

MOBILITAT

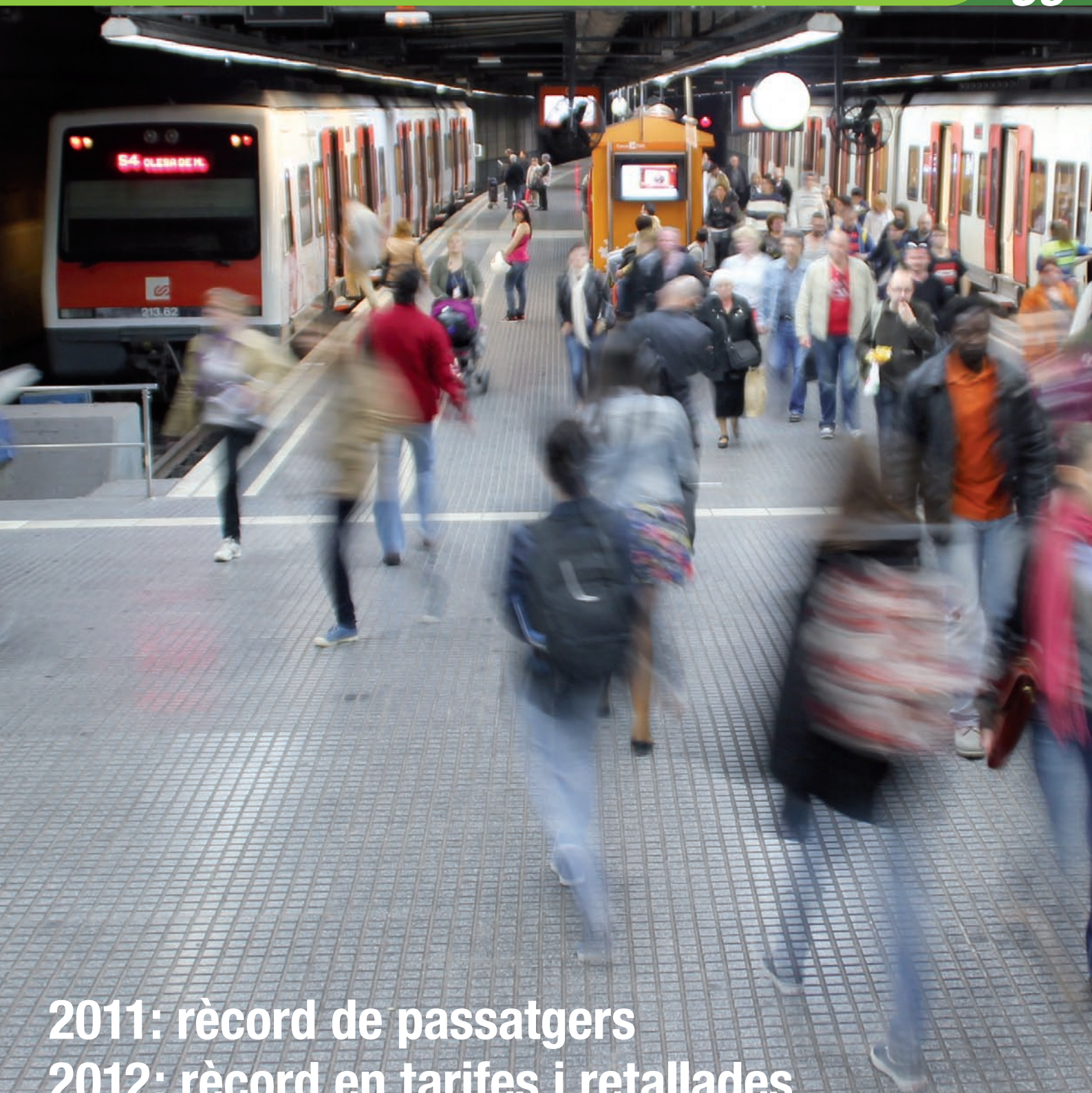
SOSTENIBLE I SEGURA



Informatiu de l'Associació per a
la Promoció del Transport Públic
www.transportpublic.org

Primavera 2012

59



2011: rècord de passatgers
2012: rècord en tarifes i retallades

4-9

*Retallar no sempre
és racionalitzar*

13-15

*El futur del transport públic de
Catalunya, compromès per la
resaca de les infraestructures*

20-21

*La mobilitat al treball, un
problema de dimensió
europea*

27

*Europa lidera la lluita
contra les emissions de
CO₂*

28-29

*Sabadell transport
públic 2x2020*

Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic). C/ Indústria 220, entresol. 08026 Barcelona.
Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62

Fax 93 531 05 67

Web: www.transportpublic.org

Mail: info@transportpublic.org

Coordinador:

Ricard Riol Jurado

Consell de Redacció:

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

Projecte gràfic i impressió:

Barcino Solucions Gràfiques, SL

Dipòsit legal:

B-42.532/95

Tiratge:

3.600 exemplars

Foto portada:

Estació d'FGC de Pl. d'Espanya.

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

Agraïments:

La confecció d'aquest butlletí és possible gràcies a: Entitat Metropolitana del Transport, Ajuntament de Barcelona, Diputació de Barcelona, Ajuntament de Sabadell, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tusgsal, Renfe, Tramvia Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cinto Bus, Hispano Igualadina, Martí Colomer, Baixbus, Grup Sarbus, Grup Sagalés, Soler i Sauret, Transports de Llicà d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell, Grup Transports Generals d'Olesa i Transports Ciutat Comtal.

Índex

EDITORIAL

Temps difícils per al transport públic 3

ACTUALITAT

Retallar no sempre és racionalitzar 4-9

"Tarifazo" contra un dèficit descontrolat 10-12

El futur del transport públic de Catalunya, compromès per la ressaca de les infraestructures 13-15

MOBILITAT PRIVADA

Manifest en defensa del cotxe 16-17

Són els autobusos el problema de la Sagrada Família? 18-19

MOBILITAT LABORAL

La mobilitat al treball, un problema de dimensió europea 20-21

VIATGES SOSTENIBLES

Guipúscoa: Sense necessitat de cotxe ni avió 22-23

BICICLETA

La bicicleta en femení 24-25

VIANANTS

Vianants, sí que som d'aquest món 26

INTERNACIONAL T&E

Europa lidera la lluita contra les emissions de CO₂ 27

LA PROPOSTA

Sabadell transport públic 2 x 2020 28-29

El tramvia per Laureà Miró, desencallat! 30

PARADETA

Dr. Traffic 31

ENTREVISTA

Ricard Font i Hereu 32

Socis i sòcies de la PTP

La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Els socis de la PTP es beneficien de preferència i descomptes a les activitats de l'associació (cursos, sortides, xerrades...), així com de l'enviament de la revista *Mobilitat Sostenible i Segura* i el butlletí electrònic InfoPTP. Per només 32 € (25 € amb tarifa juvenil, 10 € amb tarifa familiar) l'any pots donar suport a l'entitat que des de 1993 treballa incansable per la millora del transport públic. Si vols donar suport a aquest projecte pots fer-te soci o sòcia a l'adreça www.transportpublic.org, enviar un correu electrònic, trucar al nostre telèfon o enviar per fax o carta aquesta informació:

Dades personals:

Nom Cognoms
Professió Adreça
Municipi País Codi postal
Telèfon de contacte Correu electrònic

Dades bancàries per a la domiciliació bancària (titular):

Nom Cognoms DNI
Banc / Caixa
Número de CCC (20 dígits):

Temps difícils per al transport públic

EDITORIAL



A la revista anterior (vegeu MSS 58) ja advertíem que el transport públic havia d'afrontar un nou finançament si no volia patir els efectes que la gestió d'aquesta crisi està tenint sobre d'altres serveis públics, com la sanitat o l'educació. I és que l'any 2012 serà recordat per tres rècords contradictoris: un màxim històric de viatgers batut al tancament del 2011 als quatre àmbits integrats de Catalunya, l'increment tarifari interanual més gran (*pàgines 10-12*) i l'aplicació generalitzada de retallades en el transport públic (*pàgines 4-9*), especialment a alguns àmbits municipals.

A més de les retallades hem sabut que deixarem de créixer, si més no, al ritme que esperàvem. S'han suspès temporalment els treballs de perllongament d'FGC a Sabadell i Terrassa, així com el tram central de la línia 9 i 10 de Metro. Segueixen els treballs per posar en funcionament la línia 9 entre Zona Universitària i l'Aeroport T1 per inaugurar-la l'any 2014. També deixarem de créixer en serveis: s'ajornen els objectius del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya 2008-2012, que entre d'altres mesures preveia la millora del servei de trens regionals, nous serveis de bus exprés, comarcals i de vertebració i la integració tarifària de tot el país.

El motiu d'aquestes retallades és la manca de recursos econòmics causada, entre d'altres, per la desorbitada política d'infraestructures duta a terme per l'anterior Departament de

Política Territorial i Obres Públiques (*pàgines 13-15*) i la pèrdua d'ingressos de la Generalitat. Però el dret a la mobilitat de totes les persones no pot quedar hipotecat per la política d'infraestructures d'un país, ja sigui per manca o per excés. En el cas català ha estat per excés, a més de situar el país com una de les primeres potències viàries d'Europa, s'han compromès inversions entre 2004 i 2044, les anualitats de les quals tripliquen la despesa operativa en transport públic per part de la Generalitat.

Queda espai per a l'optimisme? Hi ha detalls que ens fan pensar que el transport públic està en hores baixes, però no tocat de mort. La Generalitat ha aplicat una majoria de retallades en infraestructures, però els serveis s'han retallat en quanties menors. Les aportacions de la Generalitat a l'ATM s'han incrementat per compensar la reducció de les estatals. Les pitjors retallades de serveis són d'escala municipal, perquè els ajuntaments són les administracions més mal finançades i, en alguns casos, han infravalorat els seus serveis transport públic.

El cas de la línia de la Pobla ens presenta un nou exemple contradictori, d'una banda ha quedat amb un sol tren al dia, però també s'ha anunciat un nou pla d'explotació eficient amb dos trens nous que permetrà refer la línia. També s'han reobert plantejaments històricament defensats per la PTP per millorar l'eficiència de les infraestructures

actuals, com és el carril bus econòmic de la B23, l'aprofitament del Corredor Mediterrani, en desús per al TramCamp de Tarragona a Cambrils, o la variant del Trambaix per Laureà Miró (*pàgina 30*). A Sabadell hem fet aflorar l'excés d'expectatives dipositades en el perllongament d'FGC per reivindicar el paper dels seus transports urbans, fent-hi una proposta de tall eminentment europeu (*pàgines 28-29*).

No convenen noves retallades al transport públic, un sector en creixement. Sembla com si els responsables econòmics del país no s'haguessin assabentat del caràcter anticíclic del transport públic, o la seva capacitat de generar ocupació. Només parlen de fer remuntar la indústria de l'automoció —elèctrica o no— obviant que la seva producció, a diferència del transport públic, és deslocalitzable a països amb menys costos laborals. Nosaltres seguirem insistint fins que el president Mas reivindiqui i ajudi la indústria catalana del transport públic en termes iguals o millors als de l'automoció.

Pel que fa la **mobilitat no motoritzada**, la revista incorporarà a partir d'aquest número articles sobre vianants (*pàgina 26*) de l'Associació Catalunya Camina, com des de fa temps ja està fent amb el BACC per als articles de bicicletes (*pàgines 24-25*).

Ricard Riol Jurado
President de PTP

Retallar no sempre és racionalitzar

ACTUALITAT

Retallar: Tallar allò que sobra d'una cosa. Sobra transport públic?

Racionalitzar: Organitzar la producció o el treball de manera que hom augmenti el rendiment...

És eficient la xarxa actual?

Amb més de 990 milions de viatges l'any 2011, el pitjor de la crisi, s'ha batut el rècord d'ús del transport públic als àmbits de tarifa integrada de tota Catalunya (vegeu taula 1). Aquest fenomen s'havia acompanyat d'un progressiu increment dels llocs de treball a les diferents companyies que operen el servei, amb la qual cosa es demostra que en temps difícils el transport públic té un comportament anticíclic i esdevé un brot verd de l'economia. La raó és molt clara: el transport públic és l'alternativa de mobilitat motoritzada més econòmica per als usuaris i aquella que genera més llocs de treball per a la col·lectivitat, en igualtat de desplaçaments.

Però l'any 2012, la situació de les arquitectures públiques del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat (vegeu pàg. 10-15) i de diversos ajuntaments amb transport públic al seu càrrec, ha motivat unes retallades generalitzades del servei sense precedents. Aquestes retallades s'incorporen l'any en què, de mitjana, s'ha

produït el més gran increment de tarifes de la història del sistema integrat (vegeu taula 3, pàg. 10). Per tant, com a primera conclusió ens trobem que **les retallades del transport públic no són fruit de cap descens de la demanda sinó de la necessitat de "quadra caixa"**. Davant d'aquest problema només hi ha dues solucions, aïllades o conjuntes: apujar els ingressos i reduir les despeses. I és aquí on s'obre el debat. Per incrementar els ingressos s'ha optat per incrementar fortament les tarifes –no els usuaris o els impostos–, i per reduir les despeses s'ha optat per una reducció dels serveis –més que la seva reorganització per captar més demanda.

Hi ha serveis suprimibles? Hi ha un sobredimensionament de l'oferta que justifiqui retallar el servei?

La resposta en l'àmbit global de la xarxa és que no. A Catalunya, l'oferta de transport públic és potent en alguns corredors, però com a xarxa és molt lluny dels referents de

xarxes mallades bus-tren de centreeuropa. No obstant això, aquest fet no exclou que en situacions puntuals s'hagi de racionalitzar el servei, suprimint serveis que tinguin una ocupació testimonial per col·locar-los en d'altres franges horàries on pugui tenir un ús superior. Per tant hi ha marge per a incrementar l'eficiència del servei. **El problema és que generalment s'estan aplicant retallades i no racionalitzacions del servei**, fent que el servei entri en un cercle viciós de pèrdua de viatgers i justificació de noves retallades.

Cal remodelar els serveis?

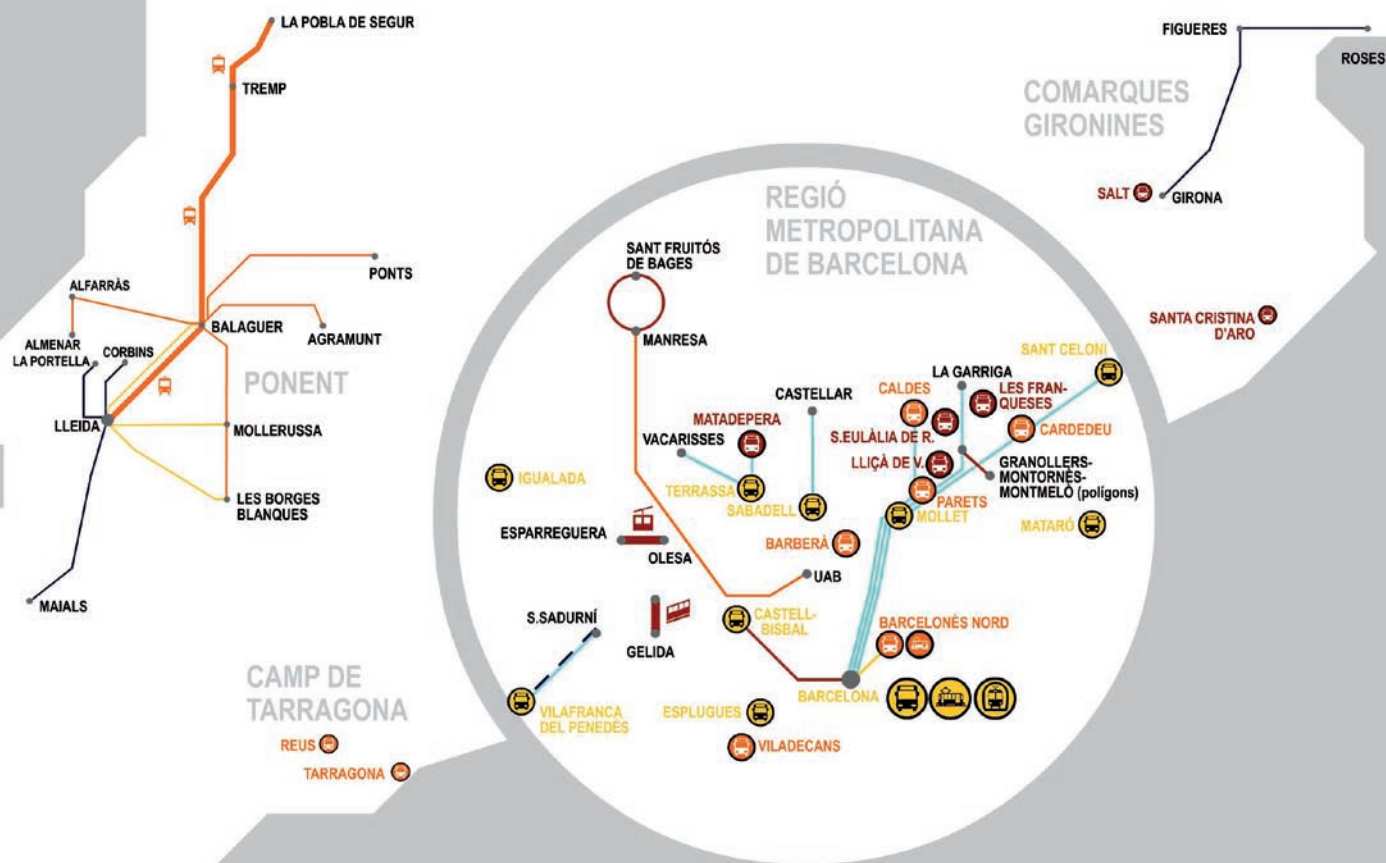
Per norma general sí, cal avançar en un nou model de xarxes més simplificades, amb més oferta i més atractiu en termes de freqüència i de velocitat comercial. En el cas de les ciutats mitjanes i a l'àrea metropolitana, cal aplicar models d'autobús més competitius amb el vehicle privat i no d'un gran batibull de línies que es van degradant poc a poc.

Taula 1

Xarxa	2001	2005	2010	2011	$\Delta 1/10(\%)$	$\Delta 1/10(\%)$
Transports de Barcelona (Bus TMB)	184	205	189,4	188,4	-0,6%	2,4 %
Restat d'autobusos ÀMB (antiga EMT)	47,8	61,7	73,4	75,2	2,5%	57,3 %
Autobusos urbans AMTU (Corones 2-6)	34	46,4	52,9	53,3	0,7%	56,8 %
Autobusos interurbans Generalitat	29,6	37	40,7	41	0,5%	38,5 %
Urbans de Girona, Lleida, Tarragona i Reus	18	19,1	22	22,1	0,4%	22,8 %
FC. Metropolità de Barcelona (Metro TMB)	305,1	345,3	381,2	389	2,0%	27,5 %
Rodalies de Barcelona (Renfe)	103,6	122,6	103,7	106,2	2,4%	2,5 %
Regionals de Catalunya (Renfe)	10	11,7	10,5	10,1	-3,9%	1,0 %
Regionals d'Alta velocitat (Renfe Avant)	0	0	0,5	N.D.	-	-
FGC	63,3	75,1	80,1	80,7	0,7%	27,5 %
Tramvia	0	13	23,8	24,2	1,6%	
Total	795,4	936,9	978,2	990,2	1,2%	24,5 %

Milions de viatges anuals per xarxa. Font: PTP a partir de La demanda del transport públic a Catalunya Departament de Territori i Sostenibilitat

Com s'estan retallant els serveis?



LA CRISI A L'OFERTA DEL TRANSPORT PÚBLIC CATALÀ 2011-2012

XARXES URBANES

- SUPRIMIDA
- SUPRESSIÓ DE LÍNIES I D'OFERTA
- REDUCCIONS PUNTUALS

INTERURBÀ DIÛRN

- SUPRIMIDA
- MOLT REDUÏDA
- REDUCCIONS PUNTUALS

INTERURBÀ NOCTURN

- SUPRIMIDA
- MOLT REDUÏDA

Edició: PTP

Des dels inicis de 2011 hem anat veient com s'han realitzat diverses retallades en molts serveis de transport. Com que hi ha diverses administracions amb competències en aquest àmbit no totes han actuat de la mateixa manera.

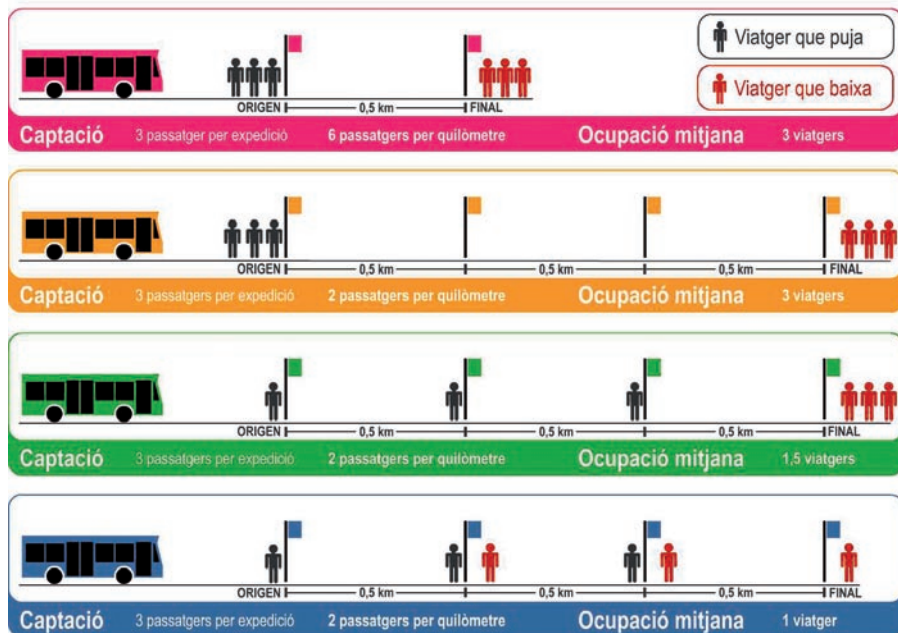
El principal argument és el de la baixa "ocupació" i els costos per passatger.

La funció social del transport públic exigeix una demanda crítica, és a dir, un servei útil capaç de captar una certa ocupació. Però sovint els operadors i l'administració parlen d'ocupació quan en realitat es refereixen a la captació; és a dir, el nombre de validacions

per cada expedició (viatge) o per cada expedició-quilòmetre. Hi ha una diferència substancial: la captació és una ràtio econòmica i la ocupació és una ràtio d'utilitat socioambiental. La captació es recompta a partir del nombre de validacions, mentre que l'ocupació s'ha de fer a partir d'enquestes origen-destinació i posteriors extrapolacions. Per norma general, la Generalitat utilitza un criteri de captació inferior a 5 viatgers per expedició (viatge) o un cost entre 5 i 10 euros per passatger a línies interurbanes per eliminar viatges concrets; però aquest criteri tampoc no resulta lògic en comparar-se una línia de 60 quilòmetres amb una que només

en fa 10. En zona urbana, cada ajuntament utilitza un criteri diferent, no tant lligat a una captació concreta sinó a eliminar les que menys usuaris portin durant tot el dia, siguin 1, 5 o 10. En la majoria dels casos la necessitat més imperant és la de "quadrar caixa", no racionalitzar el servei (portar més gent amb els recursos actuals). Per exemple, l'Ajuntament de Tarragona utilitza una ràtio de captació de passatgers quilòmetre: si són menys de 2 no és rendible; si és superior a 5 hi ha risc de col·lapse. Però aquesta ràtio tampoc no seria útil en línies que tinguin poques parades. En el pitjor dels casos, el que s'aplica és la improvisació.

Maneres de mesurar la demanda del transport públic



Edició PTP.

Els municipis més afectats.

Les principals supressions es donen als municipis amb menys de 50.000 habitants, aquests ajuntaments no tenen l'obligació legal de prestar el servei i n'assumeixen la pràctica totalitat del dèficit. Normalment aquests municipis solen tenir una baixa densitat poblacional i per tant, aquesta supressió deixa incomunicades moltes persones que viuen en urbanitzacions, noves promocions allunyades del nucli urbà, polígons industrials, etcètera. Municipis com Lliçà de Vall, Santa Eulàlia de Ronçana, les Franqueses del Vallès o Salt durant aquests mesos estan suprimint tot el servei. (Vegeu gràfic 1).

Reduccions del servei típiques.

Nombrosos municipis han fet retallades en el servei per poder reduir-ne el cost d'exploatació. En funció de l'abast de la reducció les mesures són diverses. Les més habituals són les següents:

- **Reducció de l'amplitud horària (primeres i darreres sortides diàries).** Certament, són les expedicions amb menor ocupació, però cal no oblidar que solen ser les que utilitzen els treballadors que inicien/ finalitzen a primera i darrera hora la seva jornada laboral i que no tindran cap altra alternativa en transport col·lectiu. Alguns

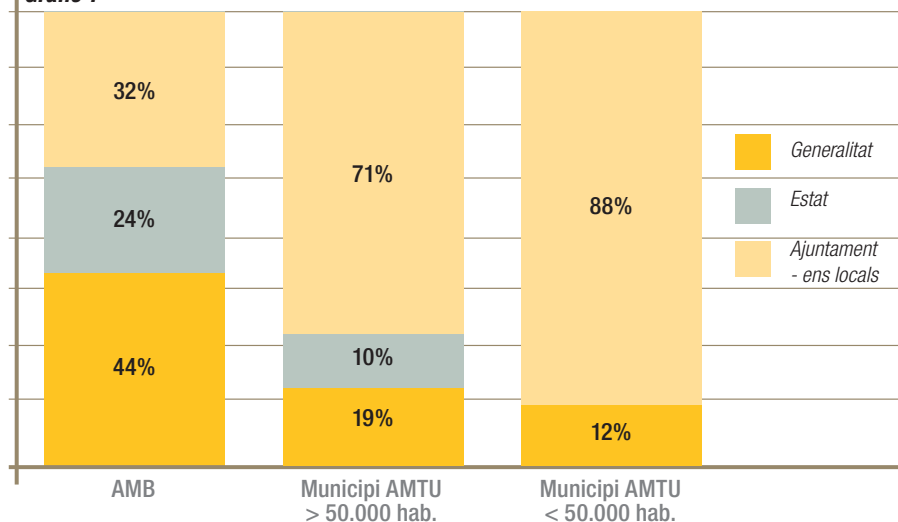
podrien anar a peu o a agafar la bicicleta, en cas que es donin unes condicions de seguretat adients, o d'altres compartir vehicle privat si tenen oportunitat; però el que és segur, és que la majoria serien objecte d'una forta discriminació en l'accés al lloc de treball pel fet de no disposar de vehicle propi. Cardedeu, la Roca del Vallès, Esparreguera o Mollet del Vallès han escollit aquesta alternativa.

- **Reducció del servei en dissabtes, festius o mes d'agost.** Durant aquests dies la demanda és molt inferior a la resta de dies de l'any i l'activitat econòmica globalment es redueix notablement. Corbera de Llobregat, Esplugues de Llobregat, o Lliçà d'Amunt enguany iniciaran aquestes mesures al llarg d'aquest any.
- **Supressió de línies als polígons industrials.** Quan hi ha diverses línies de transport urbà una altra opció ha estat suprimir el bus del polígon. En el cas de Barberà del Vallès, es van suprimir dues línies, una d'elles la que arribava als polígons. Gràcies a la mobilització dels treballadors i de la PTP es va aconseguir una solució que permetia, almenys, poder accedir en transport públic a les hores de major afluència.
- **Degradació de línies a les grans xarxes.** Les grans xarxes d'autobús urbà de ciutats de més de 100.000 habitants, es presten a reorganitzacions per incrementar el rendiment (més oferta sobre menys línies, model de Vitòria-Gasteiz); però no sempre s'aplica aquest principi. Sovint es retiren cotxes d'algunes línies que han perdut una mica de passatge incrementant "lleugerament" el temps d'espera a les parades, fent entrar les línies en una espiral de pèrdua d'oferta. Ha estat el cas de Reus, Tarragona o Barcelona.

Transport interurbà (Generalitat).

El transport interurbà tampoc no està al marge de l'aprimament de l'oferta. Diverses línies de la demarcació de Lleida, Comarques Centrals i Girona han patit supressions d'expedicions, pel fet de tenir una demanda amb ocupacions inferiors a cinc persones. On hi ha hagut una afectació superior ha

Gràfic 1



Comparativa del finançament del transport públic urbà a la mancomunitat de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB)1, a un municipi de l'AMTU de més de 50.000 habitants i a un segon municipi de l'AMTU amb menys de 50.000 habitants.

estat en el transport nocturn: a Lleida s'han suprimit 3 línies de les 5 que hi havia, a Girona una i a la Regió Metropolitana de Barcelona s'ha reduït pràcticament un 30 % de l'oferta dels dies feiners. Des de la PTP durant anys s'havia demanat una revisió d'aquestes línies, ja que actualment els serveis amb major ocupació són les primeres i darreres sortides i podrien ser absorbits incrementant l'amplitud horària dels serveis diürns. Els usuaris són els treballadors que inicien o finalitzen la seva jornada o bé les persones que tornen d'oci. També cal revisar la coordinació horària bus-tren la nit de dissabte a diumenge, ja que hi ha municipis que tenen més de 3 hores sense servei entre el darrer bus nocturn i el primer tren.

Retallades al transport en via reservada.

A un transport urbà en via reservada se li pressuposa un bon nivell de servei, ja que té avantatges competitius de temps de viatge, seguretat i fiabilitat. En aquest paquet incloem els trens convencionals, tramvies, metros, telefèrics o funiculars. Però les retallades també han afectat aquests serveis; fins i tot quan discorrien sobre infraestructures de recent creació, posant en evidència les administracions que les van impulsar, i que ara no troben satisfactòria la demanda aconseguida. Ha estat el cas de la clausura del telefèric d'FGC d'Olesa a Esparreguera (on l'estació es va situar en un punt totalment perifèric) o la gran retallada efectuada sobre el Trambesòs a Badalona, que en comptes d'explotar-se des de la Diagonal s'explota encara des de la Gran Via, fent un recorregut paral·lel al Metro L2. També ha estat suprimit l'històric funicular de Gelida, que va prestar servei des de 1924 fins el 2011, i que requeria una modernització i automatització per assegurar-ne la viabilitat (*vegeu MSS 36*). Per la seva banda, la part de Metro operada per FGC a Barcelona, també funciona amb freqüències molt baixes per a aquest tipus de servei: 15 minuts els festius.

Albert Obiols. *Secretari executiu de PTP*
Ricard Riol Jurado. *President de PTP*

Destaquem tres casos pel fet de diferenciar-se d'una simple retallada o degradació de línies per avançar cap a un nou model de xarxa.

1- Remodelació de la xarxa del Barcelonès Nord (Tusgsal)

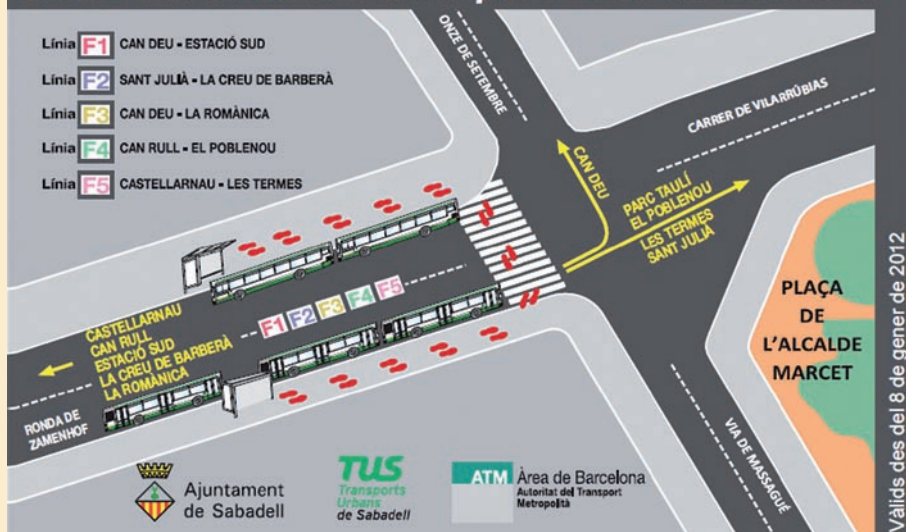
Menys encavalcaments amb el Metro i més servei a Badalona. L'estrena de la línia 9 i 10 del Metro, així com el perllongament de la línia 2 del Metro fins a Badalona Pompeu Fabra, ha comportat una forta reducció de la demanda a la xarxa interurbana de Tusgsal. En conseqüència, l'Entitat Metropolitana del Transport i Tusgsal han aplicat una remodelació de xarxa que ha reduït oferta entre Barcelona i el Barcelonès Nord, però que com a contrapartida ha incrementat l'oferta als principals corredors de barri de Badalona. Precisament el més contestat d'aquesta reforma ha estat l'afectació a Barcelona, en haver-se suprimit la connexió del B22 entre el barri de Sant Andreu i l'Hospital de Sant Pau, de manera paral·lela amb la supressió del bus 35 de TMB, deixant totalment òrfena aquesta connexió. Ara l'alternativa és fer un doble transbordament en metros i un increment de més del doble del temps de viatge. Aquesta remodelació hagués estat òptima si s'hagués planificat a nivell de xarxa, i no d'operadors com ha acabat passant.



2- Xarxa de festius de Sabadell (TUS)

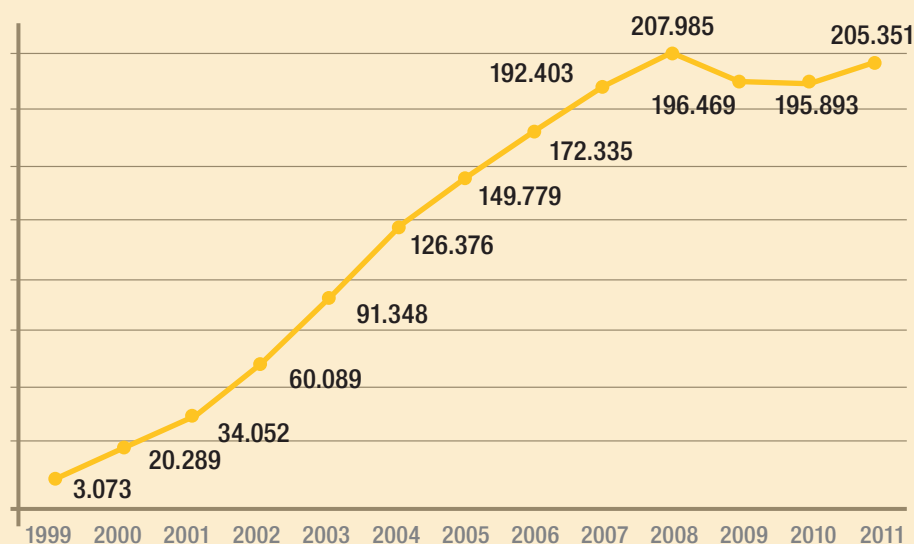
Es manté l'oferta global tots els dies de la setmana. La reducció del servei afecta sobretot els dies feiners i festius, en què s'ha dissenyat una xarxa nova, ja que són dies en què els patrons de mobilitat canvien notablement. Els Transports Urbans de Sabadell no són els primers en aplicar xarxes diferents per als dies festius (ja ho feien Manresa o Granollers...), però sí han incorporat una important novetat: les 5 línies de festius (línies F1 a F5) passen per un "hub" creat de la Ronda Zamenhof amb certa coordinació horària (temps d'espera màxim de 15 minuts). Es tracta de superar un model basat en explotar la xarxa constant amb freqüències degradades per l'establiment d'una de nova que, tot i tenir menys oferta que en feiners, manté tota la cobertura territorial amb 5 línies funcionant cada 30 minuts, coordinades entre si.

Guia de festius del transport urbà de Sabadell



3- Transports Urbans de Lliçà d'Amunt

Lliçà d'Amunt, amb 14.456 habitants, és el municipi insígnia pel que fa el bus urbà en zones de baixa densitat. Va estrenar el concepte de "hub" coordinat per horari de tots els seus serveis, integrats per tres línies (LA1, LA2 i LA3), generant un model de màxima eficiència amb els mínims autobusos possible. El "hub" de davant de l'Ajuntament, ha permès donar un servei cada hora a les nombroses urbanitzacions del municipi i connectar-les amb el servei de Rodalies de Granollers, amb un transbordament que es resol en tan sols 5 minuts (arribades al minut 55 i sortides al minut 00 de cada hora). El servei compta amb una protecció activa per part de l'Ajuntament pel que fa prioritat semaforica, manteniment impecable de les parades, informació del servei, etcètera. El model ha despuntat exitosament en comparació a la resta de municipis. Malgrat l'èxit de viatgers, l'Ajuntament no ha estat exempt de la crisi financera, i farà una reducció del servei únicament al mes d'agost, un mes en el que el passatge cau més del 50 % de la resta de mesos. Tot sense qüestionar el model de cadència, intermodalitat, ni l'amplitud horària del servei, ja que les primeres i darreres expedicions són utilitzades per treballadors sense alternativa de transport viable.



Demanda anual del bus urbà de Lliçà d'Amunt.

Quatre exemples de retallades "Pures i Dures"

1- El tren de La Poble, sota mínims històrics

El Departament de Territori ha definit com a "reestructuració" "per millorar l'oferta" una supressió pura i dura de més del 50 % del servei ferroviari a la línia d'FGC entre Lleida i la Poble de Segur, en què s'ha passat de tres trens per sentit a un de sol entre els extrems, i de 8 a 4 els serveis per sentit entre Lleida i Balaguer. L'autobús, que circulava de manera encavalcada amb el tren la meitat dels casos des de fa molts anys (en té, de delictes, la cosa) no s'ha reorganitzat per incrementar l'oferta global del corredor, sinó que ha passat a substituir el tren. Del fet de substituir trens per autobusos la Generalitat n'espera "augmentar la demanda actual". Els primers recomptes de passatgers, de bus i tren, demostren que els viatgers perduts pel tren no s'estan recuperant per part de l'autobús, com era d'esperar. (Veure nota premsa1).

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Lluís Recoder, va anunciar la compra de dos nous trens per a FGC, que permetrien canviar el model operatiu de la línia i fer-lo més rendible, amb un model d'agent únic, tren lleuger i integració amb el servei de bus. És de celebrar que, d'una vegada per totes, la Generalitat desenvolupi un pla de futur per a la línia, la infraestructura i el servei de la qual foren transferits l'any 2006. El que no resulta tan comprensible és que per a remuntar una línia la primera passa sigui reduir el servei pràcticament a la mínima expressió. Per primera vegada, una línia ferroviària catalana s'estarà explotant amb menys de tres viatges per sentit al dia; i és precisament la primera línia d'ample ibèric en què la Generalitat té el 100 % de competències.

2- Tramvies: èxit social seguit de retallada

Ens ho han de dir des de fora: els tramvies de Barcelona han estat els de més èxit d'Espanya, juntament amb els de Saragossa, Tenerife, Parla i Vitòria-Gasteiz. En el pitjor any de la crisi, Trambaix i Trambesòs van incrementar la seva demanda en un 1,29 %, un ascens que ha estat constant des de la

Nota premsa 1

Generalitat de Catalunya
Departament de Territori i Sostenibilitat

Comunicat de premsa

Territori i Sostenibilitat reestructura els serveis Lleida - la Poble de Segur - Esterri d'Àneu per millorar l'oferta

- La coordinació d'horaris entre el tren i l'autobús i la reducció de preus permetrà **augmentar la demanda actual**
- La consolidació de la demanda ha de permetre en un futur reforçar l'aposta pel transport públic i específicament pel tren
- FGC estudia la compra de nou material mòbil que permeti millorar la competitivitat de la línia de la Poble de Segur.

Nota de premsa de la Generalitat amb la retallada a la línia de la Poble, efectiva des del 6 de febrer de 2012

Gràfic 2



Informació repartida als usuaris amb la modificació del servei.

Nota premsa 2

El Bus del Barri torna a l'esperit original

A més, vint línies de Bus del Barri (totes menys la 111 i la 116) tornaran a circular només els feiners i els dissabtes, tal com feien des de la seva implantació fins al 2006. De fet, el Bus del Barri va ser creat per facilitar els desplaçaments des de zones de difícil accessibilitat a equipaments, que els festius estan tancats.

Aquestes línies tenen totes coeficients de cobertura baixos, entre el 3,5% i el 22%, i necessitats de finançament que oscil·len entre els 1,32 i els 10,85 euros per validació. Se n'exceptua la 111 (Tibidabo), que té un nivell d'utilització en festiu semblant al dels dies feiners, i la 116 (La Salut) perquè és la que porta més passatgers i té indicadors més favorables.

Barcelona, 11 de gener de 2012

Nota de premsa de TMB sobre la supressió del bus de barri els festius

inauguració dels tramvies, les infraestructures que més viatgers han aportat al sistema per menys euros invertits. Però malauradament, l'any 2012, l'Autoritat del Transport Metropolità ha forçat una reducció en la despesa sobre aquest servei a l'alça; amb una de les pitjors repercussions possibles: un ERO a l'empresa operadora. (Vegeu gràfic 2).

Conseqüència d'aquest ERO, el servei del Trambesòs a Badalona i gran part de Sant Adrià s'ha reduït a la mínima expressió: de donar-se un servei de Metro (cada 8-16 minuts), a duplicar-se els temps d'espera fins els 16-40 minuts, segons l'hora del dia. Això sí, la publicitat institucional només destaca un canvi de traçat a la línia T6, que certament té un traçat més racional que abans, però a costa d'una gran retallada sobre el servei de la T5. El Trambesòs, més que una retallada, necessitava una reestructuració per substituir el fracàs anunciat de la T6 i incrementar el servei entre la Diagonal, Sant Adrià i Badalona.

3- La degradació de línies a les grans xarxes.

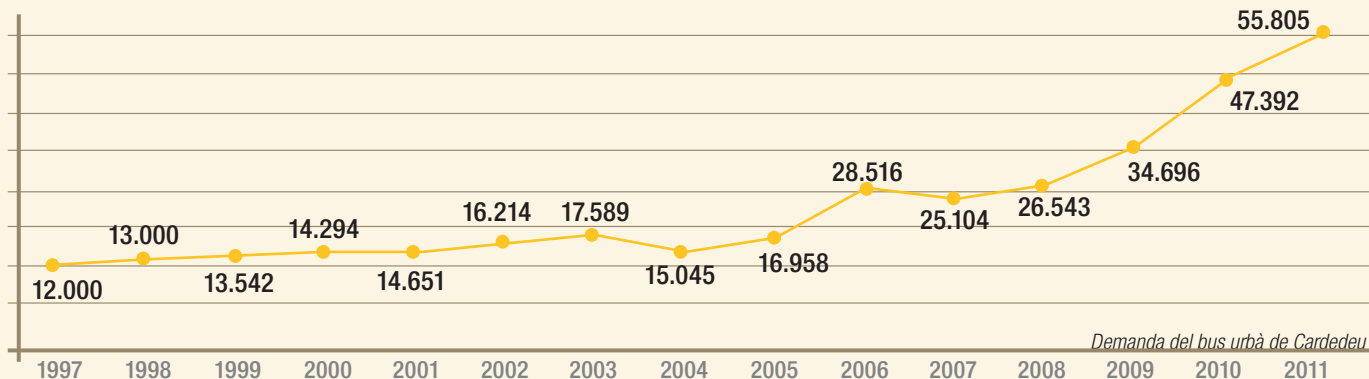
Les grans xarxes d'autobús sovint plantegen retallades amb l'esperança de reduir la despesa afectant el mínim de passatgers possible. És el cas de les xarxes de Barcelona (TMB),

Mataró Bus, Reus Transport o l'Empresa Municipal de Transports de Tarragona. La reducció selectiva de serveis per línies té una afectació directa sobre els passatgers transportats, degut a l'elevada elasticitat entre oferta i demanda. Barcelona mitjançant el Retbus, una nova xarxa ortogonal; i Tarragona, mitjançant una nova xarxa radial des d'Imperial Tàrraco, proposaven un nou model de xarxa basada en l'alta freqüència i en una menor superposició de línies, una recepta ideal per racionalitzar els costos i captar més demanda. A TMB, la xarxa de bus de TMB no s'ha adaptat correctament als nous creixements de la xarxa ferroviària, tot i haver tarifa única des de 2001; cosa que ha generat un encavalcament de serveis i unes pèrdues econòmiques importants. Forçats pels problemes econòmics, ara s'ha reduït el nombre d'autobusos sobre 14 línies, fins i tot en aquelles que segueixen exactament els corredors de la futura xarxa ortogonal (línies 10, 56 o 92) i que, en un futur, havien de funcionar cada 4 minuts. A l'eliminació del servei de bus de barri (excepte 111 i 116) els diumenges se li ha anomenat "tornar a l'esperit original". Si bé és cert que aquests serveis perdien molt de sentit en dies festius, també és cert que hi ha excepcions com el bus de barri de Sant Genís, una zona de difícil orografia. (Vegeu nota premsa 2).

4- El bus urbà de Cardedeu.

Cardedeu disposa d'un bon transport públic tenint en compte la mida del municipi, amb 17.000 habitants, i un autobús aproximadament cada 30 minuts. El bus de Cardedeu no para de créixer, el 2011 va superar els 55.000 usuaris, fet que l'ha situat com el segon transport urbà amb més creixement al Vallès i 2n de la zona AMTU entre 10.000 i 20.000 habitants (En ordre: Sant Celoni, Cardedeu, Vilassar de Mar, Abrera i Lliçà d'Amunt). Però des del 6 de febrer, l'Ajuntament de Cardedeu ha retallat 4 expedicions diàries de l'autobús urbà, per estalviar-se tan sols 1.722€ l'any, una xifra escandalosament ridícula. Aquestes retallades trencaran la cadència de 30 minuts prèvia durant 2 hores diàries i eliminaran els primers i darrers serveis, afectant considerablement l'amplitud horària del servei. Aquestes mesures poden fer entrar el servei en una espiral de degradació d'oferta i pèrdua d'usuaris. L'any passat l'Ajuntament ja va retallar dues expedicions diàries al bus. Per molts dels seus usuaris això és un tancament diplomàtic del servei, perquè afecta unes hores molt importants de mobilitat laboral. (Vegeu taula 2).

Taula 2



“Tarifazo” contra un dèficit descontrolat

ACTUALITAT

L'any 2012 s'ha viscut una bona i una mala notícia sobre tarificació del transport públic. Al gener es va patir una pujada tarifària rècord des que existeix el sistema tarifari integrat (2001-2002), i al març es van començar a aplicar uns importants descomptes als aturats amb percepcions inferiors al salari mínim interprofessional.

Una pujada de tarifes històrica

Possiblement la pujada tarifària de 2012 hagi estat la més contestada de la història del transport públic durant la democràcia. Des d'iniciatives cíviques com la T-11 (aprofitament del darrer viatge integrat d'una T-10 per part d'un altre usuari), “promobilletes” o els “iaioflautes al bus” fins a mesures que danyen la imatge i el sosteniment econòmic del servei, com l'organització de frauds massius o la falsificació de títols de transport. Davant d'un forat econòmic creixent i l'inici de l'endeutament

de les empreses de transport públic amb els bancs, els nous responsables de la Generalitat, que anteriorment van criticar fortament increments de preus molt menors, han optat per parar el cop del deute amb l'encariment dels transports públics. Les úniques excepcions han estat la T-Mes i la T-Trimestre, que s'han congelat o rebaixat; tot i que són títols escassament utilitzats perquè necessiten més de 68 viatges mensuals dins la mateixa zona per amortitzar-los. (Veure taula 3). El transport metropolità porta 10

anys repetint un esquema financer que no aconsegueix equilibrar els comptes i un sistema tarifari obsolet que no aconsegueix fidelitzar els usuaris.

El futur immediat del transport públic passa per l'estímul de la demanda, la reducció de costos operatius i una llei de finançament. La PTP ha lliurat a la Generalitat de Catalunya un informe preliminar sobre el finançament del transport públic amb una bateria de quasi 40 propostes per capgirar la situació actual, en què l'administració no troba recursos suficients i els usuaris han de fer front a increments considerables. Existeix un problema seriós de costos creixents; però no de taxa de cobertura (aportacions dels usuaris), ja que en el període de 2001-2010 la recaptació s'ha incrementat un 67% front creixements dels IPC general i dels transports més moderats: del 29% i 26% respectivament al mateix període. Als usuaris no se'ls pot demanar més esforç. De fet el títol més venut, la T-10 d'una zona, s'ha encarat un 74 % en el període 2001-2012, un increment que no seria problemàtic si no fos perquè aquest títol representa el 84 % de les targetes venudes. (Veure gràfic 3).

**Generalitat de Catalunya
Departament de Territori
i Sostenibilitat**

**ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità**

■ Comunicat de premsa ■

L'ATM millora les tarifes de transport públic per garantir una mobilitat sostenible

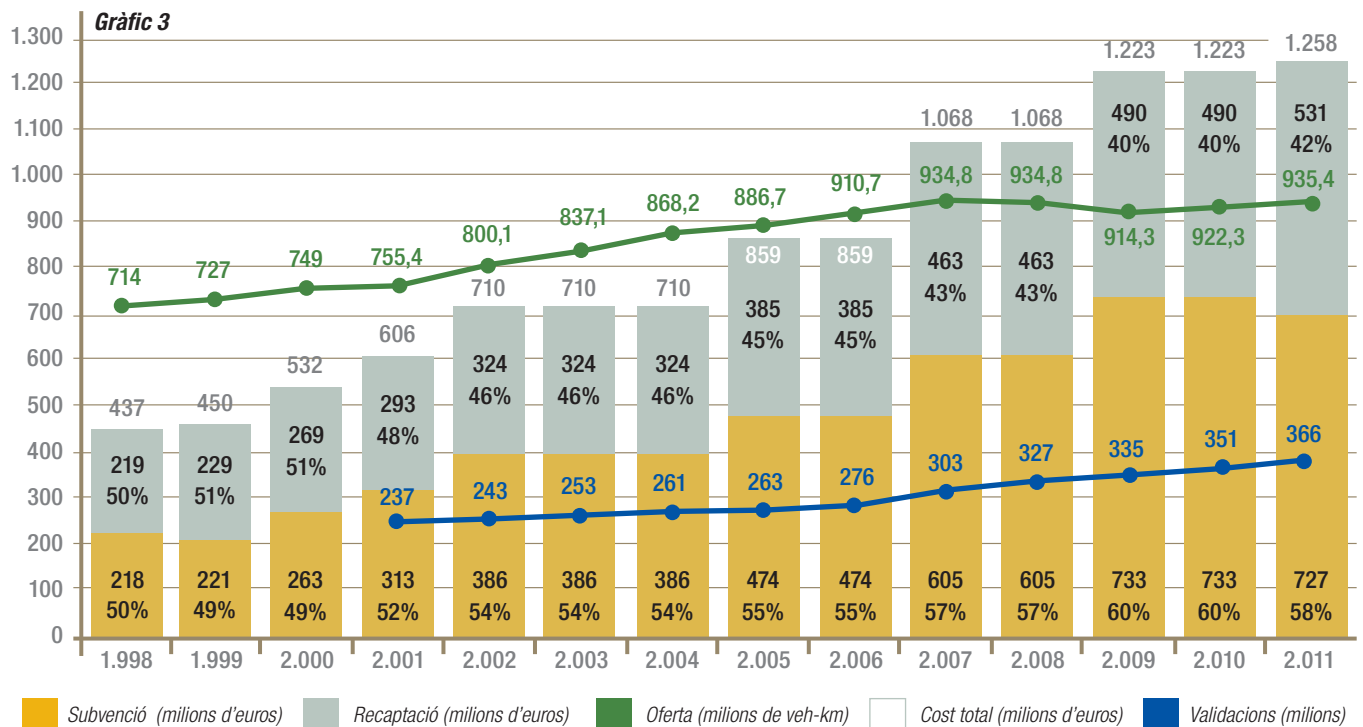
- La Generalitat prioritza el transport públic augmentant l'aportació a l'ATM fins als 300 MEUR
- Abaixa les tarifes dels abonaments mensuals i trimestrals per beneficiar els usuaris recurrents i potencia els títols adreçats a famílies i joves

Nota de premsa

Taula 3

Tarifes RMB 2012	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones	5 zones	6 zones
T-10	9,25 € (+12 %)	18,40 € (+12 %)	25,05 € (+12 %)	32,18 € (+12 %)	37,00 € (+12 %)	39,35 € (+12 %)
T-50/30	37,00 € (+10 %)	62,15 € (+10 %)	87,20 € (+10 %)	108,50 € (+10 %)	128,10 € (+10 %)	142,50 € (+10 %)
T-Familiar	51,80 € (+7 %)	75,30 € (+10 %)	103,50 € (+11 %)	126,50 € (+10 %)	145,00 € (+10 %)	157,00 € (+11 %)
T-Mes	50,00 € (-2 %)	73,50 € (0 %)	99,50 € (0 %)	118,00 € (0 %)	135,50 € (0 %)	145,00 € (0 %)
T-Trimestre	135,00 € (-4 %)	200,00 € (-1 %)	275,00 € (0 %)	325,00 € (-1 %)	370,00 € (-1 %)	385,00 € (0 %)
T-Jove	100,00 € (-16 %)	147,00 € (-15 %)	199,00 € (-14 %)	236,00 € (-15 %)	271,00 € (-14 %)	290,00 € (-12 %)
T-Dia	6,95 € (+12%)	10,95 € (+12%)	13,75 € (+12%)	15,50 € (+12%)	17,50 € (+12 %)	19,60 € (+12 %)

Pujada de tarifes 2011-2012 a la RMB.



L'increment de l'oferta i la demanda en el període 2001-2011 a l'RMB ha estat molt important. Els costos totals del sistema s'han disparat com a conseqüència de l'ampliació dels serveis en quantitat i qualitat, així com per l'increment de despeses energètiques i de personal.

També cal destacar l'esforç fet per l'administració catalana i municipal, que ha incrementat les subvencions al transport públic un 134 % en el període 2001-2010, tot i les aportacions decreixents del govern central de l'Estat.

En el darrer exercici l'ATM s'ha vist obligada a autoritzar les empreses operadores a fer elevats endeutaments per fer front a les despeses corrents. Una situació que esdevé insostenible i que té com a única solució la proposta d'un nou model de finançament on el transport privat, que causa més congestió i estralls a la societat, també assumeixi una part del finançament del transport públic, en concepte de millora de la fluïdesa i la seguretat. En un futur

caldrà buscar noves vies de finançament, recuperar les aportacions de l'Estat, i buscar noves imposicions de tipus general o sobre la mobilitat privada, que és la que causa els problemes econòmics de la mobilitat (congestió, contaminació, accidents...).

Encara es fa més difícil d'equilibrar els comptes del transport públic quan s'estimula la demanda del vehicle privat. Ajuntament i Generalitat dissuadeixen la demanda del transport públic aplicant increments més alts al transport públic que al privat, tot i ser aquest la principal causa de congestió, accidents i contaminació a l'àrea metropolitana de Barcelona. Al contrari, el transport privat ha estat recentment objecte de noves proteccions (vegeu taula 4).

En matèria d'infraestructures, i com a conseqüència dels models de pagament escollits, s'han aturat les obres ferroviàries (tram central de la línia 9, perllongaments d'FGC a Sabadell i Terrassa), mentre s'han continuat o acabat obres viàries com el desdoblament de l'Eix Transversal o l'Eix Diagonal (Vilanova – Igualada) mitjançant el mètode de peatge a l'ombra, que resulta molt onerosos per als recursos públics. El peatge viari a l'ombra és doblement recessiu per a la mobilitat sostenible: els seus costos financers, que arriben a duplicar els de l'obra, eixuguen les arques públiques per fer serveis i actuacions cap al transport públic i, a més, els cotxes externalitzen els seus costos de funcionament a tota la ciutadania.

Taula 4

Transport públic	Transport privat
Àrea Metropolitana - La T10 i la T-50/30 d'una zona pujaran d'un 12 % i un 10 % respectivament. S'aplica un descompte d'un euro sobre la T-Mes, un títol amb un escàs índex d'utilització, que necessita 68 viatges a la mateixa zona per ser amortitzat. - No s'afavoreixen els viatges en grup esporàdics front el vehicle d'alta ocupació (com es fa a Alemanya i altres països). Barcelona - El sistema de bicicleta pública Bicing s'incrementarà un 25 %, de 35 € a 44 €	Àrea Metropolitana - Els peatges s'incrementaran entre un 4,8 % i un 6,67 % - Descomptes del 40 % al peatge amb tres o més ocupants - Descomptes del 30 % al peatge per als vehicles menys contaminants - Descomptes del 30 % si es passa 16 vegades pel mateix peatge (subven-cionant l'ús de l'automòbil en comptes de dissuadir-lo) Barcelona - S'aplicarà una reducció de l'impost de matriculació entre un 3 i un 7 % - Gratuïtat de l'àrea Verda als residents que no hagin estat sancionats durant el darrer any Per als no residents l'increment de l'àrea verda se situarà entre el 2 i 2,6 %

Algunes modificacions de preus per a l'any 2012. Font: PTP

Taula 5

	Targeta	Preu no bonificat	Preu reduït	Descompte
Regió Metropolitana de BCN	T-Trimestre	135 €	27,75 €	80 %
Camp de Tarragona	T-Mes	44,85 €	10,75 €	76 %
Àrea de Lleida	T-Mes	38,50 €	8,90 €	77 %
Àrea de Girona	T-Mes	45,30 €	9,90 €	78 %

Cap a un nou model de finançament.

La PTP ha fet una crida a les administracions per donar solucions al problema del finançament, sense posar en crisi els tarifcs ni l'oferta comercial. Es proposen els següents eixos d'actuació:

1- Política d'estímul de la demanda del transport públic.

Amb un nou sistema tarifari més flexible quant a l'amortització de títols de transport, els salts de corona, les possibilitats de pagament i la personalització de descomptes socials o de grup.

2- Llei de finançament, encara que no sigui estatal.

Els contractes programa tenen un finançament molt irregular, sense que les aportacions de cada administració estiguin clares -especialment les de l'Estat- i amb un gran greuge comparatiu per als municipis de menys de 50.000 habitants o no integrats en la mancomunitat de l'ÀMB o AMTU. Aquesta llei ha de ser capaç de trobar fons públics i privats per subvencionar el transport públic actual i el del futur:

- **Establiment de mecanismes de finançament creuat amb el vehicle privat**, que encareix el cost generalitzat de la resta de transports (cèntim sanitari, peatges físics als peatges a l'ombra, increment d'impost de matriculació, recaptació finalista dels peatges i de les zones blaves o verdes, etcètera)
- **Increment dels cànoncs aportats pels serveis de transport públic comercials** (turístics, aeris, marítims), seguint el model de l'Aerobús o del Barcelona Tours.

- **Increment del tribut de la mobilitat**, relacionat amb l'IBI, actualment recapta 78 milions d'euros a l'àrea metropolitana de Barcelona, i podria arribar a recaptar fins a 300 milions d'euros sense comportar una càrrega excessiva als contribuents.

- **Aplicació del "Versement transport" a Catalunya**. És un impost sobre les empreses de més de nou treballadors a l'àrea de París, que finança més de la meitat dels costos del transport públic d'aquest àmbit.

- **Reorientació de les inversions públiques de l'Estat i de la Generalitat**: menys infraestructures i més serveis per a la població. A França, l'Estat subvenciona infraestructures urbanes de transport públic sempre i quan vagin lligades a un pla de mobilitat sostenible i d'espai públic; en canvi no s'ha construït ni un quilòmetre d'autovies a l'era Sarkozy.

3- Reducció de costos, a partir del disseny de xarxes eficients de transport públic.

Mitjançant l'increment de la velocitat comercial amb mesures de gestió vial, la reducció dels encarcalaments i la gestió de xarxes integrades d'alta freqüència, etcètera. En aquest camp és digne de menció mesures com el Retbus o els carrils bus d'accés a Barcelona i a les ciutats mitjanes de Catalunya.

4- Canviar la política d'infraestructures.

Opcions més estratègiques i d'estímul de la mobilitat sostenible, per contra de les autovies amb peatge a l'ombra, aparcaments gratuïts, etcètera.

La Generalitat reacciona davant d'una demanda històrica: la reducció del preu del transport públic als aturats

És la primera vegada que les tarifcs integrades de les ATM atenen al principal col·lectiu amb risc d'exclusió econòmica: els aturats amb ingressos per sota del salari mitjà interprofessional i en recerca activa de feina, que es calculen en unes 200.000 persones. Fins ara, les polítiques socials s'havien decidit en funció d'una segmentació de la població per edats o per criteris familiars (monoparentals o família nombrosa); dos criteris que no sempre estan relacionats amb el poder adquisitiu o el risc d'exclusió de la població. L'única excepció era el transport públic dels pensionistes en l'àmbit de l'EMT de Barcelona, que tenen distinció segons el poder adquisitiu (Targeta Rosa Metropolitana, Targeta multiviatge T4 integrada), però no incloïen les Rodalies. Es tracta del més gran descompte que es pot obtenir en transport públic: aproximadament un 76-80 % sobre els títols integrats de menor preu unitari a tots els àmbits integrats. Amb tot, alguns col·lectius han quedat exclosos de la mesura tot i ser necessitats; és el cas de les persones que han consumit el seu ATUR en processos d'ERO o aquelles persones que "per excessiva formació" no es troben en un procés de recerca tutoritzada de feina. Des de la PTP s'ha felicitat al Departament de Territori i Sostenibilitat per aquesta passa històrica. (Veure taula 5).

Més informació sobre tarifcs i finançament a www.transportpublic.org

Redacció

La infraestructura es va menjar el servei

ACTUALITAT

El futur del transport públic de Catalunya, compromès per la ressaca de les infraestructures

- *La Generalitat ha anunciat una revisió del contingut i dels terminis d'execució del Pla de Transports de Viatgers (PTVC) 2008-2012, com a conseqüència dels problemes financers de l'administració.*
- *Aquest pla era el més important per fomentar l'ús del transport públic, ja que definia el servei del present, a diferència de la majoria de plans i programes, que definien infraestructures per a terminis i objectius indeterminats*

El primer de la democràcia

El Pla de Transports de Viatgers (PTVC), aprovat definitivament el 7 de gener de 2009 pel Govern de la Generalitat, és un pla sectorial que emana de la Llei de mobilitat i que té per objectiu endreçar i millorar els serveis de transport públic dins del termini 2008 – 2012. Tot i haver existit alguns intents previs, el PTVC va ser el primer pla aprovat de transport públic que integrava tota l'oferta ferroviària i per carretera, amb un pressupost i calendaris concrets: 840 milions d'euros per al quadrienni 2008-2012. La Generalitat tenia competències plenes en matèria d'explotació de serveis interns per carretera i per ferrocarril amb l'única excepció dels serveis ferroviaris sobre la xarxa d'Adif en el moment d'aprovar-se el PTVC. Però aquest escull competencial també va ser salvat mitjançant dos acords de traspàs: primer en l'àmbit de les Rodalies, a partir de l'1 de gener de 2010; i després en l'àmbit del servei de regionals, a partir de l'1 de gener de 2011. (Veure taula 6). Entre els objectius fixats pel PTVC 2008-2012 convé destacar:

- Integració tarifària a tota Catalunya.
- Creació de 9 línies de Rodalies de Catalunya als àmbits del Camp de Tarragona, Lleida i Girona.
- Primera ampliació general dels serveis ferroviaris regionals heretats de l'època de Mercè Sala, quan es va crear el Catalunya Exprés.
- Increment d'un 30 % dels serveis d'autobús mitjançant 221 actuacions, de reforç o nous serveis (directes, semidirectes, de vertebració i comarcals).
- Implementació de nous serveis d'autobús amb certa dotació infraestructural: des dels carrils bus-VAO, o carril bus, fins a estacions amb Park & Ride i semàfors amb prioritat, una novetat molt important.
- Millores de la capacitat dels trens.
- Renovacions de flota i de parades.
- Integració informativa i millora de la informació.
- Eliminació de les prohibicions de càrrega entre diferents operadors i concessions.
- Coordinació dels serveis per carretera i

ferroviaris, amb un temps d'espera màxim de 10 minuts i una separació màxima de 300 metres entre l'estació de bus i de tren.

Àmplia concertació

El Pla de Transports de Viatgers de Catalunya és un pla estimat per molts membres del Consell Català de la Mobilitat, que hi van participar activament en el període d'al·legacions i posterior negociació amb l'administració. En total es van formular més de 980 aportacions entre administracions locals, organitzacions no governamentals i sindicats. En el cas de la PTP, es va aconseguir implantar un nou concepte de bus exprés, amb un inici a la Vall del Tenes com a prova pilot, basat en autobusos semidirectes, horaris cadenciats, parades amb "Park & Ride" i prioritat semafòrica; en què es van implicar ajuntaments afectats, el Departament actual de Territori i Sostenibilitat i la Diputació de Barcelona. Al mateix temps es va aconseguir que la Generalitat acceptés un escalat ferroviari intermedi entre l'alta velocitat regional

Taula 6

Actuació	Inversió (en milions d'euros)
Millora de la velocitat comercial amb la construcció de carrils bus-VAO (vehicles d'ocupació)	355
Extensió de la integració tarifària a tot el país	167
Increment de línies d'autobús	125
Explotació de la xarxa	99
Nous equipaments (estacions, pals de parada i marquesines)	67
Renovació de la flota	18
Millora de la informació i comunicació	7
Total	840

Taula d'inversions prevista al PTVC. Font: Generalitat de Catalunya

(Avant) i les Rodalies, basat en els serveis exprés, etcètera.

Un pla prolífic

Els resultats del PTVC en aquest període, tot i que incomplets, han estat prolífics: s'ha implantat la integració tarifària al Camp de Tarragona, Àrea de Lleida i Àrea de Girona (2008); s'han posat en marxa els metros comarcals a la xarxa Llobregat-Anoia d'FGC, així com els nous serveis del Metro de Barcelona (ampliació L2, L3, L5 i línies 9 i 10); l'oferta d'autobús va arribar a incrementar-se en un 28,2 % (alguns reforços s'han eliminat); s'han posat en funcionament 207 nous autobusos accessibles; 209 noves marquesines; 460 nous pals de parada; 4 noves estacions a Cadaqués, Girona Adif, Olot i Banyoles; i s'ha reforçat el servei de Rodalies amb una celeritat inusitada abans del traspàs. Entre d'altres actuacions de millora a les Rodalies (Renfe), cal destacar:

- Nou tren matutí a l'Aeroport (R2 Nord) i a la R2 Sud.
- Reforç de la R4 Sud en festius.
- Semidirectes a la R3 BCN – Vic – Ripoll – Puigcerdà.
- Reforç d'oferta a la R4 nord.
- Entrada en servei de la línia transversal R8.
- Nou servei d'atenció al client.

També s'ha creat un nou buscador, el "Mou-te", amb vocació de donar alternatives de mobilitat en transport públic "porta a

porta", però encara està pendent de millores tècniques i de nomenclatura. *(Veure taula 7).*

El pla dels que volem anar en transport públic

Alguns ciutadans, en reclamar la millora de freqüència de trens entre Cervera, Tàrraga i Lleida, eren remesos a l'Eix Transversal Ferroviari, un projecte a 30 anys vista!!! El PTVC va posar ordre a aquesta manera de governar el país; fent aflorar la importància dels serveis sobre les infraestructures.

Fins aquell moment, l'anterior Departament de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP) capitanejava una política fortament desenvolupista, centrada en una descomunal inversió en infraestructures viàries i túnels de metro a Barcelona. Com pot imaginar-se, amb el precepte de "les autovies per tota Catalunya i metro per a Barcelona" s'han generat pocs usuaris nous al transport públic. Per acontentar els més crítics amb aquella política es va fer un ampli programa de "planificació ferroviària", consistent en una sèrie de projectes totalment desproporcionats que no atenien els problemes de la xarxa ferroviària del present. Venim d'una època en què es planificaven trens mentre es construïen autovies.

El PTVC fa marxa enrere

El passat mes de febrer de 2012, el Consell de Mobilitat de Catalunya va ser convocat per la Generalitat per advertir de la impossibilitat de complir el termini del PTVC per a 2012, i l'ajornament dels terminis per al període

2013-2018. En altres paraules, la Generalitat està ajornant actuacions vitals per millorar el transport públic de Catalunya, com són les Rodalies territorials (Camp de Tarragona, Girona i Lleida), la millora dels trens regionals i l'establiment de serveis de bus amb més freqüència i rapidesa a diversos corredors *(més informació a MSS 47).*

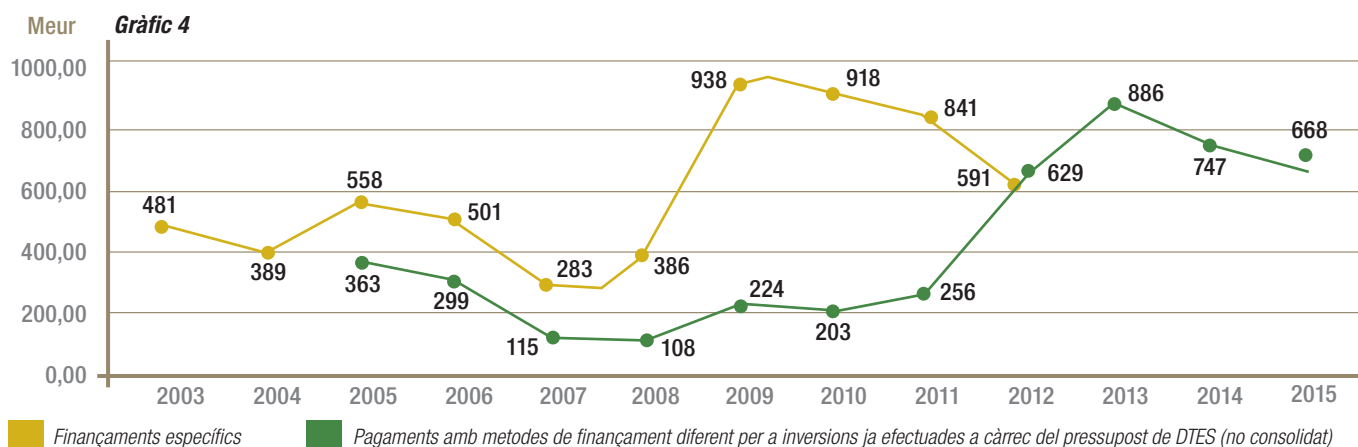
24.000 milions d'euros compromesos en infraestructures!

A l'època de vaques grasses va haver més ambició per les infraestructures que pels serveis. A partir de 2004 es van comprometre, amb despeses financeres incloses, més de 17.000 milions d'euros per a túnels de Metro i més de 7.000 milions d'euros per a autovies. Si les anualitats d'aquestes infraestructures fossin constants -que no ho són-, representarien uns pagaments de 600-700 milions d'euros anuals entre 2004 i 2040. Aquestes xifres dupliquen o tripliquen el cost corrent anual del transport públic assumit per la Generalitat, d'uns 250 milions (excloso finançaments d'infraestructura). La repercussió anual d'haver complert tot el PTVC i les seves importants millores haguessin incrementat aquesta xifra 121 milions d'euros per any. Per tant, aquest pla de foment del transport públic tenia un pressupost relativament molt baix en comparació amb la política de macro infraestructures. *(Vegeu gràfic 4 i taula 8).*

Taula 7

Tipologia de serveis d'autobús	Actuacions previstes PTVC 2008-2012	Actuacions 2008-2011	Actuacions pendents
Serveis Exprés	32	15	17
Serveis de vertebració	59	31	28
Serveis comarcals	103	85	18
Serveis singulars	108	70	38
Coordinació bus-tren	25	20	5
Total	327	221	106
Infraestructures Bus	Actuacions previstes PTVC 2008-2012	Actuacions 2008-2011	Actuacions pendents
Marquesines BCN	800	89	91
Marquesines Girona	800	75	91
Marquesines Camp de Tarragona	800	22	91
Marquesines Lleida	800	23	91
Total	800	209	91
Estacions	-	Cadaqués, Girona, Olot, Banyoles	17

Serveis i estacions d'autobús. Font: Generalitat de Catalunya. Departament de Territori i Sostenibilitat



Evolució del finançament compromès (en verd) per peatges a l'ombra o altres mètodes financers. Xifres en milions d'euros. Font: Departament de Territori i Sostenibilitat.

Taula 8

Infraestructura	Mètode	Data inici	Termini	Inversió (M€)	Inversió + finançament (M€)	Sobrecost financer	Inversió 2012(M€)
Viàries							
Valls - Vendrell	Alemanya	Gener-10	2013	57,9	58,1	0,35%	11,77
Ronda sud Lleida	Alemanya	Juliol-09	2013	49,4	53,4	8,10%	10,77
Puig Reig - Berga	Peatge Ombra	Maig-04	2006-2038	266,3	1.204,1	352,16%	23,7
Reus - Alcover	Peatge Ombra	Octubre-06	2007-2038	57,7	223,7	287,69%	5,5
Maçanet - Platja d'Aro	Peatge Ombra	Juliol-06	2008-2038	66,4	310,7	367,92%	6,5
Vic - Ripoll	Peatge Ombra	Desembre-06	2008-2039	280,3	979,0	249,27%	21,4
C25 Eix Transversal	Peatge Ombra	Novembre-07	2008-2042	721,4	2.559,5	254,80%	47,2
C25 Eix Transversal	Concessió	-					294,36
Eix Diagonal	Peatge Ombra	Octubre-09	2012-2041	380,1	1.399,6	268,22%	27,5
Condició eix Vic - Gironella	Alemanya	-	-	??	??	??	9,03
Carril Vehicles d'Alta Ocupació C58	Tabasa	-	-	80,0	??	??	38,53
Ferrovies							
Metro línia 9	No concessionat Peatge Ombra	2002	2009-2044	6.927,0	16.000	130,98%	-
Perllongament S1 Terrassa	Alemanya	-	-	427,0	?	-	-
Perllongament S2 Sabadell	Alemanya	-	-	421,0	?	-	-

Llista de les infraestructures més cares finançades als pressupostos de 2012 (darrera columna). Font: Departament de Territori i Sostenibilitat.

Uns conviden a la festa de les infraestructures, i d'altres en paguen la factura

Durant la legislatura del conseller Nadal Catalunya va afrontar infraestructures per sobre de les seves possibilitats, abusant dels mètodes de pagament diferit fins a comprometre gairebé el 50% de les inversions actuals. La justificació era superar la "manca d'infraestructures" del país, un concepte estadísticament fals i enverinat pels greuges territorials i la pressió del lobby de l'automoció i de les infraestructures. Ara sabem que la festa de les infraestructures s'acabarà de pagar al 2044 (vegeu figura 4), i que ens està condicionant inversions importants en

serveis de transport públic del present. En un escenari de crisi, amb una reducció de la mobilitat en cotxe i un increment històric en l'ús del transport públic, no disposar de liquiditat per incrementar dels serveis és la pitjor notícia de mobilitat que podríem afrontar. El mite per les infraestructures cares ens ha fet més pobres i menys lliures, afectant directament la futura oferta de transport públic. La mobilitat de tots els ciutadans ha quedat segrestada per una política que no han decidit. I ara què?

Amb el canvi de govern de la Generalitat, viscut l'any 2010, el Departament d'Obres Públiques va passar-se a dir Territori i Sostenibilitat. Tot un símptoma de canvi,

impulsat pel conseller Lluís Recoder. Ara bé, els nous gestors del Departament es troben amb un pressupost fortament hipotecat per les infraestructures i el repte de situar el transport públic de Catalunya -especialment el que hi ha fora de Barcelona- en ple segle XXI. Des d'aquestes línies encoratgem al Departament a abolir el Pacte Nacional per a les Infraestructures, que tant mal ens ha fet, i mantenir l'esperit del Pla de Transports de Viatgers de Catalunya. Només així podrem passar de les paraules als fets, del faraonisme a la racionalitat, i de parlar d'infraestructures a parlar de les necessitats dels ciutadans.

Ricard Riol Jurado
President de PTP

Manifest en defensa del cotxe

MOBILITAT
PRIVADA



El cotxe a ciutat és un vehicle molt lent

Només cal seguir anualment els resultats de les curses urbanes del transport que organitza la PTP, on s'observa que el cotxe és més lent que els modes no motoritzats i es classifica sempre en la darrera o últimes posicions. Per tant, esdevé urgent la implantació de solucions per tal que aquest enginy emblemàtic del segle XX esdevingui competitiu el segle XXI.

Des de la perspectiva de l'usuari, sovint la competitivitat del cotxe es mesura segons la seva fiabilitat i l'estalvi de temps respecte dels altres modes de transport. Certament, el cotxe conté el potencial d'oferir ambdós aspectes, però sempre i quan en aquell moment hi hagi un nombre reduït de cotxes en circulació. Si no és així, aleshores la competitivitat del cotxe s'esfuma completament. I això és precisament el que succeeix quotidianament en els moments que la societat més necessita moure's (hores punta), restant garantida la competitivitat del cotxe només durant les hores vall. Per tant, l'aportació beneficiosa del cotxe als individus i a la societat és limitada perquè el seu ús massiu el torna lent i imprevisible precisament en els moments de màxima necessitat social de desplaçaments, agreujant amb la congestió viària determinats problemes de salut pública i ambiental.

El repte, doncs, és aconseguir que el cotxe sigui competitiu tant des d'una perspectiva individual com comunitària, garantint que els seus aspectes positius aflorin tot minimitzant l'aparició d'efectes negatius. I això només es pot aconseguir assegurant que l'ús del cotxe no sigui massiu, atès que a partir d'un cert llindar d'ús els seus aspectes positius s'esvaeixen i es manifesten amb força els aspectes negatius.

La recepta tradicional per millorar la mobilitat en cotxe ha estat –i en molts aspectes segueix tristament essent– augmentar la capacitat i gratuïtat de la xarxa: més vies, més carrils, més aparcament i menys

peatges. Però dècades d'inversions en aquest sentit no han aconseguit millorar la competitivitat del cotxe. Així doncs, la nova recepta no ha de centrar-se en oferir més capacitat i gratuïtat, sinó més fiabilitat. Allò que vertaderament pot retornar la competitivitat al cotxe és que els seus usuaris coneguin amb fiabilitat quant temps han de destinar a un trajecte i l'hora a la

L'aportació beneficiosa del cotxe als individus i a la societat és limitada

que arribaran al destí, sense estar subjectes a la impredictibilitat avui associada a la xarxa viària. I aquesta fiabilitat només pot aconseguir-se reduint la congestió viària i garantint l'aparcament.

No insistirem en la idea que l'aposta fonamental per reduir la congestió viària és el transvasament modal vers els modes amb gran capacitat per transportar persones i que –a diferència dels cotxes– no embussen fàcilment les pròpies infraestructures per on es desplacen (és a dir, a peu, bicicleta i transports col·lectius). Però ha de quedar clar que aquest transvasament modal no s'ha de produir apel·lant a la consciència social o ambiental dels individus –com sembla que pretenen moltes campanyes institucionals– sinó aconseguint que aquests modes de

transports siguin competitius en temps, fiables i segurs. No ens estendrem en aquest punt.

D'altra banda, quan parlem de garantir l'aparcament estem pensant fonamentalment en la tarifació d'aquest recurs natural i escàs –el sòl urbà–, de la mateixa manera que ho fem amb l'aigua, el menjar o l'energia per tal de racionalitzar-ne el seu consum, sense que això sigui llegit com una injustícia social. De fet, malgrat l'imaginari col·lectiu sembla haver instituit el “dret a aparcar gratuïtament”, és curiós observar que aquest és l'únic ús privat del sòl que la nostra societat no tarifa; fins i tot l'accés a l'habitatge, que és un dret reconegut per la Constitució, està tarifat (exigim abans un habitatge gratuït per al nostre cotxe que per a nosaltres mateixos?)

En definitiva, a través de tornar competitius els modes més sostenibles i tarifar l'aparcament s'aconsegueix atorgar fiabilitat al cotxe perquè es redueix i racionalitza significativament la necessitat d'utilitzar-lo. I aquest és el punt clau. Certament, el cotxe seguirà sent necessari en nombroses ocasions, i és precisament en aquestes ocasions que cal garantir que aflorin les aportacions beneficïoses d'un giny com aquest. Però per tal que els aspectes positius del cotxe es manifestin cal assegurar-nos que l'ús del cotxe es limita als casos necessaris (sense entrar ara a definir què entenem per “necessaris”, aquest concepte estaria relacionat amb la impossibilitat o ineficàcia de donar cobertura a través dels



transports més sostenibles a certs orígens i destins, i a certes persones i mercaderies, horaris, motius de desplaçament, etc).

Per tant, contràriament al que sovint s'afirma, el favor que se li ha de fer al cotxe no és fer fàcils i barats els seus desplaçaments.

Certament, el cotxe seguirà sent necessari en nombroses ocasions

Aquest camí ha demostrat ser un flac favor al propi cotxe, a la vegada que aboca la globalitat del sistema de transports a la incompetència —per la congestió de la xarxa viària i per l'absència d'inversions que comporta en els modes més sostenibles. Així doncs, el veritable favor al cotxe consisteix en implantar les alternatives i els condicionants perquè el seu ús es redueixi a les ocasions veritablement necessàries. Des de la perspectiva dels usuaris, **no dissenyar els instruments per evitar l'ús massiu del**

cotxe significa enfonsar-lo i relegar-lo a la incompetència. D'altra banda, des d'una perspectiva comunitària, evitar l'ús massiu del cotxe a través dels mecanismes aquí exposats significa reduir el temps global que la societat destina als desplaçaments, augmentar la cohesió social i solucionar bona part dels principals problemes urbans del segle XXI: inseguretat viària, contaminació acústica i atmosfèrica, i monopolització de l'espai públic per part del cotxe.

En conclusió, esdevé necessari treure'ns la bena del ulls que ens priva de reconèixer que el cotxe és generalment el mitjà de transport més lent dins de l'àmbit urbà. La mateixa bena que, al seu torn, ens fa creure que el cotxe és el més ràpid i competitiu, talment com si discorreguéssim per carreteres desèrtiques com sempre fa als anuncis de la televisió. I distanciats d'aquesta idolatria, cal potenciar els aspectes en els quals el cotxe difícilment té rivals: cobrir els trajectes on el transport col·lectiu no resulta rendible ni socialment ni ambientalment, millorar la qualitat de vida de les persones amb mobilitat reduïda (crònicament o temporal), prestar servei en el transport de mercaderies

personals o possibilitar un trajecte porta a porta de manera ocasional (és a dir, aparquant a prop de l'origen i de la destinació). Justament, recuperar la possibilitat perduda a moltes ciutats de realitzar trajectes porta a porta significa tornar competitiu el cotxe. Però la condició indispensable per fer possibles els porta a porta és assegurar-nos que aquests siguin ocasionals. Si es vol que siguin quotidians i massius, aleshores el sistema es perverteix i esdevé impossible, tal i com s'ha demostrat arreu.

Mentre no siguem capaços de veure que la realitat quotidiana del cotxe és la d'un mitjà de transport atrapat en embussos provocats precisament pel seu ús massiu, no podrem retornar al cotxe la seva competitivitat (ni que sigui elèctric!). I retornar-li la competitivitat, **aconseguint que el cotxe aporti a les persones i a la societat més avantatges que desavantatges**, ha de ser un dels objectius primordials de les polítiques urbanes contemporànies.

Màrius Navazo
Geògraf



Són els autobusos el problema de la Sagrada Família?

MOBILITAT
PRIVADA

Durant el 2008 i 2009, la PTP va formar part del Procés Participatiu sobre la mobilitat en l'entorn de la Sagrada Família (l'any 2010 el Districte no ens va renovar dita participació). En aquell temps, intervenint en nom de la PTP, vaig fer moltes propostes sobre la qüestió; alguns dels meus suggeriments s'incorporaren en els programes de treball. Les aportacions es referien a diversos aspectes de la mobilitat global del barri, fins i tot remodelacions en la seva urbanització.

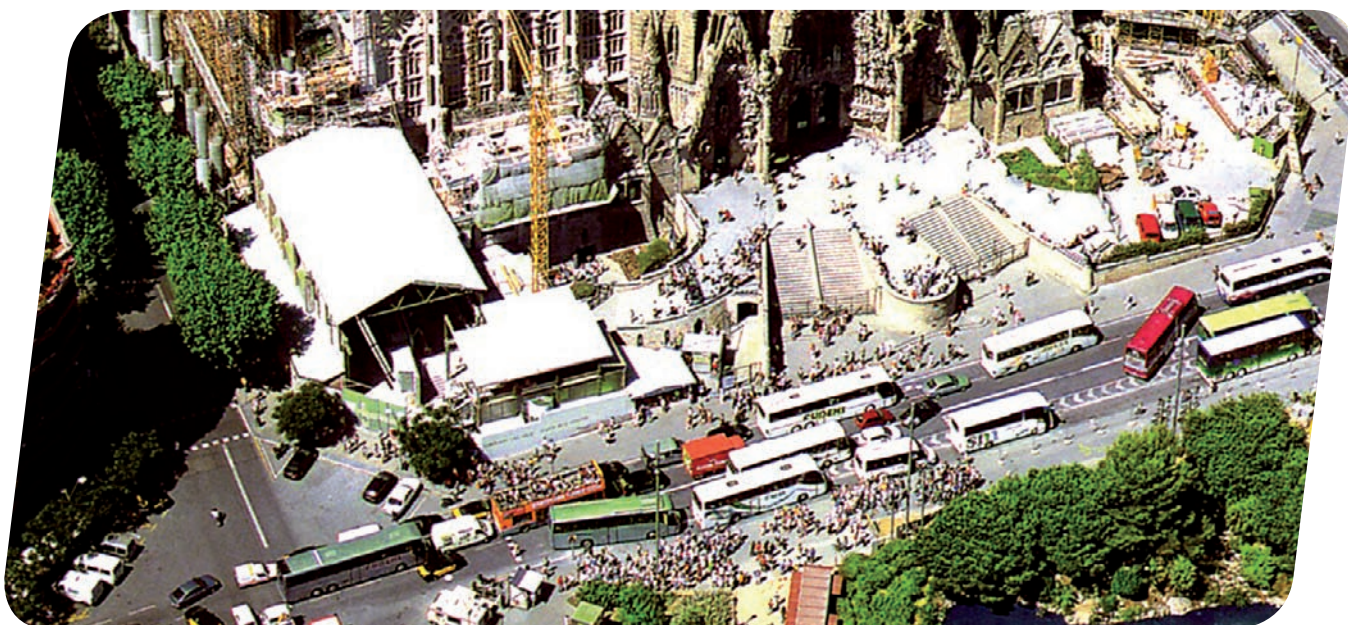


Foto: Triangle Postals

En línees generals eren propostes de reordenament de les visites turístic-cultural al Temple de la Sagrada Família, la gestió municipal per millorar l'accessibilitat dels visitants, nous plantejaments en l'accessibilitat en autocar turístic, la implantació de carrers zona 30 i de carrers cívics, la transformació completa de l'avinguda Gaudí en un passeig-bulevard, una certa reordenació del transport públic en superfície, la implantació de camins escolars i d'itineraris bàsics per a bicicletes, fins i tot la revisió del pla d'usos i de disciplina en la via pública, etc.

El novembre de 2011 vaig ser present, convidat pel Pacte de la Mobilitat, a una sessió informativa sobre una proposta municipal, però centrada exclusivament en el problema de l'accessibilitat en autocar turístic per a la visita al temple. Tot i manifestar la intenció de millora general i de les relacions entre món turístic i món veïnal, de la resta de qüestions

plantejades i debatudes els anys 2008 i 2009, només s'havien incorporat aquelles que tenien relació directa amb els visitants i cap d'aquelles que es referien al propi barri.

La proposta preveu la creació d'una zona de pacificació amb la prohibició de pas i aparcament d'autocars en els carrers que

La proposta preveu la creació d'una zona de pacificació amb la prohibició de pas i aparcament d'autocars en els carrers que envolten el temple

envolten el temple, per evitar acumulació d'autocars en moments punta, la reordenació dels espais d'aparcament d'autobusos, facilitar els desplaçaments a peu entre zones d'aparcament i l'espai de visita al temple, l'ampliació de voreres adjacents al temple i algunes modificacions d'ús de les voreres en els itineraris dels visitants (aparcament de motos o terrasses de bars i restaurants). Tot i la clara decantació vers els interessos del negoci turístic (tour-operadors, transportistes de discrecional, guies turístics, etc.) els representants d'aquests sectors es varen mostrar manifestament en contra de la proposta. El fet que determinats aspectes no fossin acceptables, o simplement millorables, va dur a una decidida crítica al conjunt de la proposta (en part també deguda al procediment i al fet de no haver estat ateses moltes de les seves reivindicacions). En canvi,

a la referida presentació no hi va haver ningú que fes una defensa dels interessos més generals de la ciutat de Barcelona, cosa que em va obligar a adoptar aquesta posició.

Sense discutir la irrenunciable vocació turística de Barcelona i les possibilitats que comporta per a les seves activitats econòmiques, crec que les coses s'han de fer amb mesura. Barcelona només serà una ciutat turística de

Una ciutat turística ha de ser un espai que viu i expressa intensament la seva pròpia idiosincràsia o personalitat

gran anomenada a tot el món si ho sap ser. Una ciutat turística no és un aparador on es mostren objectes d'apreciable valor; ha de ser un espai que viu i expressa intensament la seva pròpia idiosincràsia o personalitat, que no es deixa subjugar per una massificació igualitària d'interessos. El turista, tot i adoptar sovint un comportament de masses, busca fets diferencials que omplin les seves expectatives; vol trobar un entorn humà on conviure durant el temps d'estada al lloc triat per a viatjar. Barcelona ha de saber ser una ciutat acollidora per als forasters, al mateix

temps que és una ciutat que viu intensament la seva existència quotidiana.

Hem de saber posar el turisme al lloc que li correspon: ni l'hem d'infravalorar, ni l'hem de sobrevalorar. La promoció turística de la ciutat ha de salvaguardar els seus aspectes més qualitatius i no deixar-se entabanar per massa dades quantitatives. Barcelona presenta actualment dos greus problemes per fer del turisme un recurs econòmic consistent i de llarga durada.

1- D'una banda, la ciutat s'està convertint en una seqüència de "parcs temàtics" (Sagrada Família, Parc Güell, Pedrera, Casa Batlló, les Rambles, el Barça, etc.) cap a on van una multitud de turistes (els menys qualificats) a fer-se la fotografia de rigor. Anys d'observació m'han dut a la conclusió que sense foto davant de la Sagrada Família ja no poden justificar la seva estada a Barcelona. Però vull remarcar que parc temàtic i ciutat no poden conviure sense greus limitacions; m'atreviria a dir que són autoexcloents. Físicament, la Rambla no ha canviat gaire; però una desmesurada afluència turística, que ha comportat un abandonament vitalista dels ciutadans de Barcelona, està convertint aquest espai de primer ordre mundial en un simple "aparador" d'aquells a què em referia abans.

2- D'altra banda, l'espectacular increment quantitatiu de l'activitat turística a la ciutat,

està a les portes de provocar una nova "bombolla" de trets massa semblants a la que va ser la bombolla immobiliària de la qual encara no hem pogut sortir-nos. Estem adobant, sense ser-ne encara prou conscients, un "monocultiu" d'aquesta activitat, quan el concepte "ciutat" no permet que cap dels seus recursos econòmics sobresurti fins provocar el desplaçament dels altres.

Si no posem seny, o bé la ciutadania acabarà rebutjant i enfrontant-se al turisme, cosa ben perillosa per al futur convivencial i econòmic, o bé el turisme acabarà descomponent en determinats entorns (justament aquells que millor s'haurien de preservar) el sentit de ciutat que viu amb orgull la seva personalitat.

Crec que els autobusos al voltant de la Sagrada Família no són més que una petita part del problema (evidentment relacionada amb la mobilitat i és per això que es considera en aquestes pàgines). Altres qüestions que havien estat suggerides i debatudes s'han perdut dins la boira. Només allò que preocupa, per ser font de conflicte amb repercussió econòmica, ha quedat regulat. Personalment crec que la solució plantejada per l'Ajuntament es limita a intentar que una major quantitat d'observadors accedeixin a "l'aparador". Poca cosa més.

Joan Anton Tineo
Vocal de PTP

Foto: El Punt-Avui



Foto: Triangle Postals



La mobilitat al treball, un problema de dimensió europea

MOBILITAT
LABORAL

Un problema no resolt i que afecta milions de treballadors europeus

CCOO ha estat el líder d'un projecte sobre mobilitat al treball i ha tingut l'oportunitat de reflexionar conjuntament amb altres sindicats europeus –CGIL italiana, el sindicat belga flamenc ABVV i l'Acte Club Europa en representació dels sindicats alemanys–

sobre nous models de mobilitat que millorin l'accés als llocs de treball. Aquest treball conjunt s'ha realitzat en el marc del projecte E-COSMOS (European Commuters for Sustainable Mobility Strategies), que ja ha donat els seus primers resultats.



Un estudi comparatiu dels problemes de mobilitat dels treballadors a Bèlgica, Alemanya, Itàlia i Espanya mostra un diagnòstic clar: les problemàtiques no són molt diferents i estem davant un problema de dimensió europea. A Itàlia es desplaça amb cotxe privat al treball el 83 % de la població activa, a Espanya el 63 %, a Alemanya el 65 % i a Bèlgica el 68 %.

L'ús d'un cotxe compartit (carpooling) és quasi inexistent a Bèlgica, Alemanya, Itàlia i Espanya

L'ús del transport públic està entre el 13 % d'Espanya i Bèlgica i el 11 % d'Itàlia. Espanya destaca en positiu perquè un 18,5 % es desplaça caminant al treball, enfront del 8 % d'Alemanya i el 2 % de Bèlgica, però el seu ús de la bicicleta és molt inferior: a Bèlgica un 12 % es desplaça amb bici al treball, el 10 % ho fa a Alemanya i a Espanya només l'1,5 % utilitza la bicicleta per desplaçar-se a la feina.



L'ús d'un cotxe compartit (*carpooling*) destinat al desplaçament col·lectiu de diversos empleats és quasi inexistent als quatre països.

Les experiències revisades pel projecte E-COSMOS en aquests quatre països dona una conclusió clara: els sindicats són les organitzacions més ben posicionades per aconseguir implantar un model de mobilitat sostenible al treball. A més de l'actuació dels treballadors, són decisives les polítiques

s'observa que les experiències reeixides són molt ben rebudes pels treballadors i treballadores que es beneficien de les actuacions, veient sensiblement millorades les seves condicions de treball. Els matisos entre països es troben no en el terreny dels problemes, sinó en el de l'adopció de solucions i estan en funció de la sensibilitat que demostren els diferents governs.

A Bèlgica, els marcs legals i fiscals promouen l'ús del transport públic, la bicicleta i el *carpooling*. L'obligació de les empreses d'implantar plans de mobilitat a la regió de Brussel·les en empreses de més de 100 treballadors és un exemple interessant de política pública orientada a l'aplicació de mesures concretes. A Flandes, la política està orientada a donar suport a les empreses (finançament i consulta) en l'aplicació de mesures de gestió de la mobilitat. El fons de mobilitat, a Flandes, i el diagnòstic federal (d'àmbit estatal) són vies eficaces per **portar la gestió de la mobilitat al debat entre empreses i treballadors a nivell d'empresa**.

A partir de l'anàlisi conjunta de les situacions en aquests quatre països s'ha elaborat un conjunt de directrius que es concreta en 10 recomanacions per als sindicats (S) i/o per a les autoritats públiques (AP):

- Constituir una plataforma per a la mobilitat sostenible dins de l'organització sindical (S).
- Invertir en l'intercanvi d'experiències i exemples de bones pràctiques (S / AP).
- Establir l'obligació d'elaborar plans de mobilitat sostenible per a les empreses, però amb treball de suport i seguiment per part de l'administració pública (AP).
- Per establir un debat és imprescindible la recollida de dades, xifres i exemples de bones pràctiques (S / AP).
- Que les organitzacions sindicals designin responsables en els temes de mobilitat sostenible a tots els àmbits (S).

- Donar suport a les empreses en l'execució de les accions i no en l'elaboració d'estudis (AP).
- Crear un marc fiscal i legal a favor de maneres de transport sostenibles (AP).
- Gestionar la mobilitat és la manera més eficient per fer front als problemes de mobilitat actual (AP).

A Bèlgica, els marcs legals i fiscals promouen l'ús del transport públic, la bicicleta i el carpooling

- Un urbanisme sostenible és el primer pas en el procés de gestió de la mobilitat (AP).
- Evitar l'exclusió laboral mitjançant la inversió en mobilitat sostenible

Aquestes directrius formen part juntament a la de la proposta de **Directiva Marc sobre mobilitat al treball**, instrument normatiu europeu que creiem necessari i urgent per revertir el model actual d'insostenibilitat dels desplaçaments al treball casa nostre i a Europa.

http://www.ccoo.es/cscceo/menu.do?Areas:Medio_ambiente:E_Cosmos
<http://istas.net/web/index.asp?idpagina=3820>

Manel Ferri Tomàs

*Secretaria de Medi Ambient de CCOO
 Responsable del Departament de Mobilitat*



públiques en suport dels plans de mobilitat sostenible tant per la via de les disposicions legals que estableixen l'obligatorietat d'elaborar un pla de mobilitat a les empreses com per la via d'incentivar les empreses (finançament i millores fiscals) en l'adopció de mesures adreçades a promoure la mobilitat sostenible.

Encara que es tracta d'un tema innovador les activitats del qual amb prou feines s'inicien,

Guipúscoa:

Sense necessitat de cotxe ni avió

VIATGES
SOSTENIBLES

Amb Renfe, EuskoTren, Lurraldebus i ferrocarrils francesos (SNCF)

TEMPS

A PARTIR DE DOS DIES

COST

ANAR I TORNAR DES DE
BARCELONA I UNA NIT D'HOTEL A
PARTIR DE 95 € PER PERSONA

Com arribar i sortir?

La manera més pràctica per arribar-hi és amb el tren *Alvia* fins a Sant Sebastià, amb dos serveis diaris amb parada a Barcelona Sants (a les 07:35 h i a les 15:30 h), Camp de Tarragona (08:11 h i 16:05 h) i Lleida Pirineus (08:42 h i 16:37 h). Comprant el bitllet amb temps, es poden trobar ofertes amb *tarifa estrella* d'anar i tornar per uns 75 € des de Barcelona (a partir de 5:25 hores), uns 65 € des de Camp de Tarragona (4:45 h) i 55 € des de Lleida (4:15 h). El preu sense oferta per persona és d'uns 100, 86 i 74 €, respectivament. Els trens arriben a Sant Sebastià a les 13:00 h i a les 21:09 h, i per tornar surten a les 07:48 h i a les 16:13 h. Podeu consultar les tarifes i els horaris detallats a www.renfe.es.

És possible, doncs, agafar el tren d'anada un dissabte a primera hora i tornar l'endemà a la tarda, si bé recomanem com a mínim passar dues nits a la destinació. Així, agafant el tren un divendres a la tarda es pot estar de tornada a casa el diumenge al vespre després d'un cap de setmana a Guipúscoa.

Com moure's?

La principal línia ferroviària Madrid - França travessa Guipúscoa i té un bon servei de rodalies i regionals, útil per moure's entre Sant Sebastià i ciutats com Tolosa, Pasaia o Irun, entre d'altres, amb una freqüència aproximada de 30 minuts. A més, Euskotren disposa de dues línies: Sant Sebastià - Bilbao, amb servei de rodalies fins a Zarautz i Zumaia cada 30 minuts entre setmana (cada hora el cap de setmana), i la línia Sant Sebastià - Hendaia (coneguda com *el Topo*), amb trens cada 30 minuts tots els dies (cada 15 en determinades franges horàries) cap a Pasaia, Irun i Hendaia.

La xarxa de transport públic la complementa Lurraldebus, que gestiona el bitllet únic a

Guipúscoa, de moment únicament aplicable als autobusos interurbans i alguns urbans, com ara el de Sant Sebastià o el d'Irun. Els autobusos arriben pràcticament a tots els racons de la regió, i existeix una interessant versió del bitllet únic anomenada *Tarjeta Turista*, vàlida per a fins a cinc persones durant 10 dies (el bitllet únic és unipersonal). Aquesta targeta recarregable sense contacte ha de validar-se també a la baixada, ja que és quan el sistema calcula el preu del trajecte i aplica els descomptes. Si hom se n'oblida, descompta el preu corresponent al recorregut màxim. Més informació a www.lurraldebus.net.

Què fer?

Sant Sebastià és una de les ciutats més elegants de la península i gaudeix d'un enclavament privilegiat, amb la badia de la Concha –de passejada obligada– protegida a banda i banda per dos turons i amb una illa al mig. És el punt més obvi on començar una visita a Guipúscoa, i una de les opcions





més pràctiques i atractives per allotjar-se. El casc antic és una retícula de carrers de vianants plena de bars de *pintxos*. El Monte Urgull s'eleva just per sobre del casc antic i té bones vistes, si bé les del Monte Igeldo, a la banda oposada de la Concha, són encara millors i es pot pujar en funicular. Als seus peus hi ha el famós conjunt escultòric de Chillida, el *Peine de los Vientos*.

Cap a l'oest trobem Zarautz, amb la platja més extensa del País Basc, que és un dels centres turístics més importants, molt popular especialment entre els surfistes. **Getaria** és un bonic poble mariner, famós pels seus restaurants on el peix es cuina al carrer, i pel *txacolí* amb denominació d'origen. Els carrerons del casc antic baixen cap al port, darrere el qual s'aixeca el turó de San Anton, amb bones vistes del poble i la costa. És bona idea arribar a Getaria a peu des de Zarautz, amb un bonic passeig d'una hora vora el mar. Alternativament, les línies EU51 i EU52 d'autobús fan el trajecte entre Zumaia i Zarautz passant per Getaria cada 30 minuts (ambdues continuen fins a

Sant Sebastià). **Zumaia** és una altra població costanera, amb un bonic casc antic, que destaca sobretot pels penya-segats de la rasa mareal, una curiosa formació geològica.

Cap a l'est de la capital, cal destacar l'encantador casc antic de **Pasaia**, Donibane, i el barri de San Pedro, cadascú a una banda de la ria d'entrada al port industrial. Entre els dos barris es pot creuar en una petita barca, ja que per carretera és una volta de 7 km. Un agradable sender arriba fins a la desembocadura de la ria, amb vistes de tota la costa. Les línies de bus E01, E08 i E09 hi arriben des de la plaça Gipuzkoa de Sant Sebastià. Tocant a França, **Hondarribia** té un casc històric declarat conjunt monumental, envoltat per unes muralles i coronat pel castell de Carles V, actualment un parador. Destaca el passejar pel barri del port, amb les tradicionals cases de pescadors amb balconets de fusta decorats amb flors. Nombroses línies de bus hi arriben des d'Irun, i algunes continuen fins a Sant Sebastià. A més, des de fa uns mesos, és possible gaudir d'una bona passejada entre

Hondarribia i Pasaia a través del **Sendero Talaia**, el primer tram d'una via peatonal que pretén recórrer tota la costa guipuscoana. Es tracta d'una etapa de 22 km i set hores de marxa pel mont Jaizkibel.

Xavier Lujan

Vocal d'estudis PTP

Per a una estada més llarga

Euskotren i els ferrocarrils francesos (SNCF), ofereixen un interessant abonament anomenat *Passbask*, que per 11 € (7 € per a menors de 12 anys) permet un nombre il·limitat de viatges vàlid fins a 48 hores entre Sant Sebastià i Baiona, amb transbordament a Hendaia entre les xarxes basca i francesa, i amb possibilitat de fer servir qualsevol tren, inclòs el TGV en 2a classe. Es recomana per visitar les ciutats de Baiona, Biarritz o Donibane Lohizune/Saint-Jean-de-Luz.



La Bicicleta en femení

BICICLETA



Foto: Barcelona Cycle Chic

8 de març, Dia Internacional de la Dona. Personalment els “dies de” sempre m’han semblat una mica absurds, com si la resta de 364 dies no fóssim dones i qualsevol altra dels motius de celebració que hi ha en el calendari. En tot cas em sembla una bona excusa per dedicar l’article a la Dona i la Bicicleta.

La bicicleta acostuma a ser un terreny masculí, si més no a casa nostra, on els homes que pedalen representen el 70 % del total. Aquesta xifra amaga quelcom més enllà de la manca de paritat, ja que hi ha nombrosos estudis que aprofundeixen en la bicicleta i el gènere i tots ells coincideixen en que el nombre de dones ciclistes en una ciutat és un indicador del grau de “bici-friendly” de la ciutat en qüestió.

En David Byrne, en una de les cites sobre la bicicleta més *tweetejades* a la xarxa diu que si la dona puja a la bicicleta els homes hi aniran al darrera i potser sí que té raó ja que voldrà dir que la ciutat està preparada per a circular-hi amb bici amb seguretat. El cas és que la seguretat és un dels principals factors que fan que les dones s’ho pensin dues vegades abans d’emprar la bicicleta per als seus desplaçaments diaris. Això és quelcom que sabem bé des del BACC ja que la gran majoria de persones que s’inscriuen

a les classes de la *Biciescola*, són dones (el 85 %). La *Biciescola* funciona amb èxit des de fa gairebé 10 anys i consisteix en cursos d’iniciació i circulació en bicicleta

La Biciescola funciona amb èxit des de fa gairebé 10 anys i consisteix en cursos d’iniciació i circulació en bicicleta per adults

per adults. Les alumnes són persones que o bé no van tenir l’oportunitat d’aprendre a anar en bici quan eren petites pel fet de ser nenes o bé saben anar-hi però els

fa por circular a la ciutat. Cada cop que s’acaba un curs de la *Biciescola* recollim els testimonis dels participants i ens il·lusiona llegir coses com el que va escriure la Carmen (44 anys) “*Ha estat una experiència molt enriquidora. Pot ser que per a la gent que sap anar en bicicleta des de sempre no sigui res important, però quan aprens a una edat adulta, és una satisfacció molt gran adonar-te que ho has aconseguit, et dona molta confiança en tu mateixa.*”

Darrerament sembla que la vessant comercial del món de la bicicleta s’ha adonat que el públic femení és un públic llaminer per potenciar les vendes. Les estratègies per fer que les dones vagin en bici són múltiples i el fet de que sigui tot un mercat per explotar queda exemplificat amb botigues com *Adeline Adeline* al Greenwich Village de New York, un espai dedicat a la bici i a la dona on es pot comprar des d’una meravellosa bici de passeig fins a una bossa de mà de pell,



Foto: Paula Belil



Foto: Lidia Morano

tot en un entorn amb un accent totalment femení.

La bicicleta és símbol d'independència, autonomia i llibertat per a tothom, però molt especialment per a les dones del segle XIX. En aquella època el fet de que una dona es pugés a una bicicleta era quelcom gairebé obscè i fins i tot hi havia decàlegs que deien què podia i què no podia fer una dona en bicicleta. Aquests textos, llegits al segle XXI, ens fan somriure per la seva absurditat, amb perles com ara: *no portis joies quan vas en bici, no vagis a l'església amb la teva roba d'anar en bici, no masteguis xiclets, no empris llenguatge ciclista (deixa-ho pels homes), no vagis en bici quan es faci fosc a no ser que vagis escortada per un home, no pedalis amb els cabells deixats anar*. Malgrat aquestes traves, varen ser moltes les dones que van utilitzar la bicicleta com una manera d'activisme. Un cas paradigmàtic de l'època és el d'Annie Londonderry, una mare de família nombrosa de 25 anys que va iniciar un viatge en bici al voltant del món a l'any

1895, un repte que encara és més gran si tenim en compte que va aprendre a anar en bicicleta per tal d'acomplir aquesta aventura.

La bicicleta és símbol d'independència, autonomia i llibertat per a tothom, però molt especialment per a les dones del segle XIX

Afortunadament en l'actualitat el fet de que les dones vagin en bicicleta no és tant un repte o una aventura com en el passat, però on sí segueix tenint un elevat component de transgressió és el terreny esportiu. Segons la Federació Catalana de Ciclisme el nombre de dones federades és molt inferior al

d'homes, en totes les disciplines. I el cert és que si parlem d'herois del ciclisme ens vénen fàcilment al cap noms com Copi, Eddy Merckx o Miguel Induráin però difícilment pensem en Jeanne Longo, ciclista francesa que segueix en actiu als 53 anys d'edat i que malgrat tenir a les seves espatlles 4 medalles olímpiques, 123 títols mundials de ciclisme en ruta i en pista i 38 rècords mundials és desconeguda pel gran públic.

M'agradaria tancar l'article amb unes paraules de la líder nord-americana pels drets civils Susan B. Anthony, que al 1896 deia *"Crec que la bicicleta ha fet més per emancipar a la dona que cap altre cosa en el món. M'omple d'alegria cada cop que veig una dona que va en bicicleta. Li dona una sensació de confiança en si mateixa i d'independència enormes des del mateix instant en que s'asseu en el selló i tant lluny com avança amb la bicicleta, tant lluny com fa avançar l'alliberament de la dona"*.

Txell Hernández Gil
Directora del BACC

Foto: diari New York World



Foto: Lidia Morano



Vianants, sí que som d'aquest món

VIANANTS



Vianants avui

Tots aquests que ens agrada desplaçar-nos per les viles i ciutats posant un peu al davant de l'altre fins fa ben poc érem gairebé acusats de retrogrades impenitents, abominadors de la modernitat, i de posar greus entrebancs al progrés social des que Henry Ford va trobar la manera de posar el cotxe a l'abast de totes les classes socials.

Fixeu-vos sinó en el que passava a la dècada dels anys seixanta del passat segle XX, quan des dels Estats Units d'Amèrica i mitjançant la seva gran fàbrica de somnis, Hollywood, s'exportava arreu del món un model de vida on el cotxe esdevenia el centre de l'univers particular de cadascú. Tot es feia dins del cotxe, s'hi festejava, s'hi menjava, s'anava al cine, etc.

Tot i que en el nostre mediterrani país, l'assumpte no va quallar massa; els autorestaurants, no sé si n'hi va haver-hi mai cap; els anomenats autobancs, van plegar un any després d'haver-los instal·lat, ja que passaven més hores deserts que no pas actius; i l'únic autocine a l'autopista de Castelldefels, va ser tancat quan els propietaris comprovaren que els usuaris no prestaven atenció a les projeccions i aprofitant l'ambient de foscor, es dedicaven a practiques furtives de caire sexual totalment contraries a la rígida moral nacionalcatòlica imperant a l'època; tot i això val a dir que un cert efecte de la propaganda va quallar, quan el cotxe esdevé un element de prestigi, de qualitat de vida, en resum de potencial econòmic. Per contra, anar a peu, o amb transport públic venia a representar una mena de degradació social.

Aquests darrers anys, quan una bona part del món ha comprovat que el model "cotxecèntric" només ens portava a una enorme pèrdua de qualitat de vida, els comerciants, el gran pol econòmic de les nostres ciutats, conjuntament amb els grans tècnics urbanistes, s'adonen que és quan anem a peu que podem entrar a les botigues, i els polítics comencen a veure que les trobades dels veïns pel carrer fomenten la convivència. És llavors quan la



situació comença a canviar, sobretot a partir del moment en què el col·lectiu de metges, un altre dels *lobbys* poderosos de la nostra societat, dictamina que caminar és molt bo per la salut.

Cap un nou model de mobilitat

Però no és or tot el que llui i els canvis no van tan ràpid com alguns voldrien, als pobles i ciutats de Catalunya, el concepte del cotxe com a element de llibertat i de prestigi social, segueix molt arrelat, qüestió, a més, afavorida per uns potents *trusts*, que no estan disposats gens ni mica a que el sector industrial de l'automoció s'hagi de reconvertir.

Tota manera, als fòrums especialitzats ja no es parla de trànsit, sinó de mobilitat, qüestió, ben mirada, fonamental, perquè es deixi de parlar exclusivament del cotxe i es reconegui que les altres maneres de desplaçar-se també requereixen d'atenció. Així mateix i

com hem dit abans els comerciants s'adonen que les zones exclusives de vianants, o bé aquelles altres on aquests són els que hi tenen la prioritat, tot i que de bon principi eren poc inclinats a acceptar-ho, els seus negocis funcionen molt més bé que no pas abans; i fins i tot una majoria de conductors acaba reconeixent que, en molts moments, ells també són vianants.

Molt de camí per fer

Tot i que avui qualsevol urbanista parla de la Ciutat de les Persones, hi ha encara un llarg camí per fer pel que fa als vianants a molts pobles, viles i ciutats de la nostra Catalunya, molt camí per invertir una situació degradada durant molts anys de "cotxecentrisme" i que avui requereix de costoses inversions per capgirar-la, de campanyes ciutadanes i debats ciutadans que facin sentir participants els veïns en els projectes relacionats amb la mobilitat de cada municipi, o d'agrupacions comarcals. Els pactes i plans de mobilitat, que es fan a l'empara de la Llei de mobilitat promulgada pel Parlament de Catalunya, l'any 2003 i que avui dia s'estan desenvolupant a moltes ciutats de Catalunya, són un bon camí inicial de cara a fer que vianants, ciclistes, conductors i transport públic acabem compartint amb bones condicions un espai que és de tots.

Moltes són les coses que cal fer, moltes són les coses de què cal parlar i posar-nos d'acord, molts són els temes relacionats amb els vianants que prometo anirem desglossant en aquestes pàgines de la revista PTP.

Enric Ferreras
Badalona Camina

Europa lidera la lluita contra les emissions de CO₂

INTERNACIONAL
T&E

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



Del transport aeri...

L'1 de gener de 2012 va representar l'entrada en servei del primer sistema internacional que obliga les empreses aèries a pagar pel cost de les seves emissions de CO₂, de manera que els avions només poden utilitzar els aeroports europeus si tenen els corresponents permisos d'emissions.

Tot i que el 21 de desembre el Tribunal Europeu de Justícia va donar tota validesa al Sistema de Comerç d'Emissions de la UE (EU-ETS) aplicat a l'aviació, diversos països com els EUA, la Xina o l'Índia estan valorant l'adopció de mesures com a represàlia a la decisió europea.

El director de la Comissió per l'Acció pel Clima, Jos Delbeke, ha anunciat que la suspensió del EU-ETS, com demanen els EUA, "és implantejable" i va afegir "no és com treballem a Europa". Però sí que ha establert les condicions sota les quals un sistema global podria eventualment substituir el vigent europeu, en el sentit que qualsevol

nou sistema hauria de comportar una major reducció de les emissions que l'actual, ser no discriminatori per naturalesa, i incloure no només valors objectiu sinó, a més, mesures obligatòries.

El director de T&E, Jos Dings, ha manifestat que "el missatge d'en Jos Delbeke ha estat prou clar: la UE no tolerarà cap represàlia i es reafirma en el seu sistema; i aquesta és l'única manera perquè el EU-ETS esdevingui un pas ferm cap a una solució global".

Per la seva banda, Raymond Benjamin, secretari general de l'ICAO (International Civil Aviation Organisation), ha anunciat que aquesta organització presentarà una proposta de regulació global de les emissions dels avions a finals d'aquest any, afegint que la indústria necessita un programa mediambiental global.

... I també es preocupa per les del transport marítim

D'altra banda, la Comissió Europea ha proposat quatre vies per combatre els gasos d'efecte hivernacle en navegació

marítima internacional, i ha obert un procés de consulta pública. Les quatre opcions proposades són:

- Un sistema de drets d'emissions, formant part o independent de l'existent.
- Establiment d'un fons de compensació mitjançant el qual els propietaris de vaixells serien taxats i els ingressos redistribuïts als qui en pateixen les emissions.
- Una taxa pels combustibles per vaixells venuts a la UE o per les emissions de carboni.
- Uns objectius de reducció d'emissions per cada vaixell

Els resultats de la consulta serviran per redactar una proposta de reducció d'emissions de gasos d'efecte hivernacle per part dels vaixells, que està previst que es publiqui a finals d'any. La T&E ha manifestat que la iniciativa hauria d'incloure la lluita contra les emissions dels vaixells quant a "carboni negre" (erigit igualment com un agent amb un fort impacte en el canvi climàtic).

Francesc Xandri

Sabadell

transport públic 2 x 2020

LA PROPOSTA

Proposta de nou sistema de transport públic per a la ciutat de Sabadell

La PTP ha presentat el full de ruta Sabadell transport públic 2 x 2020 que té com a ambició objectiu doblar el nombre de passatgers del transport públic sabadellenc en l'horitzó 2020, avançant-se a l'objectiu de la Unió Internacional dels Transport Públics (UITP), que és doblar els passatgers a nivell mundial l'any 2025.

El document comença fent una anàlisi de la situació actual del transport públic a la ciutat. El primer que cal destacar és que el rècord d'usuaris del bus urbà, operat per la cooperativa TUS des de l'any 1982, es va assolir ara fa vint anys, el 1991, amb prop de 15 milions de passatgers. A partir d'aquí va patir una davallada d'usuaris any rere any fins el 2000, any a partir el qual comença a recuperar passatgers, tot i que el 2009 i el 2010 es perden passatgers. El 2011 es va tancar amb 13,5 milions de viatgers, una xifra lleugerament superior a la del 2010. Les tendències detectades en el bus urbà són les següents:

no ha pogut compensar l'hemorràgia dels usuaris locals que TUS tenia abans.

- La promoció constant de l'ús del cotxe que es fa a Sabadell ha fet que el sistema normal de transport per a la gent que tingui accés al cotxe, sigui el cotxe.
- L'augment en el nombre d'equipaments fa que els viatges en bus siguin cada cop menys importants degut a què la gent hi accedeix a peu.
- Tot i que la flota de busos està en bones condicions, sent tota accessible a PMR, l'espai interior és poc amable.

El funcionament de l'actual xarxa de la TUS és el següent:

- **Funcionament per rebliment de corredors, cosa que provoca nivells de servei molt diferents segons l'origen i la destinació:**
 - Alta freqüència a l'eix central on se solapen les línies 1, 2 i 3, que fa que es disposi d'un autobús cada 4 minuts. Serveis de 1a categoria.
 - Desplaçaments radials entre els barris i el centre fora de l'eix central, amb freqüències baixes (entre 15 i 30 minuts). Serveis de 2a categoria.
 - Desplaçaments entre barris que no siguin el centre on s'ha de fer un transbordament no coordinat entre línies de poca freqüència. Serveis de 3a categoria.
- **Baixa velocitat comercial a conseqüència de tres motius:**
 - Manca de prioritat semafòrica.
 - Pèrdua de temps a les parades amb més viatgers.
 - Obstacles que troba el bus en el seu recorregut, bàsicament vehicles mal parats o estacionaments, tant de transportistes com de particulars.
- **Bon equipament a les parades:** horaris, mapes i en la majoria dels casos minuts d'espera en temps real.
- **Sabadell no disposa de servei nocturn d'autobús.** Terrassa, sí.

Pel que fa al servei de bus interurbà:

- Els serveis de Sarbus i Sagalès són antiquats



- El usuari del bus són fonamentalment població no activa: escolars, jubilats i mestresses de casa.
- L'arribada de desenes de milers d'immigrants, quasi tots ells sense cotxe,
- No se sap aprofitar la restricció al vehicle privat a l'eix central per créixer.
- El fet que encara hi hagi l'oportunitat d'aparcar de franc al centre promou molts viatges en cotxe.



i no tenen coordinació amb el bus urbà.

- Baixa captació de viatgers.

La cooperativa TUS va assolir l'any 1991, prop de 15 milions de passatgers

- Sarbus té horaris cadenciats però amb un compliment desigual. Encara utilitza alguns autobusos desfasats, sense estar adaptats a PMR. Sagalès disposa d'una flota de busos de millor qualitat però amb horaris no cadenciats.
- El bus interurbà està totalment estancat.

Ferrocarril:

- FGC ha augmentat un 42 % el passatge a les dues estacions de Sabadell entre el 2001 i el 2010, passant de 1,6 a 2,3 milions de viatgers.
- Pel que fa Rodalies Renfe, el passatge ha augmentat lleugerament entre el 2004 i el 2010, passant dels 23.875 viatgers diaris, en el conjunt de les tres estacions sabadellenques, als 24.756.

El full de ruta Sabadell TP 2 x 2020 considera que és possible doblar passatgers en l'horitzó 2020 tenint en compte del baix nivell d'usuaris del transport col·lectiu en comparació amb ciutats alemanyes i franceses de mida semblant, amb les quals s'ha fet una exhaustiva comparació.

Per exemple, en el cas de la demanda de transport públic urbà a Sabadell és de 65 viatges per hab./any, tres cops per sota la mitjana alemanya (191) i 5 vegades per sota de la ciutat amb el valor més alt, Freiburg, i la meitat de la ciutat amb el valor més baix, Braunschweig.

Per capgirar la situació i doblar passatgers es proposa el següent:

- 1- Nova xarxa simplificada. Menys línies, més freqüència i més velocitat. S'aconsegueix amb carrers exclusius pel transport públic i prioritats semafòrica.
- 2- Freqüència cadenciada. Exemple: 5', 10', 20', 40'.
- 3- Increment gradual del servei sense incrementar el dèficit amb els següents criteris:
 - Utilitzar els recursos ara desaprofitats, com la circulació d'autobusos interurbans (ara amb prohibició de passatge dins Sabadell).
 - Canvi de xarxa en els termes abans definits.
 - Increment de productivitat i de donar la prioritat a la circulació del transport públic.
 - Amb nous recursos provinents de l'extensió a tot el centre de l'àrea blava i verda. El transport privat ha de finançar el transport públic.
 - A través de l'excedent d'una empresa municipal de producció i distribució d'energia elèctrica, que caldria crear per convertir totes les teulades dels

equipaments municipals en centrals de producció d'energia fotovoltaica. Exemples de Munic i Freiburg.

- Un moderat increment de les tarifes, com a conseqüència de la integració del sistema tarifari de Sabadell en el general, que ha d'anar acompanyat d'una política social en favor dels joves i els grans usuaris a través d'un descens en el preu dels abonaments.
- 4- Creació del sistema de transport públic metropolità de Sabadell amb integració de Barberà, Badia, Sant Quirze, Castellar, Polinyà i Santa Perpètua.
 - 5- Integració dels sistemes de transport de Sabadell i Terrassa a partir del 2020.
 - 6- Millora urgent dels nodes de la xarxa: Sabadell Sud, Sabadell Centre, integració bus-ferrocarril.
 - 7- Full de ruta que determini de manera clara carrers exclusius pel transport públic, carrils bus, nivell de prioritats semafòrica.
 - 8- Disminució del cost energètic.
 - 9- Introducció de sistemes tramviàries (TramVallès).
 - 10- Ús de les noves tecnologies (aplicacions per a mòbils, etc.).

La PTP s'ha reunit amb el regidor de mobilitat, Senyor Paco Bustos, així com amb diversos partits polítics i entitats de la ciutat, per tal de presentar la proposta, que ha tingut una bona acollida a la ciutat.

Albert Parés
Vocal PTP Vallès Occidental

El tramvia per Laureà Miró, desencallat!

LA PROPOSTA

Sis anys després de la inauguració del tramvia a Sant Just i Sant Feliu, sembla que els polítics s'estan posant d'acord pel traçat més racional.

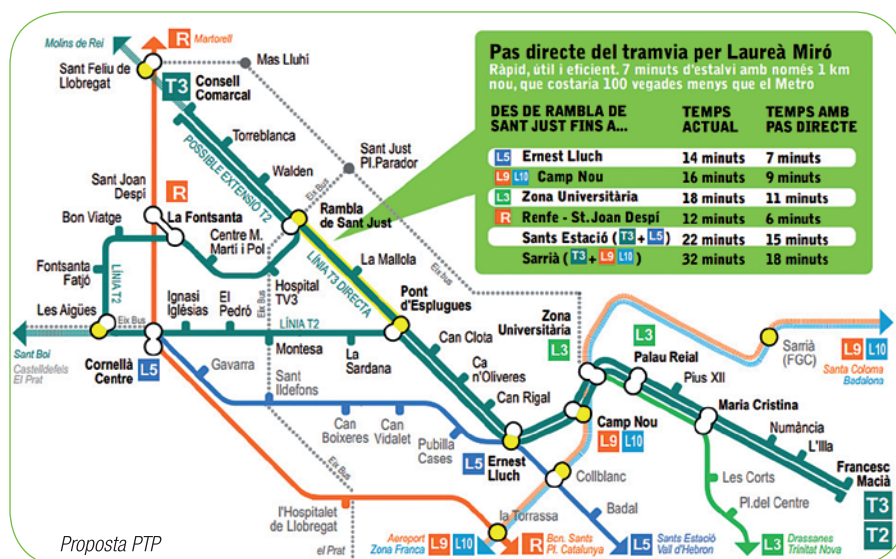
L'any 2004 el *Trambaix* es va inaugurar des de F. Macià fins a Sant Joan Despí passant per Cornellà, l'any 2006 s'hi va afegir un ramal fins a Sant Just, perllongat a Sant Feliu l'any 2007. Aquest ramal però, té un **traçat diferent al previst** en els primers projectes, que preveïen un enllaç directe des del Pont d'Esplugues fins a Sant Feliu, quedant un traçat que aprofita el ramal de Cornellà i una avinguda molt ampla (i poc poblada) d'Esplugues i Sant Joan, l'Avinguda del Baix Llobregat, fins arribar a Sant Just i anar a Sant Feliu, ara sí, per la carretera de manera directa.

Aquest revolt va ser degut a **decisiones polítiques** del moment, les quals discutien l'èxit d'un tramvia desconegut fins al moment i feien palesa la por de tocar el trànsit rodat d'una carretera principal.

Les conseqüències de la decisió presa, són nombroses i la majoria negatives, fent que un traçat directe de **2 o 3 minuts amb dues parades** (Des de Sant Just al Pont d'Esplugues), passés al trajecte **actual de 10 minuts i 5 parades**. Un increment de temps totalment dissuasiu per captar nous usuaris cap al transport públic. De fa anys, la PTP

reclama un traçat directe com el que es plantejava en els primers projectes. Un traçat que faria que el transport públic fos molt més competitiu que ara i que creiem que seria clau per a intentar que la gent deixi el seu vehicle privat a casa.

Miró, amb un **fotomuntatge innovador** del tramvia i l'inici d'una recollida de signatures. El que es vol és que es deixi de prometre un perllongament de metro actualment inviable i es posi fil a l'agulla a un traçat més racional del tramvia, donant uns resultats en temps



Conscients la nova situació econòmica que estem patint, el passat mes de setembre, la PTP va aprofitar una fira que es fa anualment a Sant Just (Sant Just al Carrer) per tornar a obrir el debat del tramvia per Laureà

de viatge molt semblants als que podrien donar el metro amb una inversió d'un **cost de 100 vegades menor** i realitzable a molt curt termini.

Sembla que la presentació va fer efecte, ja que dos mesos després, tant l'ajuntament de Sant Just com el de Sant Feliu de Llobregat, han aprovat per unanimitat en els plens del mes de gener respectius, la petició del nou traçat del tramvia per Laureà Miró.

Des de la PTP, **encoratgem** que Esplugues aprofiti el nou traçat del tramvia per fer un canvi del carrer més cèntric i comercial, seguint l'exemple d'altres ciutats veïnes, com Sant Feliu, pacificant-lo i ampliant les zones per a vianants, fent que passejar-hi sigui més còmode i tothom hi surti guanyant.

Jordi Porta

Vocal PTP Baix Llobregat



Paradeta

Dr. Traffic

El doctor Traffic investiga casos paranormals en matèria de mobilitat. L'adreça del seu consultori és doctortraffic@transportpublic.org

La paradeta

Las paradas que no amaban a los autobuses, de ÀMB Larsson

El Miquel Segura ha informat al Dr. Traffic del fatídic destí de la parada de la Pl. de l'Abat Escarré, que ha estat testimoni "privilegiat" de les retallades del transport públic viscudes als darrers temps. Aquest pal de parada ha estat objecte de tres

supressions consecutives de serveis: el del Barcelonès Nord (Tusgsal B20 i B22), la supressió de la mítica línia 35 de TMB i, més recentment, l'eliminació del bus de barri 126 els diumenges. Com un sudoku a l'inrevés, la parada ha perdut línies i serveis de forma esglaonada deixant penjades algunes connexions importants (vegeu pàgina 7). El Dr. Traffic segueix consternat perquè fins ara no era habitual de veure caure línies amb aquesta celeritat.



Fotos: Miquel Segura

Dr. Traffic

L'Estació de França pateix un trastorn de personalitat múltiple

Diversos usuaris de Rodalies de Catalunya han alertat el Dr. Traffic pel comportament anormal amb què l'estació de França els rebia quan es dirigien a utilitzar el servei. Els usuaris van advertir que l'Estació no es comportava com pertocaria a aquest equipament, sinó que es disfressava per despistar-los, fent-se passar per l'estació londinenca de Paddington o fins i tot per un "mercadillo"! El Dr. Traffic va poder observar com l'estació jugava a despistar els seus usuaris. Després d'analitzar acuradament aquests símptomes, s'ha diagnosticat un trastorn de personalitat múltiple, molt probablement causat pel qüestionament que sovint es fa del seu futur. L'Estació no se sent reconeguda tot i estar garantint els serveis de Rodalies i regionals en situacions adverses. El Dr. Traffic recomana les administracions responsables de l'estació de no menysprear-la amb tanta lleugeresa i estudiar possibles noves funcions ferroviàries, en una ciutat que sempre acaba fent curt en les previsions de vies.



Foto 1:
Estació de França disfressada de l'estació londinenca de Paddington (17-01-2012)

Foto 2:
Estació de França convertida en "mercadillo" (25-03-2012)



Entrevista

Ricard Font i Hereu

Director General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya

Ens congratula que el nou director utilitzi el tren cada dia, de Girona a Barcelona i vv. La seva visió d'usuari del transport públic és important pel càrrec que ocupa?

Evidentment que sí. Viatjar en transport públic de manera quotidiana, sigui en el mitjà que sigui, és la millor manera de conèixer l'estat del servei de primera mà, sense haver d'esperar que t'arribi la informació al despatx. A més, em permet interactuar amb la resta d'usuaris. He arribat al punt de tenir reunions formals amb ells dins del mateix tren. Tot responsable públic hauria de viatjar en transport públic amb certa regularitat.

Segurament coneixerà de primera l'estat de la xarxa ferroviària convencional a Catalunya, i els incompliments del Ministeri de Foment amb el Corredor Mediterrani i el Pla de Rodalies. Què pot fer la Generalitat?

Sense competències sobre la infraestructura depenem de la voluntat política de l'Estat, que s'ha demostrat pràcticament nula manin uns o altres. La prova són els pressupostos generals de l'Estat. No vull redundar en la situació que patim però invertir més de 4000 M€ en línies d'Alta Velocitat i 28 M€ a les rodalies de Barcelona i Madrid parla per si sol d'una situació que no té massa lògica si atenem al retorn social d'una i altra inversió.

Un llegat de túnels de metro -molts inacabats- i una munió d'autovies amb peatges a l'ombra. Creu que aquesta ha estat una política d'infraestructures encertada per canviar els hàbits de mobilitat?

Durant els darrers anys Catalunya ha avançat en matèria de mobilitat i transport públic, això és innegable, però sense preveure com s'havien de pagar moltes de les infraestructures començades i pensant que el crèdit seria sempre accessible. La Línia 9 acabarà costant més de 16.000 milions d'euros per la fórmula

de pagament diferit amb la qual es va decidir continuar l'obra el 2008, quan ja estaven enmig d'una crisi. Per aquest motiu ens hem vist obligats a reajustar moltes obres en curs.

Paradoxalment el transport públic està patint retallades un any després de batre el rècord de viatgers als quatre àmbits integrats. Hem tocat sostre amb l'oferta i la demanda?

Jo no diria que hem retallat transport públic, sinó racionalitat l'oferta pensant en garantir la mobilitat de les persones. Hem ajustat freqüències tenint en compte la demanda en alguns llocs i en d'altres hem ampliat la oferta. Encara hi ha feina a fer en matèria de transport públic per generar futures ofertes que captin més demanda que ara es mou en vehicle privat. Ara hem de tenir clar que l'important no és el mode de transport sinó la una millor velocitat, freqüència i informació a l'usuari. Encara que sembli de sentit comú és un canvi cultural.

La pujada de tarifes d'enguany ha estat molt important, i no implicarà millores en el servei. Què li diria als seus companys de viatge?

Que en moments difícils cal prendre decisions difícils sense posar en risc el sistema. L'Estat porta 3 anys reduint la seva aportació al manteniment del sistema de transport públic de la regió metropolitana de Barcelona (l'any 2012 ha reduït 40 M€), mentre que la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona les augmenten. Estem començant a aplicar un nou model tarifari que prima a l'usuari recurrent. Títols com la T-MES o T-TRIMESTRE s'han abaixat, a la vegada que hem avançat en els títols socials, com en les bonificacions de fins un 80% a les persones en situació d'atur, fins ara inexistents.

L'ajornament de la integració tarifària catalana i la implantació de nous serveis, com les Rodalies d'altres territoris o el bus Exprés, no són bones notícies. No podem trobar nou finançament? Només podem esperar?

Tenim la proposta tècnica de fer noves rodalies

a Girona, Tarragona i Lleida, però cal signar un contracte de serveis a partir del compliment dels acords de traspàs que el 2009 es van signar i que no va complir l'anterior administració. Cal veure què passa ara. La integració tarifària del conjunt del país continua sent un objectiu irrenunciable, ara mateix representa un cost econòmic que no podem assumir. Avaluarem costos i un nou full de ruta per fer-la possible. Pel que fa al bus Exprés esperem veure alguna realitat aquest 2012.

Com valora les propostes d'infraestructures amb baix cost per millorar el transport públic? La PTP ho ha proposat a la B-23 per a autobusos i al Corredor Mediterrani que quedarà en desús per al TramCamp.

Molt bé, espero continuar treballant plegats amb la PTP per fer propostes que siguin possibles a curt termini. Vam presentar la proposta de la B23 basada en un carril bus amb baix cost econòmic, treballada amb el SCT, tant a l'anterior com al nou executiu de Foment. Pel que fa al TramCamp, un cop quedi en desús el traçat ferroviari actual de la costa, hem de començar a posar fil a l'agulla amb una proposta viable i possible.

Doni una notícia optimista per als usuaris del transport públic.

Tenim una bona xarxa de transport públic que amb pocs diners, moltes idees i molta dedicació i feina d'enginyeria pot veure augmentada substancialment la seva capacitat i la seva accessibilitat.

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

Sens dubte el tren regional de Girona a Barcelona on he passat durant molts anys 4 hores diàries de la meua vida, fent feina, conversant, conciliant la meua vida familiar doncs la meua dona també n'és usuària diària, escoltant música, veient pel·lícules o allargant o avançant hores de són.

Moltes gràcies i molts ànims!