està a la vora. Per què aquests nous clàxons si no hi ha problema –diuen– de barreja amb els vianants?

Els límits ambientals del Segway són els que es deriven de la manera en què es produeix l'electricitat que empenen i les seves corresponents emissions contaminants. A més, contribueix a la manca d'exercici físic dels seus usuaris, en contradicció amb la idea cada vegada més estesa que cal canviar el model de mobilitat per contribuir amb un exercici suau (caminant o pedalejant) i quotidià a la salut individual

El Segway ha estat també denominat "el patinet dels opulents" degut al preu de més de 6.000 euros que costa. Existeixen models per jugar al golf i tot terreny que parlen també per si mateixos de l'orientació que està prenent l'invent. Una altra amenaça que ja s'ha dut a terme és que ja hi ha empreses que faciliten la visita guiada a cascs antics com el de Barcelona a Segway <http://www.barcelonaglides.com/index.asp>

La realitat segueix essent tossuda, per a distàncies curtes no hi ha millor manera de desplaçar-se que anar a peu i per augmentar el radi d'acció ja comptem, des de 1890, amb un invent que no contamina: la bicicleta. ●

Alfonso Sanz
Salvador Fuentes

Una nova mobilitat als polígons industrials

GESMOPOLI: una aposta innovadora

En diverses ocasions, des d'aquestes pàgines ens hem referit a la necessitat de garantir l'accés sostenible als polígons industrials, ja que es tracta d'uns equipaments amb una gran aflluència de persones, localitzats als afores dels nuclis urbans i amb una secular manca de transport públic. Per posar remei a aquest mal, des de la Diputació de Barcelona s'ha endegat el projecte GESMOPOLI, amb un ampli suport institucional, dels sindicats i la col·laboració de la PTP.



Bus que presta servei al polígon de Sant Joan. Foto Miquel Segura

L'accés sostenible als polígons industrials és un dels dèficits més greus que pateix el sistema de mobilitat a Catalunya. Amb la finalitat de planificar, desenvolupar i promoure un transport públic eficient als centres de treball, la Diputació de Barcelona va presentar el projecte GESMOPOLI, amb el suport de la Unió Europea i la participació de les administracions i les centrals sindicals.

Una experiència que se centrarà en sis polígons representatius arreu del teixit productiu del país.

La mobilitat obligada que generen els més de 400 polígons industrials a Catalunya, fruit d'una ocupació del territori, molt sovint sense tenir en

compte la planificació dels sistemes de transport, comporta creixents problemes ambientals, econòmics i socials. Produint situacions de saturació i d'insostenibilitat que afecten directament la qualitat de vida de les persones i, particularment dels treballadors i treballadores.

Una situació complexa, deficitària, molt marcada per la inexistència de planificació de la mobilitat, una elevada sinistralitat en els desplaçaments, insuficiència –i majoritàriament inexistència– de transport públic i col·lectiu.

Per tant, un ús massiu del transport privat motoritzat, la manca de plans urbanístics municipals amb mobilitat associada als polígons industrials i la inexistència de gestió compartida entre els diferents agents per facilitar i garantir la mobilitat de tots els col·lectius.

Un projecte multiparticipatiu

El projecte GESMOPOLI, aprovat per la Unió Europea en el marc del programa LIFE, que lidera l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona amb una durada de tres anys (2005 a 2008) es planteja, justament com una experiència innovadora, una experiència pilot dirigida a la integració d'un conjunt d'actuacions. L'objectiu és la intervenció global i sostenible

● L'objectiu de GESMOPOLI és la intervenció sostenible sobre la mobilitat en els polígons industrials, incidint en la planificació, la negociació entre agents, la gestió i l'actuació sobre el territori

sobre l'àmbit de la mobilitat en els polígons industrials, incidint en les tasques de planificació, de negociació entre agents, de gestió i d'actuació sobre el territori.

L'acte de presentació d'aquest projecte va comptar amb la presència dels representants dels cinc socis: el Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat, els sindicats de CCOO i UGT, la

● La primera actuació ens permetrà elaborar i extrapolar propostes, normatives, instruments, bones pràctiques i avaluació de resultats, per a la seva projecció a d'altres municipis amb problemes similars

Federació de Societats Laborals de Catalunya i la Diputació de Barcelona, que va comptar, a més a més, amb representants i experts del Departament de Política Territorial de la Generalitat, de l'Agència d'Ecologia Urbana i de la Regió Metropolitana de Florència, GESMOPOLI. Es pretén convertir en una eina pràctica per actualitzar (fer visible el que s'està fent) i posar en pràctica noves directrius (com les derivades de la Llei de mobilitat 9/2003, del Parlament de Catalunya) d'acord amb els criteris ambientals que s'estableixen en l'àmbit europeu.

Actuació inicial

L'actuació de GESMOPOLI se centrarà en sis polígons industrials situats en sis comarques diferents del territori de Catalunya. Aquest polígons són: El Pla, al Baix Llobregat,



A GESMOPOLI hi coincideixen agents socials, administracions i associacions defensores de la mobilitat sostenible.

Per saber més sobre la mobilitat obligada

En el marc de GESMOPOLI, es va presentar també el número 13 del SAM, la publicació de l'Àrea de Medi Ambient, dedicada en aquesta ocasió a la "Mobilitat Obligada", amb articles dels membres de la PTP Pau Noy, Lluís Carrasco i Manel Ferri.

Com va assenyalar Núria Buenaventura, presidenta delegada de l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona, "La nova Llei de mobilitat insta els municipis a participar de la cultura de la mobilitat sostenible, que implica dissenyar ciutats, pobles i vil·les amb criteris d'accessibilitat i ecomobilitat, deixant de banda els criteris de planificació urbanística basats en l'escala del cotxe privat".

Un canvi que ens ha de permetre programar ciutats per a tothom, amb polígons industrials amb transport públic, camins segurs per anar a l'escola a peu i en bicicleta, un comerç molt integrat a la xarxa urbana (o amb suficient transport públic), mesures de reducció de velocitat i, desenvolupant totes les noves possibilitats d'integració modals..

La revista conté articles que aborden el marc jurídic, infraestructures, accessibilitat, moderació de velocitat, mobilitat laboral, l'experiència del dia sense cotxes, pactes de mobilitat i, un catàleg de propostes i actuacions municipals.. Podeu obtenir la revista a www.diba.es/mediambient ●



Santiga, al Vallès Occidental; El Beuló, a Osona; l'Aeroport de Girona, al Gironès; El Segre, al Segrià i el d'Agroreu, al Baix Camp. Uns polígons i zones de l'entorn, de característiques pròpies i diversificades, que ens han de permetre elaborar i extrapolar propostes, normatives, instruments metodològics, realització de bones pràctiques i avaluació de resultats, com a punt de referència per la seva projecció a d'altres municipis amb problemàtiques similars.

La innovació rau en la metodologia emprada. En primer lloc, pel tractament global de la mobilitat en cada àrea industrial, que inclou un diagnòstic de la situació, propostes de futur i la implementació d'una figura específica de gestió. En segon lloc, per l'aposta decidida en l'aplicació de tècniques de negociació i consens entre els agents presents en els polígons industrials. ●

Domènec Martínez

Coordinador de l'Àrea de Medi Ambient de la Diputació de Barcelona

Les necessitats financers van en augment

El cost del transport públic a Catalunya

No resulta fàcil saber quan ens costa fer funcionar la totalitat del sistema de transport públic de Catalunya, ja que hi son implicades diferents administracions i empreses.

D'altra banda, trobem conceptes diferenciats com els costos operatius, les inversions en infraestructures i les inversions en reposicions que dificulten qualsevol intent de quantificació.



Una part de les fonts de finançament del transport ha de provenir dels viatgers.

A la Direcció General de Ports i Transports de la Generalitat vam realitzar l'any 2004 un estudi que ve a ser un primer intent d'oferir una visió global sobre aquesta problemàtica. En David Prat i en David Cerdà treballaren unes dades procedents de nombroses fonts i sovint pertanyent a períodes diferents, que han hagut de ser interpretades i homogeneïtzades segons el seu bon criteri. En principi, corresponen a l'any 2002.

Tractarem de "despeses", és a dir, de costos operatius, però no d' inversions en infra-

estructura. Per tant, no hi figura el que les administracions inverteixen en perllongament de línies de metro, duplicacions i grans renovacions de via, etc. Hi ha un tema no ben resolt que és el de les inversions de reposició. En principi, en bona teoria de comptabilitat, les amortitzacions de les instal·lacions haurien de ser costos operatius i donar lloc a "inversions de reposició", que caldria distingir de les inversions en extensió de la xarxa, que serien les vertaderes inversions. Però aquesta distinció no s'acostuma a fer en el sector públic del transport. Però a

● En els propers anys les necessitats financeres del sistema s'incrementaran. Una part d'aquest augment provindrà de les aportacions públiques, però una altra part ha de venir dels viatgers, i per tant la política tarifària serà un tema important a considerar

mida que s'introdueixin esquemes d'inversió "privada" en la construcció i gestió de les infraestructures de transport (ex: tramvia) això pot anar canviant, fent que les "despeses", i per tant el dèficit operatiu, augmentin encara més. En canvi, sí que es té en compte l'amortització del material mòbil.

Molts municipis de Catalunya tenen transport públic intern d'autobús, subvencionat majoritàriament pel propi ajuntament però amb alguns ajuts de l'Estat. La Generalitat també subvenciona el transport intermunicipal en autobús. A l'àmbit de l'Entitat Metropolitana del Transport, 18 municipis que formen pràcticament el continu urbà de Barcelona, els autobusos (tant de TMB com d'altres empreses), el Metro i els FGC són subvencionats per les administracions locals (en part mitjançant el recàrrec de l'IBI), per l'Ajuntament de Barcelona, per la Generalitat de Catalunya i per l'Estat. Els contractes-programa que es negocien entre l'ATM i l'Estat i que se signen per períodes de pocs anys regulen aquestes aportacions. Finalment, la Generalitat realitza aportacions de capital addicionals a FGC i l'Estat subvenciona les empreses Adif (gestor de la infraestructura ferroviària) i Renfe per prestar els serveis de Rodalies i Regionals. De cara a aquest treball, ha calgut fer

Ingressos viatgers més subvencions, excloent busos urbans i Rodalies Renfe:

2002: 642 milions d'euros (40 % usuaris, 60 % subvencions)
2005: 842 milions d'euros (43 % usuaris, 57 % subvencions)

Les subvencions de l'any 2005 es reparteixen:

Generalitat: 211 milions d'euros (44 %)
Estat: 134 milions d'euros (28 %)
Ajuntament de Barcelona: 67 milions d'euros (14 %)
EMT: 65 milions d'euros (14 %)
Total: 478 milions d'euros

algunes hipòtesis "raonables" per poder estimar quina part del cost de gestió (manteniment, circulació ...) de les vies cal adjudicar a aquests serveis dins de Catalunya, ja que no es disposa de dades territorialitzades.

Catalunya. Dades de l'any 2002

El sistema de transport públic de Catalunya necessitava uns 1.000 milions d'euros l'any, dels quals un 60 % els aportaven els viatgers i el 40 % restant eren subvencions de les administracions. D'aquests

1.000 milions d'euros, uns 850 milions corresponien a la Regió Metropolitana de Barcelona (en realitat l'àmbit de les Rodalies de Renfe i de la xarxa de FGC).

Les subvencions provenien en un 45 % de l'Estat i la resta s'ho repartien administracions locals i Generalitat, a parts semblants. Cal dir que en aquests números hi pesava força el cost de Renfe.

Els diversos serveis tenien "graus de cobertura" (relació entre ingressos per viatgers i despeses totals) diferents. Per exemple, el Metro de Barcelona

tenia una excel·lent cobertura del 74 %, mentre que els autobusos de TMB només tenien el 45 %, i FGC el 40 %.

Barcelona. El contracte programa 2005-2006

El contracte programa negociat entre l'Estat i l'ATM (en representació de la Generalitat i dels ajuntaments) ens permet actualitzar amb precisió una bona part de les dades per a la Regió Metropolitana de Barcelona, aquelles que fan referència als conceptes bus DGPT, nocturns, bus EMT, bus TMB, Metro TMB i FGC. Mancarien només els autobusos urbans i les Rodalies Renfe (veure quadre adjunt).

El futur

En els propers anys, a mida que vagin entrant en servei noves infraestructures (especialment metro), i amb les millores que es van produint també en el servei d'autobús, o amb la creació d'integracions

tarifàries a Tarragona, Lleida i Girona, les necessitats del sistema augmentaran considerablement. Una part d'aquest augment provindrà de les aportacions públiques, però una altra part ha de venir dels viatgers, i per tant la política tarifària serà un tema important a considerar.

I acabarem fent una menció especial a la nova línia 9 de metro, actualment en construcció. Així com fins ara les extensions del metro eren pagades entre la Generalitat i l'Estat amb despesa corrent, en principi a raó de 2/3 i 1/3 aproximadament, la nova línia 9 la paga tota ella la Generalitat mitjançant l'ens Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, Ifercat, propietari de la línia, que s'endeuta en uns 3.700 milions d'euros que haurà de recuperar mitjançant un cànon d'explotació de la línia que repercutirà en les despeses d'explotació del sistema de transport. ●

Jordi Julià

Debat sobre el futur del sector del taxi

Innovar per a un canvi de model

El sector del taxi es troba en una cruïlla. Es donen increments dels costos operatius per sobre de l'IPC, que es tradueixen en increments de tarifes que provoquen cada cop més exclusió social perquè la gent de les classes populars no pot utilitzar el taxi. Aquesta exclusió es constata en comprovar que menys de la meitat dels recorreguts són efectuats per residents, la resta són carreres que fan els turistes o persones a les quals alguna empresa o entitat els hi paga l'import del viatge.

Qualsevol proposta d'introducció de mesures en el servei del taxi passa per canviar de manera concertada el seu model d'explotació, a partir de la introducció de les noves tecnologies per adequar millor l'oferta a la demanda. De fet aquesta proposta no és sinó desenvolupar els criteris establerts en el pla de viabilitat del taxi que va aprovar l'Enti-

tat Metropolitana del Transport.

Avui, el model d'explotació del taxi és bàsicament el mateix de fa cinquanta anys: l'usuari accedeix al servei aixecant un braç. La introducció de noves tecnologies, com ara les emissores o el control de posició per raons de seguretat és encara força minoritari. I no hi ha prou amb els avenços objectius com la Fira del Taxi o la projecció d'una Ciutat del Taxi amb serveis de reparació i recanvis, oficina de gestió d'assegurances i combustible més barat.

La conseqüència és un model d'explotació desgavellat en el qual el 40 % dels recorreguts són de buit, provocant que els costos es disparin, i que s'incrementi la contaminació, l'accidentalitat i la congestió. L'àrea metropolitana de Barcelona ha de canviar el model per un altre, basat en les noves tecnologies en què l'accés al taxi es produeixi a

través d'un terminal de telefonia o bé en una parada de taxi, un model imaginatiu que augmenti la velocitat comercial, la qualitat del servei, la seguretat i la confiança de l'usuari.

Un model, en definitiva, que s'haurà d'incentivar des de l'Administració, però que també implica una nova mentalitat en el sector menys corporativista i basada en el benefici a curt termini. Aquest sistema no ha de reportar sinó avantatges per a tothom. Per als taxistes, perquè disminuiran els seus costos i incrementaran la seva seguretat, per a la societat, perquè baixarà la contaminació i la congestió i, sobretot, per als usuaris perquè tindran un servei més accessible i eficient que permetrà acotar les tarifes per combatre l'exclusió social. ●

Salvador Redón

Membre del Consell d'Administració per l'ICV de l'Institut Metropolità del Taxi

Novetats al TRAM

Notícies extretes de www.tramvia.org

Millora la seva informació

Els nous plafons informatius de les parades del Trambaix inclouen els anhel·lats horaris de pas per les parades i la senyalització del sentit de les línies. Pròximament inclouran un plànol zonal per a cada parada, on també se senyalitzaran les correspondències amb les línies de bus, tren i metro de la zona.

Inaugurat el tram de la T3 fins a Consell Comarcal

Sense boicots, el tramvia 111-13 va convertir-se en el primer tren de viatgers que roda a l'Sant Just. Una nodrida representació política va inaugurar les 3 noves parades i el nou enllaç viari sota la B23. Un membre de la PTP va entregar una carta al conseller de PTOp on se l'informava de la problemàtica del traçat inaugurat.

El JustTram: el primer autobús d'aportació al tramvia

Des del desembre el nou Just-Tram aporta viatgers a la nova extensió del tramvia T3 a través de la parada Rambla de Sant Just. El servei, que explota Soler i Sauret, és un bus de barri integrat al sistema tarifari i amb horaris de pas a les parades. És la primera vegada que es produeix una modificació de línies de bus associada al tramvia.

Projecte de la nova línia T6 del Trambesòs

L'ATM ha previst que el projectat ramal per la Rambla de la Mina (en construcció) sigui servit per una nova línia des del Gorg fins a l'Estació de Sant Adrià. Per primera vegada a la història del tramvia modern, una línia tindrà un origen i final fora de Barcelona.

Panell informatiu?



Només tenim un Dr.Traffic, però en podria haver més, Mireu si no la foto durant cinc segons. Només cinc segons, que és el temps del que disposeu, anant a 110 km/h, entre el moment que es poden començar a llegir els grafismes i el moment en que ja heu superat el quadre i ha desaparegut darrera vostra.

Digueu-vos quina estació de servei heu triat, tenint en compte per quin dels itinerari us moureu, el tipus de combustible que necessiteu i la marca que preferiu, la distància a les properes benzineres, el preu per litre a cada una d'elles, el combustible que encara queda al dipòsit del vehicle i que us permet d'anar a l'una o a l'altra, ... Ara feu-ho a la inversa. Sense preses, estudiem el contingut del quadre en front del vostre cas concret, i mireu el temps que realment heu necessitat per poder decidir.

La conclusió és demolidora: aquests "plafons informatius", tant abundants a les autopistes d'aquí i de fora, han estat implantats només per exigir un esforç impossible, per distreure els conductors i incrementar el risc d'accidents, tot informant de la forma més desencertada que es pot imaginar.

Nous busos a Lliçà d'Amunt

Transports de Lliçà d'Amunt circularà amb els nous busos i nova imatge que es van presentar a la ciutadania en un acte que va tenir lloc el 7 de gener. L'alcalde, Joaquim Ferriol, va destacar la



importància del transport públic a Lliçà d'Amunt per tal de solucionar els problemes que comporta el vehicle privat i l'aïllament de la gent que viu en els barris que hi ha dispersos pel municipi. El president de la PTP, Pau Noy, també va parlar del greuge que suposa per municipis com Lliçà d'Amunt no rebre ajudes i va felicitar l'Ajuntament per l'aposta.

Al·legacions a la C-58

La PTP ha presentat al·legacions al projecte del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya d'ampliar a cinc carrils l'autopista C-58 en el tram comprès entre l'autopista B-30 i Terrassa.

La idea d'anar ampliant indefinidament les carreteres d'accés a Barcelona és més pròpia del segle XX que ja hem abandonat que no del segle XXI en el que estem instal·lats. La PTP ha recordat que la mobilitat sostenible sempre ofereix més capacitat de transport, més econòmica, més segura i financerament i ambientalment més sostenible que no qualsevol autopista per més carrils que tingui. Es demana la suspensió i decaïment del projecte d'ampliació a tres carrils i calçades laterals de l'autovia C-58. Tram B-30 – Terrassa, perquè no s'adequa als principis de mobilitat sostenible continguts en la legislació catalana, i es demana així mateix la seva substitució per un nou projecte, que contempli els principis de la mobilitat sostenible al llarg de tot l'eix de la C-58, entre Barcelona i Terrassa, basat en la promoció del transport públic i l'increment d'ocupació dels vehicles a partir de la instauració de peatges selectius en el Túnel de Vallvidrera i la construcció carrils Bus-VAO en els accessos a Barcelona i a Sabadell, Terrassa i Cerdanyola. La mobilitat sostenible sempre ofereix més capacitat de transport, més econòmica, més segura, financerament i ambientalment més sostenible que no qualsevol autopista per més que arribi a tenir 5 carrils.

“Día sin carros”

Los bogotanos celebraron el 2 de febrero la octava edición del "Día sin carro", restringiendo la circulación a los más de un millón de automóviles particulares que circulan normalmente por las calles de la ciudad. La restricción a los vehículos privados busca reducir la contaminación, promover el transporte colectivo y el ejercicio físico, y hacer reflexionar a los habitantes sobre la calidad del ambiente.

La jornada sin coches estuvo vigente entre las 6:30 de la mañana y las 7:30 de la tarde. Más de 14 millones de personas en el ámbito metropolitano de Bogotá., no pudieron utilizar su coche para sus desplazamientos cotidianos. Los propietarios de automóviles, o sus acompañantes habituales, utilizaron como medio de transporte los 16.000 autobuses ó 40.000 taxis disponibles, o bien en bicicletas, patines o a pie.

La restricción excluyó a los automóviles de altos funcionarios, así como a los blindados, diplomáticos, ambulancias, carrozas fúnebres, patrullas, autobuses de colegios y los comerciales que lleven estampada la imagen de la empresa.. La realización del "Día sin carro" quedó fijada para el primer jueves de febrero de cada año mediante un referéndum. Según las mediciones que se efectúan en cada jornada de este tipo, el ruido y la emisión de gases se reducen hasta el 75%, si bien los comerciantes y vendedores de combustibles aducen pérdidas en las ventas.

Los infractores de la medida se exponen a multas del equivalente a 80 dólares. La iniciativa de un "Día sin carro" surgió en 1996 en La Rochelle, Francia, y en Bogotá se hizo por primera vez el 24 de febrero del 2000.

Alba L. Pava

L82 i L85



Des del febrer, les connexions entre Gavà, Viladecans, Sant Boi, Cornellà i l'Hospitalet seran molt més fàcils i còmodes gràcies a la modificació d'horaris i recorregut de les línies L82 i L85, ambdues gestionades per l'empresa Mohn, SL. Es tracta de potenciar un eix de comunicació important que uneix els nuclis urbans de municipis veïns i d'oferir una alternativa de transport a l'alt nombre de persones que cada dia es desplacen. En el darrer any, aquestes dues línies van registrar més de 1.900.000 passatgers. Ambdues línies tindran una part de recorregut comú, la qual cosa permetrà que els viatgers d'aquests municipis disposin d'un autobús cada quart d'hora per mou-

la paradeta



Cursa de transports: prova de 2m. tanques

Ara que fem esforços per adaptar les flotes d'autobús per a persones amb mobilitat reduïda, ens causa una desagradable sorpresa veure parades com aquesta, apta exclusivament per atletes de salt d'alturapaís!

Dr. Tr@ffic news reporters

De nuevo, el teletexto



Dspués de aparecer en esta sección, se corrigieron “casualmente” los errores que había en el teletexto de TV3 y, más concretamente, el apartado de “Cómo ir al aeropuerto”. Ahora, un año y medio después, el teletexto vuelve a protagonizar esta sección, ya que todavía no se han enterado que el tren hasta el aeropuerto ya no llega ni a la plaza Catalunya ni al Clot, tampoco mencionan el bus Sants-Aeropuerto y mantienen el bus nocturno 106 (ahora es el N-17, con otro horario y recorrido).

1906-2006: Cent anys d'a



Els primers autobusos barcelonins.

El 12 d'agost de 1906, Barcelona va estrenar la primera línia regular d'autobusos, amb un recorregut entre la plaça de Catalunya i la plaça de Trilla al barri de Gràcia, servida amb 6 cotxes imperials. Tot just un segle després, la capital catalana disposa d'un centenar de línies d'autobús, 887 km de xarxa, 966 cotxes que configuren una de les flotes més modernes d'Europa i més de 200 milions de passatgers anuals. A continuació farem un breu resum del que han estat 100 anys d'autobusos a Barcelona.

L'any 1906, l'empresa La Catalana va establir la primera línia urbana d'autobús a Barcelona, amb un recorregut entre la plaça de Catalunya i la plaça de Trilla, al barri de Gràcia. Les pressions de les companyies tramviàries per la competència que suposava aquest nou mitjà, van acabar per fer suspendre el servei el 1908. No seria fins a l'any 1916 que l'autobús va reaparèixer amb èxit, però efectuant serveis interurbans als municipis del Barcelonès Nord, Baix Llobregat i Vallès Oriental.

L'autobús urbà a no es va replantar amb força fins el 1922. En aquella època, les companyies d'autobusos es repartien entre una gran empresa (Compañía General de Autobuses de Barcelona), dues de mitjanes (Autobusos Roca i Autobusos del Norte de Barcelona) i un ampli conjunt de petites societats familiars. Poc a poc, la xarxa va anar trencant una mica l'estructura radial del metro i del tramvia gràcies a les

companyies independents que atenien els barris populars més necessitats de les perifèries obreres. L'any 1934, l'Ajuntament de Barcelona va elaborar un pla global de transport públic i va atorgar noves concessions de línies d'autobús a l'empresa d'Amadeu Torner per tal de resoldre els desequilibris territorials. Degut a l'oposició del gairebé monopoli de la Compañía General de Autobuses de Barcelona, de la indústria automobilística i de la Lliga Regionalista, no va prosperar.

Amb l'esclat de la Guerra Civil, la classe obrera afiliada als sindicats va engegar un procés de col·lectivització de les empreses de transport. La majoria estaven sindicades a la CNT, que pertanyia al Sindicato Único Ramo Transporte (SURT) a excepció d'Autobusos Roca, que pertanyia a la UGT. Es va intentar mantenir els serveis de manera ordenada i efectiva, millorant la freqüència de pas, abaixant les tarifes i incorporant nou personal. L'autogestió obrera va aplicar mesures laborals encaminades al comunisme llibertari. Tot

plegat es va mantenir òptimament fins al setembre de 1937, quan van començar a mancar recanvis i material fins acabar obligant a suspendre tots els serveis.

Autarquia i "desarrollisme"

A partir del 26 de maig de 1939, les principals empreses de transport van intentar tornar a la situació empresarial anterior, i van signar uns convenis d'explotació amb l'Ajuntament de Barcelona de cara a regir la xarxa i fixar uns calendaris de reversions. La xarxa d'autobusos de la postguerra va restar molt malparada. Per manca de gasoil només van circular els vehicles reformats amb un motor a gasògen i a sistema de troleibús davant la dificultat d'adquirir nou material i la manca de recanvis. El nombre de línies en circulació era insignificant degut a les constants restriccions d'electricitat i de carburants. La majoria de serveis d'empreses independents no tornarien a funcionar, deixant les perifèries populars novament desateses. A partir de l'any 1948 es van adquirir nous autobusos imperials importats d'Anglaterra que van servir per inaugurar noves línies i per a poder restablir antics serveis.

Durant el "desarrollisme", la xarxa d'autobusos ja municipalitzada va iniciar un procés d'expansió i de substitució progressiva de línies de tramvia. El 1967 es van incorporar vehicles articulats per a línies de gran afluència de passatgers i el 1969 ho van fer els microbusos per a línies de poca demanda i que circulaven per carrers estrets. L'any 1968 els troleibusos i els

● La xarxa de busva trencar una mica l'estructura radial del metro i del tramvia gràcies a les companyies independents que atenien als barris populars de les perifèries obreres

Autobusos a Barcelona

imperials foren retirats definitivament.

El període de 1971 a 1980 reflectia la manca d'una xarxa de transport integrada que permetés l'enllaç entre si de tots els barris de la ciutat. Les pèrdues econòmiques van obligar a acceptar que el dèficit del transport col·lectiu era un fenomen a nivell europeu i que havia d'esdevenir com un servei públic urbà més assumit econòmicament. El 18 de març de 1971 van desaparèixer les dues darreres línies de tramvia de Barcelona i l'autobús es va convertir en el principal mitjà de transport de superfície d'una ciutat transformada urbanísticament per a consolidar un model basat en l'automòbil.

Represa democràtica

Amb l'arribada de la democràcia, les empreses de transport públic municipals van anar a parar a mans de l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya. El 1979 es va crear la societat Transports Municipals de Barcelona, S.P.M, que agrupava l'explora-

ció i gestió del metro i l'autobús.

A la dècada dels anys vuitanta es va plantejar la modernització del transport públic i frenar l'augment de les despeses millorant les connexions entre tots els barris de la ciutat, els intercanvis amb els transports ferroviaris, les comunicacions internes de cada barri i el temps de viatge, reforçant els trams de gran nombre de línies, concentrant serveis per facilitar els enllaços i simplificant la xarxa, implantant nous carrils bus i prioritat semaforica, reduint el nombre de línies a canvi d'aug-

● La xarxa actual presenta una bona cobertura territorial, la flota incorpora l'accessibilitat, seguretat, tecnologia i confort i una part considerable funciona amb gas natural

mentar la flota en les mantingudes i creant serveis amb bitllet combinat bus+metro. L'any 1987 el Parlament de Catalunya va aprovar la creació de l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), que gestiona, planifica i coordina els serveis de transport públic de manera conjunta. L'empresa Transports Municipals de Barcelona va passar a denominar-se Transports Metropolitans de Barcelona (TMB). Els autobusos més antics van donar pas als més moderns, i l'any 1991 van arribar els primers de sòl baix accessibles a persones de mobilitat reduïda.

L'any 1996, TMB va aplicar un pla de millora de la mobilitat amb el propòsit de facilitar els desplaçaments directes als centres de serveis i als llocs d'interès, tot suprimint les línies superposades o duplicades per altres serveis d'autobús o metro. El 19 de març de 1997 es va crear l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), un consorci format per l'Ajuntament de Barcelona, la Generalitat de Catalunya, l'EMT i els municipis restants de la Regió Metropolitana de Barcelona, i l'Estat i la Renfe com a observadors, que té per finalitat la coordinació i la planificació del transport públic de l'àmbit metropolità de Barcelona.

A partir de l'any 1998 van entrar en servei les primeres línies de Bus del Barri, amb una flota de vehicles de mida molt reduïda destinada als barris de característiques orogràfiques on els autobusos de mida més gran no poden circular. Els recorreguts són curts i uneixen l'interior dels barris amb llocs d'interès social i de serveis i

amb la resta de la xarxa convencional de transport públic. Una novetat tecnològica a nivell d'exploració fou la incorporació d'un sistema de regulació del servei de les línies per via satèl·lit anomenat Sistema d'Ajuda a l'Exploració (SAE). Les cotxeres d'autobusos es van convertir en Centres Operatius de Negoci (CON), entesos com a espais destinats a preparar, coordinar, mantenir i reparar la flota de vehicles i a estructurar la seva xarxa.

Cap el segle XXI

En els darrers anys s'ha apostat per les noves tecnologies, l'accessibilitat, la protecció mediambiental i la qualitat externa (certificats ISO). Entre l'1 de gener de 2001 i l'1 de gener de 2002, l'ATM va implantar la integració tarifària a tot el territori metropolità, amb l'objectiu de facilitar la mobilitat i els transbordaments.

La xarxa d'autobusos actual presenta una bona cobertura territorial. La flota de vehicles incorpora diverses prestacions d'accessibilitat, seguretat, tecnologia i confort i una part considerable funciona amb gas natural. L'any 2006, l'EMT va aprovar un nou pla que preveu per a la xarxa del seu àmbit la creació de noves línies, el perllongament d'altres i un reforç general que millori les freqüències de pas, especialment els caps de setmana. Actualment, TMB té pendent d'aprovació definitiva la reestructuració de tota la xarxa d'autobusos de Barcelona, fonamentada en línies mar-muntanya i Llobregat-Besòs, i que s'aniria implantant progressivament d'aquí als propers anys. ●



Unitats de la flota actual d'autobusos.

Millor transport públic al Camp de Tarragona

Més freqüències i assaig d'integració

El secretari de Mobilitat, Manel Nadal, va anunciar a Tarragona que el Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona incrementarà les freqüències en dotze rutes interurbanes (a l'hora de publicar aquestes línies, aquesta millora ja és un fet). A més, abans d'acabar l'any, s'implantarà una prova pilot del sistema de tarifa única entre els municipis de Tarragona i Reus.

La primera de les grans novetats que Manel Nadal ha anunciat respecte del transport públic interurbà és l'augment del servei que entrarà en funcionament demà, i que implica 12.000 noves expedicions al llarg de l'any, 216.000 quilòmetres més dels que es recorrien fins ara i una inversió de 337.000 euros.

Pel que fa a la línia Reus-Salou, es posaran en marxa nou noves expedicions d'anada i nou més de tornada, per assolir així una freqüència d'autobusos cada mitja hora en hores punta de dilluns a divendres. Pel que fa a la línia Reus-Valls, s'afegiran cinc noves expedicions en cada sentit, de dilluns a divendres, mentre que en la línia Cambrils-Reus l'increment serà de quatre expedicions d'anada i quatre de tornada, i també en aquest cas s'arribarà a una alta freqüència d'autobusos cada mitja hora en les hores punta de dilluns a divendres. Pel que fa al trajecte Reus-Vila-seca, s'incorporen tres noves expedicions en cada sentit, també de dilluns a divendres.

Des de Tarragona, s'incrementarà el trajecte amb dues noves expedicions en direcció a Vila-seca i una en sentit tornada, amb la qual cosa s'aconseguirà la freqüència de transport cada mitja hora. Pel que fa a la línia Tarragona-Valls,

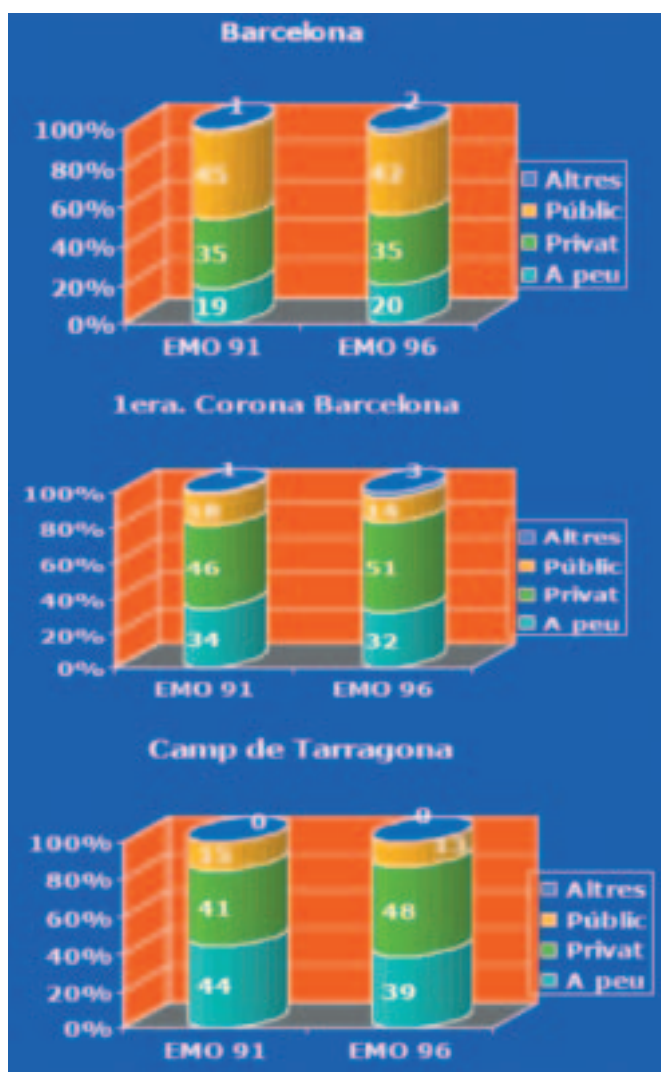
s'implanten tres expedicions addicionals d'anada i tres de tornada els dissabtes, i el mateix passa amb la línia Reus-la Selva del Camp-Alcover-el Milà-Valls, tot i que en aquest cas el nombre d'expedicions que s'incrementen els dissabtes és cinc.

Els increments de freqüències es completen amb les línies Tarragona-Altafulla-Torredembarra-la Pobla de Montornès-Creixell-Roda de Barà; Vinyols-Reus; el Pont d'Armentera-Valls; el Catllar-Tarragona i les Borges del Camp-Reus.

Integració tarifària aquest any

Un altre dels anuncis fets pel Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona és la implantació de la tarifa única abans d'acabar el 2006, que s'iniciarà amb una fase experimental que afectarà Reus i Tarragona: els transports urbans de Reus, els transports urbans de Tarragona i també els interurbans entre les dues poblacions funcionaran amb un mateix bitllet. Aquesta experiència s'estendrà després, al 2007, a tot el Camp de Tarragona.

Manel Nadal ha justificat la necessitat d'una prova pilot en el fet que "la integració requereix una adaptació de la tecnologia per a què els autobusos municipals d'una ciutat, de l'altra, i els que les uneixen,



Comparativa de la mobilitat al Camp de Tarragona respecte la conurbació de Barcelona.

la puguin reconèixer'. En aquest sentit, ha anunciat que la intenció del Consorci és que el nou bitllet funcioni amb xip electrònic, i no amb banda magnètica.

La raó per la que s'han elegit Tarragona i Reus com a seus de la fase experimental és que representen el 80 % dels viatges que tenen lloc al Camp. A més, la dispersió dels centres docents de la URV en aquestes dues poblacions també pot ajudar a disminuir el nombre de desplaçaments en transport privat, que en l'actualitat són majoritaris entre la comunitat universitària.

Altres actuacions que Nadal preveu "imminents" són la connexió dels transports públics amb la futura estació del TGV a Perafort-la Secuita (Tarragonès), així com l'arribada d'aquests transports als principals polígons industrials de la zona.

El Consorci del Transport Públic vol treballar també a partir d'ara en la informació a l'usuari, "actualment dispersa

● El Consorci del Transport Públic del Camp de Tarragona ha anunciat la implantació de la tarifa única abans d'acabar el 2006, de manera experimental a Reus i Tarragona; aquesta experiència s'estendrà posteriorment a tot el Camp de Tarragona

perquè cada companyia informi dels seus serveis", i en aquest sentit es planteja l'elaboració d'un gran mapa a on figurin totes les línies i freqüències del transport públic al Camp, "independentment de qui en sigui l'operador de cadascuna".

Pendents de l'Estatut

Totes aquestes modificacions es refereixen, però, només al transport en autobusos urbans i interurbans, atès que caldrà esperar a l'aprovació del nou Estatut i, sobretot, al seu contingut final, per conèixer si, tal com està previst, el tràfic ferroviari interior de Catalunya passa a ser competència de la Generalitat, la qual cosa permetria, a la llarga, integrar-lo també en aquest Consorci del Transport.

D'altra banda, el secretari de Mobilitat ha assegurat que "és necessari que el Baix Penedès s'incorpori al Consorci del Transport Públic, perquè actualment ja forma part del transport públic de l'àrea metropolitana, però és una ròtula entre els dos àmbits, i també s'ha de projectar cap a Tarragona".

Finalment, Manel Nadal no descarta la possibilitat que el nou model de transport públic al qual tendeix el Consorci pugui admetre, en el futur, que les companyies de transport urbà puguin arribar a cobrir àrees de fora el seu àmbit municipal, tot i que ha precisat que abans caldria arribar a acords, amb la mediació del mateix Consorci, entre els operadors públics i privats. En aquest sentit, Nadal ha recordat que el model de transport públic que es fa servir a l'àrea metropolitana de Barcelona inclou ja diversos operadors, alguns dels quals són privats. ●

Núria Pérez

PTP Camp de Tarragona

Guanya en mobilitat interna Tres noves línies de bus al Prat



Acte de presentació del nou servei al Prat.

L'alcalde, Lluís Tejedor, i la presidenta de l'Entitat Metropolitana del Transport, Maite Arqué, van fer el primer viatge inaugural acompanyats de les autoritats locals i de representants de les entitats del municipi. Des del passat 1 de març, el Prat de Llobregat disposarà de les noves línies urbanes PR1, PR2 i PR3, totes de tarifació integrada i gestionades per l'empresa Rosanbus, que permetran una millor connexió entre els diferents barris de la ciutat i facilitaran la mobilitat interna de tots els ciutadans cap als principals equipaments municipals i d'altres centres d'interès local.

Des de l'estació de Renfe, la línia PR1 sortirà de dilluns a divendres cada 30 minuts fins la plaça de Catalunya. També des de l'estació, cada hora, la PR2 arribarà fins a Sant Cosme, de dilluns a dissabte, i la PR3 fins al Tanatori-cementiri tots els dies de l'any. Però, a més, els feiners, la combinació horària de les tres línies, permetrà disposar d'un autobús cada 15 minuts en tot el seu recorregut comú, el tram comprès entre l'estació de Renfe i la plaça de Catalunya.

Per aquestes línies, l'empresa Rosanbus, SL també estrena 3 vehicles nous i adaptats per a l'accés de tothom, tots ells decorats i retolats amb la nova imatge d'autobusos urbans del Prat. A més, per celebrar-ho, l'Ajuntament va regalar als seus veïns, de l'1 al 15 de març, un viatge gratuït per qualsevol de les tres línies.

La posada en marxa d'aquestes línies urbanes fa realitat un dels compromisos i de les prioritats de l'equip de Govern municipal que, conjuntament amb l'Entitat Metropolitana del Transport, està duent a terme el Pla de millora del transport públic del Prat.

Així mateix, el gener l'Ajuntament va signar un acord de funcionament d'una línia d'autobús que unirà l'estació de tren amb el Polígon Industrial Pratenc, Mer-cabarna i la Zona Franca i que entrarà aquest abril. D'aquesta manera, es donarà compliment a una històrica reivindicació laboral. ●

Redacció

Protocol de Kyoto: ha arribat l'hora d'actuar

Toca estrenyer-nos el cinturó

All febrer de 2005, va entrar en vigor el tan esperat –per alguns– Protocol de Kyoto, un acord internacional nascut amb l'objectiu de combatre el progressiu canvi climàtic que està patint el planeta. I ho feia amb una demora de vuit anys, tenint en compte que va ser al 1997 quan es va signar aquest acord a la ciutat japonesa que li dóna nom .



Els cotxes són els principals emissors de CO2.

Els objectius del Protocol de Kyoto (1) estan recollits a l'article 2 del seu text i estableixen l'obligació dels estats que el ratifiquen d'aplicar polítiques i mesures per pal·liar el canvi climàtic global. Entre aquestes, com no podria ser d'una altra manera, destaquen les que fan referència a la reducció de les emissions dels gasos amb efecte hivernacle derivats del sector del transport motoritzat (bàsicament, diòxid de carboni -CO₂-, monòxid de carboni -CO-, hidrocarburs -HC-, òxids de sofre -SO₂- i de

Què és el canvi climàtic?

El procés d'acumulació de determinats gasos a l'atmosfera genera un increment de la temperatura de la Terra que la fa habitable (en absència d'aquest efecte hivernacle natural patiríem temperatures de -17°C). Així doncs, allò que venim anomenant "canvi climàtic" és un fenomen natural i necessari per a l'aparició de vida a la Terra, però que en les darreres dècades s'ha intensificat i accelerat degut a determinades activitats antròpiques reiterades.

Alguns dels principals impactes són l'increment de la temperatura del planeta (disminució de l'extensió i gruix de les cobertes de gel i neu, incrementant el nivell del mar), l'aparició de fenòmens climàtics adversos (tempestes, tifons, tornados...) o l'expansió de malalties infeccioses pròpies de climes latitudinals inferiors (tropicals i equatorials). ●

nitrogen -NOX-, plom -Pb- i partícules sòlides). El compromís pactat fou la reducció de les emissions globals d'aquests gasos (2) en, com a mínim, un 5 % per sota dels nivells de 1990. Tot plegat, en un període de compliment que va del 2008 al 2012. Ja anem tard.

Però això no és tot. L'any que l'estat espanyol va signar l'acord, la seva taxa d'emissions de CO₂ estava per sota de la necessària per assolir la reducció global esmentada, amb un marge de fins a un 15 % d'increment respecte 1990. En aquests moments, davant la manca d'accions empreses i la desídia dels nostres governants, hem superat els màxims fixats. Caldrà doncs, que ens estrenyem el cinturó i emprenguem mesures correctores i preventives de cara al 2012.

Per sort o per desgràcia, la situació a Catalunya és una mica diferent a la de la resta de l'estat espanyol, d'una banda pel gran pes del sector elèctric i de l'energia nuclear, i de l'altra per la major presència de gas natural en el transport.

Quines són les previsions a Catalunya?

Segons dades de l'Informe 2005 sobre el canvi climàtic a Catalunya, el transport és el sector que més està creixent com a consumidor d'energia i com a productor de gasos d'efecte hivernacle a la Unió

● Segons dades de l'Informe 2005 sobre el canvi climàtic a Catalunya, el transport és el sector que més està creixent com a consumidor d'energia i com a productor de gasos d'efecte hivernacle

Europea. En concret, a Catalunya és responsable d'un 39 % de l'energia final consumida, fet que equival a més de cinc milions de tones de petroli cada any. El 98 % d'aquest consum es satisfà actualment amb derivats del petroli, generant unes emissions que representen un 40 % del total (3).

Val a dir que el 85 % d'aquestes emissions corresponen als mitjans de transport rodats, mentre que el transport públic només representa el 2'1 % del total.

A més, sembla ser que els pronòstics no són gaire esperançadors per invertir o aturar aquesta tendència d'escalafament planetari, ja que fins al 2010 es calcula que hi haurà un increment del 38 % en el transport de mercaderies i del 24 % en el de viatgers.

Pel que fa els vehicles, malgrat la millora incipient de l'eficiència energètica, les distàncies recorregudes augmenten, mentre que les ocupacions mitjanes han disminuït. A la vegada, la xarxa de transport públic té encara mancances estructurals i de servei que caldria corregir si es pretén que esdevingui una alternativa factible al transport privat, tal i com ho és a determinades zones del territori català.

En el camp de la tecnologia s'han produït avenços importants, tant pel que fa la reducció de les emissions de determinats contaminants com pel desenvolupament d'energies renovables (gas natural, piles d'hidrogen, biocombustibles, electricitat, etc.), que minimitzen la dependència energètica i econòmica envers els carburants fòssils. Malauradament, la seva traducció en una oferta al mercat és encara marginal, poc competitiva i inaccessible per a la majoria dels consumidors.

Què podem fer per assolir els requeriments de Kyoto?

Davant d'aquest escenari, i si volem complir el compromís assumit, és necessari un canvi imminent pel que fa les pautes que regeixen l'actual model de mobilitat. D'entre les múltiples accions, destacariem la substitució del parc automobilístic per vehicles energèticament més eficients i menys contaminants, la diversificació dels combustibles, la potenciació de les xarxes de transport públic (facilitant la intermodalitat, ampliant la cobertura territorial, millorant l'accessibilitat, renovant la flota automobilística...) i l'establiment d'un canvi cultural pel que fa el vehicle privat, evitant el seu ús dins de la ciutat -i en distàncies curtes-, adoptant tècniques de conducció eficient i prioritzant la màxima ocupació d'aquest amb iniciatives com el carpooling i els carrils VAO, així com les noves formes de disposar de vehicle sense necessitat de ser-ne el propietari: el *carsharing*. ●

Vanessa Bastida

Tècnica de medi ambient

NOTES

(1) Coincidint amb la tercera conferència de les parts de la Convenció sobre Canvi Climàtic, aprovada a la cimera de Rio de Janeiro el 1992.

(2) Expressades en diòxid de carboni equivalent.

(3) Institut Català d'Energia (ICAEN). 2005

Les administracions han de passar de les paraules als fets

Ens ofeguem!

L'entorn urbà de Barcelona supera a bastament el nivells de contaminació marcats per Kyoto. La única manera d'aturar-lo és disminuir el trànsit privat. Algunes mesures urgents que es podrien aplicar des de les administracions serien:

- Disminució immediata de velocitats a 80 Km/h en tots els trams d'autovies i carreteres dels entorns urbans i metropolitans. i passar de 120 a 110 Km h. en la resta de la xarxa (a Holanda ja ho estan fent al voltant de les grans ciutats)



- Conversió de al menys 1 carril de les autopistes o vies de gran capacitat (+ de 3 carrils) en carril VAO (sols poden circular vehicles d'alta ocupació amb tres o mes viatgers).

- Potenciació del transport públic, especialment de l'autobús mitjançant prioritats semafòrica en les ciutats i carrils BUS en autovies i llocs conflictius, El transport Públic sempre ha de ser prioritari.

- Conversió dels actuals peatges de les autopistes en peatges ecològics, i creació de nous en autovies: sols s'els condona el pagament als vehicles amb alta ocupació (tres o mes ocupants), els vehicles amb un sol ocupant paga tot el peatge. Els autobusos regulars, auto-

cars, furgonetes i taxis no han de pagar.

- És urgent ara i no el 2020 una fort inversió en infraestructures de transport de metros, tramvies i trens de rodalies i d'increment de flotes d'autobusos per millorar freqüències, serveis els caps de setmana, radis de cobertura, etc.

- Cal prendre mesures urgents en totes les ciutats de disuasió de l'ús dels automòbils, generant zones excloses de la circulació horàries, regulació disuasoria de l'aparcament i potenciació dels transports urbans i d'altres mitjans de desplaçament sostenibles: a peu i en bicicleta.



Aquestes son algunes de les mesures d'emergència que ens permetrien actuar i intervenir ràpidament en l'evitació dels brutals nivells de pol·lució als que estem arribant, cal actuar urgentment, no podem esperar més. Ens ofeguem i el trànsit és el culpable en més d'un 90 % de la pol·lució

Tanmateix el Govern ha d'aturar la política autosuïcida de construcció imparable de nous carrils, tunels i autovies per a cotxes, que incrementaràn exponencialment la contaminació atmosfèrica. ●

PTP

BICIA'T CADA DIA és una campanya que es va iniciar durant les passades festes nadalenques, per iniciativa del Bicicleta Club de Catalunya (BACC) amb el suport del Departament de Medi Ambient i Habitatge de la Generalitat de Catalunya.

Campanya BICIA'T cada dia

Aturem el canvi climàtic a cop de pedal

A través dels comerços de bicicletes, es va fer una crida a la responsabilitat individual davant el canvi climàtic, tot mostrant com el petit gest d'introduir la bicicleta en els nostres hàbits de mobilitat diaris pot fer molt per reduir aquest fenomen. Efectivament, el 20% de les emissions de CO2 a Catalunya provenen del vehicle motoritzat privat. La campanya vol fer reflexionar sobre el que pot fer cada persona per canviar aquesta situació. Per mitjà de la pàgina www.bacc.info, tothom pot calcular el CO2 que estalviaria a cada desplaçament que fes amb bicicleta en lloc de fer-lo amb moto o amb cotxe.

BICIA'T CADA DIA és la primera campanya a Catalunya que abasta tots els comerços de bicicletes per sensibilitzar i informar sobre la bicicleta com a mitjà de transport quotidià amb tríptics i pòsters. Els comerços de Catalunya tracten principalment la bicicleta com a esport i lleure. Són pocs els comerços que parlin de transport quotidià. És també escassa la informació sobre temes relacionats amb la circulació d'aquest vehicle, els accessoris que en faciliten el transport o els elements obligatoris que



La bicicleta s'ha de convertir en un mitjà de transport quotidià a les ciutats.

s'han de portar.

Això no seria estrany si no s'utilitzés la bicicleta com a transport. Però només a Barcelona, en els últims 3 anys, el seu ús ha crescut un 5% anual. Les tendències en el mercat parlen d'un canvi:

- Importants comerços especialitzats en la bicicleta de muntanya han reorientat part de la seva activitat cap a la bicicleta de ciutat.
- Comerços dedicats a la bicicleta urbana han vist doblar les seves vendes en només 2 anys.
- Les bicicletes plegables i les bicicletes elèctriques, associades a l'ús urbà, han desban-

cat el protagonisme a la bicicleta de muntanya. Un fet significatiu és que importants diaris catalans han ofert recentment una bicicleta plegable com a reclam.

D'altra banda, les administracions públiques també estan incorporant la bicicleta en els seus plans de mobilitat. En són alguns exemples l'elaboració simultània del Pla Estratègic de la Bicicleta de la Generalitat de Catalunya i de l'Ajuntament de Barcelona, o iniciatives innovadores com el servei de préstec gratuït de bicicletes BICIVIC a la ciutat de Vic i el projecte BICIZOOM a la ciutat de Terrassa. Aquesta darrera ha

obtingut el Premi Mobilitat Sostenible i Segura 2005.

Una campanya que sensibilitza i educa

BICIA'T CADA DIA, a través de tríptics, pòsters i el web, dóna 10 raons per fer servir la bicicleta cada dia, explica què hem de portar per incrementar la nostra seguretat, tractant la bicicleta com a vehicle, i com iniciar-se a la circulació. A més, amplia tota la informació sobre carrils bici, aparcaments, assegurances i molts altres temes d'interès per als ciclistes al web www.bacc.info.

Tradicionalment, la bicicleta ha estat el regal estrella de Nadal per als més joves. Actualment, els productes relacionats amb les noves tecnologies n'han tret gairebé tot el protagonisme. El BACC vol destacar en la campanya que deixar de regalar una bicicleta és robar als joves una primera experiència de llibertat i independència. És privar-los de l'aprenentatge d'una manera sostenible de moure's, d'una manera de fer salut, de combatre l'obesitat, de sentir-se a gust amb un mateix i de mantenir el contacte amb els altres i amb l'aire lliure, ja sigui a la ciutat o a la muntanya. ●

Haritz Ferrando

Es preveu una reducció de vehicles del 15 %

Peatge urbà: Estocolm també s'hi apunta

Després d'Oslo i Londres, la capital sueca és la tercera gran ciutat europea a adoptar un sistema clar de peatge per reduir la congestió de vehicles al centre urbà i lluitar contra la contaminació atmosfèrica. De moment és en fase experimental fins a finals de juliol; fins que en referèndum, es decidirà la seva implantació definitiva.

L'any ha començat amb una nova proposta cap a la sostenibilitat. Així, des del dimarts 3 de gener Estocolm s'ha sumat a les capitals europees que tenen peatge urbà per accedir al centre. Aquesta taxa s'aplicarà a tots els vehicles de motor, amb excepció dels serveis de taxi i als vehicles respectuosos amb el medi ambient i no contaminants.

El peatge és vigent en dies feiners durant dotze hores, les que van des de les 6.30 fins les 18.30 h. Els caps de setmana, les festivitats i la franja nocturna estan exempts de pagament. El seu funcionament és molt semblant al sistema del "tele-tac", els vehicles porten un emissor al parabrisa que emet un senyal que és captat per un receptor que compatibilitza l'accés a la zona restringida i descompta l'import del compte bancari. Aquells usuaris que no disposin d'aquest aparell, tindran cinc dies de marge per fer l'ingrés per internet, a oficines bancàries o a establiments concrets.

En funció de l'horari en

què s'accedeixi a aquesta zona, les tarifes per circular en les àrees sotmeses a peatge oscil·len entre un mínim d'un euro per als motoristes i un màxim de 6,5 euros (a Londres, actualment la taxa és de 12 euros). Tot i que la major part dels ingressos previstos (80 milions d'euros mensuals) es destinaran a la millora del transport públic, la principal crítica que ha rebut el sistema d'Estocolm és que, en primera instància, qui recapta el peatge és l'estat suec i no pas el govern local de la ciutat.



Ara, accedir al centre d'Estocolm té un preu.

Comencem bé

L'objectiu d'aquest peatge és aconseguir una reducció del volum de trànsit al voltant del 15 %. Actualment, per la capital sueca transita diàriament més de mig milió de vehicles, 300.000 dels quals es concentren en les hores punta. De moment, les dades oficials conviden a l'optimisme ja que en el primer dia de funcionament es va aconseguir una disminució

● **Paral·lelament al peatge, també s'ha reforçat el servei d'autobús i de metro per oferir alternatives de mobilitat per a aquelles persones que decideixin deixar el seu cotxe a casa**

del trànsit al centre de la ciutat del 16 %. Segons va confirmar l'alcalde d'Estocolm, Annika Billström, en l'àrea urbana sota l'aplicació del peatge el 3 de gener van circular 69.000 vehicles, front els 83.000 que ho van fer el dilluns 2 de gener, quan el peatge encara no estava vigent.

Inicialment, l'aplicació d'aquesta taxa serà efectiva fins el proper 31 de juliol, ja que el 17 de setembre està prevista la celebració d'un referèndum en el qual els ciutadans aprovaran la seva adopció de manera permanent.

Paral·lelament al peatge, també s'han reforçat el servei d'autobús i de metro per tal d'oferir alternatives de mobilitat per a aquelles persones que decideixin deixar el seu cotxe a casa. Així mateix, al districte perifèric de Bromma, al nord-oest d'Estocolm, seguint el mètode park and ride es van habilitar espais d'aparcament gratuïts per a tothom qui tingui un abonament mensual de transport públic, de manera que pugui accedir al centre urbà de manera sostenible.

Tal com va succeir a Barcelona durant els primer dies de vigència de la zona verda a l'Eixample, a Estocolm també es van produir atacs vandàlics contra les estacions que reben els senyals emesos pels aparells instal·lats als vehicles. ●

J.P.M.

Vélo'v: l'ús compartit de la bicicleta a Lió

Arriba el *bicisharing*



Vista d'un dels 150 punts d'estacionament de bicicletes, com si fos un aparcament de motos, amb el sistema de subjecció antirobatori. En segon terme, el terminal d'interfase amb l'usuari i finalment un plànol amb tots els aparcaments del sistema.

Amb una primera fase amb 2.000 bicicletes al carrer, les ciutats de Lió i Villeurbanne pretenen posar a l'abast de tothom l'ús de la bicicleta, potenciant alhora la intermodalitat amb el transport públic gràcies a la possibilitat de poder utilitzar un mateix abonament.

Ara fa un gairebé any —maig se 2005— va començar a ser operatiu el primer projecte d'ús compartit de la bicicleta a gran escala a Europa: es tracta del Vélo'v, que s'ha desenvolupat a les ciutats de Lió i Villeurbanne.

La idea s'inicia el juliol de 2003, després d'analitzar els resultats d'una enquesta entre els ciutadans que mostrava la simpatia dels francesos cap a la bicicleta i la convicció que se n'ha d'estendre l'ús, però alhora revelava els inconvenients que hi veien per utilitzar-la de manera quotidiana: la manca de carrils bici, la por a patir atropellaments, el temor al robatori, la forma física, les distàncies a recórrer i els canvis en la meteorologia.

Així, el Grand Lyon va decidir la implementació d'un pla de desenvolupament dels modes de desplaçament no motoritzats (bicicleta i a peu, bàsicament). Un dels programes

engegats és el Vélo'v, que té per objectiu oferir una alternativa de mobilitat sostenible per a desplaçaments curts pel centre de la ciutat, que pugui ser prou atractiva per a una gran part d'usuaris de la via pública. Inicialment consta d'una flota de 2.000 bicicletes i gairebé 200 aparcaments (en alguns barris, un cada 300 metres). L'1 de setembre el nombre d'abonats era de 23.000.

Tres modalitats diferents de pagament

El sistema disposa de tres tipus de tarifació, que el ciutadà pot escollir en funció de la previsió d'ús i del fet que disposi d'abonament de transports. L'ús és gratuït durant la primera mitja hora i, en el cas de disposar de l'abonament de transport públic, durant tota la primera hora.

- Targeta de curta durada: per a aquells que s'inicien en el seu ús o que pensen que l'utilitzaran de manera esporàdica, la targeta de curta durada té una validesa de 7 dies. Per obtenir-la cal accedir al terminal d'un dels aparcaments i aportar una targeta de crèdit.

- Targeta de llarga durada: per a un ús més regular del servei, té una durada d'un any, amb una reducció del 50 % en les tarifes respecte de la modalitat anterior.

- Abonament transport

Tarifes del Vélo'v

Durada	De 0 min a 30 min	De 30 min a 1h 30	A partir de 1h30, cada hora*	Cost inicial
Targeta curta durada	Gratuït	1	2	1 €
Targeta llarga durada	Gratuït	0,50	1	5 €
Abonament Télecly	Primera hora gratuïta, 0,50 € l'hora següent i després 1 € cada hora suplementària			5 €

* la utilització màxima és de 24 hores; en cas de no restituir la bicicleta, hi ha una caució de 150 €.



Periòdicament un vehicle de transport de bicicletes passa per reposar-ne allà on no n'hi ha o retirar-ne on en pugui haver-ne masses.

● **Vélo'v té per objectiu oferir una alternativa de mobilitat sostenible per a desplaçaments curts pel centre de la ciutat.**

públic (Técély): els que disposen d'un abonament de transport urbà (suport targeta xip), poden activar-lo per utilitzar el Vélo'v. Les tarifes són encara més econòmiques durant les dues primeres hores d'ús.

La utilització del sistema té un cost inicial d'1 en el cas de la targeta de curta durada i de 5 en el de llarga durada i en el format abonament de transport públic.

En tots els casos hi ha una caució de 150 €, que es farà efectiva en cas que la bicicleta no hagi estat tornada al cap de 24 hores, termini màxim d'utilització ininterrompuda.

El dispositiu va associat a l'explotació del mobiliari urbà i és gestionat per l'empresa que en té la concessió, de manera que una part important del finançament prové dels ingressos per publicitat. L'empresa s'encarrega del manteniment tant de les bicicletes com dels aparcaments i s'han habilitat unes furgonetes per poder

redistribuir al llarg de tot el dia les bicicletes als aparcaments. També es disposa de motos per fer intervencions d'urgència, de manera que en total hi ha 50 persones ocupades en el funcionament d'aquesta experiència.

El model de bicicleta ha estat concebut per a un ús especialment urbà: disposa de diferents dispositius antirobatori (al quadre, la direcció, les rodes, el seient), d'un doble sistema d'enllumenat, potents frens de tambor, tres marxes i un cistell davanter per a posar-hi documents, compres,... Així mateix, el carenat de la roda posterior evita els esquitxos i facilita la conducció amb un vestit, faldilla, talons d'agulla, etc.

La concepció del projecte està en fase inicial i en constant evolució: els posseïdors d'un abonament LPA (Lyon Parc Auto, societat d'aparcaments de la ciutat) poden gaudir de les mateixes condicions que els de l'abonament de transports Técély. Així mateix, en cas de bona acceptació serà ampliat amb 2.000 bicicletes addicionals en el període 2006-2008, ampliant aparcaments existents i incorporant-ne de nous. Per a més informació consulteu la pàgina web: www.velov.grandlyon.com. ●

Francesc Xandri

T&E

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

Holanda, autopistes a 80 km/h

El Ministeri de Transports holandès ha reduït el límit de velocitat a 80 km/h en quatre trams d'autopista (un total de 15 km), en un esforç per millorar la qualitat de l'aire, reduir les emissions dels gasos d'efecte hivernacle i els nivells de soroll, i millorar la fluïdesa del trànsit.

El límit en aquestes autopistes s'ha reduït dels 100 als 80 km/h, mentre que en un cinquè tram va baixar dels 120 als 100 km/h. Estudis publicats el mes de juny de 2003 ja reflectien que en trams amb una velocitat màxima permesa de 80 km/h el volum d'emissions contaminants disminuïa entre un 15 % i un 35 %.

El director de T&E, l'holandès, Jos Dings, va afirmar que "el punt més important d'aquesta mesura és que la ministra de Transports, Karla Peijs, va arribar al càrrec oposant-se fermament a l'aplicació de restriccions al transport per carretera i a la introducció de taxes o peatges. Tanmateix, la seva pròpia experiència l'ha portada a pensar que òbviament són necessàries algunes restriccions i la reducció del límit de velocitat és una mesura amb moltes bondats".

Molts projectes d'infraestructura (carreteres, ampliacions de ports i desenvolupa-

ments residencials) han estat bloquejats per la cort suprema holandesa perquè la qualitat de l'aire excedeix els límits marcats per la UE.



Però les mesures van més enllà. El govern holandès ha anunciat també un programa experimental que consistirà a pagar als propietaris de vehicles privats entre 2 i 5 euros per deixar el seu cotxe a casa durant l'hora punta del matí. Aquest any es duran a terme dues experiències amb l'objectiu de veure si l'oferiment de contraprestacions pot reduir el nombre de persones que utilitzen el vehicle durant els períodes punta: una a Amsterdam i una altra a l'autopista A12 entre Zoetermeer i La Haia.

La ministra de Transports de la regió belga de Flandes, Kathleen van Brempt, també ha proposat la limitació a 80 km/h per als vehicles comercials, aspecte que reduiria l'emissió de CO2 en un 15 %, segons l'Institut Flamenc de Recerca

Tècnica. ● **FX.**

Acte social de la PTP amb Jordi Hereu, “Mobilitat és cohesió”

Una nodrida representació del món de la mobilitat es va tornar a retrobar en el marc de l'acte social anual de la PTP, el passat 19 de gener. En aquesta ocasió, Jordi Hereu, president de la Comissió de Seguretat i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona va ser el personatge convidat.



Jordi Hereu intervén envoltat de membres de la Junta Directiva de la PTP.

Com no podia ser d'altra manera, Jordi Hereu va començar la seva intervenció amb una anàlisi dels primers 9 mesos de funcionament de les àrees verdes. Per Hereu, en aquest any s'ha experimentat un “canvi de comportament dels ciutadans, hi ha més disponibilitat de places, s'ha reduït la indisciplina a l'hora d'aparcar i el centre de la ciutat respira una mica més”. No obstant, va reconèixer que no costa desincentivar el vehicle privat “si no s'incentiven les alternatives”.

El responsable de la mobilitat a Barcelona va deixar ben clar que les àrees verdes s'han d'entendre dins d'una política de mobilitat de més abast. Una concepció política que des d'una òptica progressista, com és la de l'Ajuntament de Barcelona, veu en la mobilitat “un element de cohesió social”.

“Un dels elements que defineixen una ciutat és el pacte”. Aquest és l'argument que va utilitzar Jordi Hereu per

explicar que la mobilitat d'un Ajuntament com el de Barcelona, vol ser coherent amb allò acordat entre altres administracions i els diferents operadors de transport.

Aquesta voluntat va tenir la seva trasllació en el Pacte de la Mobilitat, fruit del diàleg i el consens. La transcendència d'aquest acord, segons Hereu, arriba fins el punt que “avui no es pot concebre cap política de mobilitat a Barcelona sense tenir present allò que assenyala el Pacte”.

Per a 2006, se seguirà treballant en el desenvolupament del Pacte, en coherència amb els continguts de les Directrius Nacionals de Mobilitat, a partir “de la transversalitat i la capacitat de diàleg”.

A peu i en bicicleta

Un dels eixos que definiran les polítiques de mobilitat a Barcelona durant 2006 és la seguretat viària. Una seguretat adreçada, especialment, als elements més febles de l'entra-

● Avui no es pot concebre cap política de mobilitat a Barcelona sense tenir presents els continguts del Pacte per la Mobilitat

mant de la mobilitat urbana: els vianants i els ciclistes. Pel que fa als desplaçaments a peu, Hereu va anunciar “una millora en la senyalització adreçada als vianants, lligada amb la defensa de l'espai propi del vianant”; aquestes mesures se centraran, bàsicament, en la “peatonalització de molts carrers l'eixamplament de voreres”.

L'altre element dèbil, la bicicleta, ha agafat una gran embranzida en els darrers anys, fins el punt que Jordi Hereu considera que “ha arribat a la majoria d'edat coma mode de transport urbà”. No obstant, aquest creixement va aparellat

amb una crisi de model que només se superarà amb “diàleg amb els altres actors de la mobilitat ciutadana per treballar plegats en la seguretat”.

El transport de les classes populars

Amb la voluntat que la mobilitat ha de ser un element de cohesió social, Hereu va recordar que el transport públic és el mitjà de desplaçament propi de classes populars i mitjanes, especialment, el metro.

En aquest sentit, va enunciar l'establiment d'un programa de creixement del metro en un 13 %; no només per guanyar amb freqüència de pas, sinó amb un pla de seguretat, ja que “el metro és un espai públic que pertany a l'usuari i aquest s'ha de sentir segur”. Seguint l'exemple de l'entrada en vigor de les normes de civisme al carrer, també cal aplicar una normativa cívica per al metro.

Finalment, va apuntar un Pla de Rodalies, amb l'objectiu de duplicar la capacitat d'usuaris l'any 2015, ja que “aviat ens trobarem amb un problema de mobilitat a Barcelona, que en el fons no deixa de ser un barri més d'una entitat més gran que es diu àrea metropolitana”.

Com a darrera reflexió, Hereu va tenir un record per al tramvia (“el 2005 ha estat l'any de la seva maduració i consolidació”) i va reclamar que en els propers anys “ens deixin treballar, amb més recursos i amb una gestió intel·ligent per fer eficients els recursos”. ●

Jordi Pascual

Reflexions al voltant de les dades de l'ATM respecte al 2005

La zona verda de Barcelona tal com plantejàvem des de la PTP, ha esdevingut dissuasòria per als vehicles provinents de l'entorn metropolità. A l'igual que els constants embotellaments d'autovies i entrades a la ciutat, l'increment d'usuaris de transport públic a Barcelona, segons les dades de l'ATM, ha estat mínim amb un increment d'1 %, la qual cosa indica un estancament de la demanda ja que la majoria dels ciutadans residents es desplacen ja en transport públic. Això explicaria l'important increment de Renfe (7,6 %) i els tramvies (69,6 %), que han absorbit la majoria de la demanda dels nous usuaris que han deixat d'anar en cotxe a Barcelona.

En canvi, l'autobús de l'entorn metropolità tant sols han experimentat un increment del 2,3 %, senzillament perquè no

han millorat cap servei en general, mantenint la situació preexistent a la posta en funcionament de l'àrea verda. Malgrat les demandes de la PTP de millora dels autobusos per fer front a l'actuació de la zona verda i oferir alternatives potents als desplaçaments a o des de Barcelona.

Un Pla d'abast metropolità

Avui és urgent esometre la realització del Pla de Serveis de l'entorn metropolità de Barcelona (Baix Llobregat / Garraf / Maresme i els dos Vallesos). Plantejar la millora de freqüències i serveis dels trens de rodalies, i replantejar tot el sistema d'autobusos, creant serveis de Bus Ràpid, carrils bus segregats, sistemes de prioritització semafòrica, increment de flotes i freqüències de pas, allargament d'horaris, millora

del serveis en dissabtes i dies festius, Pla de millora de la qualitat i l'accessibilitat de les parades... i així fins una llarga llista.

La potenciació del transport públic, especialment en l'entorn metropolità, esdevé absolutament necessari i urgent. Les alarmes de la degradació ambiental salten per tot arreu: l'incompliment de Kyoto és exponencial i la contaminació crea inquietud en la sanitat pública per l'augment de les afeccions respiratòries. La situació és especialment greu en la zona del Baix Llobregat, on més de centenar de milers de cotxes i camions circulen diàriament per nusos vials situats en un curt recorregut de tant sols 5 quilòmetres (entre Pallejà i Sant Boi de Llobregat), configurant la zona més contaminada de Catalunya. ●

PTP - Secció del Baix Llobregat

Per a la PTP la fórmula alternativa és molt clara:

$$\begin{aligned} &+ \text{ transport públic (+ trens + autobusos + carrils bus)} \\ - & \text{ circulació de vehicles (+ limitació de velocitats a 80 Km/h + peatges ecològics (sols fer-lo gratis per vehicles VAO) + } \\ & \text{ creació de carrils VAO (vehicles d'alta ocupació) + Gestió intel·ligent del trànsit + transport de mercaderies per ferrocarril)} \\ &= \\ - & \text{ contaminació - accidents + millora de qualitat ambiental + salut pública + compliment del protocol de Kioto} \end{aligned}$$

La PTP participa en el projecte D2 de T&E

T&E ha llençat el seu tercer projecte de foment del transport sostenible de mercaderies que ha estat batejat amb el nom de "un transport dinàmic per a una economia dinàmica, D2". Els tres socis espanyols tradicionals de T&E, els governs de Catalunya, Euskadi i Aragó tornen a donar suport al projecte. Del costat espanyol la novetat ve de la participació del Ministeri de Foment —talant obliga— i de la PTP que participa directament per primer cop. Per tant, del costat espanyol el nou projecte D2 surt molt reforçat. Enguany el projecte D2 té un abast molt més ampli que els anteriors, ja que s'ha organitzat en grups de treball que treballaran sobre cinc subtemes: Impostos a la circulació de camions (charging), inversions en infraestructures de transport, negociació de drets de pas, aplicacions i tràfics evitables. Més informació a www.t-e.eu

La PTP ingressa a la Federació Europea de Viatgers

La PTP ha estat admesa a la darrera reunió de la Federació Europea de Viatgers, EPF, de la qual en formen part més de 24 entitats similars a la nostra pertanyents a 15 països. EPF s'ha constituït com a interlocutor davant les autoritats comunitàries en la defensa dels drets del viatgers en transport públic. El fet que la reunió on se celebrà l'assemblea fos a Basilea va permetre els delegats de PTP de poder tornar a utilitzar els potents sistemes de transport públic del país helvètic, on a només 5.000 milions d'euros —menys del que pretén gastar-se el govern tripartit en el faraònic eix transversal ferroviari— han posat al dia tota la seva xarxa ferroviària oferint un espectacular servei abundant, precís i segur. També va ser emotiu tornar a visitar la Basilea en el centre de la qual, diuen, hi ha més tramvies que cotxes. La web de EPF és www.epf-eu.be

PTP i Bicibaix creiem que és possible la mobilitat Alternatives a les infras

El passat 9 de febrer el Departament d'Obres Públiques i Política Territorial (PTOP) va presentar un document d'alternatives al considerat ineficaç projecte de línia 12 de metro (Sarrià-Castelldefels), com a resposta a la petició d'alguns alcaldes que n'exigien l'immediat inici de les obres. PTOP ha respost amb un nou projecte que tot i millorar la situació anterior, no respon a les expectatives. Un problema de concepte.

El problema és que si l'anterior L12 era poc útil i d'una rendibilitat més que dubtosa, l'actual reformulació no canvia gairebé res. Tampoc no planteja cap millora conceptual. Les estacions són les mateixes; i el traçat també. En comptes de ser una sola línia, ara són tres les línies que realitzen el mateix recorregut (perllongament de la L6 des de Reina Elisenda fins a Sant Joan de Déu, perllongament de la L3 de Zona Universitària fins a Torreblanca, i una nova via de Rodalies entre Torreblanca i Castelldefels platja).

Aquest pla, com l'anterior, es basa en promeses a més de 10 anys vista, sense calendari ni establir les inversions. Si bé l'actual reformulació presenta alguns avantatges (millor connexió per a la banda occidental del Delta amb el centre de Barcelona amb la nova C3 de rodalies, el canvi d'una L12 amb terminal a Sarrià per una L3 adequadament connectada, tramvia per Laureà Miró...), la proposta manté també aspectes poc racionals com el fet de fer "passejar" una línia ferroviària de rodalies per Sant Boi i Sant Feliu i establint-hi un gran nombre de parades, funcions que només són acceptables per als autobusos, tramvies o metro no per al ferrocarril.

Si la gran virtut de la nova



Entre les propostes de la PTP, figura la conversió del servei de rodalies de Renfe en un veritable Metro regional.

proposta de L12 era canviar Metro per Rodalies al Delta, el traçat proposat i el nombre de parades ens retornen a la situació anterior. La mobilitat "integrada". Davant d'aquestes propostes de PTOP, PTP i Bicibaix plantejarem que les carències actuals del transport públic s'han de resoldre d'una forma més efectiva. Creiem en altres formes d'intervenció. La proposta ferroviària de la Generalitat s'hauria de reconduir cap a un pla estratègic de mobilitat, atenent els següents criteris:

1. Cal començar la casa pels fonaments. Abans de plantejar un pla d'infraestructures cal haver desenvolupat un pla de mobilitat i de serveis, dels que

se'n derivaran les necessitats funcionals i, com a conseqüència, les infraestructures necessàries.

2. No podem matar mosques a canonades. Consideren també que, sense qüestionar en absolut la qualitat dels sistemes ferroviaris per al transport públic, no sempre cal que tot sigui resolt amb el metro o trens de rodalies, sobre tot tenint en compte que les inversions s'han de distribuir per tots els territoris. El tramvia i els autobusos aporten una complementarietat que pot arribar a ser de més alt valor, si la intermodalitat està ben resolta, per la seva superior cobertura territorial. El ferrocarril de rodalies ha de tenir funcions troncal i moure's per itineraris directes (sense "passejar"), per tal de no perdre temps adoptant funcions que són pròpies de tramvies i autobusos.

3. L'autobús també ha de protagonitzar el pla. Tot i que es tracta d'una formulació ferroviària, la seva implementació no s'ha articulada amb un sistema eficient d'autobusos. L'absència dels carrils bus d'entrada a Barcelona és avui la més gran deficiència del transport públic a la regió metropolitana.

4. Sense replantejar-nos l'ús de l'espai públic, la mobilitat sostenible té la batalla per-

● El nou projecte no té calendari ni estableix les inversions i manté també aspectes poc racionals com fer "passejar" una línia de rodalies per Sant Boi i Sant Feliu, amb un gran nombre de parades, adequades per a l'autobús, tramvia o metro però no per al ferrocarril

sostenible al Baix Llobregat

estructures de transport

duda. Els plans ferroviaris són una magnífica notícia a llarg termini, però les necessitats actuals dels usuaris de transport públic, vianants i ciclistes –la majoria de la població– són tan peremptòries que requereixen d'accions amb efectes immediats i econòmicament han de ser assequibles. Aquesta és l'única via per complir Kioto i millorar la salut pública. Inevitablement, això requereix replantejar-se l'actual supremacia automobilística, d'un marcat caràcter antidemocràtic i amb uns efectes nocius sobre el medi i els seus habitants. Cal doncs pacificar el trànsit i cedir espais pels carrils d'autobús i tramvia, establir voreres "transitables" i garantir una circulació segura de ciclistes, establint carrils bici si s'escau. Una xarxa d'itineraris en bici i voreres dignes permetria que una part dels desplaçaments laborals gravitessin sobre el transport públic, ampliant la seva cobertura territorial de forma espectacular. A més permetrien la comunicació entre indrets que ara només poden assolir-se amb mitjans motoritzats (de Cornellà a Sant Boi, del Prat a l'Aeroport, de Molins a Sant Vicenç, d'Esplugues a Barcelona per Finestrelles, etc.). Resulta incongruent portar el metro allà on no s'hi pot accedir ni tant sols a peu.

5. Transport públic eficient = transport intermodal. Necessitem una aposta ferma per la millora del sistema d'intercanviadors (futurs i actuals, com Cornellà Centre) perquè resultin eficients i con-



fortables. Són els intercanviadors, encara més que les línies, els que acabaran conformant una bona xarxa de transport públic que combini accessibilitat i rapidesa. L'aparcament de dissuasió, o park-&-ride, és un sistema d'intermodalitat que no ha de ser desatès, degut a l'urbanisme extremadament extensiu utilitzat durant els darrers anys a la comarca.

6. Els polígons industrials s'han de connectar de forma eficaç. Una vegada més es dissenya el transport públic primant el transport de residència a residència, malgrat que la mobilitat obligada (cap a la feina i estudis) és la que genera més problemes a la nostra societat. Per exemple, s'ha desprogramat el tramvia al polígon del Pla (Molins – Sant Feliu) i Almeda – Carretera del Mig. Revisió de les propostes. Atent a aquests criteris, PTP i Bicibaix proposen unes esmenes sobre la reformulació prevista per PTOP, mitjançant directius a curt i propostes a mig termini:

Actuacions prioritàries

- Línia C3 de Cornellà (Sant Ildefons) directa a Sant Boi i a Castelldefels (substitució de la L12).
- Convertir el servei de rodalies en un metro regional, com han fet ja els FGC.

- Prolongació de la L3 de Zona Universitària – Pont d'Esplugues (intercanviador Metro-BusTram).

- T3 de Trambaix directe per Laureà Miró entre Esplugues i Sant Just.

- Carril bus/bus-vao a la B-23 i N-340 entre Zona Universitària i Vallirana.

- Una gestió més intel·ligent i sostenible de la xarxa viària

- Intercanviadors eficients als nodes actuals i als nous projectes.

- Pla de serveis de transport públic per als polígons industrials

- Obrir el territori a l'accessibilitat de vianants i ciclistes

- Anul·lació de la proposta de prolongació de la L6 a Sarrià-Pedralbes-Finestrelles

- Complementació mitjançant sistemes de bus eficient

Propostes a mig termini

- By-pass de FGC entre Amadeu Torner – Estació intercanviadora del Prat – Sant Boi

- Estudiar quin és el millor accés a la zona centre de Sant Boi

- Estudiar la necessitat del Metro a Sant Feliu

- Perllongaments del Trambaix de Sant Feliu a Molins de Rei i Sant Vicenç (urbà)

- Perllongament del Trambaix fins Almeda i l'Hospital de Bellvitge. ●

Podeu accedir al documents del Departament de PTOP i a les propostes de la PTP al web: www.laptp.org

Declaració

La PTP i Bicibaix volen deixar clar que el transport públic és un servei en xarxa i multimodal, complementari entre diferents mitjans, adaptats cadascun a les seves funcions específiques, marcadament pels temps de viatge i l'accessibilitat. No hi ha un transport genèricament millor que un altre, sinó opcions més adequades o menys segons el territori, les demandes i la funcionalitat. El que sempre és millor és el transport públic en la seva globalitat en comparació amb el cotxe. No és possible analitzar sectorialment un territori per a realitzar un pla d'autobusos, i separatament un pla ferroviari. Primer cal determinar totes les dinàmiques de mobilitat d'un determinat sector, veure de quina manera s'han de potenciar o corregir, establir els conseqüents plans de serveis de transport públic i acabar definint els mitjans, dels quals una part hauran de ser ferroviaris. Fent-ho a la inversa es corre el risc de fer una obra cara, extensa i poc operativa, malbaratant els recursos existents pel fet de no atacar el problema de fons. ●

La PTP presenta l'Atlas del Transport Públic de Catalunya

La PTP ha elaborat un document del qual fins ara no teníem notícia que s'hagués fet a cap altre indret. Es tracta d'un Atlas del Transport Públic on es radiografia per cada comarca quina és l'oferta de transport en expedicions i en places-km. Dintre del territori de l'EMT el detall és municipal.

