



C58: Ilum al final del viaducte

4-8

Juntes
Ampliades

8-9

L'extensió d'FGC a Terrassa
La PTP visita les obres

16-17

L'Expres.cat:
dos anys sobre rodes

24-25

Tolosa de Llenguadoc.
Escapada de cap de setmana
amb el tren d'alta velocitat

26-27

El Ministeri de Foment
pretén legalitzar els
megacamions

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

Web: www.transportpublic.org

Mail: info@transportpublic.org

Coordinador:

Xavier Lujan

Consell de Redacció:

Blai Aparici, Sílvia Casorran, Juan Ramón Domínguez, Manel Ferrí, Xavier Lujan, Pau Noy, Albert Obiols, Carles Ortí, Javier Paricio, 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: Ricard Riol Jurado

“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, Autoritat del Transport Metropolità, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, Busmet, Tusgsal, 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

Temps per a l'optimisme 3

SOCIETAT

Juntes ampliades 4-5

La PTP rep la medalla d'honor de l'Ajuntament de Barcelona 6

FERROCARRIL

El Camp de Tarragona i l'Àrea de Girona amplien el seu servei ferroviari local per primera vegada en 20 anys 7

L'extensió d'FGC a Terrassa.

La PTP visita les obres 8-9

Aliança transpirinenca contra les fronteres al transport públic 10

TRANVIA

Diagonal per a tothom ara més que mai 11-13

AUTOBÚS

El carril bus-VAO de la C58 es fa bidireccional i incrementa el pas d'autobusos 14-15

L'Expres.cat: dos anys sobre rodes ... 16-17

Reflexions des de la PTP 17

BICICLETA

La distribució urbana de mercaderies en bicicleta. Realitat i negoci? 18-19

El Bicing ja compta amb bicicletes elèctriques 20

T&E

Emissions de CO₂ Què hi ha de nou? 21

TECNOLOGIES

Aplicacions mòbils del transport públic. La importància de les dades obertes 22-23

VIATGES SOSTENIBLES

Tolosa de Llenguadoc. Escapada de cap de setmana amb tren d'alta velocitat 24-25

LA PROPOSTA

Retallades i carrera d'obstacles: l'interventor de Cornellà de Llobregat 26-27

MOBILITAT PRIVADA

VI Congrés Internacional sobre polítiques europees de Trànsit 28-29

El Ministeri de Foment pretén legalitzar els megacamions 30

PARADETA

Dr. Traffic 31

ENTREVISTA

Joan Josep Isern 32



4 revistes

12 EUROS

Des de 1995, informació independent sobre mobilitat sostenible!

Per restriccions pressupostàries, des del 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.

Temps per a l'optimisme

EDITORIAL



Al tancament de l'any 2014 són confirmades una sèrie de fites importants per al transport públic i la mobilitat sostenible de Catalunya, que la PTP no pot deixar de recordar. La majoria de les bones notícies han estat possibles gràcies a la constància dels moviments socials i al nou rumb pres pel Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, amb l'Hble. Conseller Santi Vila i del Director de Mobilitat, Ricard Font, al capdavant. Bufen nous vents de pragmatisme, diàleg i realisme a un Departament que havia perdut el nord amb la borratxera de la bombolla immobiliària i infraestructural.

enguany hem assistit a la posada en marxa, per fi, de l'ampliació del servei ferroviari a les rodalies de Girona i del Camp de Tarragona (pàg 7); amb la modificació d'horaris de trens més gran viscuda fora de Barcelona des de l'època de la directora de Renfe Mercè Sala, quan van posar-se en marxa les Rodalies i la xarxa Catalunya Exprés. També continua la implantació de la xarxa de bus **Expres.cat** (pàg. 16), que amplia l'oferta en quantitat i qualitat als corredors de bus més demandats del país. En el seu conjunt, les Rodalies ferroviàries i els serveis **Expres.cat**, amb les millores que siguin pertinents, han de permetre que les principals àrees urbanes de Catalunya puguin disposar de serveis de freqüència i qualitat suficients com per deixar el cotxe a casa, com ja passa a la majoria de desplaçaments dins i cap a Barcelona. Per la

seva banda, **Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya** continua un desplegament històric: nous trens sèrie 113 al Metro del Vallès, nova sèrie 114 a la L7 (Catalunya – Av. Tibidabo) a partir de desembre, i els darrers treballs i les proves per a la inauguració l'any 2015 del perllongament de Terrassa (pàg 8), amb unes característiques constructives exemplars. També s'han fet **progressos en matèria d'integració tarifària** o descomptes per recurrència a alguns corredors no integrats a càrrec de la Generalitat.

En un temps rècord, una de les reivindicacions més recents de la PTP s'ha dut a terme i ha assolit molt bons resultats; es tracta del **canvi d'explotació al carril bus-VAO de la C58**, per tal de permetre la bidireccionalitat simultània del trànsit durant totes les hores del dia (pàg 14). Aquesta mesura ha estat possible gràcies a la creixent implicació del Servei Català de Trànsit (SCT) en assumptes de transport públic i canvi modal; més enllà de la visió tradicional limitada al vehicle privat. A la contraportada trobareu una entrevista al Sr. **Joan Josep Isern**, director del SCT (pàg 32).

enguany també ha estat un any d'obertura de la PTP als socis, gràcies a la celebració de juntes ampliades per al posicionament de l'entitat en temes transcendents (pàg 4). Hem de congratular-nos d'haver rebut **dos premis a la trajectòria de l'entitat**: el 1r premi a la Seguretat Viària del SCT (pàg 29) i la Medalla d'Honor de l'Ajuntament de Barcelona (pàg 6).

Com a president de PTP he estat molt afortunat de recollir aquests reconeixements, que han estat possibles gràcies a la col·laboració de moltes persones de dins i fora de l'entitat, i de les empreses i administracions que ens han donat suport. Aquests premis són especialment estimulants en moments de dificultat econòmica per a la nostra entitat, que expliquen el relatiment en la publicació d'aquesta revista, pel qual us demanem disculpes.

I mentre hem mantingut el diàleg institucional, hem seguit reivindicant els canvis que la nostra mobilitat necessita per ser respectuosa amb l'entorn i amb tots els individus, com es posa de manifest amb les accions de la plataforma **Diagonal per a Tothom** (pàg 11), l'aliança transfronterera en defensa del transport públic (pàg 10) o la plataforma **Stop Pujades**; que ha aconseguit que l'any 2015 sigui el **primer any de la història de la tarifa integrada sense cap pujada de preu del transport públic** i fins i tot amb algunes reduccions. Tanmateix ha entrat a tràmit al Parlament de Catalunya l'enèsimament reclamada Llei de finançament del Transport Públic, que es debatrà al llarg de l'any que ve, i que ha d'evitar casos com l'actual deute del transport públic, recentment renegociat. Sobre tarifes, finançament, tarifa integrada i T-Mobilitat parlarem al proper número, al 1r trimestre de 2015.

Bona lectura!

Ricard Riol Jurado
President de PTP

Juntes Ampliades

SOCIETAT



El 2014 la PTP ha estrenat un nou mecanisme de participació dels socis i sòcies consistent en la celebració d'assemblees o juntes ampliades per decidir el posicionament de l'entitat en temes clau de mobilitat, sobre els quals s'envia informació prèviament.

La primera d'aquestes Juntes Ampliades va ser el passat 24 de gener, dedicada a les **reformes urbanes de la Diagonal i de Glòries**. Sobre el soterrament de la Gran Via a Glòries, previst en una segona fase, es resta a l'expectativa de comprovar el funcionament de la urbanització provisional amb una Gran Via en superfície i semaforitzada de forma equivalent al tram Espanya - Glòries. Entre les aportacions realitzades pels socis i sòcies destaquen la necessitat de continuar demanant una **reducció del trànsit d'entrada a**

La PTP ha estrenat un nou mecanisme de participació dels socis i sòcies consistent en la celebració d'assemblees o juntes ampliades

Barcelona, dotar de caràcter metropolità la plaça, defensar la integració del bus interurbà, urbà i el tramvia en la zona intermodal previst, optimitzar la connexió dels carrils bus previstos amb el carril bus-VAO i millorar la permeabilitat dels accessos al Metro. Després d'un ampli

debat sobre la Diagonal, es va reclamar **reactivar la plataforma "Diagonal per a tothom"**, constituïda per sindicats, veïns i promotors de la mobilitat sostenible front una Diagonal elitista que no té en compte les necessitats de mobilitat tots els ciutadans, margina el transport públic i genera un conflicte de trànsit innecessari.

La segona Junta Ampliada es va celebrar el 20 de març i es va debatre sobre la **nova xarxa de bus** de Barcelona, arribant a la conclusió de que cal **integrar la resta de transports urbans i interurbans** en la seva planificació, fixar com a objectiu així la millora de la intermodalitat i l'**increment de la velocitat comercial**, articular el debat amb el de les **superilles** i el Pla de Mobilitat i replantejar el servei actual fora de l'hora punta i en dissabtes i festius.



Es va reclamar reactivar la plataforma “Diagonal per a tothom”, constituïda per sindicats, veïns i promotors de la mobilitat sostenible front una Diagonal elitista que no té en compte les necessitats de mobilitat tots els ciutadans

La tercera Junta Ampliada va ser l'11 de juny on es va analitzar la informació disponible sobre la **T-Mobilitat**. S'arriba a la conclusió de que l'estructura de zones vigent i la gamma de títols no s'ajusten a les necessitats de mobilitat actuals ni afavoreixen la fidelització dels usuaris, per tant es demana a l'ATM **canviar el sistema zonal** per un que ni penalitzi els desplaçaments fora de la primera corona ni castigui els usuaris que fan desplaçaments no repetitius en nombre de zones. Tanmateix, els socis i sòcies assistents van mostrar la seva preferència per **un sistema tarifari gestionat públicament** i demanar **open data** pel que fa a l'**oferta i la demanda dels serveis de transport públic** línia a línia i expedició a expedició, posant fi a l'opacitat actual d'aquestes dades i evitant que l'empresa gestora de la T-Mobilitat tingui informació privilegiada de la mobilitat de la regió metropolitana.

La quarta i darrera Junta Ampliada es va celebrar el 20 de novembre, sobre l'**expansió del metro** i FGC a l'interior de Barcelona. Es va valorar positivament el nivell de cobertura del tram central de l'L9, tot i que rebutjant el seu mètode constructiu i el sistema de finançament. També es va votar per unanimitat rebutjar l'aturada definitiva de l'obra d'aquesta línia i la limitació dels terminis d'execució. Pel que fa al recentment projecte d'expansió de la L8 entre plaça Espanya i Gràcia, es posa de manifest el desacord dels socis amb el projecte i es considera que **la inversió prioritària hauria de ser la unió dels tramvies i l'execució d'intercanviadors**, així com centrar les futures grans infraestructures en aquelles que tinguin abast metropolità.

Redacció

La PTP rep la medalla d'honor de l'Ajuntament de Barcelona

SOCIETAT



El passat dimecres 26 de novembre de 2014 la PTP va rebre la Medalla d'Honor de l'Ajuntament de Barcelona, un guardó que reconeix les persones i entitats compromeses amb la ciutat a proposta del plenari municipal. La plataforma Somescola.cat també ha estat premiada, així com una dotzena de barcelonins a la ciutat, com la directora de la Fundació Tot Raval, Núria Paricio, o l'activista del barri de Sant Antoni Maria Lluïsa Baiget. A més cada consell de districte ha proposat persones o entitats per als guardons.

El president de la PTP, Ricard Riol Jurado, va ser l'encarregat de recollir la medalla de la mà de l'Excm. Sr. Xavier Trias, alcalde de Barcelona. Aquest premi és un reconeixement a la trajectòria iniciada l'any 1993 amb l'impuls dels socis fundadors i perpetuada amb constància gràcies a la confiança dels socis, sòcies i col·laboradors.

Aquest premi és un reconeixement a la trajectòria iniciada l'any 1993 amb l'impuls dels socis fundadors i perpetuada amb constància gràcies a la confiança dels socis, sòcies i col·laboradors

El full de ruta de la PTP és l'increment de l'ús del transport públic i la reducció de la dependència del vehicle privat amb un marcat caràcter propi i amb independència dels partits governants o institucions col·laboradores.

La Junta de la PTP agraeix al plenari aquest premi que simbolitza el nostre compromís amb la ciutat de Barcelona i la nostra vocació d'utilitat pública. Gràcies a tots aquells que ho fan possible dia a dia.

Els membres de la PTP van anar a recollir el guardó amb la nova samarreta "Menys cotxe oficial i més tramvia per la Diagonal" aprofitant la presència de l'alcalde i d'alguns regidors de l'Ajuntament de Barcelona que permeten que Barcelona sigui l'única ciutat que presenta un "tramvia interruptus" d'Europa.

Redacció

El Camp de Tarragona i l'Àrea de Girona amplien el seu servei ferroviari local per primera vegada en 20 anys

FERROCARRIL



El passat mes de març van entrar en servei les noves línies de Rodalies de Catalunya de l'Àrea de Girona i de l'Àrea del Camp de Tarragona, amb la posada en marxa de les línies RG1 (l'Hospitalet de Llobregat – Mataró – Girona – Figueres), RT1 (Tarragona – Reus) i RT2 (l'Arboç – Tarragona – Cambrils), que es complementen amb el servei ferroviari previ i permeten ahora trencar la radialitat, fins al moment només en dies feiners. Els nous serveis posen en valor una xarxa ferroviària infrautilitzada capaç de generar connexions suburbanas ràpides de màxim interès per a les àrees metropolitanas del Camp de Tarragona i Girona.

En el cas de Tarragona, a més de la posada en servei de les dues línies de rodalies, es van estrenar dos serveis de la línia R16 sense parades entre Tarragona i Barcelona (amb enllaç directe a la mateixa andana de l'estació de Tarragona amb un altre tren que efectua les parades intermèdies habituals) a més de dues noves connexions per sentit entre Barcelona i Reus.

Al mes de juny el servei a tots dos nous nuclis es va veure reforçat. Així doncs, a la línia RG1 s'han allargat algunes expedicions fins a Portbou, i alguns serveis s'han mantingut també el cap de setmana de cara a l'estiu. A Tarragona es va allargar la línia RT2 fins a l'Hospitalet de l'Infant en dies feiners.

Actualment, el servei entre Reus i Tarragona té un tren cada 30 minuts en les hores punta i intervals inferiors a una hora la resta del dia, facilitant la connexió de Vila-seca i Reus amb els trens amb destinació Barcelona

a l'estació de Tarragona, si bé aquesta és una informació que no queda plasmada clarament als horaris que Rodalies ha editat fins ara. En el cas de Girona, s'aconsegueix mantenir dos trens per hora i sentit entre Maçanet i Figueres durant gairebé tot el dia.

Integració tarifària

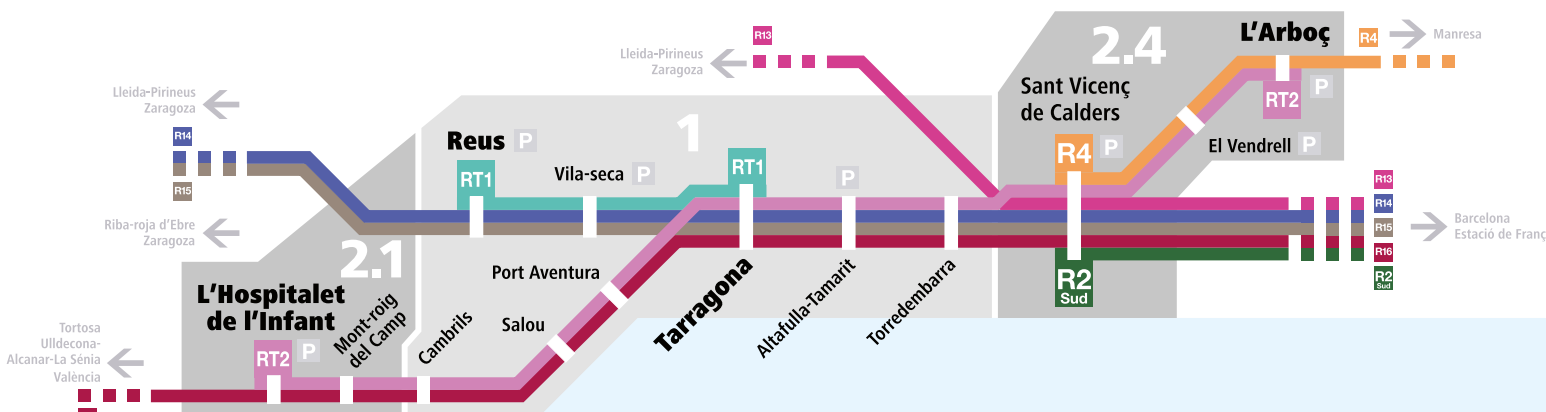
Des del passat 16 de juny, els usuaris de les Rodalies del Camp de Tarragona poden utilitzar els títols integrats de l'ATM per als seus desplaçaments en tren. D'aquesta manera es pot arribar a estalviar fins al 80% del preu del trajecte i fer servir també la xarxa d'autobús interurbana de l'Àrea del Camp de Tarragona i la xarxa urbana de bus de les ciutats de Tarragona i Reus.

Cal destacar també que, per primer cop, no es diferencia el tipus de servei de tren a l'hora d'aplicar la tarifa; és a dir, que els bitllets són vàlids indistintament si el tren és un rodalies, com un regional, com un regional exprés, que fins ara tenien tarifes diferenciades. Als nuclis de Barcelona o Girona (entre les estacions de Camallera i Portbou), però, segueix existint una tarifa regional diferent de la tarifa regional exprés.

El 15 de setembre es va començar a integrar el servei de tren a l'ATM de l'Àrea de Girona entre les estacions de Maçanet-Massanes i Sant Jordi Desvalls. Es preveu anar ampliant de manera progressiva.

Xavier Lujan

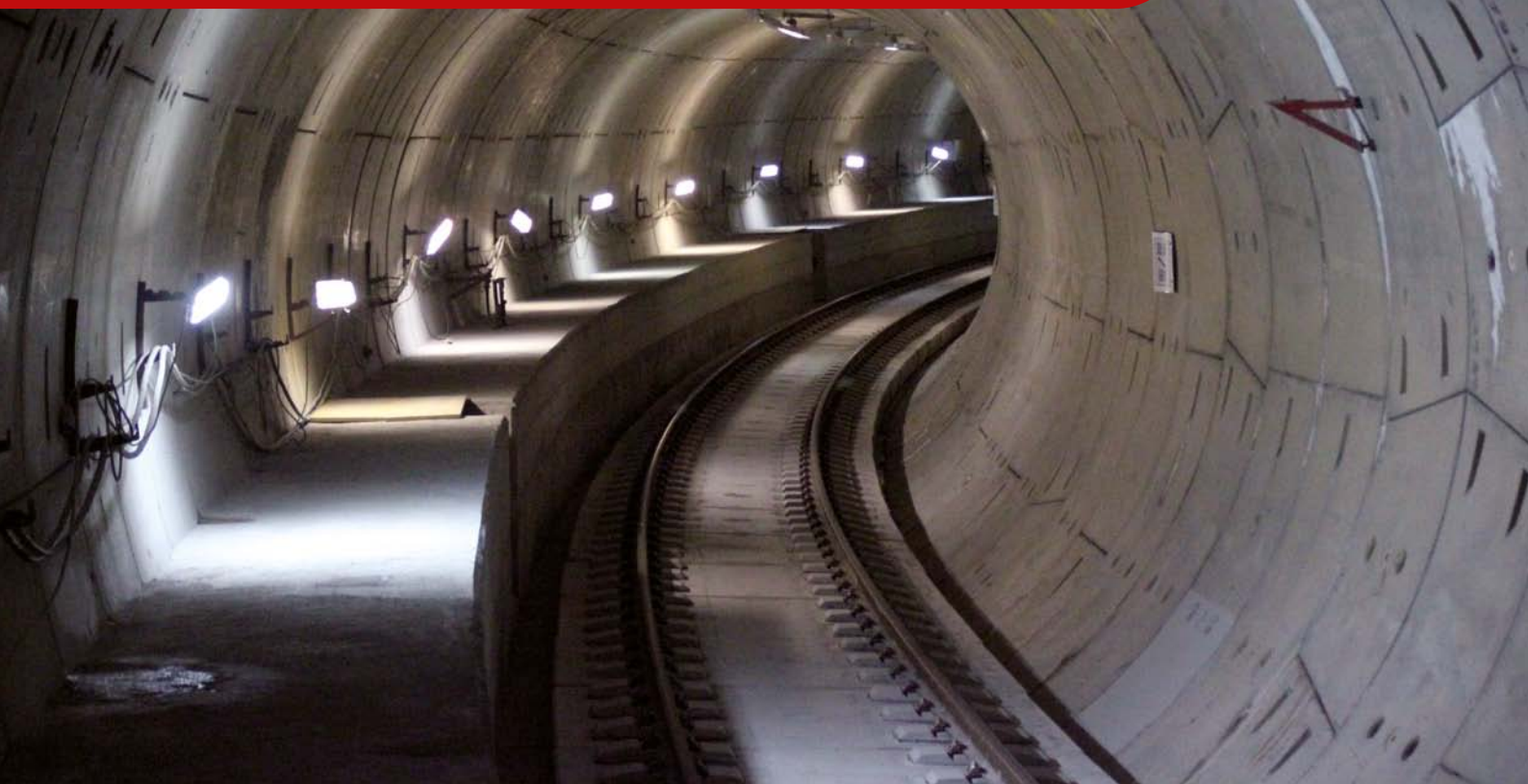
Vocal d'estudis PTP



L'extensió d'FGC a Terrassa

La PTP visita les obres

FERROCARRIL



El passat 24 de juliol de 2014, els socis de la PTP van tenir el privilegi de visitar una de les estacions del perllongament d'FGC a Terrassa, en obres des de 2003, i que serà inaugurat el primer trimestre de 2015. Aquest perllongament farà que FGC passi de dues a cinc estacions al terme municipal de Terrassa (215.000 habitants); les existents de Les Fonts i Terrassa Rambla, i les noves de Terrassa UPC Vallparadís, Terrassa Estació del Nord i Terrassa Nacions Unides (al barri de Can Roca).

Per executar aquest perllongament s'ha recuperat una tipologia de túnels no utilitzada des dels anys setanta a Barcelona: el doble túnel de via única (o secció bitub), utilitzat anteriorment al tram de l'L2 entre Sant Antoni i Monumental. Aquest disseny d'infraestructura, pel qual cada via discorre sobre un túnel propi de secció molt més petita que d'altres projectes, s'ha fet responent als següents criteris:

- 1) Minimitzar la distància vertical a les estacions per millorar l'accessibilitat dels usuaris. Atès que les afectacions d'un túnel a la superfície són quadràtiques amb el seu diàmetre, optar per túnels de secció reduïda permet acostar les estacions a la superfície. La profunditat d'aquest perllongament ve marcada pel Torrent de Vallparadís, i situa les estacions al voltant dels 25 metres de profunditat. Aquest fet permet salvar els desnivells carrer-vestíbul-andana amb només tres trams d'escala mecànica o dos ascensors (front el túnel per a via doble paral·lela o túnels de gran diàmetre).
- 2) Els túnels separats permeten que un faci de galeria d'evacuació de l'altre, reduint-se els mecanismes necessaris per a l'evacuació de persones i aïllament de fums (front el túnel per a via doble paral·lela o túnels de gran diàmetre).
- 3) Aquest mètode constructiu sol estar associat a la creació d'estacions amb andanes centrals amples que es construeixen amb pantalles des de la superfície. Tot i que això obliga a tenir la superfície de l'estació lliure d'usos i d'edificacions durant l'etapa constructiva, permet minimitzar el nombre d'instal·lacions d'elevació (ascensors i escales mecàniques) en poder-se aprofitar les mateixes per a les dues vies. La separació entre els dos túnels, corresponent a un diàmetre i mig, permet la creació d'una andana òptima, de 9 metres d'amplada.

4) Menor cost i més flexibilitat en la tunelació. Les tuneladores petites tenen més adaptabilitat al terreny (front les tuneladores de gran diàmetre).

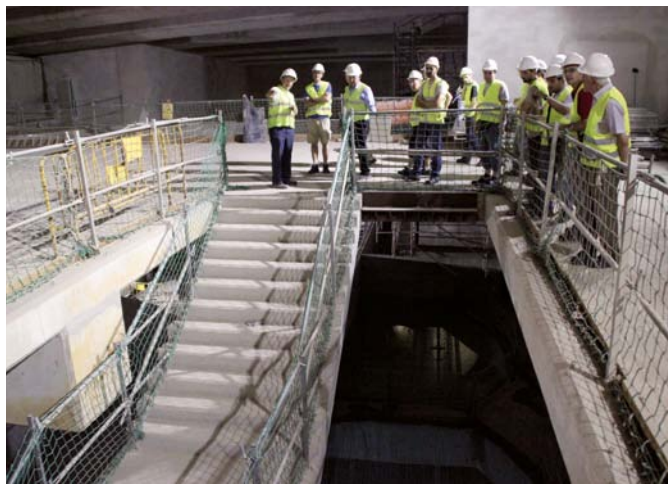
5) Possibilitat de fer treballs en via i mantenir l'altra via operativa, especialment interessant per poder ampliar la franja nocturna de manteniment (front el túnel per a via doble paral·lela).

Des de la PTP volem agrair l'amabilitat d'FGC pel fet de mostrar i explicar aquest perllongament en què l'empresa explotadora ha estat present des de la seva concepció. La integració dels criteris d'explotació en el disseny d'una infraestructura resulta clau per evitar decepcions a l'hora de la seva posada en marxa. Els enginyers d'FGC Pere Mateu i Josep Comellas van ajudar els socis a entendre el perquè dels dissenys d'aquest perllongament amb les seves amenes i entenedores explicacions. A ells i al conjunt de la companyia FGC, la PTP vol dedicar aquest agraiment i galeria fotogràfica.



Vista des de l'entrepant entre l'andana i el vestíbul. Es pot entrar i sortir de l'andana pels dos extrems.

Redacció



Un dels dos accessos entre el vestíbul i l'andana.



Andana central. Via 1 sentit sud (Vallparadís | UPC).



Foto de grup al vestíbul.

Aliança transpirinenca contra les fronteres al transport públic

FERROCARRIL



Representants de les institucions públiques i de diverses associacions es reuneixen a Figueres i Puigcerdà, el 5 de juliol i el 4 d'octubre, per discutir com es poden millorar els serveis ferroviaris a través dels Pirineus

Durant aquest any 2014 PTP ha tingut una activitat força intensa en favor de la idea de la millora el transport transfronterer per ferrocarril. Juntament amb altres entitats hem creat un grup de treball anomenat Aliança Transfronterera Pirineus-Mediterrània.

Set són els projectes que PTP, amb la col·laboració de les entitats franceses homònimes, ha posat sobre la taula:

- Organitzar un nou servei ferroviari regional transpirinenc entre Perpinyà i Girona en l'eix Portbou – Cervera (amb extensions a Barcelona i Montpellier). Per fer-ho caldria un material amb amplada variable d'eixos, tipus Talgo similar.
- Millorar la coordinació del servei actual, prestat per SNCF i Renfe, a la frontera de Portbou i Cervera. La coordinació dels serveis avui és lamentables.
- Fer el mateix amb el servei existent que creua la frontera entre Puigcerdà i la Tor de Carol. La coordinació dels serveis és una mica millor que la de Portbou però encara es deficient.

- Convertir Puigcerdà en la ròtula de la xarxa ferroviària als Pirineus centrals. Per a aconseguir això, caldria que tots els serveis de tren de SNCF i Renfe nasquessin i morissin a la capital cerdana i que la línia d'amplada mètrica Tren Groc fos estesa fins a Puigcerdà. L'obertura de l'hospital de Puigcerdà com a equip internacional és un nou argument per reforçar aquesta idea.
- Crear dos serveis diaris entre Barcelona i França, amb pas per Puigcerdà, en l'eix Barcelona - Puigcerdà - Tolosa - Llemotges - Orléans - París, un diürn i l'altre de nit, amb parades a les principals ciutats i amb trens de canvi automàtic d'eixos (material Talgo o similar).. L'experiència francesa demostra que els servei convencionals poden conuiu molt bé amb el d'alta velocitat via preus populars (el francesos en diuen petit prix)
- Com a projecte específic, extensió del Tren Groc fins a Puigcerdà perquè esdevingui un servei internacional. El fet que el Tren Groc pugui entrar a Espanya li permetria accedir a fons europeus, en tractar-se d'una línia internacional. Avui el Train Jaune té el servei suspès degut al deteriorament de la via i al poc interès de la SNCF en el seu futur. Aquesta proposta suposaria insuflar aire nou a aquest tren sobre el que avui pesa una forta amenaça de tancament definitiu. FGC seria un excel·lent operador del servei, car té experiència en l'explotació d'aquest tipus de trens.
- Desenvolupar un projecte de turisme verd comú basat en els recursos dels quatre ferrocarrils d'ambdós costats de la frontera: els serveis de SNCF i Renfe, el Tren Groc i el Cremallera de Núria

Les properes passes a fer són presentar aquest catàleg d'actuacions a les autoritats dels dos costats dels Pirineus, que són les encarregades d'empènyer els primer sis projectes, els que versen sobre l'organització dels serveis ferroviaris, i, conjuntament amb els empresaris catalans i francesos, desenvolupar el setè projecte, el del turisme verd, com un projecte propi. Per a aquest propòsit l'Aliança Transfronterera s'ha compromès a elaborar un ampli dossier que properament es farà públic.

L'Aliança transfrontera està integrada per Promoció del Transport públic, PTP, Fédération Nationale des Associations d'Usagers des Transports, FNAUT, Association TGV SUD Territoire - Environnement, Association des Usagers des lignes Perpignan - Cerdère i Villefranche - Perpignan, Associació d'Amics del Tren Groc i Defensem el Tren de l'Empordà.

A la reunió de Puigcerdà també van assistir-hi alcalde de quatre poblacions de la Cerdanya francesa, la coordinadora "Perquè no ens fotin el tren" (línia Barcelona - Vic - Puigcerdà), l'associació d'empresaris Transpirinenca / Transpyrénéenne, els sindicats CGT i FO, i a la de Figueres, també el sindicat CC.OO.

Pau Noy

Relacions Internacionals PTP

Diagonal per a Tothom

ara més que mai

TRANVIA

Es reactiva la plataforma “Diagonal per a Tothom” per denunciar l’actual reforma incompleta i matussera de l’avinguda

- El govern de Xavier Trias ha engegat una reforma parcial de l’avinguda entre Francesc Macià i Pg. De Gràcia en un temps rècord saltant-se tots els consensos generats en el procés participatiu de 2009-2010 i del Pacte per la Mobilitat, tot acceptant un projecte de l’associació de comerciants Diagonal Centre amb dèficits tècnics greus
- La reforma actualment en curs amplia voreres i segrega el carril bici, però perjudica el transport públic i no millora la seguretat vial de l’avinguda, dos aspectes imprescindibles tenint en compte que es tracta d’una inversió totalment pública de 20 milions d’Euros.

L’any 2014 ha vist la reactivació de la plataforma “Diagonal per a Tothom” integrada per l’Associació de Prevenció dels Accidents de Trànsit - P(A)T, l’Associació per a la promoció del Transport públic - PTP, el Bicicleta Club de Catalunya - BACC, Catalunya Camina, Comissions Obreres de Catalunya - CCOO, Ecologistes en Acció de Catalunya - EAC, Federació d’Associacions de veïns i veïnes de Barcelona – FAVB i Unió General de Treballadors – UGT.

Es perpetuen els problemes de mobilitat

Les obres actuals consisteixen en permutar els espais que ocupen les tercianes i les calçades laterals, que passen de dos carrils a un, mantenint el carril bici a l’emplaçament actual però segregat i generant un carril d’aparcament de motos i unes minses àrees de càrrega i descàrrega.

Pel que fa la **seguretat viària i els vianants** cal destacar que la reforma no contempla els canvis estructurals que la Diagonal necessita per convertir-se en un carrer segur. Segons un estudi de 2012 l’asseguradora Línea Directa, la M-40, la M-30, el Paseo de la Castellana i la Diagonal són les vies amb més accidents d’Espanya. Els dos darrers exemples comparteixen un sistema de tres calçades en un sol carrer, generant trenats complexos i perillositat per als vianants a l’hora de creuar.



EL TRONC CENTRAL DE LA DIAGONAL, NO CANVIARÀ



Velocitat mitjana de l'autobús a la Diagonal: 9 km/h



El **transport públic** no preveu cap millora i sí noves afectacions: el carril bus seguirà amb una amplada insuficient i patirà nous girs a la dreta que relantiran, encara més, els 9 km/h de mitjana de velocitat mitjana actual. Aquesta reforma perjudica el bus i no el desenvolupa al màxim potencial (carril bus segregat per centre de calçada) com ja ha passat a les reformes de Passeig de Gràcia, Paral·lel i Pg.de St. Joan. L'Excm. Alcalde Sr. Xavier Trias haurà permès una despesa de 20 milions d'Euros a la Diagonal que perpetua un transport públic col·lapsat i lent, clarament superat per la demanda d'acord amb tots els diagnòstics tècnics. El tramvia no és una opció, és una necessitat:

- La interconnexió dels dos tramvies resoldria en bona part els problemes del bus actual, però compta amb el boicot polític de la majoria del plenari actual: PP i CiU. No demanem suprimir autobusos, sinó distribuir-los millor per la nova xarxa de bus, evitar solapaments i generar un efecte xarxa superior.
- Menys localismes i més visió metropolitana. La connexió milloraria la mobilitat metropolitana, ja que s'enllaçarien 9 municipis entre sí: Sant Feliu, Sant Just, Sant Joan Despí, Cornellà, Esplugues, l'Hospitalet, Barcelona, Sant Adrià i Badalona. L'alternativa al tramvia oferida per l'Ajuntament és un bus urbà lent i col·lapsat entre el Fòrum i Z.Universitària, obligant al doble transbordament als municipis veïns.
- És el transport de superfície amb més capacitat de transport per menys cost i menys emissió de gasos d'efecte hivernacle, fins i tot comparat amb el bus elèctric. Mentre dura el boicot polític a Barcelona, 60 ciutats de la Unió Europea han tornat a implantar el tramvia o han ampliat el que ja tenien. Barcelona és l'única ciutat de la Unió Europea amb un "tramvia interruptus"

La "nova Diagonal" empitjorarà la gestió del **trànsit privat** actual.

- Mobilitat veïnal i ciutadana afectada. Els **carrils centrals** seguiran configurats com "autopista col·lapsada" entre les places de F.Macià i de Joan Carles I, sense que es pugui girar enlloc; mentre que els carrils laterals, aquells que permeten els girs a la dreta a qualsevol carrer, l'accés a aparcaments i la càrrega i descàrrega còmoda, es veuran reduïts a un sol carril per sentit. Sembla que alguns polítics encara no han interioritzat que per travessar Barcelona s'ha d'utilitzar les Rondes de Dalt o Litoral o el parell Gran Via / Aragó.
- El projecte actual no preveu la **mobilitat a escala d'Eixample ni de Gràcia**. El moviment Passeig de Gràcia – Via Augusta de pujada passarà de dos carrils a un, que serà compartit amb la càrrega i descàrrega. Gràcia, com el casc antic de Ciutat Vella, necessita una circumval·lació viària que eviti trànsit paràsit pel seu interior de vianants. La viabilitat de les superilles també passa per jerarquitzar una xarxa viària funcional.
- La càrrega i descàrrega només disposarà de tres places per a camionetes petites per cada illa i costat.

És legítim que una associació de comerciants es preocupi d'incrementar els seus ingressos, però el que no es justifica és que un Ajuntament contempli únicament les peticions de les botigues i no la majoria dels ciutadans usuaris d'aquesta avinguda, que es desplacen a peu i en transport públic. L'Ajuntament de Barcelona ha trencat la tradició del diàleg del Pacte per la Mobilitat, fent cas omís als seus acords sobre la Diagonal, i no ha tingut en compte uns criteris tècnics mínimament exigibles.

Mentre no es faci una simplificació de les tres calçades actuals i un pla de mobilitat d'àmbit superior no es resoldrà el conflicte viari, no es millorarà la seguretat vial, ni farà possible un transport públic eficient. Si no ho veu l'alcalde actual que ho vegi el proper.

La manipulació d'una "consulta ciutadana"

Tot i que la consulta de la Diagonal del govern de Jordi Hereu va ser vilipendiada fins a la sacietat, l'actual alcalde no ha dubtat en lliure interpretar els resultats segons la direcció del vent. Primer plebiscit polític contra l'anterior alcalde, després "no a la reforma de la Diagonal" i ara que els botiguers han exigint obres, es converteix en un "no al tramvia". Un repàs a les hemeroteques és suficient per recordar que la consulta de la Diagonal no qüestionava per cap mitjà de transport sinó que es feia escollir entre la disposició de les àrees paeatonals en format bulevard (Opció A) o rambla (Opció B), amb una reducció de trànsit important. El resultat guanyador fou "C. Cap de les dues anteriors", amb 137.454 sobre una població censada de 1.419.000 habitants.

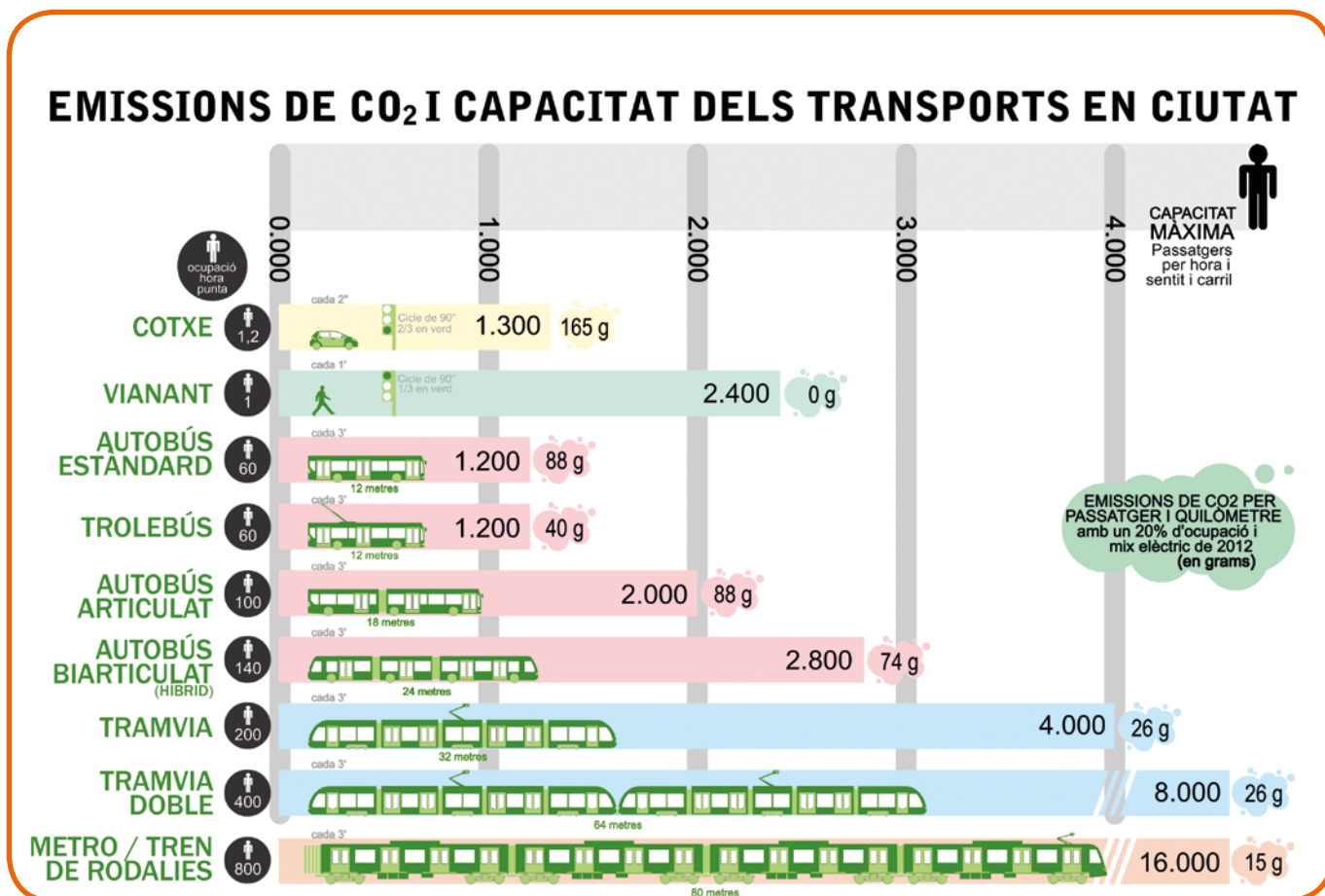
L'oposició al tramvia és política i no social. De fet el tramvia és el mitjà de transport públic millor valorat pels usuaris a l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner realitzada per l'ATM, l'any 2013, amb una nota de 7,5 sobre 10. Generalitat, municipis metropolitans, moviment veïnal, principals sindicats i entitats per la mobilitat sostenible aposten per una Diagonal amb el tramvia connectat.

Cronologia de la 2a etapa de la plataforma "Diagonal per a tothom"

- **Novembre 2013.** El Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 de l'ATM torna a incloure l'enllaç dels dos tramvies, com ja va fer el PDI 2001-2010.
- **08-04-2014.** Presentació de les al·legacions al projecte de reforma i el manifest contra una reforma elitista i inadmissible des del punt de vista social i tècnic.
- **02-06-2014.** L'ajuntament de Barcelona respon les al·legacions amb evasives i inicia les obres.
- **13-06-2014.** Presentació dels dèficits tècnics i participatius al Síndic de Greuges.
- **19-09-2014.** Celebració del Park(ing) Day BCN. El Park(ing) Day és un esdeveniment anual que es realitza a més de 170 ciutats de tot el món, on diverses entitats ambientals, artístiques, socials, i la ciutadania en general, transformen de forma temporal places públiques d'aparcament de cotxes en parcs, jardins i altres formes d'espai públic, amb l'objectiu de donar a conèixer la necessitat d'un model de ciutat. A Barcelona van participar més de 40 entitats distribuïdes al llarg de 30 aparcaments per tota la ciutat. Més informació a <http://parkingdaybcn.org/>

Ricard Riol Jurado

President de PTP i membre de "Diagonal per a Tothom"



El carril bus-VAO de la C58 bidireccional i incrementa

La PTP celebra la decisió del Servei Català de Trànsit i del Departament de Territori i Sostenibilitat d'obrir 24 hores i fer simultàniament bidireccional el carril BUS-VAO de la C58, vigent des de diumenge 14 de setembre de 2014.

Aquesta ha estat una reclamació constant de la PTP i de les empreses de transport públic per carretera per donar més utilitat a aquesta infraestructura. El funcionament inicial, unidireccional i per horari, no sempre s'ha ajustat a les necessitats del transport públic, que necessita prioritat d'anada i de tornada degut a la congestió simultània en els dos sentits i perquè el sentit de màxima demanda dels autobusos no sempre coincidí amb el de la congestió viària.

El nou esquema de funcionament és més operatiu: protegeix el transport públic en els dos sentits de forma simultània, permet l'obertura les 24 hores en eliminar els temps de buidatge per canviar el sentit de circulació i té menors despeses operatives.

La PTP, una força útil

El carril BUS-VAO de la C58 ha estat una infraestructura controvertida des del primer moment. La PTP sempre ha defensat una protecció dels autobusos en les autopistes d'accés a Barcelona, però amb criteris de racionalitat inversora i flexibilitat operativa. Per això es va fer una demostració de carril bus amb repintat de carrils i obres menors a la B23, que evitava obres faraòniques en temps de despesa pública desaforada. La idea de repintar carrils en comptes de construir ponts, vilipendiada en un primer moment per les mentalitats més desenvolupistes, és una actuació aplicada a d'altres capitals europees i defensada per l'actual Departament de Territori i Sostenibilitat. A continuació fem un recull de comunicats i posicionaments que donen idea del treball fet per la PTP al llarg d'aquests anys en matèria de carril bus d'autopista:

Cronologia dels carrils bus en autopista

- **21-06-2001:** La PTP lidera el Manifest d'Esparreguera, un document consensuat amb els alcaldes del Baix Llobregat per demanar al ministeri de Foment un carril bus-VAO a l'entrada de l'A2 a Barcelona (B23).
- **Dècada 2000.** Se succeeixen estudis que, des de la Generalitat, formulen al Ministeri de Foment un carril bus-VAO segregat de la resta de la B23, seguint la filosofia del carril bus-VAO de l'A6 de Madrid, l'únic en funcionament de l'Espanya.
- **23-09-2007:** La PTP aprofita l'experiència del carril bus de la C31 entre Glòries i Besòs per organitzar una demostració estàtica de la possibilitat d'encaixar un carril bus a la B23 sense necessitat de grans obres d'infraestructura. Hi col·laboren el Servei Català de Trànsit, Hispano Igualadina, Soler & Sauret i Autocorb.
- **Febrer de 2009:** L'antic Departament d'Obres Públiques i Política Territorial inicia les obres del carril bus-VAO a la C58, valorades en 80 milions d'Euros, que serien finançades amb l'excedent del peatge públic de TABASA i amb fons europeus.
- **23-09-2009:** La PTP denuncia l'estancament del projecte a causa dels desacord entre el titular de la via, Ministeri de Foment, i la Generalitat de Catalunya, que impulsa un projecte de proporcions faraòniques a la B23.
- **19-02-2010:** L'aleshores Secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, anuncia que la Generalitat rectifica i aposta per un carril bus "low cost" a la B23 en el sopar social de la PTP.
- **21-11-2011:** Els mitjans de premsa fan públic que la Generalitat demana al Ministeri de Foment un carril "low cost" a la B23, amb el vist-i-plau del Servei Català de Trànsit i del nou secretari de mobilitat, Ricard Font.
- **29-10-2012:** S'inaugura el carril bus-VAO de la C58 amb caràcter unidireccional, als matins d'entrada, a les tardes de sortida i tancat durant bona part del dia i cap de setmana. S'hi autoritzen determinats vehicles ecològics, motos, transport públic i cotxes ocupats amb 3 o més persones. Es registra un baix ús: 2.000 vehicles en dia feiner.
- **18-03-2013:** El Servei Català de Trànsit amplia el concepte VAO també als cotxes de dos ocupants o més a la C58 i la converteix en només entrada de dilluns a dijous. S'incrementa però poc, el nombre de circulacions, fins a 3.500 vehicles en dia feiner.
- **27-10-2013:** La PTP demana que el carril bus-VAO de la C58 operi de forma bidireccional per incrementar-ne l'eficàcia i afavorir la circulació d'autobusos sobre un corredor que pateix congestió simultàniament als dos sentits.
- **07-03-2014:** El Servei Català de Trànsit accepta la proposta de bidireccionalitat a la C58 i acorda amb el Departament de Territori i Sostenibilitat com fer-ho viable tècnicament.
- **04-08-2014:** El Departament de Territori tanca el carril bus-VAO de la C58 durant un mes per fer-hi les lleugeres transformacions que permetran convertir la via en bidireccional simultània durant tot el dia.
- **14-09-2014:** Inici de l'explotació bidireccional simultània durant tots els dies i hores del carril bus-VAO de la C58. En pocs mesos s'assoleixen 7.000 vehicles en dia feiner (vegeu gràfic adjunt).

es fa el pas d'autobusos

AUTOBUS

Circulacions i passatgers s'incrementen en prop d'un 50%

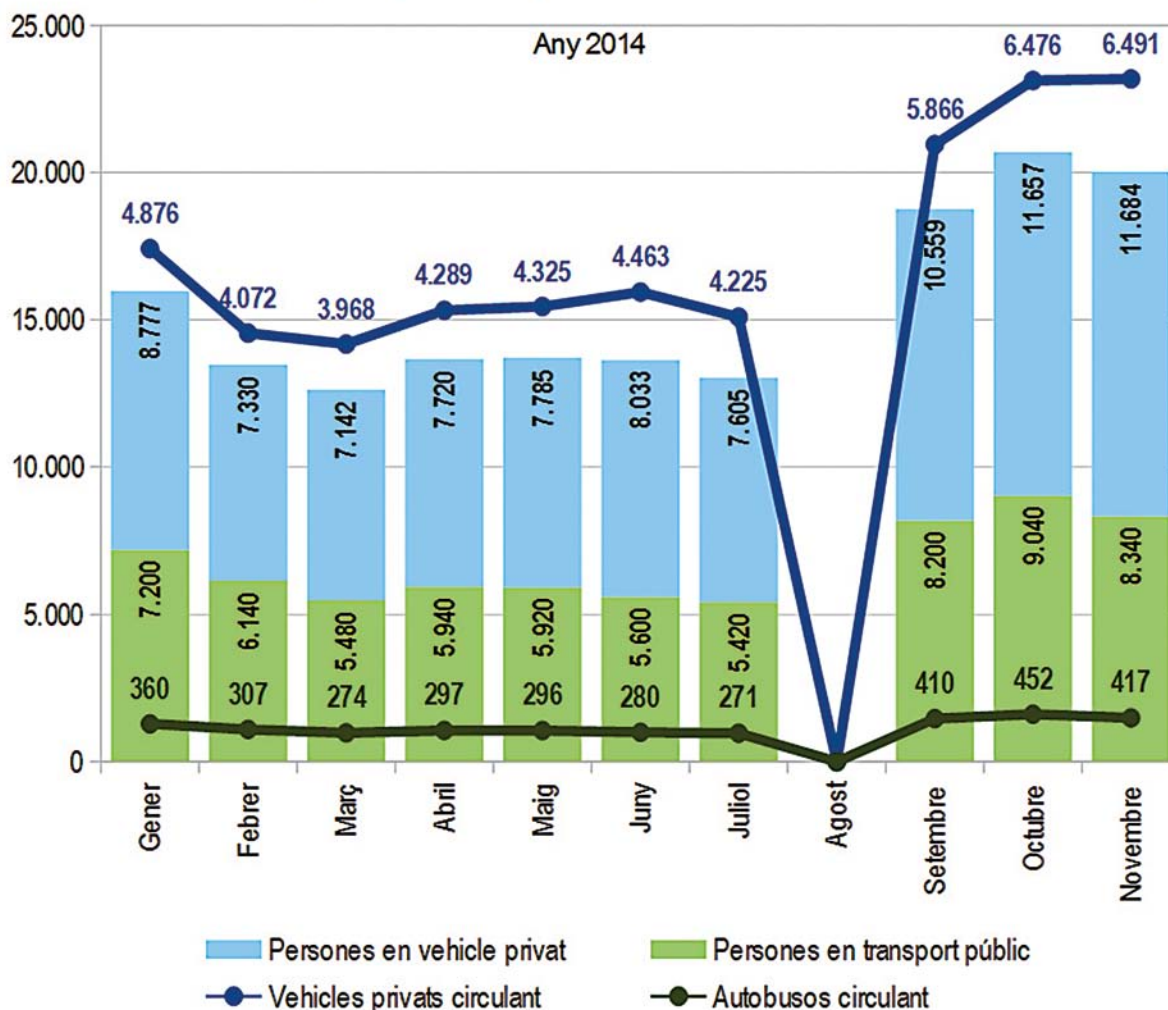
El nombre total de vehicles que utilitzen el carril bus-VAO de la C58 ha passat de 4.600 al maig als 6.900 al mes de novembre, cosa que suposa un increment del 50% en el nombre de circulacions totals. Suposant que la mitjana d'ocupació dels vehicles privats sigui de 1,8 (tenint en compte que hi ha motos) i de 20 persones per al transport públic (autobusos i autocars), s'hauria passat de 13.700 persones circulant pel carril bus-VAO al maig, a 20.000 al mes de novembre; és a dir, un 45% més d'usuaris. Aquestes xifres demostren un

canvi radical en la utilitat d'aquesta polèmica infraestructura, que encara podria donar molt més de sí si s'apliquessin mesures complementàries per a l'autobús al tram urbà de la Meridiana i per superar el nus de Baricentro.

En qualsevol cas, el carril bus-VAO de la C58 és ara més útil per als usuaris del transport públic que abans, i des de la PTP animem el Servei Català de Trànsit i el Departament de Territori i Sostenibilitat a impulsar el carril bus de la B23, C31 i C32 amb el model low cost que tants bons resultats pot donar per poc esforç econòmic.

Redacció

Vehicles i passatgers transportats al carril bus-VAO de la C58



L'Expres.cat: dos anys sobre rodes

AUTOBUS



Font: TEISA

Aposta pel bus exprés

El Departament de Territori i Sostenibilitat està desplegant de manera progressiva des de la tardor de 2012 la xarxa d'autobusos interurbans d'altres prestacions 'expres.cat'. L'actuació suposa una aposta pel bus exprés com a mode de transport públic eficient i competitiu per connectar de manera ràpida, sostenible i econòmica els

principals pols de mobilitat del territori que concentren major demanda de desplaçaments. La xarxa expres.cat pretén donar resposta al gran increment de la demanda de serveis de transport interurbà per autobús en els últims anys (un 57 % des de 2001)

Aquest tipus de xarxa de bus exprés, que ja funciona a altres ciutats com París, Istanbul, Hamburg o Nantes, presenta un

conjunt d'avantatges respecte les línies convencionals, com ara una reducció notable del temps de trajecte, atès que els vehicles assolixen velocitats comercials més competitives.

Així, aprofiten infraestructures com ara carrils bus o prioritats semafòriques en els encreuaments, i compten amb poques parades al llarg del recorregut, per tal d'oferir un servei atractiu a l'usuari, amb millors freqüències de pas, informació en temps real dins i fora dels vehicles i una imatge corporativa comuna.

Les principals **característiques** de la xarxa expres.cat són:

- Velocitat comercial alta: serveis ràpids entre els municipis.
- Informació a l'usuari en temps real, mitjançant pantalles d'informació dinàmica a les principals parades i a les estacions d'autobusos.
- Vehicles totalment accessibles.
- Més intermodalitat: connexions amb serveis de transport urbà, tren, metro, tramvia, altres autobusos interurbans, Bicing i Girocleta.
- Premsa gratuïta i Wi-Fi a bord.
- Imatge diferenciada

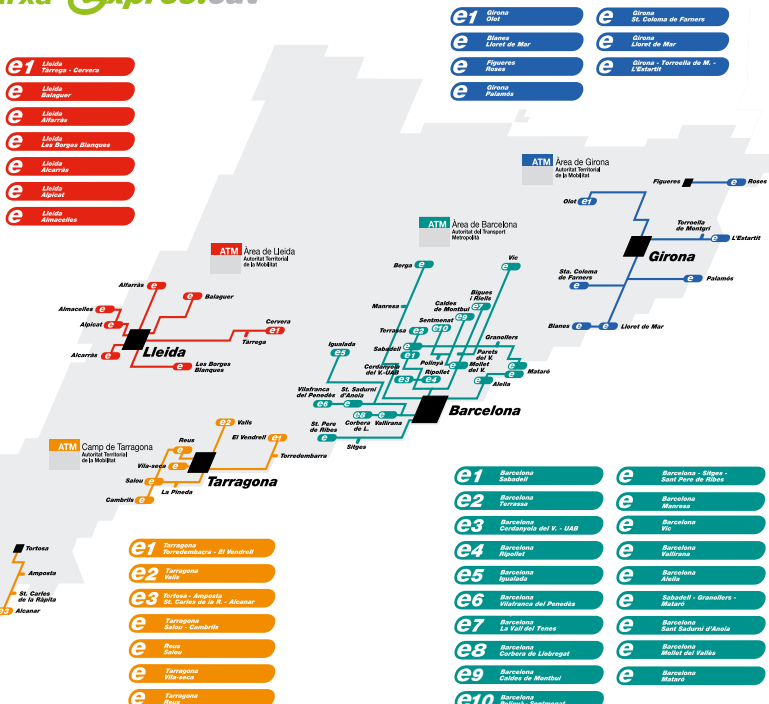
Creixement de la demanda i valoració alta

La demanda anual dels corredors de les línies de bus exprés implantades fins a data d'avui és superior als 3.000.000 d'usuaris, amb creixements de fins el 57 %. La valoració dels usuaris de les línies expres.cat és superior al 8 sobre 10.

Alguns exemples:

- **e1 Barcelona-Sabadell:** L'últim any ha transportat 142.445 viatgers. El maig de 2013 va dur 10.892 usuaris i el de 2014, 13.961.
- **e2 Barcelona-Terrassa:** L'últim any ha transportat 71.154 viatgers. El maig de 2013 va dur 6.367 usuaris i el de 2014, 7.357.
- **e3 Barcelona-Cerdanyola-UAB:** L'últim any ha transportat 759.499 viatgers, xifra que suposa un 16 % més de demanda.
- **e4 Barcelona-Ripollet:** L'últim any ha transportat 635.380 viatgers, amb un 22 % més de demanda.

Xarxa Express.cat



- **e5: Barcelona-Igualada:** L'últim any el corredor Igualada-Barcelona ha transportat 751.535 usuaris, fet que suposa un increment del 4 %. Actualment, del total d'usuaris del corredor, més d'un terç fan servir les expedicions del bus exprés.
- **e7 Barcelona-la Vall del Tenes:** Des de la posada en servei el bus exprés ha transportat 108.346 viatgers, que suposa un 57 % més de demanda. Pel que fa al corredor sencer la Vall del Tenes-Barcelona, s'han transportat un total de 626.017 usuaris, que representa un increment del 5 % del corredor

La xarxa

La xarxa de bus exprés estarà formada per 40 línies interurbanes, aquelles que concentren més demanda de viatgers. Transporten anualment 21,32 milions de passatgers, el 40 % de la demanda total, amb ocupacions mitjanes de 30 viatgers/expedició.

Gabinet de premsa del Departament de Territori i Sostenibilitat

Reflexions des de la PTP

exprés.cat, més una marca que un nivell de servei

Com no podia ser d'una altra manera, la PTP celebra l'aposta de la Generalitat per l'autobús i destaca el gran nombre

de millores aplicades en poc temps. Ara bé, sembla que exprés.cat respon més a un criteri de marca, per dotar d'imatge unificada les millores sobre els serveis amb més demanda de Catalunya, que a un nivell de servei concret. Fins el moment, cada línia exprés.cat respon a un règim de funcionament diferent; ja sigui per freqüència, amplitud horària o distància, on s'inclouen des de serveis sobre continus urbans fins a directes amb origen i final separats més de 60 km.

Caldrà revisar la nomenclatura

La duplicitat de les nomenclatures de les línies (en les quatre províncies hi haurà línies anomenades e1, e2, e3...) pot generar confusió a nivell global. L'opció d'anomenar les línies amb un sufix com s'ha fet amb la implementació de les rodalies territorials seria una fàcil solució. Des del punt de vista informatiu, el veritable repte que transcendeix de l'exprés.cat és una nomenclatura unificada per a tot el transport per carretera català.

Referent de bus exprés

Les millores introduïdes són molt variades. Mentre alguns serveis s'han limitat a un canvi d'imatge i alguna millora puntual de freqüència, d'altres han incorporat canvis més profunds en el sistema d'explotació, fins i tot incorporant millores d'infraestructura semafòrica i de parades. El cas més exemplar és el del Bus Exprés e7, inspirat originàriament en una proposta

de la Mancomunitat de Municipis de la Vall del Tenes i la PTP, on han col·laborat els ajuntaments amb parada (excepte Barcelona), la Generalitat de Catalunya (titular del servei) i la Diputació de Barcelona (titular de la via). Aquesta col·laboració ha aplicat innovacions inèdites al bus interurbà de Catalunya, com és la prioritat semafòrica interurbana, els primers park & ride associats a un servei de bus o un nou règim d'explotació de parades semidirecte, amb només dues parades per municipi.

Els intercanviadors intermodals, punt que cal millorar

És necessari un punt de recepció i expedició d'autobusos més operatiu a la Sagrera – Meridiana i Diagonal - Zona Universitària, entre d'altres. Els autobusos interurbans tenen uns temps de càrrega i descàrrega diferents al del bus urbà i per tant, unificar-ne els punts de parada és una mala idea.

Futur prometedor

Per tal que tingui més força a nivell global, seria necessari avançar cap a una oferta cadenciada per corredors, amb bona informació i prestacions, integrant serveis exprés i convencionals i evitant pèrdues de temps als usuaris a les parades i a la xarxa viària. La xarxa exprés.cat serà un revulsiu pel transport interurbà de Catalunya si és continuament revisada i millorada.

Redacció

Nivell de servei de les noves línies exprés.cat (a octubre de 2014)

Línia	Origen	Destí	Feiners		Dissabtes		Festius		Feiners Agost	
			Exp/sentit	Freqüència	Exp/sentit	Freqüència	Exp/sentit	Freqüència	Exp/sentit	Freqüència
e1	Barcelona	Sabadell	27	15'-20' (1)	No circula		No circula		No circula	
e2	Barcelona	Terrassa	22	20'-25' (1)	No circula		No circula		No circula	
e3	Barcelona	Cerdanyola -UAB	43	15'-40'	22	45'	11	80'	22	45'
e4	Barcelona	Ripollet	67	10'-20'	14	60'	14	60'	28	30'
e5	Barcelona	Igualada	25	5'-120'	1*	-	3*	-	No circula*	
e6	Barcelona	Vilafranca	22	5'-90'	4,5	-	1,5	-	13	15'-200'
e7	Barcelona	Vall del Tenes	27	20'-210'	No circula*		No circula*		No circula*	
e8	Barcelona	Corbera	40	5'-55'	14	60'-75'	13	60'-75'	23	10'-90'
e9	Barcelona	Caldes de Montbui	45	2'-90'	19	5'-90'	No circula*		29	5'-90'
e1	Tarragona	El Vendrell	7	100'-120'	No circula*		No circula*		7	100'-120'
e2	Tarragona	Valls	11	15'-125'	No circula*		No circula*		11	15'-125'
e1	Girona	Olot	8	45'-120'	No circula*		No circula*		No circula*	

(1) Només circulen en les hores punta (de 6 a 10 i de 16 a 22 h)

* Existeixen altres serveis convencionals

Font: PTP a partir d'horaris d'operadors

La distribució urbana de mercaderies en bicicleta. Realitat i negoci?

BICICLETA



En el número 55 d'aquesta revista apareix un article titulat *El transport de mercaderies en bicicleta. Realitat o utopia?* Era la tardor de l'any 2010 i tot just havíem constituït l'empresa i començat a distribuir cistelles d'alimentació a domicili amb un tricicle i una marca: Vanapedal. Quatre anys després, seguim anant amb furgoneta a pedals els quatre socis que vam començar: Ronald, Jordi, Carles i Enric. Ha crescut la nostra flota de tricicles, hem obert noves rutes operant a diari i hem ampliat el nostre equip de treball. Hem dut a terme un pilot de micro distribució i estem a punt d'estendre la xarxa d'aquests espais. El transport de mercaderies en bicicleta ja no és una utopia sinó una realitat, però seguim treballant per la consolidació i el creixement del model de negoci.

En què consisteix la distribució urbana de mercaderies en bicicleta

Per fer-nos una idea, podem partir de la imatge d'un bici-missatger que transporta paquets en bicicleta d'un lloc a un altre, però amb capacitat

fins a 200 kg de càrrega i 1,5 m3. Hom podria pensar que tot plegat és tracta de substituir una furgoneta per un tricicle. Però la realitat és que fem molt més que transportar paquets en bicicleta. La distribució en tricicle elèctric esdevé més eficaç i ràpida que la convencional per a determinades zones. També és més segura i més econòmica i té el valor afegit de la mobilitat sostenible, però existeixen limitacions com el pes i el volum que fan possible aquests avantatges només en un sector de la logística i en un àmbit geogràfic concret on els tricicles són més competius que els vehicles a motor. Tot plegat forma part del que anomenem logística en bicicleta.

Arreu d'Europa han sorgit moltes iniciatives empresarials similars. Fins i tot hi ha una organització d'àmbit europeu, que es diu Cyclelogistics, que s'encarrega de posar en comú aquestes experiències. Nosaltres ens hem especialitzat en la gestió de micro plataformes i en la distribució d'última milla en els centres històrics de les ciutats. Som proveïdors neutrals, ja que treballem principalment amb grans operadors de paqueteria urgent nacionals i internacionals com TNT, SEUR, ASM, Halcourier, la Luna Shipping, etc.

Serveis eco-logístics d'última milla

Actualment oferim als operadors de transport dues opcions: tricicle en

exclusiva que reparteix només per aquella marca amb la seva imatge a la caixa i a l'uniforme del/de la repartidor/a i el tricicle compartit, en el qual transportem enviaments de diferents operadors en un mateix tricicle. Els tricicles també poden ser utilitzats com a suport publicitari dinàmic. Aquesta activitat genera un alt impacte, ja que els tricicles es mouen per zones de gran afluència de persones a velocitat molt baixa. A mode d'exemple, el festival de teatre Grec; productes com la fibra òptica de Movistar o esdeveniments com el rècord Guinness de l'entrepà més gran del món, patrocinat per Nocilla.

Arrel del pilot de Barcelona, molts ajuntaments ens demanen assessorament per a la implantació i gestió de les microplataformes en el seu municipi, com per exemple València, on s'engegarà un pilot amb Vanapedal aquesta tardor. Paral·lelament hem participat en projectes europeus i estem desenvolupant projectes eco-logístics.

El pilot de microdistribució de mercaderies de l'Ajuntament de Barcelona

De desembre a juny d'aquest any, l'Ajuntament ha impulsat un pilot per a la distribució de mercaderies en bicicleta i la gestió d'un espai de microplataforma



dins del marc del projecte europeu Smile. L'objectiu és provar diverses solucions d'última milla (tricicle compartit, preconfiguració, furgoneta elèctrica, etc.) Això vol dir mesurar-les, avaluar la seva idoneïtat i el seu cost i veure quin paper hi juga l'Administració per consolidar el servei i el model de negoci. Hem comptat amb la col·laboració de Saba Aparcaments, Renault i recentment Avancar. Per saber-ne més podeu veure un vídeo explicatiu de la microplataforma i el pilot al nostre canal de Youtube.

Algunes persones han criticat la localització d'aquest pilot. La cura del paisatge urbà ha d'ésser també un dels factors a tenir en compte i en aquest cas és possible trobar una ubicació millor. En canvi, la funcionalitat i els avantatges socials i ambientals han resultat molt positius. També ens ha permès sumar nous clients que han trobat en nosaltres un suport per cobrir una zona on el repartiment és molt complicat. Com diu el col·lega arquitecte Bjark Ingels: Yes is More. Una actitud positiva i propositiva sempre ajuda a millorar allò que és millorable. En canvi, el rebuig des de la intolerància condueix a l'error de justificar els autèntics agressors urbans, que són els vehicles motoritzats, i no ajuda a construir res amb educació i veritable respecte pel patrimoni i les persones.

Avantatges ambientals i socials

L'objectiu d'aquesta activitat és la millora de la qualitat de l'aire per mitjà de la reducció dels vehicles de mercaderies motoritzats als centres històrics. Però també hem de tenir en compte la contaminació acústica que s'evita, així com l'ocupació de l'espai públic que resulta més racional i menys perillosa (contaminació espacial). En quant als avantatges socials, hem de tenir en compte l'estalvi en sanitat, la reducció de l'accidentalitat, l'estalvi en el manteniment dels carrers, etc. En definitiva es redueixen les molèsties i millora la qualitat de vida dels ciutadans. Per això, l'Administració, que és l'ens amb la capacitat de medir aquests avantatges, és qui té el deure d'internalitzar-los. Per altra banda, els/les nostres repartidors/es han d'exercir una activitat física per desplaçar les mercaderies. Això comporta avantatges directes també en la salut individual física i psicològica. Utilitzem l'únic vehicle de transport de mercaderies que no produeix emissions i és transport actiu. Per tot això, les bicicletes de càrrega mereixen i necessiten discriminacions positives front els vehicles motoritzats.

Nou paradigma

Qualsevol empresa que vulgui sobreviure i créixer en plena crisi, ha de fer negoci. Perquè això passi, en el nostre cas, és clau que l'Administració computi els avantatges

ambientals i socials en el balanç econòmic. El nostre objectiu és el benestar propi i el comú i creiem que la crisi no passarà i el sistema econòmic capitalista no tornarà a ésser el que era, però es transformarà. Les bicicletes formen part d'aquesta transformació en el sector de la logística d'última milla. Però per a nosaltres hi ha quelcom més enllà de la solució d'enginyeria i dels avantatges ambientals. El respecte, l'empatia, el creixement personal, la proximitat i la sensibilitat humana també formen part de la nostra responsabilitat social empresarial. Som conscients que la nostra empresa és també una oportunitat pedagògica sobre la mobilitat sostenible.

Transportem paquets però treballem amb un equip de persones de diferents edats, sexes i procedències sense les quals no existiríem (Dani, Marc, Gean, Beto, Carlo, Patri, Chris, Maria Elisa). La nostra activitat relaciona persones i al carrer ens movem a poc a poc entre moltíssims éssers humans. Aquests valors els englobem en la filosofia del Slow Transport, tot i que transportem paquets urgents i de fet arribem més ràpid que els vehicles motoritzats. Els que anem a pedal estem obrint camí. Ens agrada pensar que formem part de la construcció d'un nou paradigma i que movem el nostre país a cop de pedal.

Jordi Galí Manuel
www.vanapedal.cat

El Bicing

ja compta amb bicicletes elèctriques

BICICLETA



bicing

En groc, les estacions amb bicicletes elèctriques

La posada en marxa de la bici pública elèctrica de Madrid sembla haver inspirat a d'altres ciutats com Barcelona. L'Ajuntament ha posat en marxa la primera fase del Bicing elèctric al desembre de 2014 (amb el 50 % d'estacions i bicicletes) i al gener de 2015 implementarà la segona fase, amb què el Bicing comptarà amb 300 bicicletes elèctriques repartides en 45 estacions, a més de les estàndards de què ja disposa. L'objectiu, segons l'Ajuntament, és fer una prova pilot amb vistes a 2017, quan es renovarà la concessió del sistema. Si tingués èxit, podríem esperar un sistema 100 % elèctric per a aquelles dates.

De moment, les 300 bicis requeriran un pagament a part: a més de la quota anual de Bicing s'haurà d'abonar un suplement de 14 euros per a poder accedir a aquestes bicicletes elèctriques, en les que a més s'haurà de pagar 0,45 euros pels primers 30 minuts d'ús (no seran gratuïts com el Bicing estàndard). Durant la prova pilot el programa estarà limitat a 8.000 usuaris.

Les bicis elèctriques tindran 600 ancoratges propis situats a 45 punts, la majoria dels quals en aparcaments de Barcelona Serveis Municipals o privats, excepte sis estacions en superfície: Plaça Sant Miquel, Passeig de Gràcia, Plaça Tetuan, Sagrada Família, Plaça Espanya i un altre indret de Ciutat Vella encara per determinar.

Aquestes noves bicicletes tenen una imatge corporativa similar a la resta de bicis del Bicing, incloent el patrocini

de Vodafone, i són subministrades per la mateixa concessionària del servei Clear Channel, a la que s'han imposat requeriments com que estiguin fabricades a Catalunya, que el pes no superi els 23 quilos i que assolixin una velocitat de fins a 25 km/h. El cost aproximat per a la concessionària serà d'uns 5 milions d'euros.

Fernando de Córdoba

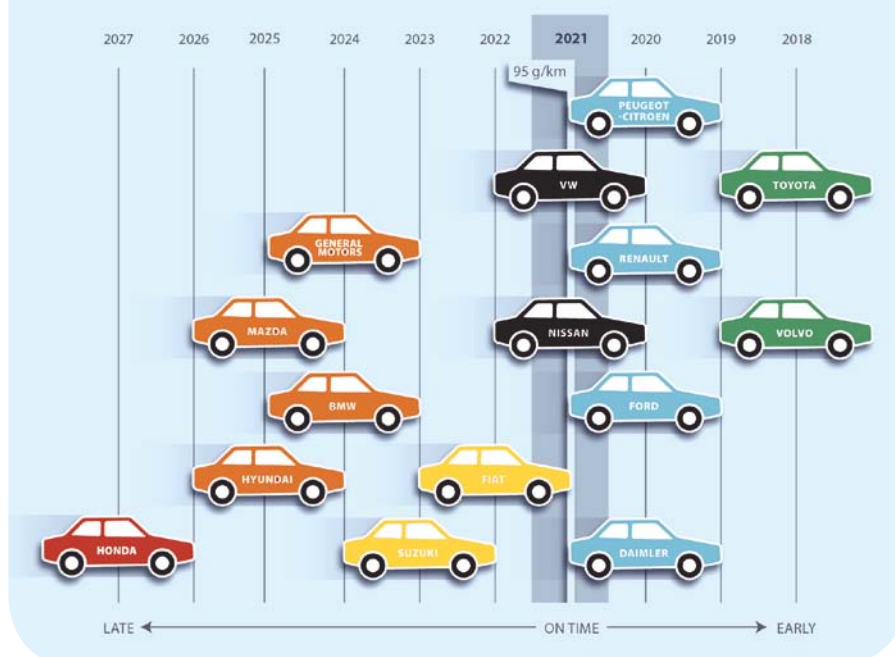


Emissions de CO₂ Què hi ha de nou?

T&E

WHEN WOULD CARMAKERS HIT THEIR 2021 EU CO₂ TARGETS?

If they kept progressing at the same pace as the 2008-13 period.



Furgonetes i vehicles comercials

En aquest sector els objectius establerts per al 2017 encara s'han mostrat més decebedors, ja que la mitjana d'emissions per vehicle del 2013 ja estava per sota d'aquest objectiu, o sigui quatre anys abans. Això fa que en endavant no hi hagi cap incentiu per continuar fent progressos i estalviant en aquesta línia.

Les furgonetes i vehicles comercials són una de les fonts d'emissions de CO₂ que està creixent més ràpidament a Europa; per això cal que per l'horitzó 2025 s'estableixin uns objectius equivalents als dels cotxes.

Camions

La Comissió Europea està treballant en una nova estratègia de reducció d'emissions de CO₂ per a camions, tot i que fins ara mancada de decisió.

Des de la T&E s'han destacat les regulacions introduïdes el 2011 als EUA per estalviar combustible en el sector, assolint una millora de l'eficiència del voltant del 20 % després d'un estancament de 30 anys en la matèria. Així, "el proper mandat de la Comissió hauria de seguir l'exemple dels EUA i establir una normativa per estalviar en combustible, cosa que ens aportaria un triple benefici: reduirien les factures de combustible dels transportistes i llurs emissions, reduirien les importacions de dièsel provinents de Rússia i assegurarien que els constructors europeus de camions es mantinguessin com a líders en tecnologia".

Les emissions dels camions van incrementar-se un 36 % entre el 1990 i el 2010, i a dia d'avui ja representen un 6 % del total d'emissions de CO₂ de la UE.

Francesc Xandri

Periòdicament la Comissió Europea planteja uns objectius de límits màxims d'emissions de CO₂/km, en funció de cada mode (cotxes, furgonetes i vehicles comercials, camions).

Aquesta primera proposta acostuma a ser rebutjada pel respectiu sector constructor de vehicles, argumentant que són inassolibles i més en períodes de crisi, de manera que els objectius s'acaben relaxant alhora que posposant en el temps.

Finalment, s'aprova una reglamentació amb uns objectius rebaixats, amb l'oposició d'aquells estaments i organitzacions que treballen per la millora del medi ambient, i al cap dels anys acaba succeint que els progressos tècnics dels constructors milloren amb escreix aquells objectius finalment aprovats, que per tant s'acaben revelant com a poc ambiciosos.

Cotxes

Això és el que va passar amb l'objectiu de no sobrepassar els 130 g de CO₂/km que s'havia fixat pel 2015, al qual s'hi havia oposat el sector argumentant que era inassolible i que, malgrat tot, els constructors europeus van aconseguir com a mínim dos anys abans del previst.

Ara, segons l'informe 2014 de T&E sobre cotxes i CO₂, cinc de les set principals empreses del nostre continent van camí de complir amb la normativa que estableix que per al 2021 la mitjana de la seva flota emeti menys de 95 g/km, sempre i quan continuïn fent progressos al mateix ritme que ho han fet des del 2008 (vegeu el gràfic).

Els cotxes són els responsables d'un 15 % de les emissions totals de CO₂ a la UE i són la major font d'emissions degudes al transport.

Aplicacions mòbils del transport públic

La importància de les dades obertes

TECNOLOGIES

Què són les Dades Obertes?

L'OpenData consisteix en posar a disposició de la ciutadania un conjunt de dades públiques amb formats digitals estàndards oberts, de manera que es faciliti l'accés a la informació i es permeti la reutilització d'aquestes dades creant nous serveis, com les aplicacions mòbils. Les administracions públiques ofereixen un ampli catàleg endreçat generalment per categories com ara cartografia, urbanisme, resultats electorals, transports, salut, cultura, etc.

Així, per exemple, la Generalitat posa a disposició dels desenvolupadors la xarxa viària i ferroviària catalana, les incidències viàries i al transport públic o els horaris dels trens, l'Ajuntament de Barcelona ofereix dades sobre aparcament, incidències de trànsit o estacions del Bicing, i TMB dona accés a informació del servei en temps real, localització de les parades, temps d'espera, etc.

Amb les Dades Obertes ha estat possible desenvolupar aplicacions mòbils molt interessants per als usuaris del transport públic. A continuació en detallam alguns exemples.

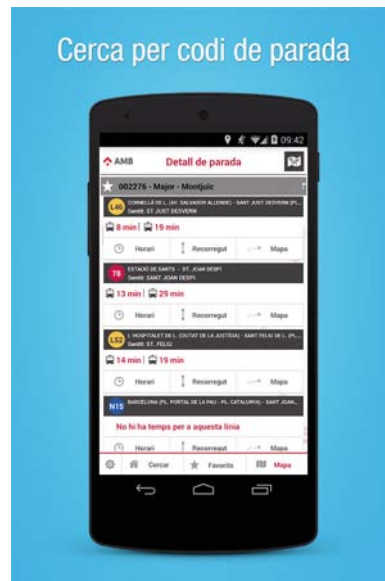
Urban Step BCN

www.urbanstep.com

Una aplicació molt senzilla que mostra el temps d'espera a cada parada d'autobús. Es pot fer la cerca per mapa o per codi de parada, i es poden marcar parades com a favorites per a que apareguin en un llistat. També és disponible per a Madrid, Sant Sebastià, Múrcia, Sevilla, València i Saragossa, si bé cada ciutat requereix la seva pròpia aplicació.

AMB Temps Bus

www.ambmobilitat.cat/ambtempsbus



Similar a UrbanStep, però desenvolupada per l'Àrea Metropolitana de Barcelona. Ofereix les mateixes opcions de cerca i a més del temps d'espera, permet consultar els recorreguts de les línies.

Moovit

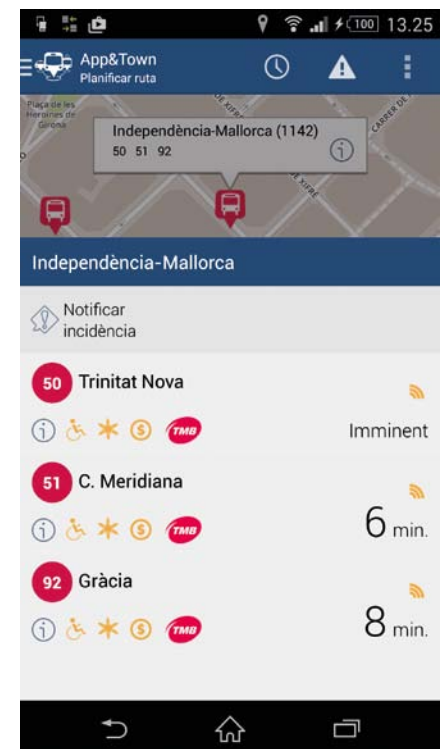
www.moovitapp.com



A més de planificar viatges, permet certa interacció amb altres usuaris, compartint incidències, estat del servei, ocupació dels busos, etc. Pots subscriure't al servei d'alertes de les línies que fas servir per a rebre informació en temps real del que aportin els usuaris. També té un apartat per a xarxes socials on visualitzar els teus amics que fan servir Moovit i la seva activitat amb l'aplicació. Funciona a més de 400 ciutats de tot el món.

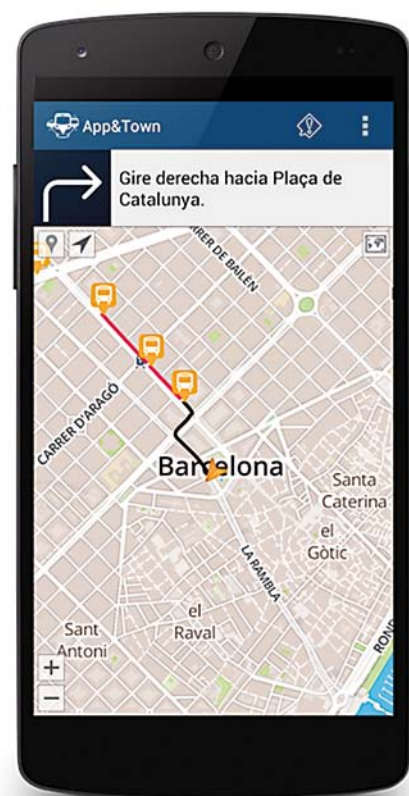
App&Town

www.appandtown.com



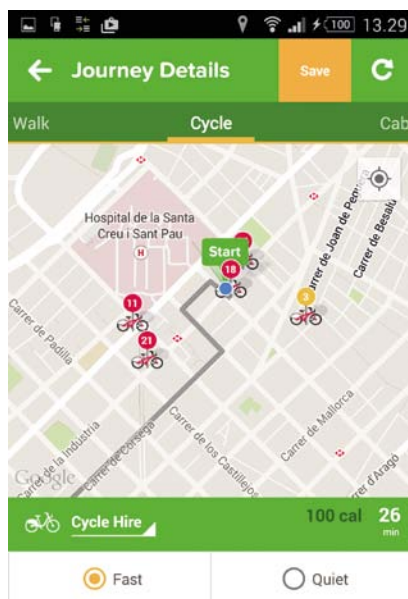
És tracta d'una aplicació adaptada a persones amb diversitats funcionals, que compta amb indicacions visuals i auditives i que permet guiar-te en els teus desplaçaments, avisant-te també quan hagi de baixar o fer transbordaments. Es basa en la participació dels usuaris per a ampliar la informació sobre les incidències i alteracions del servei, a més

de compartir consells per a determinats trajectes. També té una opció per a trobar rutes accessibles a persones amb mobilitat reduïda. A part de per a Barcelona, també es pot fer servir per a Vitòria, el bus a Tenerife i bus i rodalies a Madrid.



Citymapper

www.citymapper.com



La principal novetat que ofereix aquesta aplicació respecte les altres és que inclou també el servei de bicings, amb el nombre de bicicletes o aparcaments disponibles a cada estació en temps real. Ofereix resultats desglossats segons diferents criteris, amb el temps de viatge de cada opció: a peu, amb bicing, transport públic recomanat, combinacions només amb bus i combinacions només en metro. A més de a Barcelona, també pots fer consultes a

Londres, Berlín, París, Madrid, Milà, Roma, Nova York, Washington, Boston, Chicago i San Francisco.

FGC Oficial



Aplicació oficial de FGC que permet localitzar estacions properes, consultar línies, preus i horaris i conèixer l'estat del servei en temps real.

Horaris.net

www.horaris.net

Molt útil per a consultar horaris dels trens de Rodalies de Catalunya en la seva totalitat, millor que la pròpia Renfe. Exclou per a Android.

Xavier Lujan

Vocal d'Estudis PTP

On puc accedir a aquestes Dades Obertes?

Ajuntament de Barcelona

<http://opendata.bcn.cat/opendata/ca/catalog/TRANSPORT>

Generalitat de Catalunya

<http://dadesobertes.gencat.cat/ca/>

TMB

<http://www.tmb.cat/ca/tmb-open-data>

Tolosa de Llenguadoc

Escapada de cap de setmana amb el tren d'alta velocitat

VIATGES
SOSTENIBLES



TEMPS: A PARTIR DE DOS DIES

COST: ANAR I TORNAR AMB DUES
NIT D'HOTEL A PARTIR DE 120 €
PER PERSONA

Com arribar i sortir?

La manera més pràctica d'arribar és amb el TGV que surt diàriament de Barcelona Sants a les 18:25 h, parant a Girona a les 19:06 i a Figueres Vilafant a les 19:23, arribant a Tolosa a les 21:41 h. La tornada surt diàriament a les 8:16 h, arribant a les 10:26 a Figueres Vilafant, a les 10:43 a Girona i a les 11:24 a Barcelona Sants. De moment, els horaris semblen més pensats pels visitants francesos, així que en cas de plantejar el viatge com a escapada de cap de setmana, se sortiria un divendres a la tarda i es tornaria diumenge a primera hora, fent necessàries dues nits d'hotel a França. Es poden trobar ofertes per 39 € per trajecte des de Barcelona o 38 € des de Girona i Figueres.

Com moure's?

Les principals atraccions de la ciutat es troben a un radi d'aproximadament 1.000

metres des de la plaça del Capitoli, que es troba a uns 15 minuts a peu de l'estació de tren. Per tant, la millor manera de moure's és a peu. No obstant, Tolosa disposa de dues línies de metro automàtic (VAL), una línia de tramvia modern i dues línies de rodalies, a més de nombroses línies de bus. L'operador dels transports de l'aglomeració de Tolosa, Tisséo, ofereix passis diaris il·limitats i unipersonals per 5,50 €, per a dos dies per 8,50 € i per tres dies per 10,50 €, però potser és més interessant el Ticket Tribu, ideal per a grups, que per 5,50 € dona dret a fins a 12 viatges diaris utilitzables com es vulgui: dos viatges per a un grup de sis persones que viatgin juntes, o sis viatges per a un grup de dos, quatre viatges per un grup de tres o qualsevol altra combinació de dotze viatges com a màxim.

Què fer?

L'enorme **plaça del Capitoli** és la plaça principal de Tolosa, dominada per l'edifici de l'ajuntament. Al costat occidental es poden admirar 29 il·lustracions al sostre de les arcades sobre la història de la

ciutat, des d'una prehistòrica representació d'una dona fins a l'actual estatus de capital de la indústria aeronàutica. Als voltants de la plaça es troba el **Vieux**

La ciutat vella, plena d'edificis del segle XVIII amb predomini del totxo vermell, és un laberint de carrerons, terrasses de bars i restaurants i placetes

Quartier (ciutat vella), ple d'edificis del segle XVIII amb predomini del totxo vermell, en un laberint de carrerons, terrasses de bars i restaurants i placetes, especialment interessants al sud del Capitoli.

Com a edificis singulars destaquen la **Basilica de St. Sernin**, la més gran i completa estructura romànica de França que es troba al sector nord del nucli antic, la fosca Església de **Notre Dame du Taur**, just al nord de la plaça del Capitoli, la **Catedral de St. Étienne** amb la seva barreja d'estils al sector sud-est del barri vell, l'**Hotel d'Assézat**, una espectacular mansió privada del segle XVI cap al sud, i l'impressionant complex del convent dels **Jacobins**, a l'oest del Capitoli.

Es pot creuar el riu Garona pel Pont Nou i visitar a l'altra banda el recinte de **Les Abattoirs**, un antic escorxador del segle XIX convertit en espai públic. L'edifici principal del complex s'ha transformat en el Museu d'Art Modern i Contemporani. Al costat es pot visitar també l'agradable zona dels jardins de l'**Hospital de la Grave** i l'**Hotel Dieu St. Jacques**.

A la **Cité de l'Espace**, una mena de museu de la ciència especialitzat en

temes espacials: conèixer els planetes i les dimensions de l'univers, visitar coets espacials a mida real, etc. S'hi arriba amb el bus 15 des del centre. També als afores es poden visitar les instal·lacions de la companyia **Airbus**, però cal fer reserva prèvia al web www.manatour.fr

El **metro** en sí mateix és també una atracció a visitar, ja que les estacions són totes diferents i presenten obres de diversos artistes, especialment a la línia B. Al lloc web de l'operador es pot descarregar en PDF una guia de l'art a la xarxa de transports: www.tisseo.fr. A més, en ser un metro de conducció automàtica, és possible seure davant de tot i gaudir de les vistes dins i fora dels túnels des de la mateixa cabina.

Per a una estada més llarga

Es pot combinar la visita a Tolosa amb Carcassona (podeu veure l'article dedicat a aquesta ciutat al número 56 de la revista), on també hi para el mateix TGV que es

recomana per arribar. Hi ha d'altres opcions per a fer excursions d'un matí o un dia des de Tolosa, com ara **Albi**, a una hora en tren regional (bastant freqüent), una petita ciutat on destaca la catedral gòtica fortificada, envoltada d'un nucli antic on predominen les edificacions de totxo vermell. També val la pena acostar-se a **Montauban**, a mitja hora en regional (freqüent), una de les més antigues ciutats "bastida", que es com s'anomenaven les ciutats medievals fortificades, amb tot un seguit de carrers amb porxadetes de totxo als voltants de la Place Nationale. De camí cap a la Tor de Querol, on es pot connectar amb la línia R3 de Rodalies com a ruta alternativa per arribar o marxar de Tolosa, es pot visitar també **Foix** (1:15 h en regional, relativament freqüent) amb un espectacular castell enfilat a un turó enmig del pintoresc nucli antic i un entorn paisatgístic privilegiat.

Xavier Lujan

Vocal d'Estudis PTP



Retallades i carrera d'obstacles: l'intercanviador de Cornellà de Llobregat

LA PROPOSTA



Via 1. Arribada de un rodalies i moviment pujada i baixada de viatgers. Pels que baixen comença l'esport de baixar i pujar escales. L'administració sempre et cuida. Es pot observar la tanca que separa l'andana i l'accés (ascensor, escales i escales mecàniques) gens útil per agafar el tramvia o el metro

A finals de 2011 van acabar les obres de "millora" de l'estació de Rodalies Renfe a Cornellà de Llobregat. Aquestes actuacions, incloses en el marc de millora de les estacions de Rodalies, han consistit per una banda a elevar el nivell de l'andana i fer que l'accés al tren sigui un aspecte normal i accessible. Cal tenir present que aquesta estació es troba en corba, per la qual cosa el seu peralt afavoria la pujada i baixada als trens que van en direcció a Molins – Martorell – Vilafranca (via 1), mentre que en direcció a l'Hospitalet i Barcelona (via 2) la corba feia que la distància entre la caixa del tren i l'andana no fos l'òptima des del punt de vista de l'accessibilitat. Tot i l'actuació, aquest fet provoca autèntiques situacions de dificultat per accedir al tren, principalment a aquells col·lectius més febles de la societat: persones grans, amb cotxets, cadires de rodes, nens...

Ascensors a cada andana –posats en servei al gener 2009– faciliten els desplaçaments de les persones, principalment dels grups anteriorment esmentats, i les parets de totxo han vist com els murs han caigut per donar pas a nous murs, noves estructures d'acer vertical que deixen entreveure el paisatge urbà però que continuen impedit l'accés al carrer de Catalunya i per extensió a una zona amb nous habitatges, zona d'empreses i a l'Institut d'Educació Secundària Francesc Macià, que hi és a tocar de l'estació. En aquest context, Cornellà continua tenint una única sortida / entrada, a través de l'edifici principal de l'estació, pel costat del barri Centre.

I és que quan l'usuari de Rodalies arriba en tren a Cornellà venint de Barcelona o de l'Hospitalet té 38 graons per baixar de la via 1, pujar 39 per anar a la via 2 i sortir al carrer. A més, si volem baixar al tram o al metro hem d'afegir 43 graons més. En total, 120 (+ 4 del vestíbul



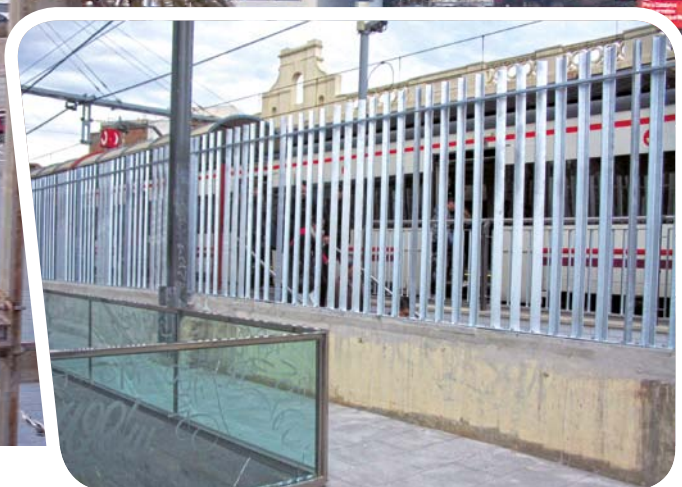
a nivell carrer). Sí, existeixen ascensors però no es tracta d'això. És que amb només 45 graons de baixada els usuaris podríem accedir directament al metro i al tram, facilitant-nos la vida. Imagineu-vos ser veïns dels habitatges més propers a la via 1 o arribar en tram o metro i haver d'agafar un tren en direcció a Molins – Martorell – Sant Vicenç de Calders (via 1): només 45 graons que es poden salvar amb ascensor o escala mecànica però que ara per ara es converteixen en 120 raons per estar indignat.

Ara que al 2014 se celebra el 10è aniversari de la posada en servei del Trambaix, res a dir de com en la seva concepció d'aquest "intercanviador" modern que, de tan modern, va deixar de costat els autobusos i on aquesta paraula, intercanviador entra en una fase mística –llegir l'article de la revista Mobilitat Sostenible i Segura núm. 41, primavera 2007–. No calen moltes obres. Es tracta de petits gestos que facin el dia a dia més còmode i no una carrera d'obstacles i, si més no, visitin l'estació de Cornellà, entre d'altres.

A la PTP vàrem tenir l'ocasió de mostrar aquesta singular concepció d'un intercanviador modal als nostres col·legues de l'European Passengers'



Publicitat de l'Administració que no falti. "Acortamos distancias. Acercamos personas". Veritat o mentida a mitges a Cornellà



Tanca de disseny, això sí i part de l'accés amb escales

Federation –EPF– durant la seva IX trobada anual a Barcelona el passat març 2011. Un molt bon intercanviador a peu – metro – tramvia, mediocre a peu – Rodalies – metro / tramvia i nefast autobús / a peu – rodalies / metro / tramvia i, respecte a les bicicletes, uns aparcaments buits, ja sigui el bicibox o els aparcaments en forma d'U invertida. El passat 5 de desembre de 2012, el mateix Conseller Lluís Recoder, acompanyat per personal tècnic de la Conselleria i juntament amb representants de la PTP (President i Secretari, entre d'altres), va visitar aquest intercanviador molt millorable i comprovar sobre el terreny les limitacions i els paranyes que dia a dia es troben milers d'usuaris del transport públic. Responia així al seu comprimís adquirit en resposta a una proposta del públic durant el sopar social de la PTP que es va celebrar el 12 de novembre de 2012. Tot i els contactes des de finals del mes de setembre de 2013 amb el govern local, diuen que el més proper a la ciutadania, per fer una visita conjunta amb el Consistori fins al moment de la redacció d'aquest article no s'ha produït.

Redacció



I ara que posem un pas accessible fem la tanca per prohibir. Per seguretat diuen, com es habitual



Despòsit comercial. Caos informatiu. Per veure horaris de la R-1 s'ha de validar bitllet



Alguna cosa falla en la promoció de la bicicleta: bicibox i Us invertides sense bicicletes

VI Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit

MOBILITAT
PRIVADA



El simposi, organitzat per l'SCT, concentra una trentena d'experts d'arreu d'Europa i aplega uns 400 assistents

El 15 i 16 de maig passat va tenir lloc el VI Congrés Internacional sobre Polítiques Europees de Trànsit. El simposi, que organitzava el Servei Català de Trànsit (SCT) al World Trade Center de Barcelona, se centrava en els plans estratègics de seguretat viària i va comptar amb la participació de més d'una trentena d'experts de diversos països europeus, a banda d'aplegar uns 400 assistents.

Cap a una política europea comuna i unitària en matèria de trànsit

El VI Congrés va servir per posar en comú experiències entre països europeus, però també per donar a conèixer el Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020, impulsat per l'SCT, aprovat pel Govern i ja tramès al Parlament. L'objectiu és que aquest document esdevingui un referent

al servei d'Europa en un context en què les polítiques de trànsit han de ser, necessàriament, cada cop més unitàries. Fixant-se l'objectiu d'assolir una reducció del 50% de les víctimes mortals respecte del 2010 de cara al 2020, el Pla es fonamenta en quatre eixos bàsics:

- Implicació de les entitats públiques i privades
- Impuls d'un espai continu de seguretat viària que tingui en compte les zones urbanes i les interurbanes en relació amb els ajuntaments
- Recerca, desenvolupament i innovació en benefici de la seguretat viària amb la col·laboració de les universitats
- Foment de l'educació i la formació de la mobilitat segura al llarg de tot el cicle vital dels usuaris.

Catalunya en el context europeu i propostes del govern català

Les polítiques adoptades en la darrera dècada han contribuït decisivament en la reducció de la mortalitat per accident de

trànsit. Si el 2003 Catalunya va registrar 114 morts per milió d'habitants, ocupant així l'onzè lloc del rànquing europeu, el 2013 n'hi ha hagut 36 i això ens situa en el cinquè lloc, per darrere de Suècia, el Regne Unit, Dinamarca i els Països Baixos. Des del govern català, s'aposta pel Pla estratègic 2014-2020 com a eina per mantenir i millorar aquests resultats preservant la seguretat viària i més vides humanes. A més, i defensant la idea d'una política europea homogènia, es considera necessari unificar taxes d'alcoholèmia, establir un sistema comú de limitacions de velocitat i intercanviar informació sobre les sancions de trànsit, entre moltes altres mesures.

El Congrés es va articular al voltant de sis taules i debats: Seguretat viària laboral, educació i formació per a la mobilitat segura, col·lectius vulnerables (vianants, bicicletes i motocicletes), salut i seguretat viària, recerca i tecnologia aplicada a la seguretat viària i planificació estratègica de la seguretat viària.

Conclusions del VI Congrés i possibles línies de treball

Seguretat viària laboral. Necessitat que el trànsit no sigui quelcom aliè a les condicions laborals i que s'aposti per un canvi modal a favor dels desplaçaments segurs, col·lectius i sostenibles.

Educació i formació en seguretat viària. Aposta decidida per la inclusió de l'educació per a una mobilitat segura en tots els processos formatius obligatoris, tot i que no com a assignatura.

Col·lectius vulnerables. Adopció de propostes a favor de la pacificació i de la protecció d'aquests col·lectius. A Catalunya, i sobretot a Barcelona, un dels principals reptes de reducció de la sinistralitat el trobem en l'àmbit de la moto.

Salut i seguretat viària. Les drogues i l'alcohol en la conducció encara són una xacra. A més, cada cop hi ha una presència més elevada de psicofàrmacs entre les persones mortes per accident de trànsit. Tot i que la ingestió d'aquests medicaments no n'és necessàriament la causa, cal que autoritats sanitàries i

metges informin la ciutadania sobre els efectes i riscos d'aquestes substàncies.

Recerca i tecnologia aplicada a la seguretat viària. Necessitat de continuar investigant per trobar aquelles tecnologies més adequades que, aplicades en matèria de trànsit, comportin una major seguretat viària.

Planificació estratègica de la seguretat viària. Plans estratègics com els d'Irlanda, Dinamarca, Espanya i Catalunya, entre d'altres, són exemples de l'adopció, la planificació i l'execució d'un conjunt d'accions múltiples, en col·laboració amb tots els agents implicats, que permeten preservar al màxim la seguretat viària i assolir el repte europeu de la mortalitat zero de cara al 2050.

La PTP i altres entitats són guardonades pel SCT amb el 1r premi a la Seguretat Viària

En el marc del Congrés s'han lliurat els "Primers premis a la Seguretat Viària". La PTP ha rebut el premi dintre de la categoria d'entitats i instituts de la societat civil vinculats al món del trànsit i la seguretat viària.

La PTP agraeix el Servei Català de Trànsit l'atorgament d'aquest guardó i felicita la política capdavantera d'aquesta institució per tal de salvar vides. Des del traspàs de competències de trànsit a la Generalitat i posteriors plans de seguretat viària, Catalunya s'ha posicionat l'any 2010 al 8è lloc europeu amb menys morts en accidents de trànsit per milió d'habitants. La gestió d'una xarxa viària segura i que sigui més amable i funcional per a modes de transport com l'autobús i la bicicleta és una peça fonamental per assolir un model de mobilitat més sostenible i segur. La PTP promou un nou model de carreteres amb accions com el carril bus eficient a la B23 o la reversibilitat del carril de la C58 o la programació d'actuacions semafòriques i de parades al corredor del Bus Exprés de la Vall del Tenes.

Altres categories del premi han estat per a periodistes especialitzats en l'àmbit de la seguretat viària i la mobilitat, per a fiscals de seguretat viària de Catalunya i per als exdirectors de l'Institut de Seguretat Viària i exdirectors de l'SCT.

Redacció



El Ministeri de Foment pretén legalitzar els megacamions

MOBILITAT
PRIVADA



Pràcticament sense debat fora del sector, Foment ha plantejat al Comitè Nacional del Transport per Carretera la legalització dels megacamions a Espanya, uns vehicles amb una longitud equivalent a l'alçada d'un edifici de vuit plantes i un pes similar a un avió Boeing 737. Es respon així a la demanda dels carregadors associats a AECOC, amb grans corporacions que plantegen l'ús d'aquests camions al mercat interior per a reduir els costos directes del transport, ja que no podrien sortir de l'Estat. Pels seus elevats costos externs (seguretat, medi ambient, etc.), l'ús d'aquests vehicles és prohibit a França, Suïssa, Àustria, el Regne Unit i Portugal.

Quin és el problema del megacamió?

Des del punt de vista del carregador tot són avantatges: amb un mateix conductor es pot incrementar la càrrega i reduir els costos del transport entre un 20 i un 30 % a la mercaderia de gran volum, segons un estudi realitzat per ISI Fraunhofer (ISI, 2008). Però en els costos del transport per carretera també s'ha de considerar la factura ambiental i social:

- Problemes de seguretat:
 - L'increment de longitud màxima fins els 25,5 metres sobre infraestructures pensades per a vehicles de 18,75 metres genera problemes en corbes, incorporacions, rotondes, carrils de deceleració, passos a nivell, passos de vianants, etc. A més, genera un efecte barrera per a la resta de conductors que

pot ser molt perillós en maniobres com l'avançament, la visualització de senyals o els girs d'aquests megacamions.

- Elevar la massa màxima de 40 a 65 tones no farà més que agreujar les conseqüències de les col·lisions amb altres vehicles: els accidents de camió actuals són doblement mortals per a les víctimes respecte els vehicles lleugers a causa de la seva enorme massa. Un de cada cinc accidents amb víctimes mortals a Europa té un camió implicat. A més, els elements de seguretat passiva no estan dimensionats per a vehicles de tan gran massa i s'incrementaria la degradació del paviment així com el risc d'accidents per mal estat del ferm.
- Els megacamions també porten associat un increment de l'alçada i una gran superfície exposada al vent que els fa més inestables en determinades condicions meteorològiques.
- Problemes ambientals: malgrat que els carregadors també defensen l'ús de megacamions per raons ambientals, ja que en incrementar la càrrega per vehicle es reduirien les emissions per tona-km, no expliquen que l'increment de la competitivitat de la carretera aniria associat a la reducció de l'ús del ferrocarril, molt més ecològic, i generaria una capacitat viària extra que farien servir nous camions i vehicles. Segons ISI Fraunhofer el trànsit de contenidors per tren podria

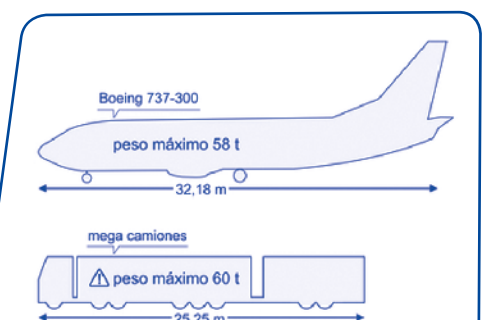
reduir-se fins a un 15 % si es legalitzessin els vehicles de 60 tones a tota la UE.

- Problemes econòmics: Més cost econòmic d'adaptació i manteniment d'infraestructures de titularitat pública per a la circulació de megacamions (refugis a túnels, carrils de marxa lenta, incorporacions, rotondes, etc.).

Per tots aquests motius la PTP ha reclamat al Ministeri de Foment i al Servei Català de Trànsit mantenir les masses i dimensions màximes actuals per als camions i impulsar el transport ferroviari de mercaderies per a millorar l'eficiència del nostre sistema de transports. La principal anomalia espanyola en el transport de mercaderies és tenir un miserable 3 % de quota modal ferroviària. Legalitzar els megacamions seria un exotisme que ens pot sortir molt car en termes ambientals i de seguretat vial.

La PTP forma part de la plataforma Nomegatrucks.eu, que agrupa entitats de tota Europa per a difondre els riscos dels megacamions i manifestar la seva oposició. <https://www.nomegatrucks.eu/megacamiones-en-5-minutos/>

Redacció



Paradeta

Dr. Traffic

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

Integració paisatgística a l'Urgell

L'Esther Oides ens parla d'una prova pilot d'integració paisatgística que s'està duent a terme a Nalec, a la comarca de l'Urgell. En declaracions a la revista especialitzada Erugues i Cards, la senyoreta Oides comenta que es tracta d'una innovadora estratègia que a més serveix per acostar la natura al món urbà, ja que augmenta la probabilitat que algunes espècies animals i vegetals que creixen a la vorada de la carretera L-201 puguin arribar a la ciutat de Tàrrrega en només 15 minuts. "D'altra manera aquestes llavors i larves tardarien generacions en arribar a la capital comarcal", assenyala l'Esther.



Noves tendències al Baix Llobregat

Des que l'Elsa Murai va compartir la seva afició en una aparició a una petita televisió local del Baix Llobregat, cada cop són més les persones que practiquen el seating. La senyoreta Murai, fundadora del moviment, ens desvetlla l'origen de la seva idea: "Estava esperant l'autobús a la carretera de ca l'Alaio i vaig notar com una mena de força a les cames que s'anava estenent cap als malucs i l'esquena. Al principi pensava que es tractava d'una sensació sobrenatural, però aviat em va comentar un usuari de la línia L78 que la meua situació era normal, ja que després de mesos esperant dreta al pal de parada el que sentia al meu cos no era res més que cansament". Per això va decidir portar una cadira de casa seva i posar un nom ben cool al seu acte. La clau de l'èxit, però, és assegurar la cadira. Els elements més habituals són les brides i els cadenats de bicicleta. I tu, ja practiques el seating?





Entrevista Joan Josep Isern

Director del Servei Català de Trànsit (SCT)

Els morts a 30 dies han passat de 891 l'any 2000, a 272 l'any 2013. Quines han estat les grans actuacions per permetre la gran reducció de morts i ferits greus viscuda a Catalunya?

Aquestes dades ens confirmen una tendència descendent també en la dècada 2010-2020, com la que vam tenir en la dècada anterior, i el principal mèrit és el canvi de consciència social: menys risc, menys velocitat, menys alcohol, més prudència, més utilització dels sistemes de seguretat integral, millors vehicles i millors carreteres. Tots hi hem ajudat. És el que nosaltres anomenem la responsabilitat compartida.

Quins han estat els avantatges d'haver transferit les competències de trànsit des del Ministeri de Interior al Departament d'Interior l'any 1998?

El traspass de les competències executives en trànsit, que va signar de fet Mariano Rajoy quan era ministre d'Administracions Públiques, ha significat la creació d'una estructura de treball que reverteix en la seguretat i la mobilitat dels ciutadans. El Servei Català de Trànsit és una direcció general petita però àgil i moderna que pot tractar d'igual a igual les administracions corresponents arreu d'Europa.

Contra les acusacions d'afany recaptatori cap a les autoritats de trànsit, quina defensa fa el seu organisme de l'actual política de multes?

El model català de seguretat viària es basa en l'educació i la formació, no en la sanció, perquè només un 7-8% dels conductors catalans són infractors. Tot el que es recapta, a més, reverteix íntegrament en polítiques de seguretat viària. Som, en tot cas, un dels països europeus amb una ràtio més baixa de radars per milió d'habitants: els països líders com el Regne Unit o Holanda superen de llarg el centenar de dispositius i Catalunya, que està en el top 5 del continent de menys víctimes mortals per milió d'habitants, no arriba als 30.

Des d'abril de 2013 es van prohibir els camions a la N-II i des d'aleshores s'ha passat de 18 morts a 1 en aquest vial. S'ha d'ampliar aquesta solució a tot el Corredor Mediterrani?

Catalunya arrossega encara un fort dèficit en la modernització d'infraestructures que impedeix el desdoblament de vies principals com la N-II o la N-240, i això ens obliga a incentivar el desplaçament de vehicles pesants a opcions provisionals de pagament bonificades. Les dades que hem obtingut, i aquí jo hi afegiria també l'èxit de l'Eix Transversal, són prou clares del camí que hem de seguir.

Quin és el posicionament del SCT sobre els megacamions, vehicles de dos remolcs que poden admetre fins a 60 tones brutes?

Hem estat pioners a l'Estat en el desplegament de les 44 tones amb una prova pilot que ha donat excel·lents resultats, i de la mateixa manera som favorables als combois de 25,25 metres, sempre i quan es limiti a vies de gran capacitat i amb autorització expressa. Aquesta alternativa ha de ser compatible també amb el transport de mercaderies per ferrocarril. Perquè la conseqüència directa és la reducció de desplaçaments i la reducció de la contaminació. A menys mobilitat, també menys accidents.

Què podem fer per integrar la bicicleta a la viària comarcal de Catalunya?

La bicicleta és el vehicle que més ha crescut exponencialment a Catalunya en els últims anys i ja és un dels actors principals de la mobilitat, sobretot urbana. Aquest 2015 la normalització de la bicicleta en via interurbana, amb la lectura de responsabilitat compartida que ja hem fet amb les motocicletes en el 2014, ha de ser un dels reptes en què tots ens hem de posar d'acord.

El SCT va aplicar la bidireccionalitat a la C58 d'acord amb les demandes de col·lectius com la PTP o els operadors de transport públic. Quin balanç es fa a partir del canvi?

El balanç és absolutament positiu, hem incrementat el 50% de pas de transport públic i d'alta ocupació respecte del model anterior, i això representa un pas endavant molt important en la política de promoció del transport col·lectiu a Catalunya. És cert que hem trigat a adoptar una solució de màxima optimització

del carril Bus-VAO, amb la bidireccionalitat i l'obertura durant les 24 hores, però el més destacable és que ja hem consolidat el doble d'usuaris, i seguirem creixent.

Quines mesures es poden fer des del SCT per contribuir a la reducció de la contaminació metropolitana, que és el principal impacte del trànsit sobre la salut?

La coordinació interdepartamental és clau en la mobilitat, i això ho hem aprofundit enguany des de Trànsit amb Ensenyament o amb Empresa i Ocupació. Amb Territori és, però, amb qui tenim una tradició més llarga de treball en comú, i dins de Territori hi ha Medi Ambient, amb qui hem desplegat en els últims anys un pla de velocitat variable pioner a Europa que ens permet intervenir sobretot a l'entorn metropolità per reduir emissions en episodis puntuals. Seguirem estenent aquest pla, sens dubte, en els propers anys.

Quines seran les principals actuacions del Pla estratègic de seguretat viària 2014-2020 per reduir a la meitat les víctimes mortals respecte 2010?

Ho he apuntat al principi de l'entrevista i ho concretaré una mica més ara, si vostè em permet: en la primera dècada del nou segle en vam tenir prou a focalitzar la reducció de la sinistralitat en aspectes concrets com el cinturó de seguretat, el casc o l'alcohol. Ara, en la segona dècada, això ja no s'hi val, i per això ens hem dotat d'un pla estratègic, que toca tots els sectors i protagonistes de la seguretat viària i els garanteix el dret a la mobilitat. Hem de reduir accidents i víctimes mortals en totes les franges d'edat, i posar èmfasi cada vegada on menys estiguem reduint. Només així l'any 2050, o abans fins i tot, podrem parlar de visió zero.

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

Com a arquitecte de professió, lògicament jo sóc més de metro. Ara em moc més en moto, però em conec a la perfecció sobretot les línies 3 i 4.

Moltes gràcies.

Redacció