

La PTP fa 20 anys



4-8

La PTP fa 20 anys
sobre rodes

9-11

El transport de
merceries a FGC

16-17

La 2a fase de la Nova Xarxa
de Bus de BCN millorarà els
corredors previs però necessita
més ambició

24-25

La DGT, perduda
amb les bicicletes

26-27

Al trabajo en bici.
Semana Europea de
la Movilidad 2012



MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

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:

Xavier Lujan

Consell de Redacció:

Blaí Aparici, Vanessa Bastida, Lluís Carrasco, Sílvia Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferri, Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí, 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:

1.000 exemplars

Foto portada:

Miquel de Toro

"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, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tugsal, Renfe, Tramvia Metropolità, Autobuses Horta, Autocars Font, Autocorb, Autos Castellbisbal, Cintoi 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

Efemèrides que compten 3

EFEMÈRIDES

La PTP fa 20 anys sobre rodes 4-8

FERROCARRIL

El transport de mercaderies a FGC 9-11
150 anys de tren de Sarrià. Del tren urbà al metro regional de Barcelona. 1863-2013 12-15

AUTOBÚS

La 2a fase de la Nova Xarxa de Bus de BCN millorarà els corredors previs però necessita més ambició 16-17
S'amplia la xarxa de bus interurbà expres.cat 18-19
TUS. 30 anys d'història i model d'economia social 20
Reforma de la xarxa de bus urbà de Sabadell 21

VIATGES SOSTENIBLES

Integració a la xarxa ferroviària europea: noves oportunitats 22-23

BIGICLETA

La DGT, perduda amb les bicicletes 24-25
Biciestació BCN 25
Al trabajo en bici. Semana Europea de la Movilidad 2012 26-27

MOBILITAT PRIVADA

45 anys del P(A)T 28-29

VIANANTS

Prova pilot a Sant Boi per recuperar el centre de la ciutat per a les persones 30

PARADETA
Dr. Traffic 31

ENTREVISTA
Ole Thorson 32



4 revistes

12 EUROS

Des de 1995, informació independent sobre mobilitat sostenible!

Per restriccions pressupostàries, a partir del proper número 61, la impressió i enviament de la revista "Mobilitat Sostenible i Segura" serà de pagament per a les persones i entitats no sòcies o col·laboradores amb la PTP. La versió electrònica de la revista romandrà gratuïta i disponible a internet, dins la pàgina www.transportpublic.org/revista

Aquelles persones que desitgin continuar rebent la revista en paper a domicili i no siguin sòcies, poden contractar quatre números per només 12 € (a 3 € per revista) o fer-se soci a l'entitat per 32 € l'any (25 € per a menors de 25 anys). El pagament es podrà fer via transferència al compte 2100-0468-00-0200350569 o mitjançant domiciliació bancària.

Per a encarregar qualsevol d'aquestes opcions o fer consultes podeu utilitzar la web www.transportpublic.org/revista o enviar les vostres dades (nom, cognoms, adreça postal completa i compte corrent si s'escau) al correu electrònic info@transportpublic.org o el telèfon 93 244 49 70.

Efemèrides que compten

EDITORIAL



De vegades cal mirar enrere per comprendre el present i motivar-nos en treballar per un futur millor. En aquesta revista parlem de passat, present i futur. No podíem passar per alt els primers 20 anys d'existència de la PTP, una associació única en la seva espècie. L'any 1993 cinc ments inquietes van posar en marxa un projecte de gran valor per a la societat. Amb gran estima i reconeixement per als nostres fundadors, **Pau Noy, Manel Ferri, Pelayo Martínez, Juan Ramón Domínguez y Ole Thorson**, vam organitzar un circuit en bus turístic per Barcelona, on vam canviar la Pedrera i el Park Güell pels punts més simbòlics matèria de mobilitat sostenible d'aquestes dues dècades (pàg 04).

A més comptem amb una entrevista a l'Ole Thorson (pàg 32), que també ha estat al capdavant d'altres associacions relacionades amb la mobilitat sostenible i segura. També ens fem ressò dels 45 anys de l'associació **Prevençió d'Accidents de Trànsit P(A) T**, amb una article de la seva presidenta, l'Eugènia Domènech.

Però a banda de les efemèrides socials també hem de celebrar una vegada més un aniversari que implica a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya: un segon article sobre el centenari del Carrilet, dedicat a les mercaderies (pàg 09), i un article sobre **els 150 anys del tren de Sarrià** (pàg 12). El tren de Sarrià es va convertir, en el moment de néixer al 1863, en el primer ferrocarril

suburbà de l'Europa continental; és a dir, el primer en comptar amb un servei cadenciat –cada 30 minuts en el moment d'inaugurar-se– orientat exclusivament al moviment de persones en àmbits metropolitans. La seva història és reflex de les dinàmiques de la ciutat de Barcelona i de Catalunya: el progrés tecnològic, les ambicions, les frustracions... i des que FGC se'n fes càrrec al 1979, el seu renaixement a partir de les cendres. Agraïm la col·laboració externa del Francesc Magrinyà i la Teresa Navas, comissaris de l'exposició dels 150 anys del Tren de Sarrià i professors experts en urbanisme de la UPC.

També celebrem, de tot cor, l'aniversari de l'única empresa cooperativa dedicada a l'explotació de transports públics, els **Transports Urbans de Sabadell** (pàg 20), que ha fet 30 anys i ha aconseguit un model organitzatiu demostradament econòmic per a la societat i solidari entre els treballadors.

Pel que fa les dues rodes en aquesta revista hem demanat l'opinió del Bicicleta Club Catalunya (BACC) sobre **l'ús del casc a ciutat** (pàg 24) plantejat per la Direcció General de Tráfico (DGT) i sobre l'experiència pionera de la **Bicicestació de Sarrià** (pàg 25). A més comptem amb una participació de Luis Cuenca i Manel Ferri, de l'Instituto Sindical del Trabajo, Ambiente y Salud de CCOO, sobre l'accés en bici als llocs de treball dels treballadors europeus (pàg 26).

Pel que fa la proposta de viatges sostenibles us proposem descobrir les noves oportunitats que ens brinda l'entrada en funcionament dels **primers serveis d'alta velocitat internacional sense transbordaments entre Catalunya i França** (pàg 22). Es tracta d'un esdeveniment històric, perseguit des dels anys vuitanta a Catalunya, que han de permetre una mobilitat més intensa i sostenible tant al pla de l'Eurodistricte com d'Euroregió. Us convidem a reservar els bitllets amb temps i descobrir les ciutats properes de França que, fins ara, semblaven molt més allunyades.

Esperem una vegada més que gaudiu amb la lectura d'aquesta revista, que acompanya la història de la PTP des de 1995. Per a mi és un gran honor signar una editorial com aquesta i comprovar com, malgrat les dificultats del moment, la PTP segueix envoltada de grans persones que, de fora o dins de l'entitat, fan possible el nostre projecte associatiu. Gràcies a tots els que heu fet possible aquests 20 anys de PTP i benvinguts els qui s'animin a ajudar-la a continuar.

Ricard Riol Jurado
President de PTP

La PTP fa 20 anys sobre rodes

EFEMÈRIDES



50 sòcies, socis i acompanyants van celebrar el passat dissabte 30 de novembre el 20è aniversari de la PTP. L'efemèride es va celebrar en un bus turístic que va recórrer punts simbòlics de la mobilitat dels darrers 20 anys a través d'una ruta de 40 quilòmetres, que va incloure esmorzar, sortejos i molta animació.

Un viatge en transport públic que dura 20 anys...

La línia "PTP 20 ANYS" ha funcionat una sola vegada a la història, amb una única sortida el dia 30 de novembre de 2013 i un públic molt especial: els socis i acompanyants de l'única ONG del país dedicada íntegrament a la defensa del transport públic, que commemora dues dècades de vida associativa.

50 sòcies, socis i acompanyants van celebrar el passat dissabte 30 de novembre el 20è aniversari de la PTP

Aquest bus turístic va canviar les rutes clàssiques que passen per la Pedrera o pel Park Güell, per endinsar-nos al bell mig del polígon industrial més gran de Catalunya, travessar la zona d'obres de la Sagrera, o passar per diverses infraestructures del transport públic de Barcelona que no són gaire visitades pels nostres turistes. I és que la línia "PTP 20 ANYS" va

circular pels punts més emblemàtics de la mobilitat sostenible dels darrers 20 anys a Barcelona, escenaris on s'han fet millores o s'està pendent de fer-les, i que han comptat amb el recolzament o fins i tot impuls directe de la nostra entitat.

El nostre bus turístic no només va donar servei a la memòria històrica; també va posar la seva mirada en el futur. Foren punts obligatoris de pas alguns carrils bus urbans guanyats amb molt d'esforç; els nous tramvies "interruptus" de Barcelona; l'expansió del metro, amb l'eterna línia 9 inacabada; la millora d'intercanviadors com la Sagrera o Arc de Triomf; els autobusos exprés, la transformació d'espais públics per afavorir la mobilitat sostenible, com el Pg. de Sant Joan o Glòries; o els punts clau del desenvolupament ferroviari de la ciutat, hagin estat escenaris de pèrdues o de futurs guanys...



PTP PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC **20 ANYS**

T-Aniversari TÍTOL UNIPERSONAL
VALID PEL 30-11-2013

3011



Barcelona, com Catalunya, són espais en transformació permanent, on les idees de la PTP han anat calant poc a poc i millorant, tot i que discretament, les condicions de vida de ciutadans que molt segurament mai hauran sentit parlar de la nostra associació. I és que a diferència de molts clubs en defensa del transport individual, els defensors del transport públic no només estan compromesos amb les seves necessitats pròpies de mobilitat sinó amb la millora del seu entorn.

El nostre viatge vital no acaba aquí, continua gràcies al suport dels nostres socis i sòcies, de les institucions i empreses que han cregut en el nostre treball i dels mitjans de premsa que han amplificat la nostra veu. Molts contextos i persones han canviat o canviaran, però el nostre tren de vida continuarà circulant per les vies de la vocació, el rigor i l'esforç; i la nostra locomotora titular sempre serà el desig d'un món millor i una societat més justa.

Un viatge carregat de sorpreses

La línia "PTP 20 ANYS" va iniciar el seu recorregut a l'estació de Sants, on

els viatgers van rebre una bossa amb obsequis i el títol de transport T-Aniversari, amb un número personal per a participar als diferents sortejos.



El Jose, el nostre soci més gran, i el Pol, el nostre soci més jove



Al carrer Tarragona vam veure el primer carril bus en contra sentit, reivindicat per la PTP i altres entitats a la taula de mobilitat Ciutat de la Justícia. Una de les primeres

línies en utilitzar-lo va ser la CJ, un servei singular laboral cofinançat per diverses administracions. L'Ajuntament també hi va dissenyar una prova pilot de zones d'avançament bus-taxi, on a cada cruïlla canvien de sentit. A la plaça Espanya també vam veure la rotonda interior exclusiva per la línia V7 de la nova xarxa de bus, en servei des de l'1 de maig de 2013.



Un cop allà el nostre Bus Turístic va enfilar-se per Montjuïc per recórrer l'Anella Olímpica. Els Jocs van dotar Barcelona d'una xarxa viària d'última generació, amb les Rondes, els túnels de Vallvidrera, els del Garraf, etcètera, però poca cosa es va fer pel transport públic. Al Cobi li agradava anar en cotxe. El 1993 es va fundar la PTP per exigir més prioritat pel transport públic a les

institucions catalanes, que van donar l'esquena a la mobilitat sostenible en nom d'un progrés entès al revés d'Europa.

De baixada cap a la Zona Franca vam recordar el Carril Bus Renfe, resultat de la congestió extrema de la Gran Via després que a l'octubre de 2007 es produís la més gran crisi del transport públic del nostre país en democràcia: l'esfondrament de les línies C2 i C10 de Rodalies, els FGC de la línia Llobregat – Anoia i tot el servei de regionals i llarg recorregut procedent del sud. Les vies de Renfe van restar tallades durant 40 dies, i les de FGC durant 4 mesos, durant els quals la Generalitat i el Ministeri de Foment van habilitar un servei substitutori d'autobús que sovint utilitzava aquest vial per a fer la connexió entre Gavà i la plaça Espanya de Barcelona.

Al passeig de la Zona Franca vam veure les boques de metro de l'estació Foc-Cisell de la línia 10, unes obres iniciades al 2005



i que ja estan pràcticament acabades: resta pendent la superestructura de via entre el túnel que passa sota aquest carrer i el viaducte del carrer A del polígon de la Zona Franca (que més endavant també vam visitar), així com la connexió amb les vies de la línia 9. Les línies 9 i 10 són els projectes d'infraestructura més ambiciosos i cars de la història de Catalunya, amb una inversió prevista en obra de 7.000 milions d'euros, que es doblaran si tenim en compte la despesa financera.

Després de recórrer el polígon industrial més gran de Catalunya, el nostre bus turístic va continuar el recorregut per la Gran Via, des d'on vam veure l'estrangulament ferroviari d'ample ibèric a l'accés a Sants. L'any 2005 es van aixecar la 3a i 4a via d'accés a Barcelona, que havien estat planificades a principis dels anys setanta per a segregar els trens semidirectes de rodalies i regionals exprés dels serveis que paren a totes les estacions. La PTP va elaborar el 2006 el 'Pla Tren 2014' amb un suport parlamentari majoritari i, si bé cap proposta va ser materialitzada a cap pla d'infraestructures de la Generalitat, el Ministeri de Foment ha incorporat recentment una d'aquestes propostes: la que permetrà als trens regionals d'alta velocitat d'arribar a les estacions urbanes de Tarragona i Reus. El Pla Tren 2014 va ser finalista als premis de la Unió

Internacional dels Transports Públics, UITP, el 2011.

A continuació vam recórrer la Gran Via, on vam poder veure una de les mesures de gestió viària més rellevant de la primera fase de la Nova Xarxa de Bus de Barcelona, el doble carril bus, que permet evitar entorpiments del taxi al bus i evita retenir els busos interurbans o discrecionals després d'una parada del bus urbà. També vam visitar l'esperada reforma de l'intercanviador d'Arc de Triomf, el nou Passeig de Sant Joan - on el vianant, la bici i el bus són els protagonistes de la recent reforma urbanística - i els voltants de la Sagrada Família, on la PTP ha participat juntament amb l'associació de veïns fent propostes per a mitigar l'impacte del turisme en la mobilitat del barri.

Tot seguit vam veure també l'intercanviador de la Sagrera - Meridiana, inaugurat el 2010 amb quatre línies de metro, afegint l'estació de rodalies el 2011 i els nous serveis de bus exprés.cat el 2012, coincidint amb l'obertura del carril BUS-VAO de la C-58. El 2013 hi va arribar també el bus exprés de la Vall del Tenes, un dels projectes més emblemàtics de la PTP.

Passant per les obres de la futura estació d'alta velocitat de la Sagrera vam acabar el recorregut acomiadant-nos del tortell de Glòries. L'anella viària urbana construïda

l'any 1992, mentre la resta d'Europa començava a enderrocar-les, ha començat ja la seva fase de desmantellament per a crear un dels espais públics més grans de Barcelona. El nostre bus turístic va recórrer tant l'anella superior com el carril bus que es va habilitat al pis inferior, i va resseguir el Trambesòs i la façana litoral abans d'acabar la seva ruta a l'Estació de França.

Agraïments

Aquesta celebració va ser possible gràcies a la implicació i col·laboració de Transports Metropolitans de Barcelona; que com a principal operadora de transport públic de Catalunya, va encarregar-se de moure'ns una vegada més; i dels patrocinadors del marxandatge i sortejos: Tramvia Metropolità, Transports Metropolitans de Barcelona, Sagalés, Soler i Sauret i Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat, Transports de Lliçà d'Amunt, Transports Urbans de Sabadell i Renfe Operadora. La PTP també vol destacar la paciència i dedicació del conductor de TMB, sr. Josep.

Però sobretot volem agrair la confiança dels nostres socis i sòcies, presents i absents, que han fet possible 20 anys de vida associativa i convivència en suport del transport públic. A tots i a totes, bon viatge!

La redacció

El transport de mercaderies a FGC

FERROCARRIL



Antecedents

El juny del 2013 FGC ha celebrat el 150 aniversari de la posada en servei de la línia de Barcelona a Sarrià. El carril de Sarrià és l'antecedent més antic dels serveis que actualment opera FGC. Ja des del seu origen, però, aquesta línia va ser creada per a ser una línia suburbana de viatgers. Més enllà del transport d'equipatges i de paquets i de les càrregues lligades a la construcció i conservació de la pròpia línia, mai va fer un transport significatiu de mercaderies.

A la xarxa d'FGC, la primera línia amb un transport de mercaderies assimilable al de les demés línies de ferrocarril de l'època va ser la del *Tranvía o Ferrocarril Económico de Manresa a Berga* (TFEMB) que el 1885 va posar en servei el seu primer tram de via mètrica entre Manresa i Sallent. **Ja fa més de 128 anys.** A principi del segle XX, després de successius perllongaments, aquesta empresa unia Manresa amb Guardiola de Berguedà.

El 1893, li van seguir la línia d'Igualada a Martorell (*Ferrocarril Central Catalán*, CC) i, el 1912, la línia de Barcelona a Martorell per Sant Boi (*Camino de Hierro del Nordeste de España*, NEE).

Aquestes línies feien el transport local de mercaderies (productes agrícoles, manufactures tèxtils, fusta, carbó, materials de construcció, etc.), la major part d'elles transbordades als, o dels, ferrocarrils de

via ampla, a Manresa o a Martorell. El 1917, les tones transportades per cada companyia van ser:

| | |
|-------|---------|
| TFEMB | 347.878 |
| CC | 117.617 |
| NEE | 98.324 |

Les dues darreres empreses es van unir, el 1919, per formar la *Compañía General de Ferrocarriles Catalanes* (CGFC) que, el 1924, va posar en servei el tram entre Martorell i Manresa, punt on connectava amb TFEMB, adquirida també per CGFC. El 1922, Solvay va posar en servei la línia industrial entre Manresa i les mines de Súria i, el 1924, la va integrar a la xarxa de CGFC. Finalment, el 1926, es va posar en servei la línia fins al port de Barcelona.

Amb CGFC, fa uns noranta anys, es va conformar una important xarxa de via mètrica a la conca del Llobregat que unia Barcelona i el seu port amb Igualada, Súria o Guardiola de Berguedà, passant per Martorell i Manresa. Això va permetre fer un salt endavant i transportar carbó del Berguedà directament fins a Barcelona, potassa del Bages fins al port, ciment de les fàbriques de Castellar de n'Hug o de Quatre Camins a les ciutats on es consumia i al port, etc. El 1935, just abans de la guerra civil, les tones transportades per CGFC+TFEMB van ser 654.534.

Durant la llarga postguerra i dictadura, a final dels anys quaranta i principi dels cinquanta, la forta crisi del transport per carretera fa que la xarxa del Llobregat assoleixi transports rècord de l'ordre del milió de tones anuals. Amb la posterior recuperació dels anys seixanta, el ciment i les mercaderies diverses van ser progressivament captades pel transport per carretera i el transport de



carbó va desaparèixer amb la construcció de la central tèrmica de Cercs. CGFC es va concentrar en el transport de potassa i en el nou transport de sal entre Súria i la factoria Solvay de Martorell.

L'etapa FGC

Quan la Generalitat crea FGC, el 1979, li encomana l'antiga xarxa de CGFC i TFEMB quasi sencera, excepte el tram entre Sallent i Guardiola de Berguedà, tancat pocs anys abans. El transport es redueix pràcticament a la potassa i la sal. Els demés transports són marginals.

Des del 1989 només es van transportar ja els minerals del Bages, exclusivament, i aquesta situació s'allargarà durant quasi 20 anys. Entre el 1987 i el 1990 el total anual de tones transportades va superar el milió, xifra que avui segueix essent el rècord d'FGC.

El 14 de gener de 2008 es va iniciar el transport de vehicles de SEAT entre la factoria de Martorell i el Port de Barcelona. Per fer possible el servei, es va construir una derivació de connexió de la branca d'Igualada d'FGC amb la factoria SEAT i una via adaptada per a la descàrrega dels cotxes al Port de Barcelona. La gestió d'aquest transport es fa mitjançant Autometro, SA,

societat participada constituïda el 2005 i que actualment és propietat d'FGC en un 60 %.

El 4 de juny de 2009, es va iniciar el transport de components per a automòbils entre les instal·lacions de SEAT a la Zona Franca i a Martorell, sobre la línia ferroviària d'ample ibèric d'Adif (l'administrador de les infraestructures ferroviàries de l'Estat). La gestió d'aquest transport es fa mitjançant Cargometro, SA, societat participada constituïda el 2008 i que actualment és propietat d'FGC en un 51 %. Els trens són d'FGC i Comsa Rail Transport els opera. En aquest cas també va ser necessari fer algunes inversions per adequar les factories de la Zona Franca i Martorell al nou servei.

La situació actual

Actualment, el tràfic de mercaderies a FGC se centra en el transport de sal, potassa i cotxes.

- **Transport de potassa:**
Càrrega: **mina de Súria i mina de Sallent.**
Descàrrega: **port de Barcelona** (transbordament a vaixell).

- **Transport de sal:**
Càrrega: **mina de Súria.**
Descàrrega: **factoria Solvay** de Martorell.
- **Transport de cotxes** (amb l'empresa filial **Autometro SA**):
Càrrega: **factoria Seat-VW de Martorell.**
Descàrrega: **port de Barcelona** (per a posterior càrrega a bucs).

A més, per la via d'Adif que uneix les factories de Seat també es fa:

- **Transport de components** (amb l'empresa filial **Cargometro SA**):
Càrrega: **factoria Seat-VW de Zona Franca.**
Descàrrega: **factoria Seat-VW de Martorell.**

A banda dels transports esmentats, FGC també presta els serveis de maniobres ferroviàries a la terminal de descàrrega de potassa del port de Barcelona i a la factoria de Solvay dels vagons procedents de la xarxa d'Adif.

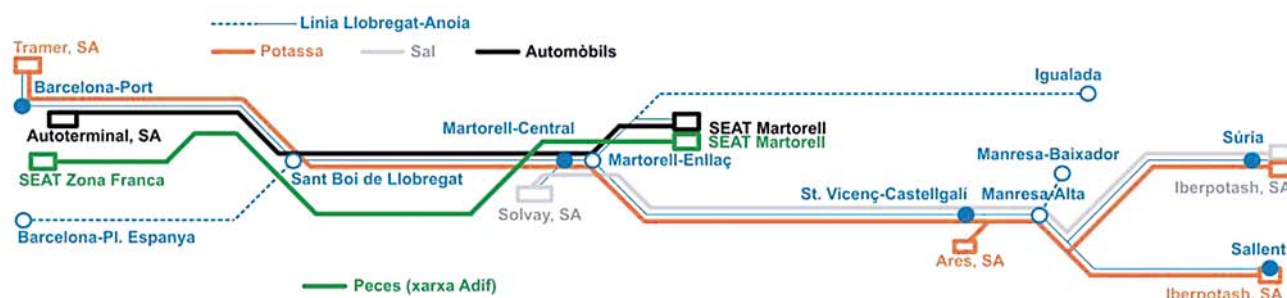
Amb tots aquests serveis, FGC dona un impuls molt important a la mobilitat sostenible i ajuda a reduir la congestió de la xarxa viària, ja que els diferents transports han suposat, el 2013, alliberar les carreteres i autopistes de l'eix del Llobregat de més de 110.900 circulacions de camions (sal 16.500; potassa 28.400; cotxes 26.000; components 40.000). A tot això cal sumar-hi la reducció del consum de gasoil, de les emissions de gasos contaminants i dels accidents, en relació al transport amb camions.

Les perspectives de futur

A la línia Llobregat-Anoia els propers anys es preveu un important increment del transport de mercaderies entre Súria i el port de Barcelona, com a conseqüència de l'anomenat projecte Phoenix que impulsa l'empresa Iberpotash. Dels actuals dos o tres trens diaris de potassa (estàndard o granular), en els propers anys es podria arribar fins a uns 7 trens diaris entre trens de potassa i trens de sal dels nous tipus vacuum (sal en pols molt pura per a processos industrials) i desgel (sal granular utilitzada per a eliminar el gel de les carreteres).



Esquema dels serveis de mercaderies a FGC



Per a més endavant quedaria la possibilitat de fer arribar una via d'ample normal UIC fins a la mina de Sùria, mitjançant la instal·lació de via de doble ample a la línia Llobregat-Anoia en el tram entre Martorell i Sùria. Les complexitats tècniques i l'elevat cost del projecte en dificulten la seva implementació.

Per altra banda, FGC té la voluntat de participar en el mercat de transport ferroviari de mercaderies a escala europea i contribuir a fer créixer la participació del ferrocarril en l'activitat logística mitjançant FGC Cargo. La liberalització del servei ferroviari de mercaderies i l'aparició d'operadors privats no han estat suficients per a desenvolupar aquesta activitat a la Península Ibèrica, i el ferrocarril ha continuat perdent quota de mercat, al contrari que als principals països europeus.

Les empreses, moltes petites i mitjanes, catalanes necessiten exportar els seus productes a mercats cada vegada més llunyans i dependre exclusivament del transport per carretera limita les seves oportunitats. Aquestes empreses estan ben posicionades en els països als quals arriba el transport per carretera de manera eficient, però els hi costa obrir mercats més llunyans. D'altra banda, el futur del transport de mercaderies per carretera presenta amenaces com ara l'evolució del preu del combustible o l'aplicació de l'Eurovinyeta, que incrementaran el cost logístic de les mercaderies que el fan servir.

A més, els fluxos comercials derivats del comerç internacional han canviat radicalment

en l'últim decenni, i canviaran encara més en el proper. L'augment de relacions comercials entre Europa i Orient, Proper i Llunyà, ofereix una oportunitat única als ports de Barcelona i Tarragona per incrementar la seva activitat, i per això necessiten de serveis ferroviaris eficients que els connectin amb els principals centres de consum i producció. Si aconseguixen atreure una part significativa dels més de 18 milions de TEU plens que es mouen, contribuiran a reduir la congestió de les connexions terrestres del nord d'Europa i a aportar activitat econòmica al nostre país.

En definitiva, cal desenvolupar un transport ferroviari de mercaderies per millorar la competitivitat econòmica de Catalunya i treure tot el rendiment a la decisió de la UE de posar el corredor Mediterrani, amb els ports de Barcelona i de Tarragona, entre les infraestructures de transport que rebran finançament els propers anys.

Per desenvolupar-lo, cal apropar els clients als serveis ferroviaris ja que, durant massa temps, el ferrocarril ha fet escassa tasca comercial i els clients no l'han buscat. Aquesta és la tasca que desenvolupa FGC Cargo.

Una de les eines que ha d'ajudar a desenvolupar aquesta tasca és el Comitè de Rutes Ferroviàries de Mercaderies, en el que participen el departament de Territori i Sostenibilitat, el Consell de Cambres de Comerç, el port de Barcelona i el port de Tarragona. Aquest Comitè, les activitats del qual són finançades pel programa MED de la UE fins a l'any 2015, té com a missió identificar les oportunitats de nous serveis ferroviaris de mercaderies connectant clients potencials amb els operadors ferroviaris de mercaderies.

Antoni Gras Font

Responsable de Planejament d'FGC



150 anys de tren de Sarrià

Del tren urbà al metro regional de Barcelona 1863-2013

FERROCARRIL



El tren de Sarrià en el pas a nivell del carrer Marià Cubí. Cap a 1890. Font arxiu FGC.

“Durant la segona meitat del segle XX, el model de mobilitat s’ha caracteritzat per l’augment sistemàtic en l’ús del vehicle privat”

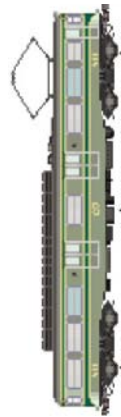
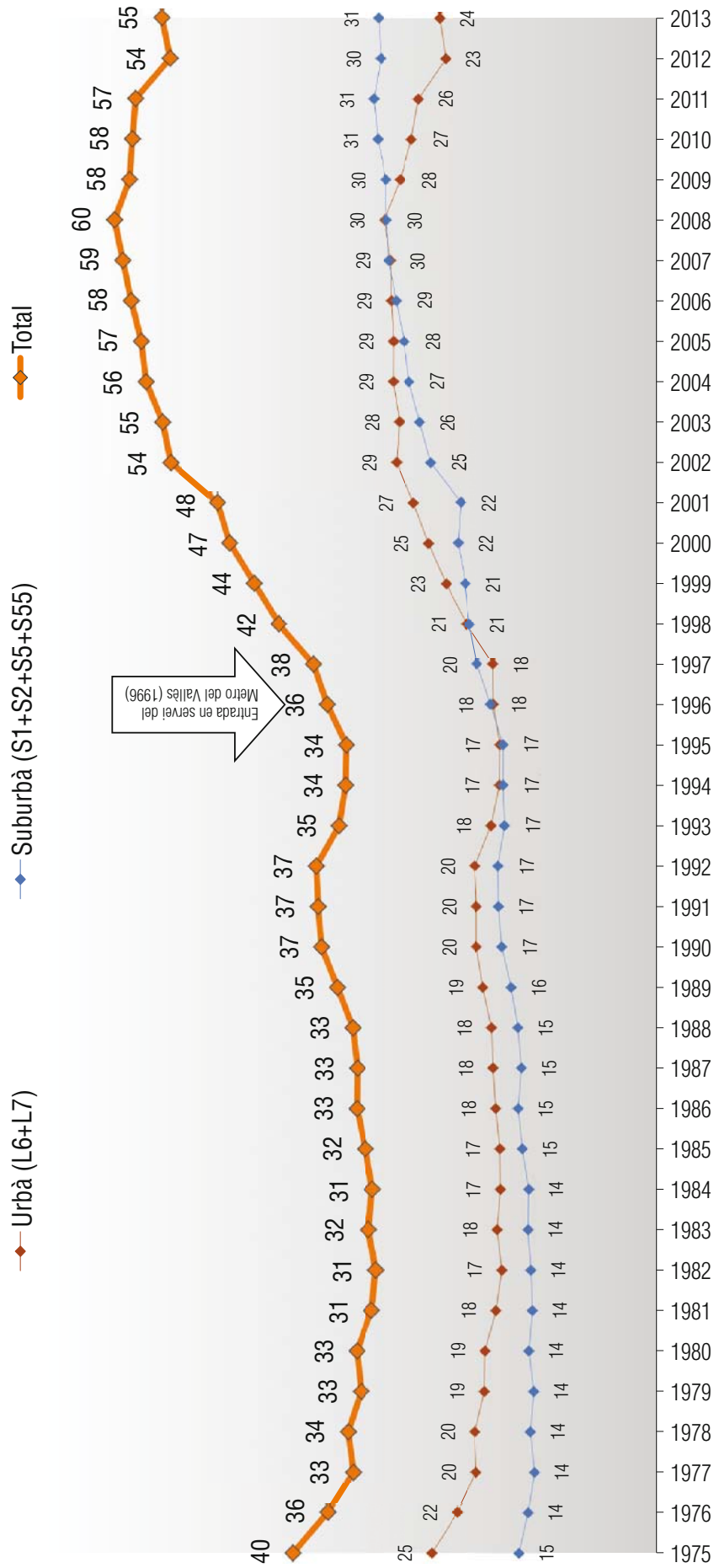
El tren de Sarrià, inaugurat el 23 de juny de 1863, va ser la primera línia urbana del Pla de Barcelona i ha estat l’origen del metro regional de Barcelona. La seva construcció ha guiat la urbanització de la Regió Metropolitana de Barcelona. Aquesta trajectòria de 150 anys té un valor patrimonial i urbà innegable. El relat de la seva evolució es converteix en un element central de la memòria històrica de l’Àrea Metropolitana. L’oportunitat de l’aniversari (1863-2013) va propiciar que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) organitzés un seguit d’actes -una exposició, publicacions i un cicle de conferències- que han permès reflexionar des de diferents perspectives sobre els ferrocarrils suburbans.

El caràcter pioner del tren de Sarrià (FSB) es demostra des dels seus orígens en coincidir en el temps amb el Ferrocarril Metropolità de Londres -el primer metro subterrani del món des de 1863- i, pocs anys més tard, amb el Grand Central Depot de Nova York,

predecessor de la Gran Central Station de 1913. El propòsit era establir una comunicació amb els pobles del Pla de Barcelona com Gràcia i Sant Gervasi fins arribar a Sarrià a través del carrer Balmes i l’actual Via Augusta, gràcies a la introducció de la màquina de vapor. La seva capacitat urbanitzadora es demostra en l’adopció de freqüències de 30 minuts, que es reduïren a 15 minuts el 1900 en intercalar els baixadors de Provença (1882) i de la Bonanova (1887). La seva traça va exercir una forta influència en el desenvolupament de l’Eixample entre Barcelona i Gràcia i va configurar el límit entre la Dreta i l’Esquerra de l’Eixample.

En una segona etapa, que coincideix amb l’electrificació, el tren de Sarrià va passar a ser un tramvia a finals de 1905. S’introdueixen els nous tramvies d’origen belga que diversifiquen el servei cap a la zona alta de la ciutat per arribar fins a Vallvidrera. És el primer moment de la conquesta de Collserola amb la construcció de la línia del funicular fins a aquesta població, el 1906, i amb la bifurcació que des del baixador de les Tres Torres arribava fins al Peu de Funicular, l’anomenat tramvia d’Anglès. Sarrià i Sant Gervasi esdevenien una àrea ben comunicada per a residència de classes benestants i també d’estiueig, a la vegada que

Demanda anual del Metro del Vallès (en milions)





Estació de les Planes. Dècada de 1920. Font arxiu FGC.



Un tren Brill baixant pel carrer Balmes amb

s'estenia la popularització dels boscos i les fonts de Vallvidrera com a lloc d'excursió dominical per als barcelonins.

A partir de 1912 s'estructura un doble servei, el de caràcter urbà fins a Sarrià i el servei suburbà cap al Vallès el qual fa realitat el model territorial d'extensió metropolitana que havia dissenyat l'enginyer Carles Emili Montañés ja l'any 1909. El seu projecte, assumit per la Canadencia, preveia la urbanització del Vallès i la connexió de Barcelona amb els nuclis fabrils de Sabadell i Terrassa. S'enceta, així, una etapa transcendental per al tren de Sarrià, amb la compra de la línia de FSB per part de F.S. Pearson i la constitució de la Barcelona, Traction, Light and Power, la Canadencia, i de la nova companyia dels Ferrocarrils de Catalunya. El nou lideratge empresarial va suposar el salt de Collserola cap al Vallès, amb la consegüent modernització del material mòbil que feia possible travessar la serra i arribar fins a les poblacions de Sabadell i Terrassa. Els primers exemplars dels atractius combois Brill de Filadèlfia eren automotors elèctrics que s'importaren des d'Amèrica però que, poc més tard, passaren a ser construïts en bona part en el taller que la companyia tenia a Sarrià.

Amb el túnel de Collserola, la línia arriba a Les Planes el 28 de novembre de 1916. La connexió ferroviària va consolidar aquell indret com a zona d'oci i esbarjo per als barcelonins. El 1917 s'inaugura l'estació de Sant Cugat i un any més tard la de Rubí. El seu caràcter de poblacions de segona residència es va accentuar i es va estendre amb la promoció de noves urbanitzacions lligades a la posada en servei de les estacions de la Floresta, el 1925, de Bellaterra, el 1930, i de Valldoreix, el 1931. A Sabadell els Ferrocarrils hi arriben el 1922 i, finalment, a Sabadell-Rambla, amb el primer tram soterrat el 1925.

S'entra aleshores en l'època del transport per sota la ciutat i l'aparició del metro. Amb la perspectiva de l'Exposició Universal del 1929 es van iniciar per primer cop els ferrocarrils metropolitans: el Gran Metro de Barcelona,

inaugurat el 1924, i el Ferrocarril Metropolità Transversal, el 1926. El soterrament del tren de Sarrià entre Plaça Catalunya i Muntaner es va completar el 1931; la nova estació soterrada de Plaça Catalunya data del 24 d'abril de 1929. En paral·lel, es perforava el túnel de Balmes entre l'estació Gràcia i l'actual plaça de Kennedy que va servir per acabar la urbanització de la part final del carrer de Balmes cap a 1930.

Després de la Guerra Civil, es va obrir un període d'extensió discreta de les línies urbanes dins els límits de Barcelona. El nou ramal de la línia ferroviària pel carrer de Balmes no va ser inaugurat fins el 1953 però va ser fonamental per consolidar el creixement dels barris d'aquest corredor de la part alta de ciutat. El mateix efecte



L'estació d'Avinguda del Tibidabo amb el carrer Balmes urbanitzat.



les obres de construcció del metro. Cap a 1925. Font arxiu FGC.

urbanitzador van tenir les obres de soterrament en la Via Augusta a partir de l'estació de Muntaner. Com a darrera fita d'aquest període hi ha la prolongació de la línia de Sarrià amb la nova estació de Reina Elisenda de 1976.

El darrer salt d'escala es porta a terme a partir de 1978 quan la Generalitat de Catalunya va rebre el traspàs de les línies de les antigues companyies de Ferrocarrils de Catalunya i també de la Companyia General de Ferrocarrils Catalans que operava en la zona de Martorell, Igualada i Manresa. El 1979 es crea Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i es posa en marxa el concepte

de metro regional als corredors del Vallès i del Baix Llobregat que respon a un sistema de transport ben adaptat a la Regió Metropolitana de Barcelona.

El model de gestió ferroviària que s'enceta amb aquesta nova etapa es caracteritza per un procés constant de modernització. En primer lloc, amb l'arribada dels primers trens de la sèrie 111 el 1983 que tan bé han distingit la imatge de servei ferroviari d'FGC. Un pas més en la millora del material mòbil el va representar la incorporació de la sèrie 112 des de 1996 per fer possible la implementació de l'anomenat Metro del Vallès, amb freqüències de trens cada 12 minuts entre Barcelona, Terrassa i Sabadell. Una dècada més tard es va finalitzar tot el desdoblament de via entre Barcelona i Martorell i es va implementar el Metro del Baix Llobregat.

Un altre factor important per esdevenir metro regional ha estat la renovació i ampliació de pràcticament totes les estacions i l'extensió de la xarxa. Per exemple, el nou ramal fins a la Universitat Autònoma de Barcelona, el 1984, i la seva prolongació fins a Sant Quirze del Vallès, el 1995. Alhora, s'ha portat a terme la interconnexió amb la xarxa de Rodalies. El 2007 es posa en servei l'estació de Martorell Central a la línia Llobregat-Anoia i el 2010 la de Volpelleres, entre Sant Cugat i Sant Joan, que permeten l'intercanvi amb els trens de Rodalies d'ample ibèric.

FGC s'ha convertit en el capdavanter de la transformació del transport públic metropolità, primer com a hereva del tren de Sarrià i, avui, amb el metro del Vallès. El futur ha de passar necessàriament per l'extensió d'aquest model cap a les Rodalies on la interconnexió dels corredors del Vallès i del Llobregat és un primer pas.

Francesc Magrinyà i Teresa Navas
Universitat Politècnica de Catalunya



Cap a 1930. Font arxiu FGC.



Arribada dels nous trens de la Sèrie 111. 1983. Font arxiu FGC.

La 2a fase de la Nova

Xarxa de Bus de BCN millorarà els corredors previs però necessita més ambició

AUTOBÚS



El passat més de novembre es van posar en marxa cinc línies més de la nova xarxa d'autobusos de Barcelona. Amb les tres noves línies horitzontals (H8, H10 i H16) i les dues verticals (V3 i V17) ja són 10 les línies d'altres prestacions (5 horitzontals, 4 verticals i una diagonal) que circulen per Barcelona.

Recapitulant una mica, els autobusos de Barcelona són hereus d'una xarxa radial de tramvies ampliada i omplerta amb nous trajectes, que ha donat lloc a un embolic de 110 línies que s'entorpeixen entre elles. Amb voluntat d'impulsar una xarxa més ràpida i freqüent, que capti també els usuaris que opten per la moto i el cotxe, la PTP va organitzar a Barcelona el primer Congrés sobre Autobusos Eficients el 2006 i va demanar un posicionament clar dels partits sobre aquest tema en les municipals del 2007 i el 2011. La conclusió era clara: una xarxa més eficient

comportava menys línies, més freqüència de pas, cobertura més homogènia i més rapidesa. A canvi d'un transbord, l'usuari podria arribar a qualsevol punt de la ciutat en el mateix temps o fins i tot en menys temps que ara.

Durant el desplegament de les primeres línies s'ha de reconèixer un gran mèrit a l'Ajuntament de Barcelona, que s'ha implicat per garantir més rapidesa a la nova xarxa. Ha impulsat mesures contundents a la via pública per afavorir l'autobús, com més carrils bus, sincronització semafòrica especial, reubicacions de parades per millorar la rapidesa i facilitar els intercanvis, etcètera. No es pot oblidar que la meitat del temps que un autobús està al carrer està aturat en una parada o en un semàfor i això, a part de ser poc atractiu per captar usuaris, té un greu impacte sobre els recursos públics.

Pel que fa a la freqüència de pas, s'ha de destacar l'esforç de TMB per oferir un autobús cada 5-8 minuts a les noves línies entre les 7.00 i 21.00 hores dels

dies laborable. Sens dubte, una bona freqüència de pas que ara no existeix fora dels trams comuns. Però haurem de fer una reflexió sobre la validesa d'aquest

Els autobusos de Barcelona són hereus d'una xarxa radial de tramvies ampliada i omplerta amb nous trajectes, que ha donat lloc a un embolic de 110 línies

plantejament en dissabtes i festius, en què els usuaris hauran de transbordar entre línies no tan atractives. La cobertura de la nova xarxa homogeneïtzarà les prestacions de freqüència i rapidesa a tots els punts

de la ciutat, un punt fort per als barris tradicionalment menys ben tractats per la xarxa.

Crisi significa canvi, i aquest s'ha de gestionar amb compte. El nou escenari amb 28 noves línies d'alta freqüència i 62 de convencionals (inclòs bus de barri) és atractiu. Per tal que la ciutadania es faci seva la xarxa i la pogués enriquir ha mancat un veritable procés participatiu ciutadà durant la definició del concepte i el desplegament de les primeres línies.

Sí que és cert que en aquesta segona fase l'Ajuntament i TMB van dirigir unes jornades informatives a les entitats, però tot i així no s'ha aconseguit obtenir un retorn de les propostes i suggeriments d'aquestes entitats amb caràcter previ a la implantació.

Un dels aspectes que més maldecaps ha generat als usuaris els primers dies de funcionament de les noves línies ha estat el canvi d'ubicació de parades. Desenes de parades van ser canviades de lloc per optimitzar els intercanvis de línia i millorar la rapidesa del bus, però sense fer cap avis a bord dels vehicles. Només podien trobar aquesta informació a algunes marquesines, a internet i sempre a última hora.

També es troba a faltar que no s'hagi informat convenientment que les línies de la NXB també es poden combinar no només entre elles, sinó també amb d'altres línies convencionals de TMB o d'altres operadors (Tusgsal, Baixbus...) i amb la xarxa de metro i tramvia.

En aspectes relacionats amb l'explotació, la xarxa es torna a oblidar de cadenciar els horaris de pas de les línies ortogonals quan aquests superen els 15 minuts, especialment en dissabtes i diumenges. Respecte la situació inicial, caldria reforçar la connexió de zones del Poblenou i el centre de la ciutat i analitzar quin sentit té la llançadora 143 (La Pau – Sant Adrià) que se solapa íntegrament amb un servei ja existent de Tusgsal.

Per arribar al desplegament total de la nova xarxa d'autobús s'ha triat anar per fases, fent conuiu les línies potenciades de la nova xarxa amb unes línies clàssiques sovint debilitades, ja que els recursos han de ser constants (uns 1.100 autobusos i 4.200 treballadors). Això implica una transició amb molts inconvenients i recels, agreujats perquè els canvis aplicats no han estat consensuats. Aquest fet pot

provocar reaccions locals adverses que no necessàriament tinguin en compte que el conjunt de la ciutat guanya amb la nova xarxa de bus.

És just donar un marge de confiança a TMB i a l'Ajuntament de Barcelona, però mantenint un procés de revisió contínua. Després de la implantació de la primera fase es van produir alguns increments de freqüència, la millora dels intercanviadors i la combinació amb la xarxa convencional a posteriori.

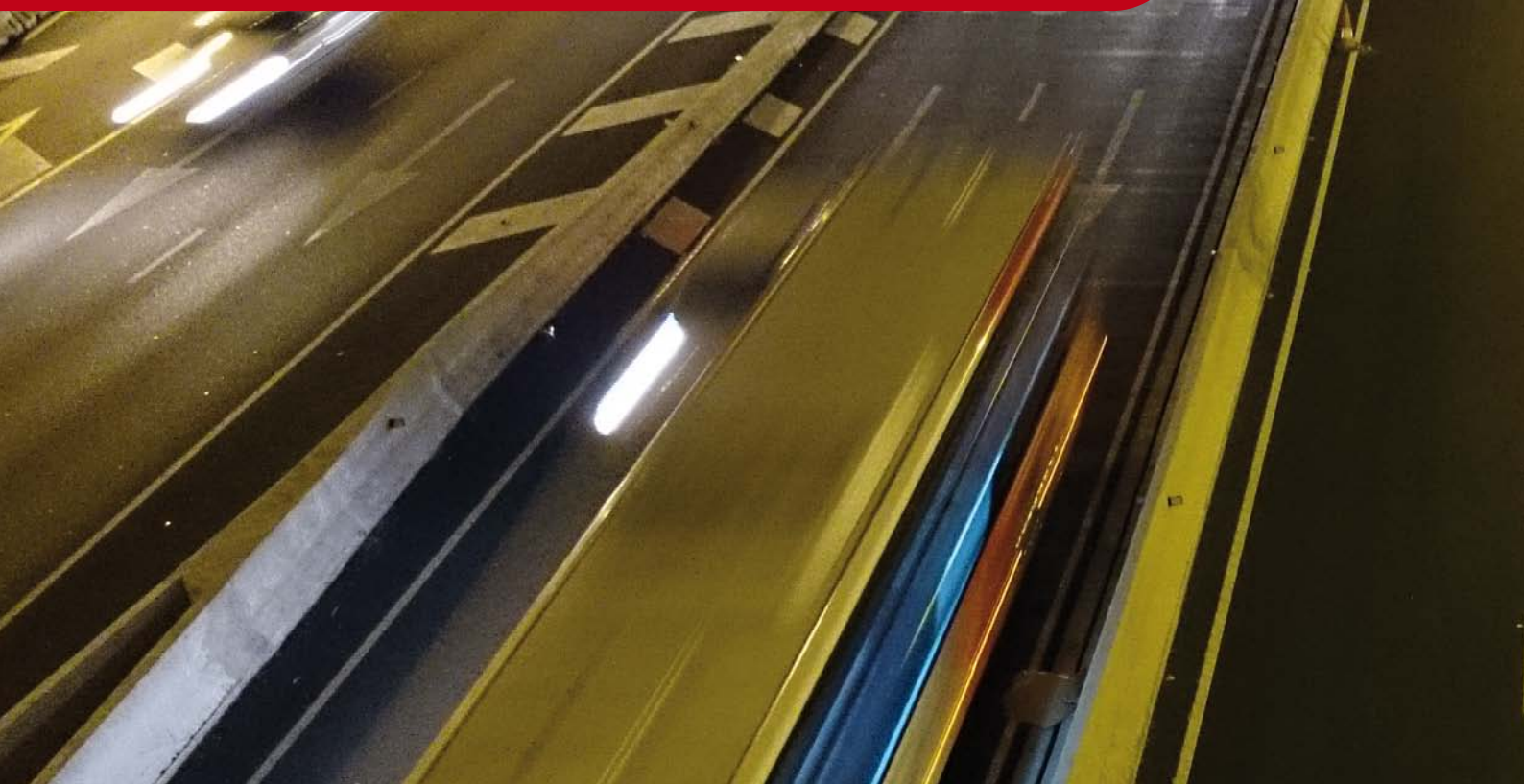
El gran risc de la nova xarxa seria que no s'arribés a completar. Els usuaris acolliran bé la nova xarxa si el temps de viatge entre l'origen i el destí és inferior respecte l'actual. Per això cal ser molt ambiciosos en termes de freqüència, rapidesa i cobertura territorial. Si el canvi es fa més consensuat, amb menys fases i amb poc temps entre aquestes, molt millor. D'aquesta manera aconseguirem que l'autobús es converteixi en una xarxa per a tothom, capaç de reduir l'ús del cotxe i la moto a Barcelona, que ha de ser la nostra prioritat.

Albert Obiols



S'amplia la xarxa de bus interurbà expres.cat

AUTOBÚS



De mica en mica es van posant en marxa les 40 línies de la xarxa expres.cat que en el seu dia va preveure el Departament de Territori i Sostenibilitat. Si l'any 2012 van començar a funcionar els serveis que circulen pel carril bus-VAO de la C-58, al llarg de l'any 2013 s'han fet dues actuacions en corredors rellevants.

Al mes de juny es va actuar en el corredor Barcelona – Igualada, que és el servei d'autobús interurbà amb més demanda de Catalunya. La millora, que es desplegarà en diverses fases, va incrementar en 6 les expedicions directes per sentit que uneixen diàriament ambdues ciutats. S'espera que al llarg del 2014 es vagin incorporant més expedicions directes per poder pal·liar les mancances que els usuaris de la línia han denunciat històricament.

Amb l'inici del curs escolar, al setembre el bus exprés de la Vall del Tenes es va reconvertir en la línia e7 d'expres.cat. Aquest servei és un exemple de col·laboració i cooperació entre la societat civil i diverses administracions ja que va ser impulsat per la PTP l'any 2007, va implicar als ajuntaments i va ser una realitat el 2010. Al llarg

d'aquest temps s'han executat diverses mesures de gestió a la via pública, com la prioritització semafòrica de les cruïlles més importants de l'itinerari, en col·laboració amb la Diputació de Barcelona. Gràcies a aquest servei s'està aconseguint dignificar el paper de l'autobús al territori i que esdevingui un servei de transport competitiu respecte el vehicle privat, ja que recull conceptes fins ara inèdits com és que a cada municipi tan sols s'atura a dues parades per tal d'incrementar la seva velocitat comercial.

El mes de setembre el Departament de Territori i Sostenibilitat va incorporar noves expedicions a la línia, que permetien omplir els buits que quedaven fora de l'hora punta. I és que, per tal d'assegurar la bona qualitat del servei tant al desplaçament d'anada com al de tornada, és necessari mantenir un servei mínim al llarg de tot el dia.

El balanç d'usuaris al conjunt de les línies expres.cat indiquen resultats positius en les sis que ja estan en marxa. En el cas de les iniciades el 2012, la línia e1 (Barcelona – Sabadell) ha portat des de la seva posada en marxa 98.000 usuaris, l'e2 (Barcelona – Terrassa), uns exigus 52.500 viatgers, l'e3 (Barcelona – Cerdanyola – UAB) ha incrementat en un 9 % els usuaris i l'e4 (Barcelona – Ripollet) ha guanyat un 20 % de viatgers. Pel que fa a les línies iniciades durant el 2013, l'e5 (Barcelona – Igualada) ha sumat un 2 % més d'usuaris al corredor, mentre que l'e7 (Barcelona – Vall del Tenes) ha pujat un 4 % des de la seva posada en marxa.



Durant l'any 2014 es preveu anar ampliant la xarxa de serveis expres.cat tant a la Regió Metropolitana de Barcelona com a la resta del territori català, moltes vegades de manera coordinada amb la implementació dels serveis ferroviaris de rodalies.

EL CARRIL BUS-VAO DE LA C-58 FA UN ANY; CONVERTIM-LO AVIAT EN UNA INFRAESTRUCTURA EFICIENT

Ja ha fet un any de la inauguració del carril bus-VAO de la C-58, el primer carril d'aquestes característiques que ha construït la Generalitat de Catalunya. Aquest havia de tenir la virtut de fomentar els vehicles d'alta ocupació i el transport públic, per tal de millorar la mobilitat d'accés a Barcelona, però els resultats aconseguits disten molt d'aquest objectiu.

La infraestructura es va construir sense definir un pla d'explotació. Com va advertir la PTP reiteradament abans de la seva inauguració, el disseny de la infraestructura no preveia una explotació eficient dels autobusos ni tampoc dels vehicles d'alta ocupació. Els canvis d'explotació introduïts pel Servei Català de Trànsit trenquen l'esperit original de la infraestructura. Al març de 2013 ja es va generalitzar l'entrada a tots els cotxes privats excepte aquells que només

portessin una persona. Aquesta mesura posa de manifest que, en comptes de resoldre els problemes inicials de disseny, la principal preocupació ha estat omplir de vehicles la infraestructura, donant un missatge totalment contraproduent: més trànsit de vehicles equivaldria a més mobilitat.

És per això que demanem que s'estudiï convertir aquesta infraestructura en el primer Bus Rapid Transit (BRT) de Catalunya. Per tal que això sigui una realitat són necessàries mesures com la bidireccionalitat en tot el recorregut, que funcioni les 24 h del dia, la continuïtat del carril bus de la Meridiana al centre de la calçada i la construcció de 3 parades dobles.

Un altre aspecte que caldria resoldre és la congestió a l'alçada del Baricentro. A més, és necessari un pla d'autobusos que cobreixi les àrees mal servides del Vallès, en comptes de competir amb altres transports públics, així com un pla de promoció del carpooling que aconsegueixi incrementar l'ocupació dels vehicles.

La lliçó que ens dóna aquest carril bus-VAO és que no convé repetir un model basat en les grans infraestructures. En definitiva, l'autobús es pot protegir amb menys costos d'inversió, com la PTP ha reivindicat històricament a l'eix de la B-23.

Albert Obiols

TUS. 30 anys

d'història i model d'economia social

AUTOBÚS



Les cooperatives, que ara tornen a emergir com a model productiu, ofereixen als treballadors un control més directe sobre la seva organització

L'any 2013 van finalitzar les activitats del trentè aniversari de la TUS. Aquesta organització té una singularitat en el sector del transport de viatgers a Catalunya i és que es tracta d'una cooperativa dels treballadors. Les cooperatives, que ara tornen a emergir com a model productiu, ofereixen als treballadors un control més directe sobre la seva organització. La major implicació del personal es tradueix en una major visió social respecte d'una empresa convencional i amb uns preus operatius més competitius. En el cas de la TUS, les seves despeses

d'explotació són un 40 % més baixes que les que tenen les empreses de transport urbà de ciutats espanyoles de més de 200.000 habitants.

Abans de la reestructuració de la xarxa del transport urbà de Sabadell, les seves dades mostraven un bon estat de salut comparades amb la resta de municipis catalans d'entre 100.000 i 215.000 habitants. De fet, Sabadell és la ciutat que més persones transporta en la seva xarxa urbana de transport. És també el segon municipi en nombre de viatges per habitant i any, tan sols superat per Tarragona, però aquesta, tot i tenir 70.000 habitants menys que la capital vallesana, compta amb un nombre d'autobusos pràcticament idèntic a Sabadell.

Els propers anys seran un repte per a aquesta cooperativa, ja que amb la posada en marxa de la prolongació de FGC de ben segur que les pautes de desplaçament dels sabadellencs es veuran modificades i caldrà adaptar la xarxa d'autobusos a la nova realitat.

Albert Obiols

Reforma de la xarxa de bus urbà de Sabadell

El passat 2 de desembre va entrar en servei la reforma de la xarxa de bus urbà de Sabadell, operada per la cooperativa Transports Urbans de Sabadell (TUS). Concretament es modifica l'esquema de línies i horaris dels dies laborables i els dissabtes, deixant igual la xarxa de festius, implantada l'any passat. Els principals punts d'aquesta reforma són:

- **Millora de la freqüència de pas**, creant 2 nous corredors: **est – oest (Torre-romeu – Cifuentes)**, passant d'una freqüència de 20 a 15 minuts, i **sud-est – nord-oest (Les Termes – Via Alexandra)**, passant d'un autobús cada 15 minuts a un cada 10 minuts. Per aconseguir aquestes freqüències s'han creat 2 noves línies, la 44 i la 55, que, combinades amb les línies 4 i 5, permeten l'esmentada freqüència en els trams centrals dels seus recorreguts. Aquest sistema de rebliment de línies és el que funciona en l'eix nord-sud amb les línies 1, 2 i 3, que no pateixen canvis, garantint un autobús cada 5 minuts en els trams comuns.
- **Algunes modificacions** a les línies 10 i 80 per fer-les **més rectilínies** i guanyar velocitat comercial.
- La **línia 11** assumeix el recorregut de l'antiga línia 9, que desapareix. La nova línia 11 dona servei, entre d'altres, a **l'Hospital Taulí i a Sant Pau de Riu-sec** i dobla la seva freqüència, passant de 60 a 30 minuts. Igualment, el nou recorregut, fruit de la fusió amb la línia 9, **té un potencial molt gran**: recorre tota la Gran Via a excepció del tram Antoni Llonch – Baixador, que és substituït per un recorregut a través d'Alfons XIII i la Rambla. **Té correspondència amb 2 estacions de Rodalies** (Sabadell Centre i Sabadell Nord) i amb una de FGC (Sabadell Rambla), a més de donar servei a importants zones comercials i equipaments educatius, sanitaris, policials i culturals. Per contra, els trams servits per l'anterior línia 9 (com Can

Llong) passen de 20 a 30 minuts. Aquesta línia 11 s'explota conjuntament amb la línia 7, esdevenint una línia extraordinàriament llarga, i finalment els dies feiners s'ha quedat amb una freqüència de 32 minuts, deixant-la sense la desitjada cadència en la seva freqüència de pas.

- Es configura el **c. Alfons XIII de doble sentit només per als autobusos**, creant una nova parada davant de l'estació de FGC de Sabadell Rambla.
- Important **millora de freqüències els dissabtes**, especialment a les línies 5, 7 i 11.
- **Millora de la informació a l'usuari**, amb una **nova pàgina web** de TUS i **aplicacions per a mòbils** Android i iOS. Aquesta aplicació permet saber des de qualsevol lloc el temps d'arribada en temps real de l'autobús a la parada especificada per l'usuari. Properament es podran cercar recorreguts, una vegada Google pugui les parades i itineraris de la TUS a Google Maps/Transit. Igualment, l'app et mostra en el mapa les parades més properes a la posició de l'usuari. A més, s'ha incorporat un codi QR a totes les parades que, escanejant-lo, també t'informa del temps d'espera de les diferents línies que circulen per la parada, mètode disponible per a qualsevol telèfon mòbil amb connexió a internet. Cal destacar que aquests nous sistemes d'informació a l'usuari se sumen als existents: temps d'espera en teleindicadors a les principals parades i enganxines amb els "termòmetres" i horaris de les línies.
- **El punt més conflictiu** d'aquesta reforma de la xarxa de bus ha estat al districte 7è i, especialment, **al polígon industrial Can Roqueta**. S'ha reduït el recorregut dins del polígon, deixant les parades actuals a uns 600 metres de les anteriors i obligant els treballadors a caminar més fins al seu lloc de treball. A més, amb els nous horaris de la línia 4, que és la que presta servei a Can Roqueta en substitució de la línia 6,

inicialment no era possible arribar a la feina a les 6 del matí. Afortunadament, aquesta incidència va ser solucionada per la TUS només una setmana després de l'entrada en servei de la xarxa, posant una nova expedició a primera hora del matí.

La PTP considera que la reforma de la xarxa de bus urbà posada en marxa per l'Ajuntament i la TUS és un primer pas en la bona direcció, ja que aplica algunes de les directrius del pla "Sabadell Transport Públic 2 x 2020", elaborat per la PTP, tot i quedar encara lluny d'aquesta proposta. En línies generals, es valora positivament la millora engegada perquè avança en la direcció reivindicada per la PTP pel que fa a la concentració d'oferta en corredors d'alta freqüència de pas, cadència horària i millora del servei en dissabtes. Al mateix temps, **confiem que l'Ajuntament de Sabadell es faci seus els objectius globals del pla "2 x 2020"**, creant una nova xarxa basada en les propostes de millora plantejades en aquest document.

Albert Parés Soldevila
PTP Vallès Occidental



Integració a la xarxa ferroviària europea: noves oportunitats

VIATGES
SOSTENIBLES

senzills de trobar si es disposa de certa flexibilitat i es compren amb suficient antelació. Els bitllets són disponibles fins a tres mesos i mig abans de la sortida del tren, en funció de l'època de l'any. Al web de la SNCF hi ha un pràctic calendari de preus on es pot veure de manera senzilla els millors preus disponibles.

NIMES

A poc més de tres hores de Barcelona, i amb quatre serveis diaris per sentit, Nîmes és una interessant destinació de cap de setmana, fàcilment combinable amb una visita a Montpellier (veure número 60), on es pot arribar amb freqüents trens regionals.

Amb prop de 145.000 habitants, és la capital del departament del Gard i és popular per les seves ben conservades restes romanes i el seu compacte casc antic. A cinc minuts a peu de l'estació de tren trobem **les Arènes**, un dels amfiteatres romans millor preservats de l'antic Imperi Romà, construït als voltants de l'any 100 a.C. per donar cabuda a uns 25.000 espectadors. Allà mateix comença el casc antic,

Amb la inauguració el passat 15 de desembre de 2013 dels nous serveis directes d'Alta Velocitat s'obre un ventall de possibilitats per realitzar una escapada o començar unes vacances al nord dels Pirineus sense necessitat de fer servir el cotxe o l'avió.

Amb els horaris vigents, es disposa de connexió directa des de les estacions de Barcelona-Sants, Girona i Figueres-Vilafant cap a París, Lió, Marsella i Tolosa, amb les següents freqüències, preus i temps de viatge:

Al número 60 de la nostra revista, corresponent al monogràfic sobre Montpellier, podeu trobar informació útil per visitar aquesta ciutat, i al número 56 trobareu un article detallat sobre el viatge a Carcassonne. En properes edicions proposarem viatges a París, Lió, Marsella i d'altres connexions aprofitant aquests nous corredors, amb l'esperança que aviat entrin en servei més serveis internacionals i amb més freqüències.

Com trobar ofertes?

Tant al web de Renfe com al de la SNCF (<http://es.voyages-sncf.com>, en castellà) podeu comprar els bitllets per a aquests trajectes. Els preus promocionals són els que apareixen a la taula anterior i són relativament

| | Serveis diaris (per sentit) | Temps mínim (des de Barcelona) | Preu per trajecte (a partir de) |
|---------------------|--------------------------------|-----------------------------------|------------------------------------|
| París | 2 | 6:33 h | 59,00 € |
| Lió | 1 | 4:59 h | 49,00 € |
| Valence TGV | 2 | 4:18 h | 49,00 € |
| Marsella | 1 | 4:17 h | 49,00 € |
| Aix-en-Provence TGV | 1 | 4:03 h | 49,00 € |
| Avignon | 1 | 3:37 h | 49,00 € |
| Nîmes | 4 | 3:18 h | 39,00 € |
| Montpellier | 4 | 2:50 h | 39,00 € |
| Béziers | 1 – 2 | 2:08 h | 38,20 € |
| Narbonne | 3 | 1:55 h | 35,50 € |
| Tolosa | 1 | 3:02 h | 39,00 € |
| Carcassonne | 1 | 2:18 h | 37,00 € |
| Perpinyà | 5 | 1:19 h | 29,00 € |

on us podeu perdre entre els seus carrerons plens de restaurants, cafeteries i botigues, típics de les ciutats turístiques franceses i, de tant en tant, trobareu una placeta amb terrasses.

A una d'aquestes placetes hi ha la recentment restaurada **Maison Carrée** (casa quadrada), un temple romà construït sobre l'any 5 a.C. i dedicat als fills de l'emperador August. Des d'aquí, un passeig de cinc minuts resseguint una arbrada avinguda amb un canal central us portarà als **Jardins de la Fontaine**, un agradable parc amb un parell de restes romanes, com la Tour Magne, dalt de tot d'un turonet amb vistes de la ciutat.

Molt a prop de Nîmes es troba l'impressionant **Pont del Gard**, una part de l'antic aqüeducte romà que portava aigües a la ciutat, al punt on aquest salva el riu Gard amb un pont a tres

nivells, inscrit a la llista de Patrimoni de la Humanitat per la UNESCO. Es pot arribar amb la línia de bus B21 (sense servei diumenges i amb molt poques expedicions en dissabte).

Béziers, Narbonne i Perpinyà

Aquestes tres ciutats poden combinar-se perfectament en una mateixa escapada, ja que es troben molt properes entre sí i els trens regionals ofereixen un servei bo i freqüent.

Béziers (70.000 habitants) és la més llunyanca de les tres, a unes dues hores de Barcelona. No té gaire a veure, si bé val la pena pujar a la **Catedral fortificada**, dalt d'un turonet que dona directament al riu, amb bones vistes dels camps dels voltants. Darrere l'estació de tren hi ha un curiós **pont aquàtic**, on el Canal du Midi creua el riu Orb a diferent nivell.

A **Narbonne** (50.000 habitants) destaca l'espectacular i **inacabada Catedral**, on les obres de construcció es van aturar al segle XIV i va quedar tal qual. Just davant es pot visitar el fortificat **Palau dels Arquebisbes**, que acull el museu arqueològic, i també l'**Horreum**, una galeria subterrània amb restes romanes. Al costat també hi ha el **Pont des Marchands**, un carrer-pont a l'estil, salvant les distàncies, del Ponte Vecchio de Florència. Passegeu riu avall per veure com realment es tracta d'un pont, ja que pot passar completament desapercbut. Finalment, val la pena visitar el modernista edifici del mercat de **les Halles**.

Perpinyà (115.000 habitants) és la que de ben segur ocuparà més temps per la visita, en ser la més gran de totes tres. En ser la capital del Regne de Mallorca entre el 1278 i el 1344, conserva el **Palau dels Reis de Mallorca**, envoltat per unes muralles afegides posteriorment. Al casc antic destaca la **plaça de la Llotja**, on es troba l'Ajuntament, la llotja medieval i el palau de la Diputació, la **plaça de la República**, més ampla i moderna, plena de terrasses, i el **Castellet**, una antiga porta d'accés a la ciutat medieval. Val la pena també treure el cap per veure el Cinema Castellet, un preciós edifici modernista que queda just a la cantonada.

En propers números us proposarem visitar la Provença (Avinyó, Aix, Marsella i voltants), la regió de Migdia - Pirineus (Tolosa), Lió i París.

Xavier Lujan



La DGT, perduda amb els ciclistes

BICICLETA



Els ciclistes menors de 16 anys seran obligats a dur casc segons la nova llei de seguretat vial aprovada pel govern espanyol. Inicialment, l'obligatorietat es volia aplicar a tots els usuaris de la bicicleta, però finalment l'edat ha quedat rebaixada.

Convé recordar que en els darrers anys aproximadament 3 de cada 4 ciclistes morts en accident a l'Estat han sigut en via interurbana, on ja és obligatori l'ús del casc. Partint d'aquesta dada, cal que la DGT sobretot plantegi mesures per a la seguretat de la circulació dels ciclistes en carretera i no pas que se centri en una única i contraproduent mesura que afectarà als ciclistes urbans i menors.

Mesures positives

• Circulació segura

Caldria que la circulació de bicicletes fos segregada en aquelles carreteres convencionals amb molta intensitat de vehicles. Així succeeix en altres països amb més tradició ciclista, però algun dia haurem de començar en el nostre. Mentrestant s'hauria de reduir la velocitat màxima permesa i senyalitzar que en els avançaments cal mantenir una distància d'1,5 metres amb el ciclista.

Pel que fa a les zones urbanes, cal que les

condicions de circulació permetin al ciclista anar sempre per calçada amb seguretat. També convindria dotar la ciutat de carrils bici i pacificar amb zones 30 quan sigui necessari, de manera que la bicicleta tingui la prioritat.

Per últim, aquelles conductes de risc dels conductors, com sobrepassar els límits de velocitat i conduir sota els efectes de l'alcohol o les drogues, han de ser exemplarment sancionades.

• Promoció de la bicicleta

És molt important fer promoció efectiva d'aquest mitjà de transport sostenible, saludable i assequible socialment i econòmic. A Barcelona, tenim la bonificació de l'àrea verda per a cotxes però cap mesura per a un aparcament segur de les bicicletes i contra els robatoris. El govern espanyol et bonifica per la compra d'un vehicle a motor però no pas per la d'un vehicle que no genera fums.

Per exemple, seria més adient que les bonificacions fossin per a empreses que facin plans perquè els treballadors vagin en bicicleta i transport públic a la feina. I també destinar recursos a la formació dels ciclistes, començant pels infants.

Mesures negatives

• Obligatorietat del casc

El casc és recomanable, et protegeix

d'algunes lesions i pot ajudar en certs accidents, com és patir una caiguda. Ara bé, un casc homologat de ciclista només resisteix impactes inferiors a 23 km/h i no és efectiu en les col·lisions amb automòbils, que són les que produeixen la majoria d'accidents greus i mortals de ciclistes per culpa de l'atropellament i els politraumatismes causats.

Fer obligatori l'ús del casc produiria una davallada de ciclistes, i aconseguir un número suficient d'aquests circulant -una massa crítica- té efectes positius sobre el comportament dels altres conductors i ajuda clarament a la seguretat. Però aquesta bàsicament millorarà reduint els riscos en origen i no obligant un ciclista a protegir-se amb un element de seguretat passiva, deixant intactes les causes del perill.

Un casc pot salvar vides, però la davallada de ciclistes escurçaria les vides d'aquelles persones que deixessin de fer l'exercici físic d'anar en bicicleta. Alhora, aquests es passarien a altres modes de transport, el que faria augmentar la contaminació, que també escurça vides i produeix morts per malalties respiratòries.

Per acabar, la mesura no és recolzada per les entitats ciclistes ni pels principals ajuntaments, i ressentiria molt el sector: fabricants, distribuïdors, tallers, empreses de lloguer, serveis de bicicleta pública,



Biciestació BCN



cicloturisme... I, a títol individual, no dur el casc sent obligatori podria comportar la declaració de concurrència de culpes en cas d'accident, encara que no hagi sigut causat pel ciclista. L'única que hi guanya és l'asseguradora

Exemples contraposats

• Austràlia i Nova Zelanda

L'any 1991 es va aprovar l'obligatorietat del casc per a ciclistes en aquests països. L'ús de la bicicleta va decaure més del 30 per cent i la dissuasió produïda és destacable especialment en tres col·lectius: els treballadors que es desplacen al lloc de treball, els infants que van a l'escola i els adolescents. Només va haver un lleu descens en el número de ferides greus al cap encara que més gent portava casc i que, alhora, hi havia menys ciclistes.

• Països Baixos i Dinamarca

En aquests països els desplaçaments en bicicleta suposen, respectivament, el 27 i el 18 per cent del total, i la gran majoria de ciclistes circulen sense casc. Es compleix l'efecte de "quantitat ofereix seguretat", juntament amb un millor disseny de carreteres i interseccions per a la circulació de la bicicleta, una regulació del trànsit més estricta i una bona formació tant per a conductors com per a ciclistes.

Albert Sanz

President del BACC

Foto aparcament

Biciestació Bcn és un establiment ubicat al vestibul de l'estació d'FGC de Sarrià que ens ofereix un aparcament segur per a bicicletes, a banda de botiga i taller.

Aparcament

L'aparcament consisteix en un recinte tancat i amb videovigilància, al qual s'hi accedeix directament des del carrer mitjançant una targeta sense contacte, que funciona les 24 hores del dia. La nostra bicicleta quedaria assegurada i, en cas de pèrdua de la targeta, aquesta es podria anul·lar al moment.

Hi ha l'opció de guardar la bicicleta dins d'una guixeta o bé lligar-la en un rail amb un cademat. Es disposa de 50 guixetes i de 34 rails. Si calgués, se'n podria augmentar el número en un futur guanyant espai al magatzem. El preu de lloguer va dels 30 €/mes als 290 €/any per una guixeta, i dels 20 €/mes als 192 €/any per un rail. També hi ha descomptes si es lloguen dos aparcaments. Les guixetes s'obren

Foto botiga

mitjançant un pany electrònic i algunes d'elles disposen d'endoll, el qual ens permet carregar la bateria d'una bicicleta elèctrica.

El perfil dels clients és variat, ja que aquests realitzen desplaçaments urbans, fent intermodalitat entre la bicicleta i el tren, o per oci. Per exemple, el Parc de Collserola ens queda a prop.

Botiga i taller

Pel que fa a la botiga, trobarem des de venda i lloguer de bicicletes elèctriques a accessoris i complements. També et poden donar assessorament per preparar sortides i viatges. I el taller realitza neteja, greixatge o reparacions. Es dóna prioritat als clients de l'aparcament, de manera que, si ho necessiten, es pot reparar la seva bicicleta el mateix dia durant el temps que queda aparcada.

Albert Sanz

President del BACC

Al trabajo en bici

Semana Europea de la Movilidad 2012

BICICLETA

El compromiso sindical con la ecomovilidad

Los desplazamientos por motivo laboral en España representan la mayor parte de los que se realizan a diario, y más de un 60% de estos se realizan en automóvil.

Avanzar hacia una movilidad más sostenible exige dar más protagonismo a la ecomovilidad -caminar, la bicicleta y el transporte público- en detrimento del vehículo privado a motor. Con respecto a la bicicleta, las organizaciones sindicales CCOO y UGT y la Coordinadora estatal de Usuarios de la Bicicleta (ConBici) declaran su compromiso público a:

- 1.** Reclamar a las administraciones públicas y a los responsables empresariales que garanticen el acceso seguro y sostenible a los centros de trabajo con modos de desplazamiento sostenibles, y en particular, con bicicletas.
- 2.** Reivindicar un marco legal y financiero que implique a las empresas en la solución de los problemas de desplazamiento, a través de medidas que favorezcan el transporte público y el no motorizado.
- 3.** Fomentar entre sus afiliados el uso de la bicicleta como modo de desplazamiento cotidiano para acudir a los centros de trabajo.

4. Impulsar acciones formativas dirigidas a sus cuadros, a fin de conseguir una adecuada cualificación técnica con respecto a los problemas que genera el actual modelo de transporte, y a soluciones seguras y sostenibles para los desplazamientos de los/as trabajadores/as.

5. Colaborar activamente con las organizaciones ciudadanas que trabajan a favor de la promoción del uso de la bicicleta, con el objetivo de emprender actuaciones conjuntas en el ámbito de la movilidad ciclista asociada con los desplazamientos.

Propuestas para potenciar la bicicleta en el trabajo

La bicicleta no consume recursos energéticos, no contamina, no produce ruido, mejora la fluidez del tráfico, democratiza la movilidad, aporta mayor autonomía a los ciudadanos, fomenta la actividad física y permite la intermodalidad con otros medios de transporte. Desplazarse en bicicleta consume unas 50 veces menos energía que hacerlo en coche, y aproximadamente una cuarta parte que a pie.

Por ello, proponemos...

- Que los polígonos industriales y centros de actividad laboral dispongan de itinerarios, redes ciclistas y espacios seguros para que los/as trabajadores/as puedan desplazarse por el entorno laboral sin riesgo para su integridad física o la de los peatones.
- Que las empresas y centros de actividad cuenten con plazas de aparcamiento seguras, protegidas de las inclemencias meteorológicas y de fácil acceso para los/as trabajadores/as.
- Que las empresas habiliten en el centro de trabajo espacios confortables para la higiene personal de los usuarios de la bicicleta.
- Que las empresas dispongan de bicicletas como medio de transporte profesional para los recorridos más cercanos.
- Que las empresas y asociaciones empresariales apoyen el uso de la



bicicleta entre los trabajadores mediante préstamos o regalos de bicicletas a los/as trabajadores/as.

- Que los centros de actividad laboral y/o las empresas fomenten la comunicación entre los/as trabajadores/as que se desplazan en bicicleta para que puedan desplazarse de forma conjunta.
- Que los centros de actividad laboral y las empresas faciliten a los/as trabajadores/as la información necesaria para fomentar el uso de la bicicleta: planos sobre los mejores itinerarios, puntos de aparcamiento de bicicletas y talleres de reparación.

Decálogo de la bicicleta como medio de transporte para ir a trabajar

Todos los trabajadores y trabajadoras tienen derecho a una movilidad sostenible y segura, incluyendo el uso de la bicicleta como uno de los medios de transporte más eficientes, saludables y económicos.

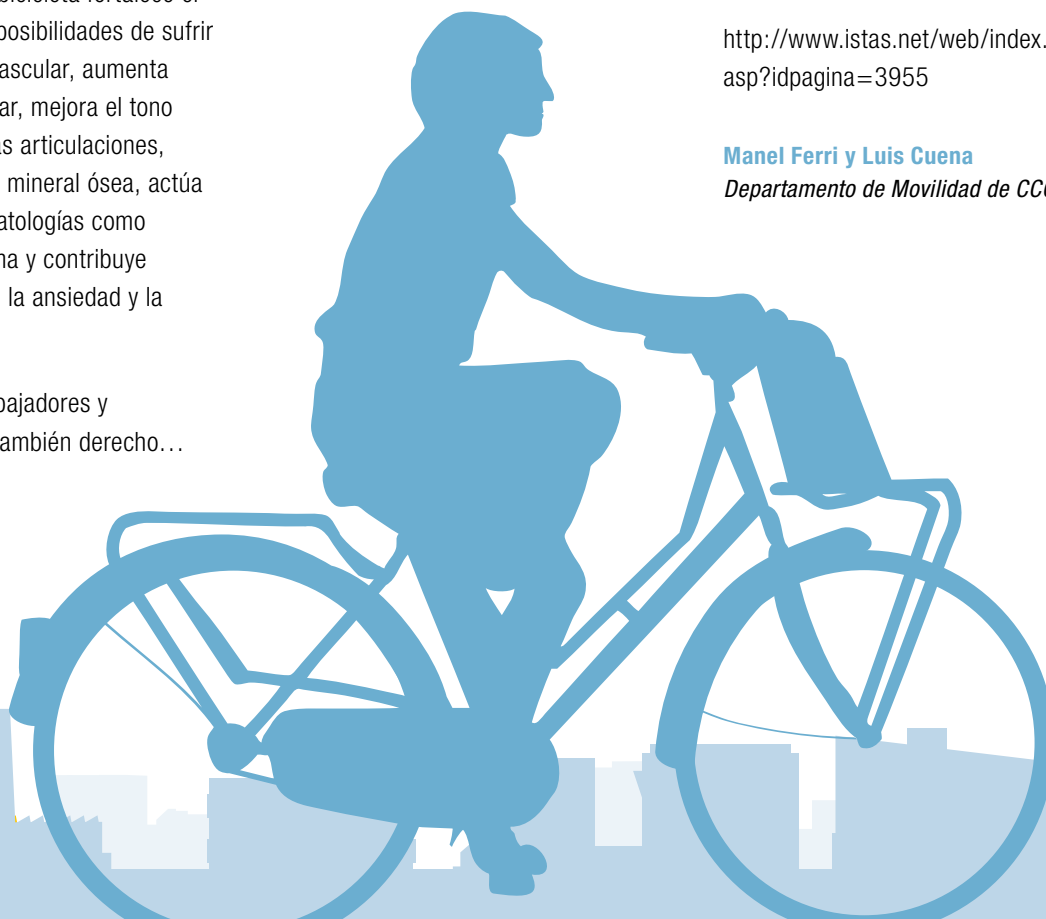
El ejercicio físico en bicicleta fortalece el corazón, reduce las posibilidades de sufrir una afección cardiovascular, aumenta la capacidad pulmonar, mejora el tono muscular, refuerza las articulaciones, aumenta la densidad mineral ósea, actúa favorablemente en patologías como la bronquitis o el asma y contribuye a disminuir el estrés, la ansiedad y la depresión.

Por todo ello, los trabajadores y trabajadoras tienen también derecho...

- 1** A acceder en bicicleta a su lugar de trabajo.
- 2** A disponer de itinerarios y espacios seguros para desplazarse por el entorno laboral sin riesgo para su integridad física o la de los peatones.
- 3** A la existencia de redes ciclistas en el diseño interior de las áreas de actividad económica y en polígonos industriales y de servicios.
- 4** A la instalación de aparcamiento de bicicletas seguros protegidos de las inclemencias meteorológicas, lo más cerca posible del puesto de trabajo.
- 5** A disponer de bicicletas como medio de transporte de empresa para los recorridos laborales más cercanos.
- 6** A disponer de espacios habilitados especiales para cambiarse y/o ducharse, taquillas, etc., suficientes para la higiene personal.
- 7** A disponer de suficientes talleres de reparación de bicicletas.
- 8** A la existencia de préstamos o regalos de bicicletas a los/as trabajadores/as por parte de las empresas.
- 9** A que existan bases de datos para la búsqueda de otros/as trabajadores/as del mismo polígono o empresa que puedan realizar viajes de forma conjunta.
- 10** A que esté disponible la información necesaria para fomentar el uso de la bicicleta:
 - a. Planos sobre los mejores y más seguros itinerarios.
 - b. Aparcamientos de bicicletas.
 - c. Talleres de reparación de bicicletas.

<http://www.istas.net/web/index.asp?idpagina=3955>

Manel Ferri y Luis Cuenca
Departamento de Movilidad de CCOO



45 anys del P(A)T

MOBILITAT
PRIVADA



© Foto Quim Farrero

P(A)T acaba de cumplir 45 años de existencia y estamos muy orgullosos del camino recorrido, aunque los avances en la reducción de las víctimas por accidente de tráfico y el respeto a los demás y a la vida son mucho más lentos de lo que nos gustaría. Nos desespera saber que los accidentes no son accidentales, que las muertes se pueden ahorrar, que las lesiones se pueden evitar y que siga habiendo víctimas y sufrimiento en muchas familias de nuestro país.

Y así empezamos, a finales de la década de los sesenta, cuando se inició la motorización en nuestra sociedad y empezó un aumento constante del número de accidentes y de heridos y muertos a causa del tráfico. Viendo esta situación, se funda en Sabadell, en octubre de 1968, la **Asociación para la Prevención de Accidentes de Tráfico (P(A)T)**, entidad privada sin ánimo de lucro, declarada de utilidad pública. La iniciativa partió de José Vinaroz Martínez. La formaron un equipo joven de personas unidas por un mismo ideal: “salvar vidas” y la entidad obtuvo un amplio apoyo en esa ciudad, aunque topó con dificultades a la hora de encontrar el mismo entusiasmo en otros lugares.

Podemos dividir la historia de P(A)T en tres períodos: el primero, desde su fundación, con sede en Sabadell, y con sus juntas directivas presididas por el propio fundador. El segundo período abarca desde 1986 hasta 1995. En esta etapa, la sede de la asociación se traslada a Barcelona y la junta directiva es presidida por el Dr. Eduardo Carbonell. Se hizo también un cambio y modernización en la imagen y el logo de P(A)T, que aún mantenemos y que representa gráficamente **nuestra visión cero**, desconocida en aquella época: la **(A) de accidentes entre paréntesis** —los accidentes son evitables— y cada vez en un trazo más fino hasta desaparecer —podemos conseguir que no hayan víctimas—. Ese ha sido nuestro logo desde entonces y esa, nuestra filosofía de trabajo: alcanzar cero víctimas en la movilidad.

(A) (A) (A)

En la tercera etapa, que se inicia en 1995, con la presidencia del Sr. Salvador Doménech, se constituyó la **sección AP(A)T (Afectados Por Accidentes de Tráfico)**, que reúne a personas que han sufrido las consecuencias de un siniestro grave de tráfico, víctimas y familiares. La sección fue iniciada por la Sra. Anne

Lise Cloetta, realizando desde entonces diferentes actividades de apoyo y orientación jurídico-legal, psicológica, social y humana a familiares y víctimas de siniestros de tráfico y reivindicando y defendiendo sus derechos ante la sociedad, la administración y los representantes políticos y la justicia. Actualmente es presidente de la sección el Sr. Vicente Sánchez.

El Sr. Xavier Parés fue presidente de P(A)T desde el año 2.000 hasta junio del 2.004. Durante su presidencia se instauró definitivamente el Punto de Encuentro, reunión mensual que seguimos realizando, para ofrecer un lugar de encuentro, apoyo y orientación a víctimas y familiares. La Sra. Eugenia Doménech estuvo al frente de la asociación como presidenta de P(A)T desde junio de 2004 hasta octubre de 2009 y durante esa etapa se profesionalizó la asociación y se potenciaron las delegaciones, participando activamente en propuestas sobre reformas legales. Actualmente ostenta la presidencia de P(A)T el Sr. Ole Thorson, continuando con el apoyo y orientación a las víctimas, reclamando una respuesta acorde a sus necesidades y la defensa de sus derechos como pilares de actuación de la entidad. Desde hace años tenemos especial interés en la realización de estudios para obtener una base científica y la propuesta de

cambios y mejoras legales, administrativas y sociales para mejorar la situación de las víctimas y conseguir que no haya víctimas de tráfico en nuestro país.

En estos 45 años de vida, P(A)T ha desarrollado una importante actividad en pro de la seguridad vial, concienciando a la sociedad y a las diferentes administraciones sobre la necesidad de instaurar los valores de respeto a la vida y a la integridad física, promoviendo una movilidad más solidaria, sostenible, saludable y segura.

La asociación, con sede en la ciudad de Barcelona, tiene ámbito estatal y delegaciones en distintas comunidades autónomas, es miembro de la **PRI** (Prévention Routière Internationale) desde 1990, asociación colaboradora de la **FEVR** (Federation Europeenne des Victimes de la Route) desde el año 1996 y miembro de la misma desde el año 1998. Es firmante de la **Carta Europea de Seguridad Vial** desde el año 2004. Pertenece a la **Alianza Global de ONG's por la Seguridad Vial** y al **Foro Europeo de Jóvenes por la Seguridad Vial** de la Comisión Europea.

Sus principales objetivos son:

- La **reducción del número de personas que fallecen y resultan heridas en siniestros de tráfico** y una convivencia pacífica y respetuosa en la movilidad, hasta conseguir que "ninguna persona fallezca o resulte herida por el mero hecho de moverse por las calles y carreteras de nuestro país".
- La **ayuda, orientación y defensa de los derechos de las víctimas**, reclamando un trato más respetuoso y justo hacia las víctimas y afectados y una respuesta más acorde a las necesidades y que repare los daños ocasionados por unos hechos tolerados por la sociedad.

Y defiende políticas que prioricen a los usuarios no motorizados, la movilidad más solidaria, sostenible, saludable y segura, el respeto a la vida y la visibilidad de las consecuencias de los accidentes de tráfico y defensa de los derechos de las víctimas. Entre otras desarrollan las siguientes acciones:

- Influenciar en la sociedad para minimizar el riesgo de la movilidad bajo la óptica de la **"visión cero"**.
- Lograr que los **políticos incorporen la seguridad vial** y la reducción de víctimas en sus discursos y prioridades.
- Colaborar con las administraciones, entidades públicas y privadas y empresas a todos los niveles para lograr que la seguridad vial tenga prioridad, se dediquen presupuestos y se realicen actuaciones y campañas para reducir las víctimas y conseguir una **movilidad solidaria, sostenible, saludable y segura**.
- Incitar a un **dialogo social** mediante una relación continua con los medios de comunicación.
- Concienciar a la población en general y a los conductores en particular sobre la importancia de respetar a los demás usuarios de las vías y cumplir las normas en la movilidad, defendiendo el **derecho a la vida y a la integridad física**.
- Definir modelos de formación para diferentes grupos de usuarios en la sociedad y promover una **educación en movilidad** respetuosa en escuelas e institutos.
- Estimular la **investigación** y estudios en temas de movilidad y seguridad vial.
- Estudiar y analizar la situación de las víctimas y afectados por los siniestros y proponer modificaciones para **mejorar sus derechos** y el trato y consideración social de este colectivo.
- Proponer cambios legales para lograr un mayor rigor y equilibrio entre las penas y los daños causados por conducción imprudente o irresponsable con víctimas mortales y personas lesionadas y unas **indemnizaciones que respeten la dignidad** y den respuesta a las **necesidades de las víctimas**.
- La ayuda y orientación a las víctimas y sus familiares, por diferentes medios entre ellos mediante la organización del **"Punto de Encuentro"**, reunión mensual con afectados para ofrecer una atención más cercana y personal, aportando ayuda tanto psicológica como social y orientación jurídica-legal.
- Participar activamente en comisiones parlamentarias y de las administraciones (seguridad vial y movilidad en general) para ampliar el debate sobre los valores de buena convivencia que deben regir la sociedad.

P(A)T lleva 45 años comprometida con la seguridad vial y con las víctimas y buscamos y agradecemos las complicidades y ayudas que podamos recibir.



Eugenia Doménech
Directora de P(A)T



Prova pilot a Sant Boi

per recuperar el centre de la ciutat per a les persones

VIANANTS

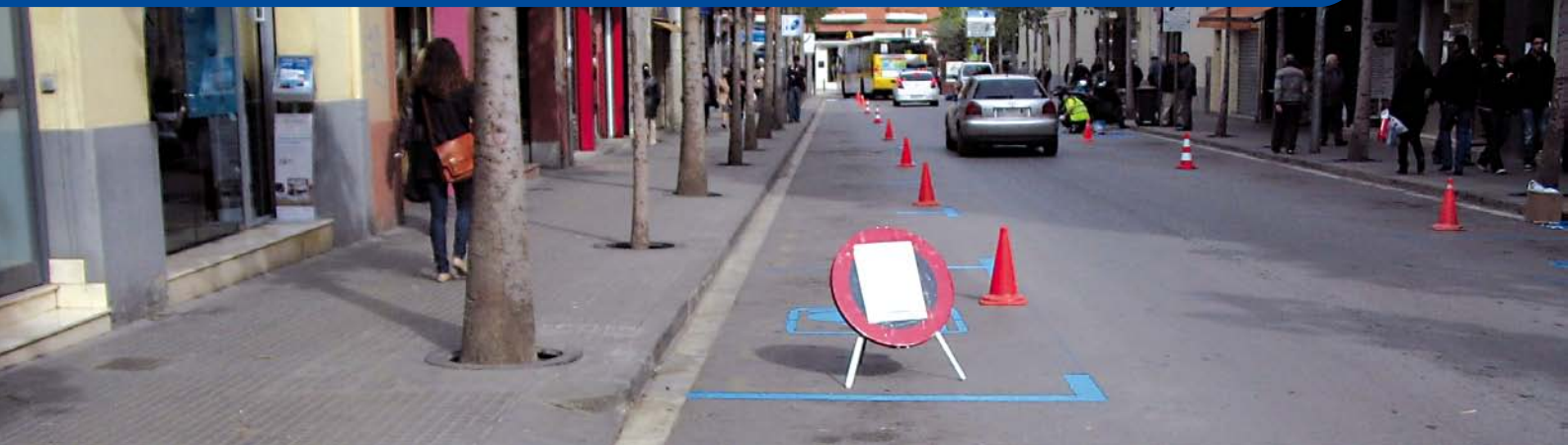


Foto Francesc Macià: Carrer potencialment comercial amb la majoria de l'espai pensat pel vehicle i no per les persones que caminen

Durant els dissabtes dels 14 de desembre fins al 4 de gener, Sant Boi de Llobregat ha viscut una experiència pilot amb la creació d'una gran zona de passeig de més d'1 kilòmetre en ple centre del nucli urbà. Es tracta d'un projecte de dinamització social i econòmica, segons informa el consistori, amb 2 aspectes clau: la campanya de Nadal 2013 i la preocupació del comerç local i algunes de les seves associacions, com "El Carrer", pels efectes que pugui tenir l'outlet de Viladecans. Aquests 1.000 metres enllacen el mercat de Sant Jordi (barris de Vinyets i Molí Vell) amb el de la Muntanyeta (barris Centre i Mariano) pels carrers Francesc Macià i Lluís Pascual Roca.

Oblidat i superat el tema d'Eurovegas amb els resultats per tots coneguts, l'Ajuntament ha transformat la zona durant 4 dissabtes amb el resultat d'un espai urbà sense trànsit de vehicles motoritzats. Actualment, i fora d'aquestes jornades, aquest eix de gran potencial es troba segregat per l'espai dedicat al trànsit, ja

sigui en la seva vessant d'estacionament de cotxes i motos o de circulació: probablement entre un 70 i un 80 % de la secció entre façanes. En tot l'eix existeix un únic carril de circulació de vehicles i, en funció dels trams, dues files d'aparcament de cotxes o una. Un cop més, és la figura del vianant la que es troba amb l'espai més reduït i en precari: voreres no massa generoses pel que podria ser un eix comercial amb obstacles com arbres; passos de vianants amb poca seguretat vial —estacionament de cotxes fins al mateix pas— tant pel que fa a la manca de visió per part de qui condueix un vehicle com de qui ha de creuar —especialment aquells col·lectius més vulnerables: persones grans, joves, pares i mares amb nens, persones amb cadires de rodes, etc.— i desplaçament del pas de vianant fora de l'eix natural de la vorera, entre d'altres aspectes.

Durant aquests dies d'assaig, el trànsit ha estat tallat entre les 9 i les 22 h i l'estacionament de cotxes i motos no estava permès entre les 7 i les 22 h i amb itineraris i aparcaments subterranis alternatius ("existen inversiones suicidas e irrecuperables como la construcción de aparcamientos vacíos como los de Baldiri Aleu, con un coste de 3.750.000 € segons el portaveu municipal de PxC a la revista municipal "Viure Sant Boi", abril 2013, pàgina 28). El transport públic (línies L70, L72, L74, L78, L79 i L96) també ha vist anul·lades les 3 parades amb rutes alternatives. Comerciants i veïns han pogut experimentar el que significa viure en un entorn ambientalment sa: sense soroll ni fums, amb una millor qualitat de l'aire i amb l'espai alliberat de cotxes i dedicat a les persones.

Esperem els resultats d'aquesta experiència i que aquest desig per recuperar el centre de la ciutat per a les persones sigui una taca de cafè i que s'estengui a la resta del municipi: mai hauríem d'haver oblidat la frase "les persones en primer lloc" i ja fa alguns anys que en patim les conseqüències.

Sant Boi Camina



Paradeta

Dr. Traffic

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

Rodalies Renfe promou l'educació física

En Dimitri Delkarrek ens fa arribar aquesta fotografia del panell informatiu de l'estació de Sant Sadurn d'Anoia. Segons va explicar al Dr. Traffic, al principi es va pensar que potser s'havia excedit en el nombre de caves que havia visitat, però en bolcar el contingut de la càmera a l'ordinador es va descartar aquesta opció ja que l'avís continuava girat. La nova hipòtesi amb que treballem és que Rodalies ha apostat per la promoció de l'educació física, més concretament per la vertical – pont, la única manera de poder llegir aquests comunicats d'afectacions del servei.

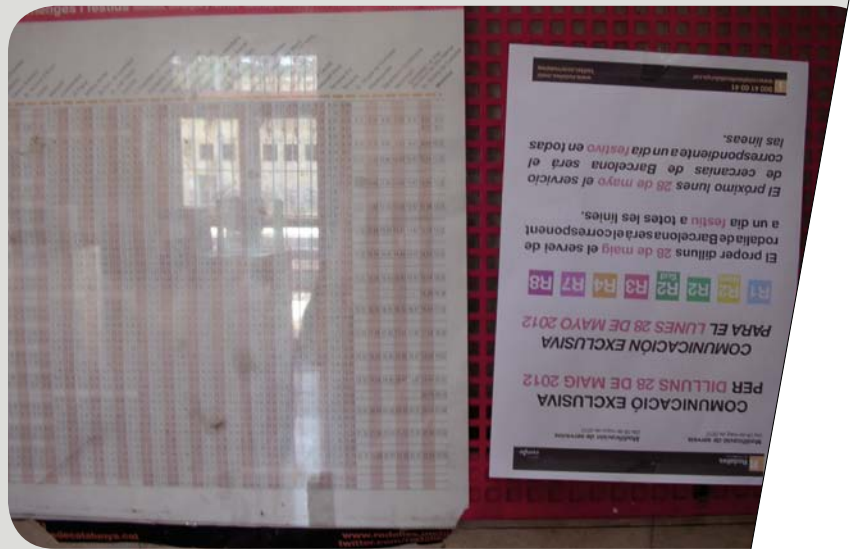


Foto cortesia de Dimitri Delkarrek

Apadrina una tira de la Nova Xarxa de Bus

L'Empar Oinosegeshu ens informa d'una campanya ciutadana per apadrinar aquelles tires que han quedat obsoletes després de l'execució de la segona fase de la Nova Xarxa de Bus. Es tracta d'un grup d'amigues que es van conèixer al ball de sardanes de la festa major del Camp de l'Arpa i que van tots els dijous a ballar a casa de l'Empar, al carrer Conca. "Abans acabava aquí el 15 i ens anava molt bé per ajuntar-nos totes, però un dia la Roser no va venir. A la setmana següent la Maria se la va trobar a la parada i li va dir que portava molts dies esperant el 15". I així és com van decidir obrir el seu bloc de notes i deixar un avís per als altres usuaris, iniciant així la campanya d'apadrinament.



Foto cortesia de Empar Oinosegeshu



Entrevista Ole Thorson

Expert en vianants, mobilitat segura i cofundador de la PTP l'any 1993

Un dels seus llegats ha estat la fundació de l'associació Catalunya Camina i de la Federació Internacional dels Vianants. Quan va adquirir consciència de vianant?

El camí s'inicià amb la dedicació a la mobilitat al final de la carrera de Camins i amb el doctorat en seguretat viària: Una mobilitat més humana. Un anàlisi dels atropellaments a les Rambles l'any 1975 reforçava la necessitat de treballar pels vianants. Els amics a La Federació Europea d'Associacions de Vianants (FEPA) m'animaren a crear Barcelona Camina – ara Catalunya Camina – al 1993. Des del treball de la FEPA es donava força a la Federació Internacional de Vianants, de la qual he estat president de 2005 a 2012.

Quins són els principals propòsits d'aquestes entitats?

Augmentar la presència del tema dels vianants, en l'atenció política a la mobilitat i donar consciència als professionals de la conveniència i l'exigència de prendre en consideració els vianants en la planificació i en projectes de mobilitat. Els vianants tenen una sèrie de drets en l'espai públic que s'han de respectar. L'ambient del vianant ha de ser segur, saludable, agradable i amb espai suficient. Els projectes i la gestió de l'espai públic comencen amb les necessitats dels vianants.

Quines han estat les principals recom-penses de la feina feta?

El ciutadà i el vianant. La mobilitat humana, amb ajut del concepte de mobilitat sostenible, està, a poc a poc, més present en els debats. Més voreres amb amplada acceptable (es perd amplada efectiva a altres usos temporals), més zones de vianants, superilles i illes amb 30 km/h. En les grans vies encara falta un enteniment de les necessitats dels encreuaments segurs i amb sistemes de control complibles per als vianants.

Falta senyalització orientativa per guiar els vianants.

També ha dedicat bona part del seu temps a fer visibles les víctimes del trànsit. Segueix la societat massa acostumada als impactes del trànsit?

Son ja 5 dècades amb dedicació a la prevenció de sinistres de trànsit, millora de les vies públiques i atenció a les víctimes. És inconcebible – en una societat de dret – que impunement uns ciutadans puguin matar a altres per conduir despistats, per tenir les facultats alterades o per tenir pressa. És necessari que la societat opti per la “visió zero”. Zero morts i zero ciutadans amb seqüeles permanents. Com a president de l'Associació Prevenció d'Accidents de Trànsit P(A)T tinc l'obligació d'explicar als ciutadans que conduir és una responsabilitat i que les irresponsabilitats es paguen.

Com va viure el debat dels 80 km/h?

Els 80 km/h als accessos al àrea de Barcelona semblaven indicar un gir de la societat i una acceptació del concepte que la velocitat mata. La seguretat no estava massa en la justificació i és possible que solament amb la combinació de seguretat, sostenibilitat, qualitat de l'aire i millors condicions en permeabilitat en el territori tindrem força per seguir amb convenciment la lluita per la “visió zero”: zero morts i zero emissions.

Com valora la darrera proposta de reforma de la Diagonal de Barcelona?

Part del problema de l'avinguda Diagonal està en les voreres, que es milloren molt amb la proposta. La calçada central – amb moltes víctimes – queda igual. Segueix sent molt difícil per als vianants creuar l'avinguda. El transport públic tindrà més problemes amb els cotxes que tomben. És un projecte amb poca participació ciutadana. El sistema de semàfors necessita una clara adaptació a passatgers de bus i a vianants.

Quina resposta donaria a aquells que utilitzen la millora tecnològica de vehicles i

infraestructures per demanar un increment dels límits legals de circulació?

En gran part de les desgràcies personals que impliquen vianants, ciclistes i motoristes, els conductors de cotxes tenen importants responsabilitats. No queda clar que les millores tecnològiques ja utilitzades hagin solucionat la problemàtica. Quan aconseguim complir la visió zero serà possible parlar d'ajustar límits legals per als conductors.

Quina valoració fa de la tasca de la PTP en els darrers 20 anys?

S'ha fet un pas important per introduir el transport públic en el debat de la societat. Ara és més un tema de les operadores i de l'Administració. Els planificadors del transport públic han d'escoltar més i justificar més les accions. Hi ha més debat i és més tècnic i de més qualitat. La PTP ha incorporat opinions d'experts independents en el debat.

Què milloraria de l'entitat? Com veu la PTP d'aquí 20 anys?

Els tècnics tenim una tendència a ser tècnics i treballar amb la mecànica o l'electrònica. És recomanable una visió més humana de la mobilitat i del transport públic. Major dedicació als passatgers i una participació pluri-disciplinària més àmplia. Què fan els passatgers? Què necessiten? Què fer per atreure usuaris d'altra mobilitat al transport públic?

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

Una línia de metro, bus o tramvia (escrit en l'AVE a Barcelona) on el passatger nota que ha estat present en la ment del planificador des que surt de casa fins arribar a la destinació. La part a peu, la part d'espera, la part en marxa i la del transbordament. Solament així puc sentir que la línia forma part justificada de la meua vida.

Moltes gràcies.

Redacció