

# Mobilitat sostenible i segura



Informatiu de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic  
Número 28  
4t trimestre 2003

[www.laptp.org](http://www.laptp.org)

## Entrevista

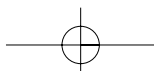
**Enric Ticó**

Director general de Ports i Transports de la Generalitat



# La Línia 11 obre les portes

Per primera vegada Barcelona té un metro lleuger



## Mobilitat Sostenible i Segura

Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic).

Rambla de Catalunya, 29, 4t  
08007 Barcelona.

Tel: 93 301 39 07 - Fax 93 301 19 22

E-mail: info@laptpt.org

web: www.laptpt.org

Director:

Jordi Pascual

Cap de redacció:

Ricard Fernández Valentí

Secretària de redacció:

Roser Pastor

Consell de Redacció:

Jaume Aroca, Isabel Calbet, Juan Ramón Domínguez, Ricard Fernández, Manuel Ferri, Pau Noy, Albert Obiols, Jordi Pascual, Rafael Requena, José Luis Rodrigo i Francesc Xandri.

Fotomecànica i impressió:

Ceva Graf

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

6.100 exemplars

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

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

### Agraïments

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a: Generalitat de Catalunya, Entitat Metropolitana del Transport, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Tramvia Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), Busmet, Tusgsal, Renfe, i les empreses de transport: Alsa-Enatcar, Autobuses Horta (AUTHOSA), Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Mohn, Oliveras, Rosanbus, Sarbus, Sagalés, Soler i Sauret, Transports Lydia, Transports Urbans de Sabadell (TUS, SCCL), Transports Generals d'Olesa, Transports Ciutat Comtal.

## EDITORIAL

# Millorar rodalies Benvinguts!

**E**n aquest número ens fem ressò de l'estudi de la PTP sobre els trens de rodalies, de Renfe i de FGC. La base de l'estudi ha estat l'anàlisi del servei en cadascuna de les 150 estacions de la regió metropolitana de Barcelona, 104 en el cas de Renfe i 46 en el de FGC. Metodològicament, l'estudi és impecable: s'ha analitzat el servei a la totalitat d'estacions i s'han contrastat els paràmetres més importants que intervenen en la definició de la qualitat del servei: estat dels trens, accessibilitat, informació, possibilitat d'adquirir i validar bitllets, confort, i el més important de tots, l'oferta de trens, tant en els aspectes qualitius com quantitius.

La conclusió és clara. En línies generals, mentre FGC va bé, a Renfe les coses no rutllen tant bé. Mentre a FGC hi ha una preocupació per cadascuna de les seves 46 estacions de rodalia, a Renfe no passa el mateix. La companyia estatal sembla preocupada només pel que passa a les 15 o 20 estacions que li asseguren el gruix de la recaptació que el Ministeri de Foment li exigeix coherentment a la política de superàvit pressupostari. Si es miren les inversions en el període 1990-2003 es comprova com les de FGC tripliquen les de Renfe. Aquesta és una de les claus del millor servei de la companyia catalana.

La PTP dona suport a la proposta de transferir a Catalunya els trens de rodalies i regionals de Renfe perquè pensem que els trens de proximitat estan més ben gestionats és des de la proximitat, és a dir, des de Catalunya. De fet, a la major part de països aquests serveis de proximitat es van transferint a les autoritats regionals o locals. L'experiència de bona gestió dels FGC avala aquesta tesi. ●

**S**i una cosa podem dir en veu alta de la PTP és la seva independència i pluralitat dels seus associats. A la PTP no demanem carnets polítics, simplement un compromís amb la mobilitat sostenible i la promoció del transport públic. I així ens avalen deu anys de trajectòria. Quan hem hagut d'atorgar medalles ho hem fet; però també quan hem hagut d'ensenyar targes grogues o vermelles, independentment de qui fos el subjecte de la nostra aprovació o reprovació.

No obstant això, des de la PTP donem la benvinguda a la nova majoria de govern a Catalunya. Els trets partits d'esquerres, si bé amb diferents matisos i nivells de coincidència, sempre s'han mostrat receptius a les propostes que hem llençat a l'opinió pública perquè fossin considerades pels qui tenien responsabilitats polítiques. I una bona mostra és el reconeixement que els grups parlamentaris de PSC, ERC i ICV van fer a les aportacions de la nostra associació a la Llei de Mobilitat, reconeixement que també es va produir en la intervenció del portaveu del Govern.

Tal com hem fet amb els successius governs de CiU, la PTP resta oberta a col·laborar amb el nou govern, sempre que així ens ho reclamin, per fer de Catalunya un país avançat pel que fa a la quantitat i qualitat del transport públic i la mobilitat quotidiana, que haurà de ser molt més sostenible. Ara bé, com hem fet en els deu primers anys de la nostra existència, quan calgui estirar les orelles ho farem amb fermesa i determinació, la mateixa que emprarem quan calgui aplaudir la gestió i la feina feta. Perquè de feina n'hi ha, i la primera, replantejar-nos quin model de Dia sense cotxes, com reclamem en aquesta revista. ●

## SUMARI

### ÉS NOTÍCIA

#### Estudi de la PTP sobre les rodalies

El passat 29 d'octubre la PTP va presentar l'estudi "Evaluación de servicios de ferrocarril de cercanías en la región metropolitana de Barcelona y propuestas de mejora", elaborat per la PTP. Un treball del qual se'n parlarà llargament; i una prova d'això és la resposta immediata de Renfe i que ja ha estat rebatuda per la PTP. (pàg.5)

### EN PORTADA

#### Barcelona ja té una línia més de metro

Barcelona ja disposa de més xarxa suburbana gràcies a la nova línia 11 de metro (Trinitat Nova-Can Cuiàs). Els habitants del sector nord de la ciutat durant molt anys van reclamar l'arribada d'un sistema de transport de qualitat que els permetés una major i millor mobilitat per la resta del territori i els tragués del seu aïllament. (pàg.8)

### DOCUMENT

#### El cotxe genera exclusió laboral

No tenir cotxe és, en molts casos, una causa d'exclusió laboral, ja que segons on estigui ubicat un lloc de feina concret només s'hi pot accedir en vehicle privat (sobretot als polígons industrials) la qual cosa exclou del mercat de treball aquelles persones que no tenen cotxe, especialment les dones, la gent jove i els immigrants. (pàg.10)

### ENTREVISTA

#### Enric Ticó fa un repàs al transport

El Director general de Ports i Transports fa una anàlisi de la situació actual del transport a casa nostra: uns autobusos urbans mal gestionats, una xarxa ferroviària que hauria d'estar sota una única autoritat, l'extensió del transport públic a la Catalunya interior, la millora als accessos a Barcelona i un tramvia al llarg de la Diagonal. (pàg.12)

### MOBILITAT

#### Sabadell també vol pacificar el trànsit

Densament poblada i amb una activitat econòmica que provoca greus problemes de mobilitat, Sabadell pateix tots els inconvenients que són inherents a una gran ciutat. Amb la finalitat de posar-hi ordre, l'Ajuntament ha impulsat la creació de la Taula de la Mobilitat amb el suport d'una quarantena d'entitats. (pàg.18)

### REPORTATGE

#### La gestió del transport a Londres

L'Ajuntament de Barcelona i la PTP van organitzar una visita als transports de Londres per veure de prop la seva gestió, a cavall entre l'administració pública i l'empresa privada. La visita va comprendre l'explicació del funcionament de la taxa de congestió (peatge urbà) i visites als centres de control d'autobusos i metro. (pàg.20)



## ACTUALITAT

El Dia sense Cotxes no rutlla. Feia temps que ho anunciàvem. Ni les administracions havien manifestat una ferma voluntat d'implicació en el projecte, ni les dates eren les més idònies; a banda dels dies de setembre, conjuntament amb altres països europeus, des de la PTP sempre hem reclamat una celebració pròpia als mesos d'abril o maig. Ara tenim, entre tots plegats, un ampli període per endavant per replantejar-nos la diada i donar-li, de nou, l'impuls necessari. I si algú no n'està del tot convençut... doncs que ho digui ara.



És incontestable, un autobús fa el mateix servei que 50 cotxes.

El Dia sense cotxes perd gas i credibilitat entre la població

## Fracàs irreparable?

S'imposa un diàleg entre totes les parts implicades

**S**ens dubte, aquest any 2003 és el que més s'ha criticat la Setmana de la Mobilitat i el Dia Sense Cotxes, des de la seva primera celebració l'any 1999. I no han estat crítiques gratuïtes: una mínima disminució del trànsit el dia sense cotxes (no més enllà d'un 4 %), un cert col·lapse del transport públic (increments de fins el 5 % sobre xarxes ja col·lapsades), molt escassa publicitat de l'esdeveniment, talls de carrers minimalistes i poc finalistes i efectius, un programa d'activitats desconegut o una pobre exposició al passeig de Gràcia, sobretot si se la compara amb la de l'any passat.

Moltes han estat les causes d'aquest desgavell que ha tacat

el nom de la ciutat que millor va organitzar el Dia sense Cotxes de l'any 1999. En aquell any hi va haver una gran implicació institucional i es van assolir reduccions de trànsit històriques, de fins al 26 % (quota d'un dia festiu a Barcelona). Aspectes com les eleccions municipals, la desentesa del Departament de Medi Ambient de la Generalitat o l'actitud passiva de l'Ajuntament de Barcelona han motivat que s'obri el debat sobre el replantejament dels objectius d'aquesta celebració.

La PTP, que forma part de la Comissió Institucional del Dia Sense Cotxes, comparteix amb els ciutadans aquesta decepció. La PTP es proposa

negociar amb les institucions els canvis necessaris perquè l'any que ve es faci una convocatòria més efectiva, amb la finalitat que no es perdi el principal objectiu d'aquests dies: la conscienciació pública sobre la necessitat de fer que la mobilitat sigui molt més sostenible.

En aquest número de la revista una foto d'una bona experiència que vol demostrar gràficament el poc espai que ocupa un autobús en comparació amb el que ocuparien 50 passatgers si cadascun d'ells agafés el seu cotxe. L'experiència es va dur a terme a l'exposició del Passeig de Gràcia i fou organitzada per l'Ajuntament de Barcelona. ●

Redacció

De ser els millors el 1999, Barcelona ha passat a la cua d'Europa

# I ara, quin futur l'espera?

Catalunya ha celebrat sota un allau de crítiques la cinquena edició del Dia sense Cotxes.

La reducció del trànsit i el consegüent increment en l'ús del transport públic ha tornat a convertir-se en l'indicador de l'èxit o fracàs de la diada.



L'estand de la PTP, dedicat al Carsharing.

Com que el transport públic, en comparació amb un dia feiner qualsevol, s'ha incrementat només en un 4% i el trànsit s'ha reduït en la mateixa proporció, els mitjans de comunicació conclouen que la convocatòria ha estat un fracàs. De rebot, l'Ajuntament de Barcelona, que almenys va anunciar que tallava dos carrers importants, ha organitzat una exposició de mitjans alternatius de transport i ha inserit anuncis a la premsa, és qui ha rebut més garrotades, mentre que el govern, que literalment no ha

fet res, ha sortit força indemne de les crítiques. L'alcalde de París, per contra, no sembla haver rebut moltes crítiques malgrat haver tallat 190 km de carrers.

## Una altra ciutat és possible

El Dia sense Cotxes pretén demostrar que hi ha una altra manera de viure la ciutat, d'una forma més humana, més eficaç i més ecològica, sense un trànsit que faci tanta pressió. El cotxe, que se'ns va vendre com el paradigma de la llibertat individual, ha acabat empresonant la ciutat. Tothom coincidirà que

des d'aquest punt de vista, l'exemple de la capital francesa és molt més eficaç que el de Barcelona, perquè allà els ciutadans han pogut passejar o anar en transport públic i bicicleta, sense les molèsties de l'automòbil, almenys per un dia, al llarg de 190 km. Aquí no hem sabut mostrar aquesta faceta diferent de la ciutat.

Ara bé, els detractors del Dia sense Cotxes, que segons les enquestes no arriben ni al 10% de la població i que estan molt concentrats en la minoria que usa el cotxe amb regularitat, passen per alt els èxits d'aquesta diada. Un èxit que es poden resumir en tres punts fonamentals.

El primer és constatar que malgrat tot la població continua pensant que a la ciutat sobren cotxes i falta més espai per a l'ecomobilitat, per al transport públic, pels desplaçaments a peu i amb bicicleta, i per l'ús compartit del cotxe, en

les modalitats de carsharing o carpooling.

El segon és que més d'un centenar de municipis catalans, que apleguen el 80% de la població, s'han adherit a la convocatòria i que un vuitanta per cent d'ells celebren actes durant tota una setmana, que s'anomena de la mobilitat sostenible i segura.

El tercer és la polèmica que genera. Al llarg de l'any hi ha molts de dies dedicats a reivindicar alguna activitat sectorial, però només el Dia sense Cotxes provoca titulars als diaris. Aquest fet és un bon indicador que el debat del model de ciutat que volem és ben viu i que encara no s'ha resolt.

## Més suport públic

Les autoritats de Barcelona i de Catalunya no poden continuar per aquest camí, perquè al final apareix com si els resultats de la diada colpeguessin sobre els objectius de la convocatòria. Hem de ser més conseqüents i dir a Europa si volem participar en el Dia sense Cotxes.

Si volem fer-ho ens ho ha de prendre seriosament, com ha fet París. No pot ser que siguin la PTP i altres entitats les que tirin del carro. I si no es vol participar s'ha d'explicar a Brussel·les que no ens apuntem i quines coses han canviat perquè al 1999 fos un gran èxit i ara un gran fracàs. Perquè pel camí que portem, més que una diada amb efectes pedagògics, és una convocatòria que desprestigia la lluita per fer la mobilitat més sostenible. ●

Pau Noy  
President de PTP  
(Publicat a l'Avui)

## L'APUNT

L'any 1999 Barcelona va organitzar la millor diada sense cotxes de tot Europa. Enguany, probablement hem organitzat una de les pitjors. Què ha canviat en aquests cinc anys? És potser que el sector de l'automòbil es reagrupa i pren forces? Tan poc pesa l'opinió de la majoria que no agafem el cotxe més que de tant en tant?

Renfe rebutja les dades exhaustives reflectides en el document

# Estudi de la PTP sobre els serveis de rodalies

L'increment de passatgers s'ha d'acompanyar d'una millora de les prestacions

El passat 29 d'octubre la PTP va presentar l'estudi "Evaluación de servicios de ferrocarril de cercanías en la región metropolitana de Barcelona y propuestas de mejora", elaborat pels nostres companys José Luis Rodrigo i Albert Obiols. Donada la importància i la qualitat de l'informe, en propers números de la revista publicarem esglaonadament els seus continguts. No obstant això, us oferim un primer resum global per anar fent boca. Es tracta, però, d'un treball del qual se'n parlarà llargament; i una prova d'això és la resposta immediata que va suscitar per a la direcció de Renfe. Una resposta que, per la seva banda, ha estat rebutjada per la PTP, tal com podem veure en les pàgines següents.



A l'estudi, FGC surt més ben parat que Renfe.

L'àmbit estudiat en aquest estudi es correspon al de tots els serveis ferroviaris de rodalies de Barcelona a les quatre línies de Renfe com en les FGC, tant en els "metros" del Vallès i Baix Llobregat, com les línies de Manresa i Igualada. Han quedat expressament excloses d'aquesta anàlisi les línies de metro de Barcelona, així com les urbanes de FGC (L6, L7 i L8, tot emprant la nova nomenclatura); els serveis Catalunya Exprés, tot i fer parades en el nucli de rodalies; els funiculars de Vallvidrera i Gelida; i els serveis turístic,

com poden ser el cremallera i el funicular de Montserrat.

L'estudi fa una anàlisi de diferents conceptes, com la visió global de la xarxa, el material mòbil, la informació a l'usuari, les estacions, l'estat general de la xarxa, l'accessibilitat, el confort, les prestacions, els horaris, temps d'espera, equipaments bàsics, etc. En línies generals, però, el servei de rodalies de FGC presenta un millor balanç que no pas Renfe.

Malgrat tot, la millor dada que presenta el document és el fet que en els darrers onze anys el nombre de passatgers ha crescut gairebé un 60 % en

ambdós operadors. Aquest increment respon a tres factors:

- Consolidació d'un model d'habitatge allunyat del lloc de treball, estudis o serveis bàsics, que exigeix desplaçaments continuats.

- Efecte positiu de la integració tarifària i l'abaratiment relatiu de les tarifes, especialment en els viatges amb correspondències.

- Increment de la població immigrada, que es desplaça preferentment en transport públic.

No obstant, el fet d'augment del nombre d'usuaris sovint ha suposat més aglomeracions i un descens en la qualitat del servei. Igualment, la infraestructura de dues vies ja té limitacions de capacitat, la qual cosa encara s'agreuja en les línies de via única.

Les prioritats més immediates per a ambdós operadors serien:

- Esforç per oferir un servei de qualitat i capacitat suficient per acabar amb les aglomeracions.

- Rehabilitació d'algunes estacions, dotant-les d'un entorn adequat i amb uns serveis de més qualitat.

- Millorar la coordinació entre les seccions de les empreses per atendre les diferents necessitats dels viatgers; en definitiva, pensar més en els viatgers. ●

Redacció



# Els punts de la polèmica

## Oferta-demanda

### Què diu Renfe

Aunque la demanda ha aumentado considerablemente en los trenes de Cercanías de Barcelona, no existe el desequilibrio denunciado entre la oferta y la demanda. Actualmente, la red de Cercanías de Barcelona cuenta con un índice de aprovechamiento medio (plazas utilizadas sobre el total de la oferta), del 41,07 %, tres décimas menos que el pasado año, oscilando entre el 75-80 % de las horas punta y el 25 % del período valle. Estas cifras, que se actualizan diariamente y en los 725 trenes que conforman la oferta de Cercanías, demuestran que existe todavía un amplio margen de crecimiento, especialmente en las horas con menor demanda.

Actualmente, Cercanías ofrece diariamente un total de 554.335 plazas, lo que supone un incremento global del 6,1 % respecto a 1995. Asimismo, para adecuar la oferta a las necesidades de la demanda, circulan un total de 224 trenes en doble composición, lo que supone el 34,13 % del número de servicios diarios, mientras que en 1995, los 167 trenes diarios con doble capacidad que circulaban suponían el 23,5 % del total.

### Rèplica de la PTP

En la seva nota Renfe diu que l'ocupació mitjana a la xarxa és del 41,07%, oscil·lant entre el 75-80% en les hores punta i el 25% en hores vall. Però el que no indica Renfe és que aquestes xifres estan calculades de mitjana sobre la totalitat d'un recorregut, des d'un extrem de la línia fins el final del recorregut, però no són indicatives del

que succeeix en els trams més carregats, a les entrades a Barcelona, on es donen ocupacions molt superiors al 100%. Els trens no donen una qualitat mitjana al llarg del recorregut, sinó que la donen per trams. La major part de companyies ferroviàries fan servir com a paràmetre de qualitat l'ocupació en el tram més carregat. Renfe no ho fa. De poc serveix que, per exemple, una persona que puja Calella pugui assegurar-se si en arribar el tren a Premià puja tanta gent que ja ni es pot llegir el diari degut a les aglomeracions.

En la seva nota Renfe diu que ofereix diàriament 554.335 places, la qual cosa significa un increment del 6,1% des del 1995. Però el que no es rebut a la nota és l'afirmació de l'estudi de PTP que el nombre de trens només s'ha incrementat en un 2%. Mentrestant, FGC va incrementar els trens en un 80% en el mateix període. Cal fer notar, però, que abans del 1990 Renfe havia fet un important increment en el servei de rodalies, en l'època de Mercè Sala.

## Inversions

### Què diu Renfe

Las inversiones de Renfe y el Ministerio de Fomento en la red de Cercanías han experimentado un crecimiento constante en los últimos años. Desde la aplicación del PIT 2000-2007, se han invertido un total de 82 millones de euros (más de 20,5 millones de media anual) en la mejora de la infraestructura, instalaciones y equipamientos en ese ámbito, mientras que entre 1990 y 1995 se invirtieron algo más de 67 millones de euros (con una media de 11 millones de euros). En este sentido, destacan espe-

cialmente los dos últimos ejercicios, en los que se han destinado a la red de Cercanías 22 millones de euros en 2002 y 34,5 millones de euros en 2003.

Para el año 2004, Renfe y el Ministerio de Fomento van a invertir un total de 52,5 millones de euros en las líneas gestionadas por Cercanías en Barcelona, lo que supone un incremento superior al 52 % respecto a 2003 y demuestra la decidida apuesta de ambas administraciones en la mejora de la calidad del servicio y las instalaciones.

### Rèplica de la PTP

En la seva nota, Renfe quantifica les inversions en el període 2000-2003 (82 milions d'euros) i entre 1990-1995 (67 milions d'euros). Tanmateix, res no es diu de les inversions que van entre 1996 i 1999. Suposant que en aquests quatre anys sobre els que no hi ha informació les inversions es comportessin com en els anys precedents, Renfe hauria invertit a Catalunya, en catorze anys, des del 1990 fins el 2003, 193 milions d'euros, al ritme de 14 milions d'euros anuals, més o menys el que costa fer un quilòmetre d'AVE. Però si fem comparacions, en el mateix període 1990-2003, FGC va fer unes inversions de 584,4 milions d'euros, a un ritme de 41,7 milions d'euros l'any, tres vegades que Renfe. Les millores observades en la xarxa de FGC es deuen probablement a un millor model de gestió, però també al fet que les inversions han estat tres vegades superiors.

## Noves línies

### Què diu Renfe

Renfe iniciará la explotación de la línea C-5, que circu-

lará entre Martorell y L'Hospitalet utilizando parcialmente el ramal de mercancías Castellbisbal-Mollet cuando finalicen las obras de adaptación de la infraestructura y automatización del tráfico de trenes, que actualmente se están realizando en el tramo Castellbisbal-Cerdanyola Universitat. Dichas obras son imprescindibles para garantizar la fluidez, fiabilidad y seguridad del tráfico de viajeros y de mercancías por este tramo, por lo que la línea no podrá entrar en funcionamiento para viajeros hasta que éstas hayan finalizado.

### Rèplica de la PTP

S'anuncia la posada en servei de la nova línia C-5 de rodalia que circularà entre Martorell i l'Hospitalet quan finalitzin les obres d'adaptació de les estacions en el tram Castellbisbal-Cerdanyola Universitat. Però el que no diuen és quina és la data d'inauguració, tot i que fa anys s'anuncia. Sense anar més lluny, en una de les darreres compareixences de responsables de Renfe, es va dir que la línia entraria en servei el setembre d'aquest any.

## Accessibilitat

### Què diu Renfe

Se trata de una de las máximas preocupaciones de Renfe. Actualmente, el 87,5 % de las 104 estaciones de la red de Cercanías de Barcelona son accesibles total o parcialmente a las personas con dificultades de movilidad. Las 91 estaciones accesibles cuentan con plataformas elevadoras, ascensores o pasos entre andenes para personas con sillas de ruedas u otras dificultades de movilidad y sólo 13 estaciones no disponen de

estas medidas. En la última encuesta realizada a los viajeros de Renfe, este aspecto fue valorado con una puntuación de 7,43.

Por otra parte, es necesario recordar que la sensibilidad de Renfe en este aspecto le ha llevado a diseñar, con la colaboración de entidades especializadas, la plataforma Civia, que prestará servicio, entre otros, en el núcleo de Cercanías de Barcelona. Este nuevo sistema de transporte, además, fue considerado como un vehículo idóneo para personas de movilidad reducida por parte de la prestigiosa Fundación Once, a quien Renfe encargó el pasado mes de marzo una auditoría de accesibilidad. En total, Renfe ha encargado ya un total de 94 vehículos, que se ampliarán en 154 vehículos adicionales hasta 2010.

#### Rèplica de la PTP

Renfe afirma a la seva nota que el 87,% de les 104 d'estacions de la xarxa de rodalies són accessibles totalment o parcialment a les persones amb dificultats de mobilitat. Això no és cert en absolut. Qualsevol persona amb mobilitat reduïda en pot donar fer. Els criteris d'accessibilitat a persones amb mobilitat reduïda estan perfectament definits en els protocols adoptats amb les entitats que representen aquests col·lectius, entre elles el CRID. Doncs bé, si es fa una lectura literal del protocol resulta que la companyia estatal no té cap estació adaptada, perquè en el millor dels casos cal superar com a mínim tres grans per pujar de l'andana als trens. Aplicant un criteri menys estricte es podria dir que com a màxim hi ha un 17% d'estacions adaptades. Per contra, FGC té el 72% d'estacions accessibles a tots els usuaris.

## Informació

### Què diu Renfe

El esfuerzo inversor en este capítulo ha sido notable en los últimos años. Se ha instalado en la totalidad de la red el sistema de megafonía centralizada, que ofrece información a los viajeros sobre incidencias y otros aspectos del servicio, lo que ha supuesto una inversión de más de 2 millones de euros. Además, está previsto implantar en breve un nuevo canal de comunicaciones, que permitirá ofrecer también estas informaciones en el interior de los trenes.

### Rèplica de la PTP

Renfe diu en al seva nota que ha instal·lat en la totalitat de la xarxa la megafonia centralitzada. Segons les fitxes de cada estació que PTP ha elaborat en el seu informe, això no és així. Només s'ha detectat megafonia en funcionament en el 25% d'estacions. En l'estudi de la PTP s'han trobat situacions increïbles en el capítol de la informació: estacions sense cap informació, sense vestíbul on aixoplugar-se les nits d'hivern o sense megafonia que adverteixi els viatgers del perill de creuar la via perquè s'acosta un tren de mercaderies. Fins i tot s'ha trobat una estació sense cap cartell indicatiu del nom de l'estació.

Renfe ha anunciat l'arribada d'un nou tren al nucli de rodalies de Barcelona, que denomina pomposament amb el nom de "Plataforma Civia". Aquest tren, de moment està només en circulació a l'àrea de Madrid, i permet una bona accessibilitat, ja que la plataforma del tren coincideix amb la de l'andana, però només en un dels cotxes de la composició. No serà com en el metro o en els FGC en la línia del Vallès on tots els cotxes tenen el pis enrasats amb l'andana. Els nous tren Civia són

una millora important, però cal explicar exactament en què consisteix aquesta millora.

## Altres aspectes

### Què diu Renfe

La integración tarifaria ha obligado a Renfe a realizar un esfuerzo suplementario para el cerramiento de las instalaciones y la adaptación de los sistemas de venta, para lo cual se han convocado diversos concursos, con un presupuesto global de 6,8 millones de euros. En este sentido, precisamente la próxima semana se pondrán en servicio 103 nuevas máquinas autoventa de billetes, que permiten la adquisición de títulos de transporte integrados y de Renfe y el pago mediante monedas, billetes o tarjetas de crédito.

Finalmente, insistir en que en los últimos meses se están mejorando los índices en la práctica totalidad de los núcleos, especialmente en la Ciudad Condal, que ha pasado de una puntuación de 6,9 en octubre de 2002 al 7,3 registrado en mayo de 2003. Asimismo, se puede observar en los índices de calidad y de aprovechamiento de este año, que las medidas que ha tomado Renfe para contrarrestar la desregulación provocada por el incremento de demanda en el área metropolitana de Barcelona por la integración tarifaria, han obtenido resultados positivos, como son la reducción de la ocupación y la mejora de la puntuación obtenida en el confort del viaje.

De todo ello se desprende que es falso que, como afirma PTP, Renfe "se limite a vivir del rédito de las mejoras de los 90" (La Vanguardia), que "Renfe ni actúa, ni reconoce lo que pasa" (La Vanguardia) o que "el TGV acapara la inversión" (Avui). Gracias a los diferentes mecanismos de que dispone la empresa, se está ejecutando un numeroso paquete de

actuaciones con el objetivo de mejorar la calidad de los servicios que se ofrecen a los viajeros.

### Rèplica de la PTP

Renfe diu a la seva nota que el tancament d'estacions, com a conseqüència de la integració tarifària ha suposat una inversió de 6,8 milions d'euros. Però la mala estratègia adoptada en el control d'accessos afavoreix que els que vulguin pagar no ho puguin fer i els que es volen colar ho aconseguen. Per què? Perquè com que hi ha força estacions sense control d'accessos o sense venda de bitllet els viatgers que no volen pagar saben que si diuen que han pujat en una d'aquelles estacions, el revisor no els podrà multar, encara que la majoria de vegades el revisor ni apareix. Moltes estacions no tenen sistemes de venda de targetes integrades, per la qual cosa força viatgers tenen dificultats en adquirir-los. Als vespres, a partir de les nou s'aixequen les barreres de control de sortida a les estacions principals la qual cosa facilita la feina dels que es volen colar.

### Darrera consideració de la PTP

A la vista d'aquestes dades un podria preguntar-se si la PTP considera que el servei de Renfe és un desastre. No, en absolut. Renfe presta un bon servei en unes poques estacions, entre quinze o vint, que són les que li asseguruen el gruix del passatge i la recaptació que el Ministeri de Foment li exigeix coherentment amb la política pressupostària de superàvit. Renfe s'hauria de proposar l'aprovació –i publicitat– d'un pla urgent de millores en el servei de rodalia perquè avui encara viu dels rèdits de la gran millora de finals de la dècada dels vuitanta.

Des del 14 de desembre Barcelona ja disposa de més xarxa suburbana gràcies a l'entrada en servei de la nova línia 11 de metro (Trinitat Nova-Can Cuiàs). A diferència de la resta de la xarxa, s'ha creat un mitjà ajustat a la realitat territorial i demogràfica dels barris de Trinitat Nova, Torre Baró, Vallbona, Ciutat Meridiana (del districte de Nou Barris) i Can Cuiàs (aquest darrer a Montcada i Reixac). Els habitants del sector nord de la ciutat, que engloba les barriades més perifèriques i, alhora les pitjor dotada de transport públic, durant molts anys van reclamar de forma insistent l'arribada d'un sistema de transport de qualitat que els permetés de manera eficient i eficaç una major i millor mobilitat per la resta del territori i els tragués del seu aïllament. Ara, per fi, ja és una realitat.

Els barris perifèrics de la zona nord de la ciutat tenen

# Barcelona ja té una línia més de

Les característiques de la Línia 11 són les d'un "metro lleuger"



Estació a cel obert de Torre Baró-Vallbona de la nova línia 11.

Per les característiques que presenta aquesta nova línia, se l'ha anomenada de "metro lleuger". Es tracta d'una experiència que s'implanta per primera vegada al nostre territori, però que ja existeix per arreu d'Europa.

Malgrat aquesta denominació (també anomenat popularment pels veïns com "gusanillo"), no s'ha de confondre amb un metro lleuger pròpiament dit o tramvia modern, ja que presenta unes característiques tant d'infraestructura, traçat i

material mòbil diferents. Serà el cas de la nova xarxa del Trambaix i del Trambesòs. En canvi, aquí, més aviat parlaríem d'un "tren lleuger" o d'un "minimetro". És a dir, es tracta d'un metro convencional (soterrat i segregat totalment del trànsit) però amb unes instal·lacions i uns vehicles de menors dimensions, apte per a corredors de demanda intermèdia inferiors al metro però superiors a l'autobús. Quant als seus avantatges, reuneix pràcticament els mateixos d'un sistema de metro convencional, afe-

gint a més la possibilitat de fer un traçat més sinuós i, fins i tot, de superfície per plataforma segregada.

#### El projecte: dels inicis fins ara

Des del Pla de Metros de 1970 hi ha constància de la voluntat de portar el metro fins als barris més perifèrics i incommunicats de Barcelona. Per raons diverses, bàsicament pressupostos i prioritats, es va anar retardant una reivindicació veïnal que venia arrossegant-se des de feia molts anys. En els darrers anys, però, per fi es va



## el seu metro, veient satisfeta una llarga demanda veïnal

# metro

recuperar novament la idea i la Generalitat va procedir a fer un estudi sobre diferents opcions de transport a la zona nord de la ciutat. Els resultats van determinar que es tractava d'uns barris que, malgrat la seva població, no es preveia que aquesta augmentés, com tampoc els índexs d'urbanització. Per tant, la densitat de població i les previsions de futur desaconsellaven portar un sistema de transport de gran capacitat com el metro, tot i ser conscients que l'autobús resultava alhora insuficient i inaccessible per determinats espais.

Finalment, es va decidir aprovar un sistema de transport de capacitat intermèdia entre els dos anteriors, ajustat al volum de població i a les previsions de passatgers per hora i sentit. El Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 elaborat per l'ATM va incloure el projecte, acollit molt satisfactoriament pels veïns, i les obres de construcció es van iniciar l'any 2001. El projecte tingué un pressupost total 39'1 milions d'euros.

D'acord amb els criteris de numeració i colors adoptats per l'ATM, aquesta nova línia es va batejar com a L11, sense fer-ne cap distinció per la seva especial singularitat, i se li va designar el color verd clar (fusió del verd fosc de la L3 i del groc de la L4, que convergiran a l'estació Trinitat Nova).

### Les estacions

La línia 11 consta d'un total de cinc estacions de 40 metres de llargada cadascuna i té una longitud total de 1.800 metres. Com a característiques gairebé comunes, totes disposen de moderns sistemes de seguretat, materials ignífugs i de fàcil manteniment (amb predomini de colors grisos a parets i terra), decoració singular en la qual han participat diversos artistes (llevat de Trinitat Nova), panells electrònics que indiquen el temps d'espera (i la direcció del tren en cas d'estacions d'andana i via única), rajoles especials per a invidents i ascensors per a persones de mobilitat reduïda.

### Cal saber que...

⇒ **Des de fa 30 anys, els veïns de la zona nord de Barcelona esperaven tenir un metro.**

⇒ **La inversió en la construcció de la nova línia 11 ha superat els 39 milions d'euros.**

⇒ **La longitud de la línia és de 1.800 metres, amb cinc estacions totalment adaptades.**

L'estació Trinitat Nova és el punt d'origen / final de línia, i és compartida amb la L4, amb la qual cosa s'ha estalviat la construcció d'una nova estació; en un futur hi haurà correspondència amb la L3. L'estació Casa de l'Aigua es troba a tant sols uns 200 metres de l'anterior i presenta una forma en corba. L'estació Torre Baró / Vallbona és la que se situa a més distància; per les característiques orogràfiques, es troba a cel obert i té correspondència amb rodalies-Renfe. A l'estació Ciutat Meridiana es pot accedir mitjançant un modern sistema d'ascensors que permet un apropament millor i més ràpid. L'estació Can Cuiàs es troba a uns 150 metres de l'anterior i s'ubica a l'inici del terme municipal de Montcada i Reixac.

### El material mòbil

El parc mòbil consta de tres combois articulats i parells, dos dels quals són per a la circulació i un d'ells a la reserva. Això permet intervals de pas de cada 5 minuts i l'encreuament a l'estació Torre Baró / Vallbona. El disseny dels vehicles és gairebé idèntic als trens de la sèrie 2100 de la L2, les úniques diferències són al seu interior, amb els seients disposats a la paret i la instal·lació d'un sistema de vídeo-vigilància. Tenen capacitat per a 54 persones assegudes i unes 300 dretes. ● Ricard Fernández

## El futur

És evident que aquesta nova línia de metro resultarà força útil per als habitants de la zona nord de Barcelona per les possibilitats que ofereix. Es preveu que més de 21.000 persones es podran beneficiar d'aquest mitjà de transport i que anualment transporti fins a 2,5 milions de viatgers. Ara bé, en un termini més llunyà hi ha dues possibilitats que poden orientar el seu futur. La primera, en cas que la demanda sobrepassés notablement les previsions, es procediria a la seva conversió en una prolongació de la L4 de metro, readaptant les estacions i, fins i tot, suprimint-ne alguna per la seva proximitat. La segona opció, molt atractiva, és un estudi que inclou el PDI 2001-2010 que deixa les portes obertes a la possibilitat que la L11 s'estengui vers el Vallès, a través de Montcada i Reixac (i potser, amb parada al cementiri de Collserola!). La seva materialització contribuiria a millorar les relacions entre Barcelona i el Vallès alhora que contribuiria a descongestionar l'actual xarxa ferroviària.

El cotxe és una font d'aprofundiment de les diferències socials

# El model de mobilitat basat en el cotxe privat genera exclusió laboral

Només un transport públic eficient ofereix una igualtat d'oportunitats per a tothom

Fins ara, el disseny de les ciutats i altres espais públics s'ha fet pensant en el cotxe com a rei dels carrers i de la mobilitat, sense pensar que el nombre de persones que tenen en el vehicle privat la solució als seus problemes de mobilitat són una minoria. Aquest fet es fa més palès en el cas dels polígons industrials, la majoria dels quals no tenen cap mena de connexió en transport públic amb els nuclis urbans més propers. Una vegada més, els qui més pateixen els efectes negatius d'aquest plantejament són els sectors socials més desfavorits: les dones, la gent jove i els immigrants.

L'organització de la mobilitat i del sistema de transports concebuts i dissenyats en i per al cotxe es comencen a revelar com una potent via d'exclusió laboral. Aquest model que ha menyspreat les alternatives d'ecomobilitat i les ha relegat a posicions secundàries no dona resposta a les necessitats quotidianes d'aquelles persones que no poden fer un ús autònom i quotidià del vehicle privat.

I és que malgrat el que ens vulguin fer creure, les possibilitats de poder utilitzar un cotxe de manera quotidiana i autònoma no és una característica generalitzada en la nostra societat. Per a totes aquestes persones que no poden fer ús d'aquest mitjà, la seva vida quotidiana ha d'organitzar-se sense haver de passar pel sedàs de l'ús de l'automòbil. I això, en un entorn on s'han primat les solu-

cions de transport individuals per sobre de les col·lectives, condemna amplis sectors socials a una posició marginal en trobar-se amb unes condicions d'accessibilitat territorial retallades.

## Col·lectius marginats

Un element que cal tenir present és que les possibilitats d'ús del vehicle privat es relacionen directament amb la pertinença a determinats grups socials. Fora del col·lectiu hegemònic, els homes d'edat mitjana, poden identificar-se grups amb realitats ben diferents pel que fa a la seva relació amb el cotxe. Alguns d'aquests col·lectius són:

- Les dones. En el conjunt de l'Estat espanyol, de cada cent persones que poden conduir (que tenen el carnet) trenta-set són dones i seixanta-tres homes. Però aquestes dades només fan referència a les pos-

- **De cada cent persones que tenen permís de conduir a l'Estat espanyol, només 37 són dones, i encara menys les que poden accedir a un vehicle privat.**

sessió del permís de conduir i no a les possibilitats reals de poder fer servir el cotxe quotidianament: si es tingués en compte aquest element, les xifres encara serien més elevades.

- Els joves es troben una situació semblant i les seves possibilitats d'emprar el vehicle privat també són menors que la mitjana general. Cal tenir present, també, que si bé pot començar-se a treballar als set-

ze anys, les possibilitats d'ús del cotxe no són fins als divuit. Per tant, se'ls permet treballar però no arribar a la feina.

- Els immigrants extracomunitaris. En aquest cas, la llengua esdevé la barrera, molt sovint infranquejable, per poder passar amb èxit l'examen del permís de conduir. Cal tenir present que els permisos de conduir dels països extracomunitaris no són vàlids a la UE, per la qual cosa els residents que provenen d'aquests indrets han de passar tot el procés de proves per obtenir el carnet si volen conduir en el nostre país, el tinguin o no del seus països d'origen.

Ens trobem, doncs, enfront d'un instrument, el cotxe, que malgrat ser l'element entorn del qual s'ha organitzat el model de mobilitat i en el qual s'ha basat l'accessibilitat es troba desigualment repartit entre la societat. Segons dades de



l'enquesta de la Regió de Barcelona de l'any 2000, per exemple, el 22 % de les llars d'aquest territori no compten amb cap cotxe, mentre que el 47 % en tenen un.

En aquest marc, totes aquestes persones que no poden emprar un automòbil de manera quotidiana veuen reduïdes les seves possibilitats de feina.

### Encara més exclusió

Un recent estudi realitzat al Departament de Geografia de la UAB, ha tret a la llum que aquestes persones tenen unes possibilitats de treball més reduïdes i majoritàriament han perdut feines al llarg de la seva vida laboral: impossibilitat d'arribar a territoris exclusius del cotxe, empreses que posen com a condició comptar amb vehicle propi, restriccions territorials en la cerca de feina... Un altre estudi, en aquest cas del *Social Exclusion Unit* de la Gran Bretanya, assenyalava que en el darrer any fins un 25 % dels joves en edats compreses entre els 16 i els 25 anys no han pogut agafar un treball degut als problemes d'accessibilitat territorial per la manca d'un mitjà de transport per arribar-hi.

Aquest fet significa la pèrdua de potencialitats molt importants: com es poden mobilitzar a aquests col·lectius sense permís de conduir per ocupar llocs de treball on l'ús del cotxe privat és una condició prèvia? Fixem-nos que els grups socials que s'esmenten són els que presenten unes taxes d'activitat laboral més baixes i unes taxes d'atur més altes i són els que centren més esforços per aconseguir la seva integració al mercat de treball. Però com fer-ho si no som capaços de garantir el seu accés territorial?

Però aquesta situació gene-



**No tothom pot permetre's el luxe d'anar al lloc de treball en cotxe.**

ral s'agreuja encara més en les àrees urbanes perifèriques on la dependència respecte el cotxe és molt elevada. En aquest sentit, en aquells entorns urbans on l'oferta de transport públic i també les possibilitats d'anar a peu són més elevades aquesta situació es veu alleugerida. Cal ressaltar que, si bé la situació als polígons industrials és de les més dolentes, no tot el problema queda reduït a aquest àmbit.

També les possibilitats de treball en àrees urbanes centrals per part de residents en municipis perifèrics poden veure's disminuïdes quan l'oferta de transport és baixa: com pot tornar-se a casa després d'una feina en el sector del comerç quan el darrer autobús cap al municipi de residència surt a les nou del vespre?

### Canviar el model de territori

Les dinàmiques territorials que es caracteritzen per l'increment de la dispersió de la població i per la continuïtat de creixement de les àrees residencials suburbanes juntament

● **A causa de l'actual model de mobilitat, moltes persones no poden accedir a determinats llocs de treball perquè no disposen de vehicle propi.**

● **El fet de no dependre del cotxe és un dret que hem de reclamar, i no ha de significar, en cap cas, una penalització a l'hora de buscar una feina.**

amb l'especialització funcional del territori no són un indicatiu que aquesta situació es vulgui capgirar. Aquestes dinàmiques condueixen a una major dependència del cotxe i un major grau d'exclusió per a aquelles persones que no en poden fer ús. En aquest sentit, a mesura que la necessitat del cotxe privat augmenta, les problemàtiques d'exclusió també seran majors: a més dependència del cotxe, més exclusió laboral.

Evitar l'exclusió laboral i inserir laboralment aquests col·lectius no pot passar de cap manera per l'ús del vehicle privat, ja que aquest no és un element d'inclusió social, sinó tot el contrari. La solució ha de passar per la cerca de solucions col·lectives a les necessitats comunes de treball, solucions que siguin respectuoses amb el medi social i amb el medi ambient i que garanteixin que el dret a no tenir cotxe no sigui una penalització a les possibilitats de trobar feina. ●

Àngel Cebollada

Quan en un consell de redacció vam decidir que calia potenciar les entrevistes, gairebé la proposta majoritària va ser el Director general de Ports i Transports de la Generalitat, Enric Ticó. Des d'aquell moment i fins que aquestes pàgines vegin la llum no ha passat gaire temps, però déu n'hi do el que ha plogut. Entre altres coses hi ha una nova majoria parlamentària. I per aquelles servituds polítiques que porten implícits els alts càrrecs, molt probablement l'Enric Ticó haurà de cessar en el seu càrrec, independentment de la qualitat de la gestió. A l'hora de fer l'entrevista no sabíem com anirien les coses, per tant, en cap cas s'ha d'entendre com un comiat, sinó com un repàs lúcid del moment actual del transport públic al nostre país que fem amb en Ticó, probablement la persona que des de la Generalitat més ha fet pel transport públic des de la reinstauració democràtica.

# Enric Ticó

Director general de Ports i Transports de la Generalitat

Quin balanç podem fer la legislatura 1999-2003? Pel que fa al transport públic ha estat prou reeixida amb la integració tarifària, més metro, més Llei de Mobilitat?

La inversió en transport públic ha estat una prioritat dins l'acció general del Govern, fins i tot per sobre d'altres conceptes. Hem invertit més en transport públic que no pas en transport privat.

L'acció sobre el transport públic la podríem dividir en tres grans blocs: d'una banda, podem parlar d'ordenació; hem dut endavant la Llei de Mobilitat, la Llei del Taxi o el Pla d'aeroports. D'una altra, tindríem les actuacions a la perifèria amb el Pla Director d'Infraestructures (PDI), el PDIF (el PDI ferroviari), el Pla de Transport de Viatgers o el Consorci del Transport del Camp de Tarragona, que ja és una realitat com seran aviat el de Lleida i Girona. Finalment, tindríem tot allò que són inversions, com el compromís amb Nous Barris, amb les línies 3, 4 i 11 del metro, la prolongació de la línia 5 o la renovació de la flota d'autobusos interurbans, amb el 50 % de vehicles nous i adaptats per a persones amb mobilitat reduïda.

Podem dir, doncs, que ha estat una legislatura molt intensa, malgrat estar en minoria.

Ha esmentat el PDI, que realment és una fita important, però... i els diners?

Efectivament, falta un Pla de Serveis, però deixeu que ho expliqui. Es tracta d'un document madur redactat per tècnics de l'ATM i sotmès a consi-

deració i esmenat per les diferents administracions. Quan ja estava acabat l'Ajuntament de Barcelona va demanar més temps per a la reflexió ja que, segons ells, havien tingut poc temps per estudiar-lo i podria interferir les competències de TMB. Ara, que ja hem acabat el cicle electoral català, toca reclamar la seva aprovació. Al Camp de Tarragona, però, ho hem fet al revés. Primer hem aprovat un Pla de Serveis, és a dir, "què volem"; i en segon lloc hem fet el Pla d'Infraestructures, "com ho fem".

**Sempre què parlem de transport públic, no podem evitar les comparacions entre Barcelona i Madrid...**

Aquest és un debat estèril ja que no serveix els objectius de millorar el transport públic a Barcelona. Aquest és un debat que obeeix o bé a maniobres de desgast polític, o bé el llencen persones que no tenen ni idea sobre transport públic.

Miri, la regió de Madrid és quatre vegades més gran que la de Barcelona, si a Barcelona s'inverteix la meitat que a Madrid, en proporció resulta que encara invertim més aquí que no pas allà. El que hem de debatre, i ho accepto, és què hem de fer a Barcelona. Ara bé, també és cert que l'Estat té diferents criteris d'inversió, ja que mentre ha demanat fons comunitaris per dur el metro a Barajas, no ho ha fet amb l'aeroport del Prat. Amb aquesta afirmació he fet una crítica al Govern del PP, però hem de recordar que el PSOE destinava menys diners que ara al PDI de Barcelona.

Des de la PTP, sempre hem dit que l'autobús és el parent pobre del transport públic.

Allà on vaig rebo moltes crítiques sobre el funcionament dels autobusos, i sempre he de dir que no depèn de la Generalitat, sinó de TMB. De tota manera, així com el metro està ben gestionat no veig criteris òptims de gestió en els autobusos; és un sistema molt desorganitzat. Hi ha un clam per la millora dels autobusos. La xarxa d'autobusos de Barcelona és la no gestió. Què algú de TMB vagi a Nous Barris o a Horta i preguntu pels autobusos i veurà com està la cosa. És molt important saber què en pensa la gent. Sovint vaig pels barris a explicar els nous projectes, com pot ser la línia 12, i la veritat és que la gent et dóna moltes idees que es poden aprofitar.

**Una crítica que es fa al transport públic de Catalunya és la seva radialitat al voltant de Barcelona, què a l'àrea metropolitana hi ha una bona oferta però la Catalunya interior es troba orfe.**

Cal anar a pams. La radialitat de Barcelona no és com l'espanyola; si tenim una línia ferroviària de la costa que passa per Barcelona és perquè aquesta ciutat es troba en línia de mar. No hi ha una voluntat política. Són realitats diferents. En aquest sentit, també ens hauríem de remetre al PDIF. Les inversions en noves línies de tren demanen estudis previs, perquè el tren també consumeix territori i diners.

En els darrers anys hem establert 300 nous serveis a les zones més desprotegides pel



que fa al transport públic. Fa poc anys, un escriptor anglès integrat a cas nostra, en Matthew Tree, va fer un llibre sobre la volta a Catalunya en transport públic i hi va detectar moltes deficiències. Si l'escrivís ara mateix, veuria com han canviat moltes coses.

La nostra acció ha estat la d'adequar el transport a la demanda, que sovint acaba esdevenint un transport regular. Posaré només un exemple: el sistema de connexions a alta muntanya entre Sort i la Seu d'Urgell; primer només hi havia un taxi tres cops per setmana, després un microbús també tres vegades a la setmana i, finalment, la demanda ha permès un servei de microbussos dos cops diaris. Amb la Llei del taxi, hem legalitzat allò que fins ara era alegal, com el taxi compartit.

Ja que ha esmentat el PDIF, què podem dir de Renfe?

Només diré una cosa, després d'aquesta entrevista tinc una reunió amb veïns de Vacarisses perquè volen que el tren s'hi aturi amb més freqüència. I es reuneixen amb nosaltres perquè els fem d'intermediaris, a Renfe no els volen atendre; no la seva demanda, sinó que ni tant sols volen rebre'ls. Amb això ja expresso quin és el seu tarannà. És a dir, nosaltres fem de Renfe sense ser-ho.

Pel que fa a l'alta velocitat, defenso la necessitat d'un TGV, però amb una infraestructura que permeti la presència d'altres trens, no només els del GIF o Renfe. També vull defensar la xarxa convencional, amb unes fortes inversions en manteniment.

A Catalunya, és evident que el sistema ferroviari de Renfe no rutlla, perquè funcionés caldria que tot el sistema estigués sota la tutela d'una única companyia. En el cas de FGC, hem demostrat com es pot convertir



**Enric Tico té 44 anys i és advocat. El 1996 va ser nomenat Director general de Transports (des del 1997, Ports i Transports). Des del 1985 ha ocupat diversos càrrecs en l'administració i l'empresa pública, destacant la vicepresidència de FGC. Ha estat diputat.**

● **La inversió en transport públic ha estat una de les grans prioritats del Govern .**

● **Així com el metro està ben gestionat, l'autobús, en canvi, representa la no gestió.**

● **A Catalunya, tot el sistema ferroviari hauria d'estar sota una única companyia.**

● **Comparar-nos amb Madrid és un error, però ni PSOE ni PP han afavorit Barcelona.**

● **El tramvia s'ha d'allargar per tota la Diagonal i ho ha de fer per superfície.**

una companyia en fallida en quelcom que funciona. Aquest, el d'unificar el sistema, és un repte pendent que té el país i crec que l'assolirem ben aviat.

Seguint amb el ferrocarril, a la major part de països industrialitzats aquest és un mitjà preferent de transport de mercaderies sobre la carretera (Road to Rail), en canvi a casa nostra la tendència és inversa.

Com he dit abans amb Madrid, en aquest punt tampoc ens podem comparar amb ningú, sinó amb nosaltres mateixos. Als Estats Units, si hi ha una gran preponderància del tren és, en part, per tradició, ja que aquest país es va fer amb tren. De tota manera, cal que ens fixem objectius assumibles.

Sense renunciar a la carretera, la Unió Europea ha apostat per tres sistemes alternatius a la carretera: el tren, el cabotatge (transport marítim) i l'aeri. Però, i els diners? I les infraestructures? Si el tren el tenim abandonat, no potenciem els ports i el transport aeri és mínim a l'Estat, doncs resulta

que un empresari tria el camió perquè no requereix grans infraestructures.

No obstant, estic d'acord amb la filosofia del "Road to Rail". Hem de corregir tendències, d'aquí la importància d'una tercera via o la via d'altres prestacions en la xarxa espanyola. A l'interior de l'Estat pot seguir la mateixa línia actual, però del port de Tarragona cap amunt hi hauria d'haver una tercera via d'ample europeu.

Deixem les grans infraestructures i anem a quelcom més proper com són els embussos quotidians de trànsit. Tot assenyala que el peatge urbà de Londres funciona perfectament..

Personalment, crec que l'experiència de Londres és una bona aposta, però tinc dubtes sobre si funcionaria en una realitat mediterrània com la nostra. Per combatre aquest problema crònic, estem capficats en estendre els carrils bus segregats d'entrada i sortida a Barcelona. O en la promoció dels nexes de transport públic, com l'intercanviador de Quatre Camins, i fer-ne encara més. En aquest sentit, crec més en la microgestió que no pas en les grans polítiques; més línies de metro, com la 9 i la 12.

I dins la ciutat, què hem de fer entre Francesc Macià i les Glòries?

Aquests dos eixos han d'estar connectats per superfície, i quan vaig aquesta afirmació penso en el tramvia. La Diagonal es troba col·lapsada pels autobusos i és un fet objectivable que el tramvia s'ha d'allargar per la Diagonal. El problema és que l'Ajuntament té mandra en posar ordre a la xarxa d'autobusos, ja que caldrà reordenar moltes línies, suprimir-ne d'altres, i això porta feina i maldecaps. ●

Jordi Pascual

La indústria automobibística hi treballa de ferm com a alternativa al petroli

# L'hidrogen és el futur

Es poden imaginar un vehicle que no cremi petroli, que els seus fums d'escapament no contaminin, que no facin soroll i que tingui un combustible a preu garantit i amb subministrament assegurat de per vida? Què els sembla la proposta? Es tracta d'un "cuento xino" o per contra és una proposta de futur del sector de l'automoció? L'han encertat, perquè la indústria de l'automòbil està treballant de valent per construir un nou vehicle amb motor elèctric propulsat amb l'element més abundant de l'Univers.



El bus d'hidrogen ja circula per Barcelona.

**E**stem parlant de vehicles amb motor d'hidrogen. El combustible del futur. Els experts han trobat en aquest combustible la solució a tots els problemes del combustible precedent, el petroli. És un dels elements més abundants a la Terra, a la pràctica inesgotable i es disposa de tecnologia per produir-lo, per electròlisi —aquesta paraula que molts recordaran de l'ensenyament secundari— o a partir dels propis combustibles fòssils.

Es pot produir a gran o a petita escala, de manera descentralitzada. L'hidrogen és un

combustible democràtic, tothom el podrà tenir, rics i pobres, sense que cap país o grup de països el pugui monopolitzar.

L'hidrogen alimenta una pila de combustible, un petit reactor en el qual l'hidrogen es combina amb l'oxigen present a l'aire donant electricitat i aigua... que es pot beure! En els gasos d'escapament no trobarem ni un sol contaminant. La pila de combustible no té elements mòbils, a diferència el tradicional motor d'explosió, per la qual cosa els motors d'hidrogen tindran una vida pràcticament il·limitada, amb

molt poc manteniment. Oi que sona fantàstic?

Doncs el motor d'hidrogen ja és aquí. El passat 22 de setembre, dia sense cotxes, Barcelona va presentar els primers tres autobusos moguts íntegrament amb hidrogen, el gas que està cridat a revolucionar el transport del segle XXI.

Dos són fonamentalment els obstacles que dificulten el desenvolupament del transport basat en l'hidrogen: vehicles i provisió de combustible. Els vehicles d'hidrogen que avui estan disponibles en el mercat són molt cars. Però també ho eren els de les primeres sèries d'automòbils fabricats a començaments del segle vint i, d'aleshores ençà, els preus no han fet sinó baixar, fins a vint vegades en termes reals. Amb els vehicles propulsats amb l'hidrogen passarà exactament el mateix, però d'una forma molt més ràpida. Quant al proveïment de combustible, si es vol fer amb emissions zero, cal una extensíssima xarxa de plaques fotovoltaïques que avui tenen un cost massa alt de producció, degut precisament al fet que encara se'n fabriquen poques. Quantes més se'n fabriquin més barates resultaran. ●

Pau Noy

## Ja circulen per Barcelona

TMB ha posat en circulació tres vehicles de bus d'hidrogen. De moment, circulen quatre hores al dia (de 9 a 13 hores) en recorreguts de les línies 57, 59 i 66 per experimentar el seu comportament en ruta. Es tracta d'autobusos que no generen emissions de fums contaminants, ni sorolls, essent respectuosos amb el medi ambient. TMB té la intenció que també circulin a la zona del Fòrum 2004 com una aportació a la filosofia de sostenibilitat i ecologia que es vol transmetre des de la ciutat a tot el món.

## L'APUNT

Una economia basada en l'hidrogen com a combustible seria molt més eficient, justa i sostenible que l'actual, basada en el petroli, i permetria el primer règim energètic veritablement democràtic a la història. Si l'hidrogen hagués estat el combustible dominant de ben segur que no s'hagués produït la guerra de Kuwait ni tampoc la d'Iraq. Per moltíssimes raons, l'hidrogen haurà d'esdevenir el combustible del futur.



El tren del aeropuerto no se corresponde con una instalación de calidad

# El aeropuerto de Barcelona y su accesibilidad

La infraestructura adolece de una alarmante falta de mantenimiento

**E**l tren continua siendo un misterio. Ha mejorado –no por el aeropuerto– sino por la reorganización de las líneas de cercanías de Renfe, que permite que la mitad de los trenes de la línea del Maresme lleguen al sitio que nos interesa. Pero de más modernización, nada.

Muchos políticos indican que sin una mejora sustancial en el aeropuerto de nuestra ciudad perderemos el tren económico del futuro. Pero solamente hablan de grandes y nuevas infraestructuras: nueva pista, nueva terminal, AVE, grandes edificios para guardar coches, pero no se habla de la inserción del aeropuerto en el territorio como elemento integral de la movilidad, ni se habla de simples obras de mantenimiento en el tren, que deberá ser el servicio más importante.

En Barcelona solamente residen 1,5 millones de personas del total de 4,2 millones de habitantes del área metropolitana. ¿Cómo es posible que las autoridades se hayan olvidado de más de la mitad de los usuarios y vecinos del aeropuerto en el tema del transporte público? Sería necesaria una línea de autobús (azul o no) desde los dos Vallès (Granollers, Sabadell, Terrassa...) que fuera directamente al aero-

El transporte público siempre ha sido un talón de Aquiles con respecto al aeropuerto principal de Catalunya. Durante años no había autobús. La construcción del tren del aeropuerto de Renfe (allá por los mundiales de fútbol, hace más de veinte años) fue un acontecimiento. También lo fue la puesta en marcha del aerobús azul (hace más de una década) – un servicio que se ha mejorado y modernizado año tras año.



puerto cada hora. Y, probablemente, también otra desde el delta del Llobregat: Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi. Se sigue con la errónea idea de pensar que si la plaza de Catalunya en Barcelona está conectada, todo está en orden.

Las últimas veces que he utilizado el tren al aeropuerto me he encontrado con un río

de gente intentando moverse entre la estación y la terminal.

## El caso como emblema

Es un tren que se utiliza bien, pero su mantenimiento y la información que se da a los muchos viajeros que la usan dejan mucho que desear. El pasillo cubierto (el “gusanillo”) con trasbordador de personas

entre estación y terminal es de lo más cutre que existe entre los aeropuertos europeos que conozco, y conozco muchos. En varias de las ocasiones en que últimamente he pasado, una o varias cintas no funcionan. Ni avisos, ni información. Arréglate como puedas. Tampoco existe información en la terminal sobre cuándo hay trenes. Un par de pantallas explicando los horarios de salida del tren no pueden costar tanto y sería una ayuda inestimable para los miles de turistas que no conocen los detalles del transporte público en nuestro país. En toda Europa están acostumbrados a recibir información. Es importante inducir el uso de este medio de transporte.

Pero la falta de información no es todo. Lo peor es la total ausencia de mantenimiento. En el gusanillo no hay un metro de recorrido donde no haya caído una o varias placas del cubrimiento del techo o de las paredes. Las placas metálicas que cubren las juntas de las gomas del suelo están sueltas. Parece que no ha sido limpiado ni repintado desde el lejano 1982. Es una manera nefasta de recibir a unos turistas a los que nos gustaría poder seducir con una ciudad brillante. Por favor, un poco de modernización. ●

Ole Thorson



## La mobilitat al lloc de treball

Per iniciativa de CCOO, amb la col·laboració del Departament de Medi Ambient de la Generalitat i la participació de membres de la PTP, ha estat editada una nova publicació titulada "L'accés sostenible al lloc de treball. Per una mobilitat segura, eficient i econòmica dels treballadors". Es tracta d'un llibret molt útil que explica de forma breu però profunda quin és el model de mobilitat actual general i dels treballadors, les seves causes, els problemes existents i les possibles alternatives de millora. Són destacades, d'entre les propostes d'actuació, diverses actuacions exemplars realitzades a diversos polígons industrials i que serveixen de model de referència.

## 125 anys de connexió amb França



Amb motiu dels 125 anys de la connexió entre Espanya i França a través dels Pirineus catalans, diverses administracions, així com empreses i entitats relacionades amb el món dels transports, van organitzar una sèrie d'exposicions titulades "Barcelona-Portbou: 125 años de historia" i "El largo camino de Barcelona a Francia". La primera, recollia diversos documents originals de caràcter històric en relació a la construcció i entrada en servei de la línia fèrria internacional. La segona, feia un recorregut explicatiu des de la inauguració del primer tram ferroviari que finalitzava a Mataró fins a la conclusió de la línia internacional i la seva connexió amb Portbou i la xarxa francesa. Un altre acte fou una excursió en tren especial de Barcelona a Portbou.

## Associació ARCA

Ha nascut una nova associació d'aficionats als transports anomenada ARCA (Associació per a la Recuperació i Conservació d'Autobusos). Aquest col·lectiu té com a propòsit adquirir autobusos antics ja retirats del servei que, pel seu valor històric, mereixen ser restaurats i recuperats, evitant així la seva desaparició definitiva. A més, realitzen altres activitats com són efectuar visites organitzades a cotxeres d'autobusos i a d'altres indrets que hi tinguin relació amb la conservació de patrimoni, com el Museu del Transport de Castellar de n'Hug. La seu es troba actualment al local de Vallès-Fer, a Sabadell (al costat de l'estació d'autobusos de la plaça Antoni Llonch), i el seu president és en Marcel Estadella. Des d'aquestes pàgines saludem la nova associació i li desitgem una bona trajectòria en la seva tasca de recuperar una part important de la memòria històrica, com són els vehicles en què ens hem mogut.

## Novetats a la xarxa de metro

### El metro t'acosta al Fòrum 2004

El passat estiu va entrar en servei la nova estació de la L4 de metro "Maresme / Fòrum", intercalada entre les estacions Selva de Mar i Besòs Mar. Després de diversos mesos d'obres, ara ja es disposa d'un mitjà de transport de gran capacitat que permetrà accedir directament al recinte on se celebrarà el Fòrum Universal de les Cultures 2004. A més, també permet servir a les barriades del Maresme i Diagonal Mar, amb elevada densitat de població i baixos nivells de motorització. L'estació, a més incorpora moderns sistemes de seguretat i d'accessibilitat per a persones de mobilitat reduïda.

### Millora de l'interval de pas a les línies 1 i 5

Des de l'1 d'octubre les línies 1 i 5 han millorat la seva freqüència de pas gràcies a la implantació d'un modern sistema de reducció del temps de maniobra en els finals de línia. A més, en el cas de la línia 5, s'ha incorporat un tren més i s'ha finalitzat el procés de modernització de l'interior de la resta de combois. Es preveu que aquesta experiència s'implanti a la resta de línies de la xarxa vist l'increment de la demanda de passatgers.

### Promoció de l'ús cívic de les instal·lacions

TMB ha posat en marxa tot un seguit de mesures perquè els usuaris facin un ús adequat i responsable de les instal·lacions del metro, mitjançant campanyes de conscienciació i el desplegament d'un dispositiu de seguretat superior. L'operació ha desenvolupat aspectes com campanyes contra l'hàbit de fumar, informació sobre la utilització correcta de l'estació i les seves instal·lacions, establir relacions amb escoles i visites escolars i un major control increment dels controls massius antifrau a les estacions.

### L'experiència dels músics al metro

TMB i l'Associació de Músics del Carrer (AMUC) han desenvolupat una



iniciativa d'ubicar músics a determinats punts de les instal·lacions de la xarxa de metro, i ha estat una experiència que, segons les enquestes, ha satisfet el 90 % dels usuaris. És de destacar que els resultats

obtinguts manifesten que la presència d'aquests músics fa més amena l'estada al metro, aportant un lloc per a joves artistes. Actualment ja hi ha 24 espais reservats a la xarxa, i a més, els músics es comprometen a tocar sota unes condicions establertes de nivells de soroll i d'hores d'estança.

## Novetats a la xarxa de FGC

### Noves portes d'andana a l'estació Provença

FGC ha posat en servei les noves portes d'andana que s'han instal·lat a l'estació de Provença, amb l'objectiu de millorar la seguretat i el confort en el transport de viatgers. Es tracta d'una tanca de vidre de seguretat amb sis portes de fulla doble que s'instal·la a l'andana per delimitar l'espai amb la via. Les portes de seguretat s'han instal·lat en la part de l'andana que connecta amb l'accés del carrer de Roselló, on hi ha una gran afluència de viatgers en les hores punta, per la coexistència de les línies 3 i 5 de metro. El sistema disposa d'automatismes de seguretat que detecten qualsevol persona o objecte que es pugui interposar entre les portes del tren i les portes d'andana quan aquestes es tanquin.

### Millores a l'estació de Tres Torres

S'ha inaugurat el perllongament de les andanes i els dos nous ascensors de l'estació d'FGC de Les Tres Torres, una obra que representa l'adaptació total d'aquesta estació a persones de mobilitat reduïda. Les obres, que han tingut una durada aproximada d'un any, han suposat una inversió total de 2,5 milions d'euros.

### Nova denominació de les línies urbanes de FGC

D'acord amb la normativa de l'ATM de reordenació numèrica de serveis ferroviaris i d'autobusos les línies urbanes de FGC han passat a tenir una nova denominació amb el propòsit d'assimilar-les definitivament a la xarxa de metro, ja que de fet funcionen com a tal i no com a trens regionals. Així, la línia U6 (Pl. Catalunya - Reina Elisenda) passa denominar-se L6 (color lila), la línia U7 (Pl. Catalunya - Av. Tibidabo) ara es denomina L7 (color marró) i la línia S3 (Pl. Espanya - Molí Nou) es denomina L8 (color rosa). Més endavant altres línies intermunicipals i regionals també procediran al canvi numèric.

## Baix Llobregat

La companyia Soler i Sauret ha adquirit quatre nous autobusos que suposen una millora pels usuaris del Baix Llobregat Nord. Els vehicles són de sòl baix i adaptats per a persones amb mobilitat reduïda. Estan carrossats per Castrosua i tenen motors MAN i SCANIA. Aquesta mesura incentiva l'ús del transport públic a les rodalies de Barcelona.

## La web dels "Txukis"

Els usuaris de Renfe del Penedès i l'Anoia ja poden sumar esforços per reclamar millores del servei a través de la seva nova web : [www.ajvilafranca.es/entitats/txukis](http://www.ajvilafranca.es/entitats/txukis). Des d'aquesta web es poden consultar els objectius, els orígens, les activitats i accions d'aquesta associació i apuntar-se a la seva llista informativa de correu electrònic. També es pot contactar amb la Plataforma a través de l'adreça: [elstxukis@hotmail.com](mailto:elstxukis@hotmail.com). Així mateix, els Txukis i la PTP han dut a terme unes trobades ja que donada l'afinitat d'objectius i la bona predisposició d'ambdues entitats, els Txukis es plantegen seriosament la possibilitat d'adherir-se a l'Associació com una secció territorial més. Actualment la PTP té 5 seccions (Baix Llobregat, Barcelonès Nord, Camp de Tarragona, Sabadell i Mataró) i segueix endavant amb el seu projecte d'expansió territorial.

## la paradeta

per Albert Obiols



## Renfe i l'any del disseny

Aquesta podria ser una de les aportacions que fa RENFE a l'any internacional del disseny. L'escultura es troba exposada en una estació de Rodalies Barcelona i a més fa la funcionalitat de banc. Esperem que a la gent que s'hi assegui no li molestin les herbes que han crescut per sobre. Ja ho té això el disseny.

## Dr. Tr@ffic news reporters

### Arriba y abajo

Los puntos de parada tienen 2 lugares donde se indican las líneas que efectúan parada en el mismo: uno en la parte superior —según los entendidos para que los vea el conductor—, y otro en la inferior destinado a los viajeros. Se supone que deben coincidir las líneas en ambos lugares... sin embargo, en caso de discrepancia ¿quién tiene preferencia?. Dejamos la pregunta abierta a los responsables.





Es presenta la Taula per la Mobilitat amb un ampli suport i consens cívic

# Sabadell també vol posar fre al caos del trànsit

Densament poblada i amb una activitat econòmica que provoca greus problemes de mobilitat, Sabadell pateix tots els inconvenients que són inherents a una gran ciutat. Amb la finalitat de posar-hi ordre, l'Ajuntament ha impulsat la creació de la Taula de la Mobilitat amb el suport d'una quarantena d'entitats.



**Acte de presentació de la Taula, amb Paco Bustos, regidor de Mobilitat, l'alcalde Manel Bustos i Rafael Requena, de la PTP.**

Foto gentilesa de l'Ajuntament de Sabadell

L'Ajuntament de Sabadell va posar en marxa la Taula de la Mobilitat per dos motius principalment. Primer, per la creixent preocupació pels problemes que el model de mobilitat que tenim està generant a la ciutat: dèficit d'accessibilitat, contaminació atmosfèrica i acústica, manca de fluïde-

sa en el trànsit, ocupació d'espai i proliferació de punts insegurs, per exemple.

Segon, perquè la interpretació i resolució d'aquestes problemàtiques implicava tenir en compte diferents punts de vista i, en definitiva, arribar a situacions de consens; la mobilitat és una activitat transversal —i molt complexa— que afecta un

ventall de col·lectius molt divers i amb interessos, molt sovint, contraposats.

Així, es va crear la Taula com a òrgan participatiu i de debat ciutadà respecte dels reptes que ens planteja la mobilitat amb l'objectiu de reflexionar sobre la mobilitat des d'una perspectiva integral i treballar per un model de mobilitat més sostenible, més segur i més integrador. I per fer-ho, es va organitzar en cinc comissions de treball: Transport Col·lectiu; Vehicle privat, infraestructures i aparcaments; Mobilitat i Educació; Bicicleta.; i Vianants, barreres i accessibilitat.

## ● La participació ciutadana posa de relleu una consciència que la situació actual és insostenible

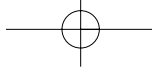
El debat al si de la Taula, però, necessitava establir un acord de mínims com a punt de partida, un objectiu bàsic, la meta a aconseguir. Era necessari fixar quin model de mobilitat es volia per a la ciutat de Sabadell del demà i quines línies estratègiques s'havien de seguir. En definitiva calia un document que servís de marc de referència per al debat i que establís les coordenades que aquest debat hauria de seguir.

Aquest document és el Pacte per la Mobilitat que recentment s'ha aprovat a la ciutat de Sabadell.

El Pacte per la Mobilitat de la ciutat de Sabadell es basa en els principis de sostenibilitat, accessibilitat, seguretat, qualitat de vida i eficiència. Segons això, el document estableix que la ciutat de Sabadell vol un model de mobilitat sostenible, integrador i segur que sigui compatible amb el desenvolupament de l'activitat econòmica i social de la ciutat.

Cal destacar la relativa facilitat amb què unes 40 entitats de tota índole ha arribat al consens donant suport a aquest document com a punt de partida per al debat. Aquest fet és indicatiu de la consciència generalitzada que la situació actual és insostenible a llarg termini i que cal trobar fórmules per a redreçar-la.

El desenvolupament de les línies estratègiques es porta a terme en el si de les diferents comissions de treball de la Taula, on hi ha una elevada participació, i és el fruit del debat i la posada en comú entre les diferents entitats que la integren. Amb aquest procés, doncs, la participació i la integració ciutadanes prenen forma com a elements imprescindibles a l'hora d'afrontar les problemàtiques de la mobilitat. ● Rafael Requena



# rànsit

## Estratègies del Pacte

Per assolir els objectius que es fixa el Pacte per la Mobilitat de Sabadell, es marca les següents línies estratègiques:

- 1 Potenciar els desplaçaments a peu
- 2 Aconseguir una accessibilitat universal
- 3 Fomentar els desplaçaments en bicicleta
- 4 Potenciar l'ús del transport col·lectiu, urbà i interurbà, i del taxi
- 5 Establir un Pla d'aparcaments
- 6 Incrementar la seguretat viària
- 7 Aconseguir un equilibri sostenible i segur entre tres elements claus, necessitat d'infraestructures, desplaçaments en vehicle privat i qualitat de vida
- 8 Aconseguir una distribució de mercaderies eficaç, compatible amb l'activitat econòmica i respectuosa amb els altres usos de la via pública.
- 9 Conscienciar la població sobre els valors d'una mobilitat sostenible i segura
- 10 Elaborar un Observatori de la Mobilitat.

Per a més informació:  
[www.sabadell.net/cat/taula de mobilitat](http://www.sabadell.net/cat/taula_de_mobilitat)

# Campanya de multes simbòliques

Normalment es diu que el canvi d'hàbits en la mobilitat cap a un model més sostenible, integrador i segur es basa, fonamentalment, en tres pilars, tots tres imprescindibles i que es complementen: desincentivació del cotxe, potenciació dels mitjans alternatius i conscienciació.

Aquest últim és molt important sobretot si tenim en compte que s'intenta transmetre valors bàsics que afecten la manera en què entenem i ens plantejem la nostra vida. És per això que una de les línies estratègiques del Pacte per la Mobilitat de Sabadell és la de conscienciar la població sobre els valors d'una mobilitat sostenible i segura. Aquesta tasca, que es porta a terme a la comissió de treball 3, de Mobilitat i Educació, es materialitza, entre altres coses, en la campanya de multes simbòliques que ha endegat l'Ajuntament. Es tracta d'unes multes informatives a disposició del públic i que expliquen els infractors les conseqüències sobre la resta de la ciutadania del seu acte incívic. L'objectiu és informar i conscienciar.

L'efecte que pot tenir una "multa" informativa imposada per un veí que t'està dient que la teva actitud no està bé i per què, i que no té caràcter sancionador ni recaptador és el punt fort d'aquesta iniciativa. No només informa als infractors. Primer, desenvolupa el sentit del civisme: el fet de pensar en la iniciativa, en el seu funcionament, en la seva utilitat, etc. fa que la gent prengui consciència d'aspectes de l'entorn que, per usuals, s'arriben a acceptar com a normals. Segon, el que dóna la multa, també pot ser infractor en un altre moment. Això es pot evitar d'aquesta manera.

De moment, els tres formats de multa que s'han dissenyat estan dirigits als conductors que aparquen sobre la vorera, en zones de CiD o en doble filera molestant l'autobús.

La bona acollida que ha tingut la iniciativa entre els ciutadans, que esgoten de seguida les paperetes disponibles als centres cívics i al punt d'informació del centre de la ciutat, ha fet plantejar a l'Ajuntament la necessitat de mantenir-la durant uns mesos. ●

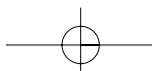
## L'Ajuntament aposta pel Dia sense Cotxes

La celebració de jornades com el Dia sense Cotxes o la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura formen part d'aquesta estratègia de conscienciar la població sobre els valors de la sostenibilitat en la mobilitat. I per tant s'han de considerar, junt amb altres estratègies, com a imprescindibles i, segons el parer de l'Ajuntament de Sabadell, no hi ha lloc per a plantejaments que impliquin la seva desaparició. En aquest tema, no es pot tornar enrera. Amb tants replantejaments com faci falta, l'objectiu mateix de conscienciar la població dóna caràcter a esdeveniments d'aquest tipus.

El "fracàs" que alguns sectors han atribuït a la jornada del Dia sense Cotxes ha estat fruit, sense dubte, de l'interès per acabar amb una celebració que molesta massa els conductors. I per fer-ho, s'ha desviat intencionadament el punt d'atenció cap al nombre de cotxes que aquell dia es van quedar a casa. Quan tots sabem que l'objectiu primordial no és aquest en les circumstàncies actuals. Quan hem valorat l'èxit del dia sense tabac per la gent que aquell dia deixa de fumar?

Els veritables objectius són uns altres. Que la gent sàpiga que la seva manera de moure's és uns efectes que poden molestar als altres. Que es gaudeixi d'espais lliures de contaminació i soroll, que l'autobús guanyi velocitat comercial, que les bicicletes vagin tranquil·les, que es puguin fer proves d'itineraris alternatius, etc. En aquest sentit, l'Ajuntament de Sabadell creu que la jornada ha estat un èxit i que s'ha de repetir, i no només un cop l'any.

Passejant per la Rambla es podia sentir: "què passa avui?, que fan el dia mundial sense cotxes o alguna cosa així". Aquest és l'exemple del veritable èxit de la campanya que ha d'aspirar a que aquesta conversa continuï. ●



La PTP fa una visita de treball al sistema de transports de Londres

# La gestió pública conviu amb la privada

*Transport for London* gaudeix de grans competències i pressupost d'inversions

L'Ajuntament de Barcelona i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) van organitzar una visita als transports de Londres.

La delegació catalana la componien representants dels ajuntaments de Barcelona i Badalona, de l'Entitat Metropolitana del Transport, de Barcelona Regional i diversos membres de la PTP.

La visita va comprendre l'explicació del funcionament de la taxa de congestió, visites al centre de control d'autobusos, al metro, incloent la visita al centre de control d'una línia.



**El peatge urbà ha provocat un increment de l'ús del transport públic.**

**T**ransport for London, (TfL) té la gairebé totalitat de les competències de mobilitat en l'àmbit del Gran Londres on viuen 7,2 milions d'habitants. En matèria de transport públic té la competència de supervisió del servei d'autobús (operat per trenta companyies diferents, totes elles privades), del tramvia, del metro lleuger dels Docklands i, des del juny d'aquest any, de la totalitat del servei de metro.

A més, controla tot el sistema de taxis. Pel que fa al control del trànsit, TfL és responsable dels fluxos de trànsit de la xarxa primària, així com de la càrrega i descàrrega de mercaderies. El trànsit de la xarxa secundària i l'aparcament és en mans del districtes del Gran Londres. TfL també és responsable de la millora de la mobilitat de viants i ciclistes.

No obstant això, TfL no té competències sobre els trens de rodalies, en mans de diferents companyies privades, encara

que la infraestructura ferroviària ara pertany a una empresa sota control públic, la qual cosa no vol dir exactament una empresa pública.

A causa de l'existència d'una bona xarxa de transport públic i, sobretot, a la manca d'aparcament i a l'extraordinari cost d'aparcament un vehicle privat (una hora d'aparcament al centre de Londres pot costar més de 10 euros per hora), la taxa de possessió de vehicles privats a Londres és aproximadament la meitat de la de Barcelona.



Només una de cada quatre persones té un cotxe o una moto.

Transport for London gaudeix d'uns pressupostos d'inversió enormement alts si se'ls compara amb els de Barcelona. De la mateixa manera les tarifes són dues o tres vegades superiors.

### Taxa de congestió

Des del 17 de febrer de 2003 Londres ha implantat una taxa per entrar en la part més cèntrica de la ciutat. L'àrea de restricció comprèn una superfície de 32 km<sup>2</sup>, un territori més gran que la totalitat de l'Eixample, si bé aquesta gran extensió representa només el 0,2 % de la superfície del Gran Londres (20.000 km<sup>2</sup>, equivalent al 60 % de la superfície de Catalunya).

Podria escriure's molta literatura sobre la taxa de congestió recentment implantada a Londres, però se'n poden avançar, a mode de resum, algunes conclusions:

- Funciona molt bé. Tant des del punt de vista dels objectius marcats, com del funcionament del sistema de control i de cobraments. La major part de l'opinió pública ha acabat acceptant aquesta idea.

- El trànsit s'ha reduït en un 16 %, una xifra superior a la prevista. Però el que és més important, la congestió ha disminuït un 60 %, facilitant els desplaçaments a peu o en bicicleta.

- TfL ha anat solucionant ràpidament tots els problemes que s'han presentat. Ha fet una gestió eficient i diligent.

- La recaptació –uns 300 milions d'euros anuals– es destina íntegrament a la millora de l'ecomobilitat, fonamentalment el transport públic.

- Les persones que han deixat d'entrar al centre de Londres amb els seus vehicles privats, en una mínima part (10-20 %) es desvien per la



El metro és un exemple de gestió mixta.

### Quota modal de transport a Londres

Autobusos:	4.500.000 viatges / dia (18 %)
Metro:	3.000.000 viatges / dia (12 %)
Trens de rodalies:	1.000.000 viatges / dia (4 %)
Vehicle privat:	8.000.000 viatges / dia (33 %)
A peu i bicicleta:	8.000.000 viatges / dia (33 %)

perifèria de l'àrea de congestió, sense causar problemes addicionals, però la major part (50-70 %) han passat al transport públic.

- Una part important de l'àrea de restricció està limitada a 30 km/h de velocitat màxima, limitació que es compleix.

- El servei de bus ha millorat la seva regularitat de pas.

- Socialment el sistema és just: paguen els que tenen la capacitat econòmica d'aparcar al centre (particulars o empreses), i l'import recaptat es destina al sistema majoritàriament utilitzat pels ciutadans, el transport públic.

- El sistema s'insereix en la línia de les tendències de finançament creuat que reclama la UE per al transport.

### El sistema d'autobusos

Realment, el sistema d'autobusos de Londres és impressionant. De fet porta un 50 % més de passatge que la totalitat de la xarxa de metro.

## Cal saber que...

⇒ El trànsit de la ciutat s'ha reduït un 16 %, i la congestió un 60 %.

⇒ La tarifa per aparcar al centre de Londres és dissuasòria: 10 € / hora.

⇒ La majoria d'antics usuaris del cotxe s'han passat al transport públic.

Entre les 30 companyies privades que donen servei d'autobús hi ha 6.500 vehicles. La mateixa proporció autobús/habitants portaria a casa nostra a què en l'àmbit dels 18 municipis de l'EMT hi haguessin 2.200 autobusos, gairebé el doble de l'oferta actualment existent. Encara que hi ha trenta opera-

dors diferents, el sistema es comporta com un de sol. TfL regula el servei i remunera la gestió. Es tracta d'un bon exemple de privatitzacions controlades de la gestió dels serveis que no ha suposat ni una baixada en la qualitat del servei ni una minva del control públic.

La introducció de la taxa de congestió també ha comportat una millora en la regularitat de pas.

El control de l'ocupació il·legal del carril bus es fa tant amb cameres a bord dels autobusos com en cameres situades en els carrils-bus, a partir de les quals es generen els corresponents procediments sancionadors.

D'altra banda, la regulació semafòrica està gairebé en la seva totalitat al servei d'assegurar el compliment dels horaris i freqüències d'autobusos. Cada encreuament semafòric disposa d'un automatisme que dona prioritat de pas a l'autobús.

### El metro

A principis de juny la competència reguladora del metro ha estat transferida des del govern britànic a TfL. Amb tot, el metro es troba just al mig del context del debat del PPP (Public Private Partnership o col·laboració pública-privada). Des de fa pocs anys, el manteniment i reforma de la infraestructura del metro, fonamentalment vies, comunicacions, estacions i els seus accessos es fa a través d'empreses privades amb contractes a trenta anys revisables cada set anys i mig, els quals inclouen un programa estricte d'actuacions amb un calendari concret de millores. Hi ha un sistema de penalitzacions molt sever pel cas que l'empresa concessionària no tingui les infraestructures a punt en el període previst en el contracte. ●

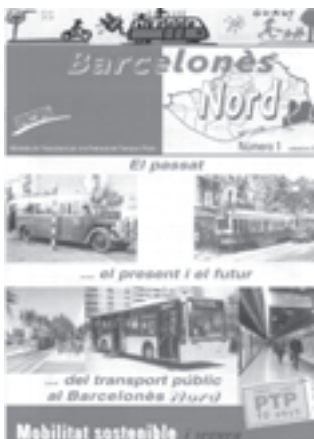
Redacció

Més informació: [www.tfl.gov.uk](http://www.tfl.gov.uk)

## La secció del Barcelonès Nord ja té el seu butlletí

El passat 22 de setembre, coincidint amb la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura, va sortir a la llum una nova revista derivada de la present, denominada *Barcelonès Nord*.

Fruït d'una iniciativa de la secció de la PTP a aquesta comarca, a càrrec de José Luis Marzoa, aquesta nova publicació se



centra a tractar temes relacionats amb el transport públic d'una important àrea territorial que engloba els municipis de Badalona, Montgat, Sant Adrià de Besòs, Santa Coloma de Gramenet i Tiana, amb gairebé mig milió d'habitants. Alhora, a través dels seus articles, pretén promoure i conscienciar els seus habitants de la necessitat d'una mobilitat sostenible en aquest territori veí de Barcelona.

En el primer número, han participat l'Ajuntament de Badalona i l'Àrea de Medi Ambient, l'Autoritat de Transport Metropolità i l'empresa Tugsal. La distribució dels exemplars s'ha fet gratuïtament dins els autobusos de les línies de Tugsal.



## Debat electoral

Amb motiu de les eleccions al Parlament de Catalunya, la PTP va organitzar el 4 de novembre un debat per tractar qüestions relacionades amb el transport públic i la mobilitat, amb la presència de representants de les forces polítiques parlamentàries. Per Josep Rull (CiU), la clau de volta és aconseguir que el transport públic sigui més competitiu que el cotxe amb més inversions. Manel Villalante (PSC) va reclamar un model més participatiu amb la presència dels ajuntaments i major cohesió territorial. Josep Llobet (PP) demanava una major cooperació entre les administracions i una definició del model de ciutats. Per Carles Bonet (ERC) la tasca del proper Govern serà desenvolupar la Llei de Mobilitat, destacant que no es poden promoure alhora el transport públic i el privat. Per la seva banda, Josep Pérez Moya (ICV-EUA) el cotxe ha de deixar de marcar els criteris de mobilitat, que han de pensar més en les persones.



## Subscriuiu-vos a l'Info PTP

La millor selecció de la informació sobre el món del transport públic al vostre abast diàriament, consulteu [www.laptp.org](http://www.laptp.org)

## 22 de gener: Acte social

Ja podeu reservar a les vostres agendes la nit del proper 22 de gener, ja que aquesta data la PTP celebrarà el seu sopar social anual. En aquesta ocasió, la persona convidada serà en Constantí Serrallonga, conseller delegat de TMB. Sens dubte, serà una bona oportunitat per conèixer de primera mà les respostes a aquelles qüestions que ens fem cada dia al voltant dels serveis que presta TMB.

# Reivindicacions de la PTP a Mataró en matèria de mobilitat

El Ple Municipal de l'Ajuntament de Mataró, celebrat el 6 de juny d'enguany, va aprovar per unanimitat l'adhesió del municipi a la Carta Europea dels Drets dels Vianants. Es tracta d'una eina més que forma part de les polítiques de mobilitat del municipi, fonamentades en el Pacte per la Mobilitat de 2001. Aquest document s'ha anat actualitzat en base a les directrius que ha de definir el Pla de Mobilitat Urbana. Pel que fa a les reivindicacions de la PTP de Mataró en matèria de mobilitat, a continuació se sintetitzen totes les mesures que es van proposar i que caldria convenir que en el programa de mandat s'anessin aplicant en la mesura que fos possible.

## Transport públic (autobús urbà)

### Intervals

- Establir intervals de 15 minuts com a màxim a totes les línies.
- Millorar la freqüència els dissabtes i festius.

### Horaris

- Necessitat d'acompliment dels horaris establerts a les parades.
- Perllongar els horaris durant la nit per a facilitar l'intercanvi intermodal.
- Coordinar els horaris



dels autobusos amb els de Renfe.

### Parades

- Generalitzar la instal·lació a les parades de plataformes que facilitin l'accés a l'autobús.
- Necessitat de fer un estudi de les marquesines que destorbin a les voreres i de la implantació d'altres de noves.

### Velocitat comercial

- Incrementar la velocitat comercial mitjançant l'establiment de mesures de prioritització de l'autobús pels carrers, com per exemple, implantar carrils-bus en el màxim possible de carrers, generalitzar la instal·lació de semàfors intel·ligents que donin prioritat als autobusos, i destinar carrers exclusivament per als autobusos

a diverses parts de la ciutat.

### Itineraris

- Necessitat de redissenyar els itineraris.
- Necessitat que l'autobús arribi als polígons industrials.

### Vianants

#### Voreres

- Pla d'ampliació i millora de les voreres.
- Pla de protecció física de les voreres.

#### Carrers

- Pla de vianantització de carrers
- Posta en marxa de l'estudi d'itineraris de vianants.

#### Trànsit

- Estendre les "àrees 30" de velocitat limitada a més sectors de la ciutat.

### Seguretat vial

- Regulació semafòrica a favor del vianant.
- Instal·lació de passos de vianants elevats a l'altura de les voreres a tota la xarxa de carrers considerada com a bàsica.
- Vigilància en l'acompliment de l'Ordenança relativa als plans de mobilitat de les obres públiques i privades.
- Instal·lació d'obstacles dissuasius a la calçada dels carrers on no es respecti habitualment la velocitat permesa.

### Aplicació de la nova Llei de Mobilitat

- Elaboració del Pla de Mobilitat Urbana de Mataró
- Constitució immediata del Consell Territorial de Mobilitat de Mataró.

### Carrils-bici

- Posta en marxa de la segona fase de la xarxa bàsica de carrils-bici.

### Infraestructures

- Construcció de l'entrada a Mataró pel nord de l'autopista C32 en direcció a Girona per accedir a la zona del barri i del polígon industrial Rocafonda.
- Construcció de la sortida a l'autopista C32 pel nord de Mataró en direcció a Barcelona.



## www.laptp.org

### 10.000 visites: una fita a l'abast

La pàgina web de la PTP ja s'costa a les 10.000 visites mensuals, una fita de primera magnitud tenint en compte que es tracta d'una web sectorial. Així, en el mes d'octubre es van connectar 8.913 persones i en el mes de novembre, un ho van fer 9.494 (un 7 %). De seguir a aquest ritme, de bon segur que aquesta barrera de les 10.000 visites ben aviat serà una realitat



La millor manera de tancar la commemoració del desè aniversari

# La PTP rep la Placa al Mèrit del Transport de la Generalitat de Catalunya

**C**oincidint amb el desè aniversari de la fundació de la PTP, la Generalitat de Catalunya ha expressat el seu reconeixement per les tasques de promoció del transport públic a la nostra entitat. Per això, ens ha estat atorgada la Placa al Mèrit del Transport, com a premi a una trajectòria, a la voluntat de defensar una mobilitat sostenible arreu del territori, i pels èxits obtinguts fruit d'un treball constant per part de tots els membres que en formen part. No cal dir que la notícia va agafar per sorpresa la majoria dels membres de la Junta directiva de la PTP.

El premi fou atorgat i lliurat el darrer dimecres dia 29 d'octubre, dins la Tercera Nit del Transport 2003, celebrada en aquesta edició a l'interior del Palau de la Generalitat.

Una vegada més, l'esdeveniment va congrega tot un variat nombre de representants, cadascun d'ells d'un àmbit relacionat amb el transport públic, tant a



nivell local, com regional i nacional. La taula va estar presidida pel conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, el qual va obrir i clausurar els actes. A més dels tradicionals discursos, es va procedir a premiar totes aquelles persones, empreses de transport, entitats i associacions que, per la seva trajectòria de potenciació i foment del transport, mereixien tenir un reconeixement oficial. I aquí, cal insistir una vegada més, la PTP fou una de les agracades.

La placa fou recollida pel president de la nostra entitat, Pau Noy. Finalment, es va convidar tots els assistents amb un aperitiu (en comptes del tradicional sopar) al Pati dels Tarongers.

I després de tot plegat, a l'endemà, el principal propòsit de la PTP continua essent i sempre ho serà, treballar en favor del transport públic i fer possible una mobilitat sostenible i segura en el conjunt del territori. ●



Deu anys d'idees i propostes  
en favor de la mobilitat sostenible

