

MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

PTP

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

Primavera 2009

49

Les Rodalies de Barcelona ja tenen un pla de futur



4-5

*La demanda del transport
públic l'any 2008*

9-15

*Transport públic a Madrid
(2a part)*

19-21

*Mercaderies de la carretera
al ferrocarril*

26

*10 anys de transport urbà
a Lliçà d'Amunt*

28-29

Sant Boi camina



MOBILITAT SOSTENIBLE I SEGURA

Edita:

PTP (Associació per a la Promoció del Transport Públic). C/ Clot 86, entresol C, 08018 Barcelona.
Tel 93 244 49 70 // 93 270 08 62.
Fax 93 531 05 67.
Web: www.laptp.org - Mail: info@laptp.org

Coordinador:

Ricard Riol Jurado

Consell de Redacció:

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

Projecte gràfic i impressió:

Barcino Solucions Gràfiques, SL

Dipòsit legal: B-42.532/95

Tiratge: 4.500 exemplars

Foto portada: Emili Carbonell

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

Agraïments:

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

Índex

EDITORIAL

Contra la crisi: més transport públic que mai 3

ACTUALITAT

La demanda del transport públic l'any 2008 4-5

Pla mobilitat de l'UAB 6-7

Sèrie mobilitats 8

FERROCARRIL

Transport públic a Madrid (2a part):

- **Viatge de la PTP** 9
- **El Tramvia de Parla** 10-11
- **Rodalies de Madrid** 12-15

Madrid i Barcelona ja tenen plans de rodalies 16-18

Mercaderies de la carretera al ferrocarril 19-21

Mega Trucks 22

INTERNACIONAL T&E

Internacional T&E 23

MEDI AMBIENT

Motocicleta i contaminació 24-25

BUS

10 anys de transport urbà a Lliçà d'Amunt 26

FECAV 27

VIANANTS

Sant Boi camina 28-29

SOCIETAT 30

NOVETATS 30

PARADETA Dr. Traffic 31

ENTREVISTA Manel Villalante 32

Socis i sòcies de la PTP

La PTP és una associació sense ànim de lucre que reivindica la mobilitat sostenible. Els socis de la PTP es beneficien de preferència i descomptes a les activitats de l'associació (cursos, sortides, xerrades...), així com de l'enviament de la revista Mobilitat Sostenible i Segura i el butlletí electrònic InfoPTP. Per només 30€ l'any pots donar suport a l'entitat que des de 1993 treballa incansable per la millora del transport públic. Si vols donar suport a aquest projecte pots fer-te soci o sòcia a l'adreça www.laptp.org, enviar un correu electrònic, trucar al nostre telèfon o enviar per fax o carta aquesta informació:

Dades personals:

Nom Cognoms

Professió Adreça

Municipi País Codi postal

Telèfon de contacte Correu electrònic

Dades bancàries per a la domiciliació bancària (titular):

Nom Cognoms DNI

Banc / Caixa

Número de CCC (20 dígits):

Contra la crisi: més transport públic que mai

EDITORIAL

Qui gasta 49.000 euros en un cotxe, necessita ajuts públics?

Al passat número de la nostra revista ja alertàvem de l'estat d'excepció al qual semblen haver entrat algunes polítiques de sostenibilitat econòmica arran de la crisi. El 25 de maig la Generalitat aprovava l'AutoCAT, un pla que té per objectiu suprimir les clàusules ambientals i de gamma que el pla 2000E de Zapatero havia posat com a condicionants per subvencionar –amb diners públics– l'adquisició de nous vehicles. Els defensors de l'AutoCAT argumenten que la Generalitat recuperarà la inversió cobrant-se-la en l'impost de matriculació, que és més car en vehicles més contaminants i luxosos. Però el còmput global és clar: menys pressió fiscal per als qui més contaminen, menys pressió fiscal per als qui més tenen. El Govern de Catalunya, considerat d'esquerres i progressista, acaba imitant les propostes de l'executiu d'Esperanza Aguirre per a l'eliminació de l'impost de matriculació, tot i que amb una presentació més camuflada d'aquesta rebaixa fiscal: primer t'ho pago i després m'ho tomes.

L'AutoCAT promoció la mobilitat de luxe en temps de crisi: qui es gastí 49.000 Euros en un vehicle necessita ajuts públics?

Amb unes famílies cada cop més empobrides, quins efectes pot tenir la subvenció de béns de luxe en contra de la promoció d'elements de primera necessitat com la rehabilitació d'habitatges, la bonificació del transport públic o l'execució d'obres públiques urbanes? Mentre ajudem els compradors de cotxes de luxe, els nostres parats no poden anar a buscar feina amb un transport públic gratuït o rebaixat especialment per a ells.

L'AutoCAT generarà menys llocs de treball que la promoció de la mobilitat sostenible, segura i responsable.

Tot i que el transport públic avui només es fa càrrec del 14 % dels desplaçaments a Catalunya, les nostres empreses ferroviàries i d'autobús ja generen més llocs de treball directes que Seat i Nissan juntes. Què passaria si en comptes de subvencionar multinacionals amb ganes de marxar del país s'implantés un transport públic potent al Camp de Tarragona, Girona, Lleida i Terres de l'Ebre com s'ha fet a Barcelona? Probablement l'efecte seria menys mediàtic...

L'AutoCAT menysprea la qualitat de l'aire i fa cas omís a les sancions que la Unió Europea imposarà a la Regió

Metropolitana de Barcelona per tenir una qualitat de l'aire sota mínims.

Això provoca la mort prematura a més de 3.000 persones anualment. De què serveixen els sacrificis ciutadans per estalviar energia si després la Generalitat dedica part dels nostres impostos a subvencionar els qui més contaminen?

Existeixen alternatives molt més eficients que l'AutoCAT per afavorir l'ocupació sense contradir els principis de la Llei 9/2003 de Mobilitat del Parlament de Catalunya, l'Estratègia Catalana Contra el Canvi Climàtic o el Pla per a la Millora de la Qualitat de l'Aire de la Regió Metropolitana de Barcelona, i és la promoció de la mobilitat sostenible, que crea el doble de llocs de treball per cada viatger, millora l'autonomia i la equitat dels ciutadans i supera les mancances ambientals i econòmiques del nostre model de transport.

En aquesta revista informem sobre els darrers avenços a la xarxa ferroviària madrilenya de Rodalies, la magnífica experiència del tramvia de Parla o l'innovador sistema Lorry-Rail per afavorir el traspàs de les mercaderies cap al ferrocarril.

En definitiva, contra la crisi, més transport públic que mai!

Ricard Riol Jurado

President de la Promoció del Transport Públic (PTP)



La demanda del transport públic l'any 2008

ACTUALITAT

ATM Àrea de Barcelona
Autoritat del Transport
Metropolità

La demanda del transport públic l'any 2008

La mobilitat ha evolucionat molt en els darrers anys, hem passat d'una mobilitat molt centrada al voltant de la feina, l'escola i la llar a una mobilitat més àmplia, tant pel que fa als motius generadors dels desplaçaments, com a l'espai en què es

realitzen. En aquest context de mobilitat quotidiana, el transport públic és un element rellevant. Durant l'any 2008, en l'àmbit del Sistema Tarifari Integrat de l'àrea de Barcelona, es van comptabilitzar 934,8 milions de viatges en transport

públic col·lectiu, cosa que representa un manteniment de la demanda del transport públic respecte l'any 2007 i una millora del seu pes dins del mercat de la mobilitat.

	VIATGES ANY 2008	VIATGES ANY 2007	Δ 08/07	
			núm. absoluts	%
Metro	376,4	366,4	10,0	2,7 %
Bus TB	194,9	210,5	-15,6	-7,4 %
Total TMB	571,2	576,9	-5,6	-1,0 %
FGC	81,0	79,1	2,0	2,5 %
Renfe Rodalies	114,4	117,1	-2,7	-2,3 %
Tramvia	23,2	20,9	2,3	11,1 %
Autobusos EMT	74,5	71,6	2,8	4,0 %
Autobusos DGTT	29,4	29,2	0,2	0,6 %
Autobusos urbans	41,1	40,0	1,0	2,6 %
TOTAL	934,8	934,8	0,0	0,0 %

Dades en milions

Analitzant la demanda per tipus de servei, s'observa que els serveis no integrats (Bus Turístic, Aerobús, Tombbús i Tramvia Blau) han tingut una davallada del 8,4 %, mentre

que els serveis integrats han experimentat un lleuger augment del 0,1 %, tal com es recull en el quadre següent:

	VIATGES 2008	VIATGES 2007	Δ 08/07	
			absoluts	%
SERVEI INTEGRAT	925,3	924,5	0,8	0,1 %
SERVEI NO INTEGRAT	9,5	10,3	-0,8	-8,4 %

Dades en milions



Així mateix, cal tenir en compte que en el cas de Transports de Barcelona es van produir 14 dies de vaga durant l'any 2008 i pel que fa a Renfe Rodalies, arran de la interrupció del servei del darrer trimestre de 2007, es va establir la gratuïtat en el servei fins el dia 9 de maig a les línies R2 Sud, R7 i R10. En l'Enquesta de Mobilitat en dia feiner d'aquest any (EMEF 2008) es va posar de

manifest la pèrdua general de mobilitat en un 3 % a la regió metropolitana de Barcelona.

El manteniment de la xifra de viatgers en transport públic, en un context de reducció general de la mobilitat, significa un augment percentual de la quota corresponent als modes públics que avala les polítiques d'oferta impulsades per les administracions

en els darrers anys i el creixement de les aportacions en els pressupostos de cadascuna de les administracions, en especial de les catalanes.

Autoritat del Transport Metropolità
Maig 2009

	Comparació		Variació	
	2008	2007	Absoluts	%
Individus	4.218.684	4.138.822	79.862	1,9 %
Desplaçaments població general	14.250.255	14.687.696	-437.441	-3,0 %
Mitjana desplaçaments diaris	3,38	3,55	-0,17	-4,8 %

Pla mobilitat de l'UAB

ACTUALITAT

Una eina per a la integració territorial i l'accessibilitat sostenible del campus

Tal i com es va avançar en el número 48 de Mobilitat Sostenible i Segura, la UAB, la Generalitat de Catalunya i l'Autoritat del Transport Metropolità van aprovar el proppassat mes de novembre el Pla Mobilitat de la UAB 2008-2014 (PMUAB).



Jordi Pareto

La UAB, un important node metropolità

La Universitat Autònoma de Barcelona és un important node metropolità que genera més de 200.000 desplaçaments diaris.

La localització periurbana del seu campus principal, i la configuració territorial de les infraestructures de transport determinen els dèficits d'accessibilitat de la Universitat i comprometen la seva consolidació com a pol territorial a diferents escales, a més de generar un model de mobilitat insostenible i poc integrador.

Davant d'aquesta situació la UAB va establir com a prioritat garantir la connectivitat amb l'entorn i l'accessibilitat; que tothom que

vulgui estudiar o treballar al campus de la UAB ho pugui fer en les millors condicions de cost i de comoditat, independentment de les seves possibilitats de mobilitat, i de la manera més sostenible possible.

Per aquest motiu, l'equip de govern de la UAB va incorporar la gestió de la mobilitat com una de les línies estratègiques per al seu desenvolupament futur, a través de la creació, l'any 2005, de la Unitat de Gestió de la Mobilitat. L'any següent, al 2006, la UAB va aprovar el Pla Estratègic d'Accessibilitat, el document polític que configura les línies estratègiques en matèria de mobilitat.

Posteriorment, l'any 2008, es va aprovar el Pla de Mobilitat, que és l'eina que ha de

permetre desenvolupar el Pla Estratègic d'Accessibilitat de la UAB.

El Pla de Mobilitat de la UAB

El PMUAB, té com a objectiu incrementar l'accessibilitat de la UAB sota els criteris de sostenibilitat, seguretat i equitat social a través d'una sèrie d'actuacions que compten amb un calendari i un pressupost concrets. El PMUAB aposta decididament per:

Més transport públic:

Millorar el servei i l'accés al transport públic. Entre les actuacions proposades destaquen:

- La creació de la ròtula de la UAB. La ròtula (inclosa en el PDM de la Regió Metropolitana de Barcelona) és una estació

d'intercanvi al campus de Bellaterra en el què conflueixen diverses línies d'autobús. Ha estat concebuda per realitzar connexions perimetrals sense necessitat de passar per Barcelona. Per a la UAB, la ròtula representa un increment molt important de l'oferta de transport públic.

- La reestructuració del servei intern d'autobusos per cobrir al màxim la matriu d'òrgens i destinacions.

Més bicicletes i més vianants:

Potenciar els desplaçaments dels mitjans de transport més sostenibles recuperant espais per a vianants i ciclistes, amb la pacificació de l'eix central, per exemple, millorant la xarxa d'accés al campus o amb la instauració

d'un servei de préstec de bicicletes per a la comunitat universitària.

Ús més racional del vehicle privat:

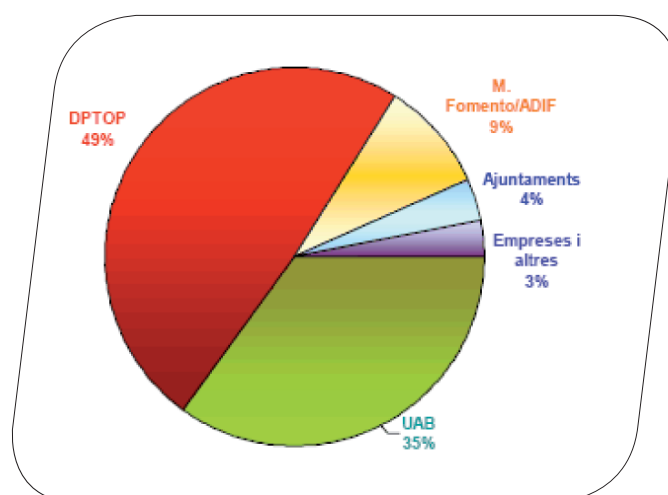
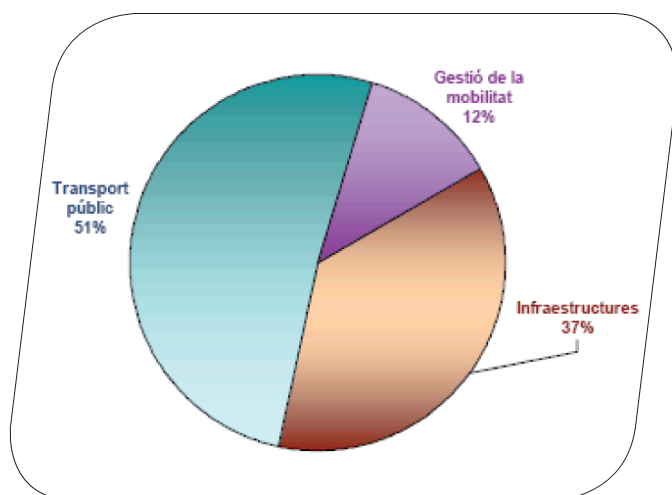
La política de la UAB en relació al transport privat passa per una estratègia integral d'aparcament. L'objectiu és fer de l'aparcament un instrument clau de gestió de la mobilitat, així, la UAB ha apostat per no incrementar el nombre de places, redistribuir els aparcaments cap a l'exterior del campus, fomentar el cotxe compartit i reduir la indisciplina.

Més informació i més conscienciació:

La creació del Portal de la mobilitat permetrà als membres de la comunitat universitària

tenir al seu abast una eina personalitzada molt potent que oferirà tota la informació necessària sobre mobilitat. D'altra banda, en aquesta aposta per la millora de la informació la UAB editarà una guia d'accés sostenible al campus principal per difondre totes les possibilitats d'accedir al campus d'una manera sostenible i segura.

L'aplicació del PMUAB s'emmarcarà en un conveni entre les administracions impulsores que establirà quines són les responsabilitats de cadascuna d'elles, quin pressupost comporta i en quin àmbit temporal. L'àmbit temporal del Pla de Mobilitat és de 2008 a 2014 i el seu pressupost total de 22 M€, repartits de la següent manera:



A més, el procés d'aplicació haurà de tenir, necessàriament, a la Mesa de la Mobilitat de la UAB com a òrgan de participació de referència.

Rafa Requena



Jordi Pareto

Sèrie mobilitats

ACTUALITAT



MOBILITATS

Dilluns, 27 d'abril, es presentava la primera temporada de la sèrie *Mobilitats* al Centre de Cultura Contemporània de Barcelona, després de l'acord a què va arribar la PTP amb la Xarxa de Televisions Locals per a la seva distribució en una vintena de televisions locals de Catalunya.

Amb aquest acte culminava la primera part d'un treball iniciat un parell d'anys abans, primer per dissenyar i finançar el projecte i, en una segona fase, per a la realització i el rodatge dels diferents capítols.

Un projecte audiovisual ambiciós, de caràcter transversal i amb una clara vocació majoritària i didàctica. Un dels objectius permanents en la realització de la sèrie: acostar al gran públic reflexions, que sovint passen desapercubudes, a l'entorn de la seva mobilitat quotidiana. Proximitat per generar complicitats. Que el televident es vegi reflectit en allò que expliquen els personatges.

Una proposta doblement interessant; difondre un missatge a l'entorn de la

mobilitat sostenible i fer-ho de manera oberta, propera.

Mobilitats ha estat un treball laboriós, detallista, que hem confegit pas a pas i sumant-ne complicitats i esforços. Un treball al qual s'han anat afegint diferents institucions i organismes, públics i privats, que han col·laborat en el projecte.

Un fet que ens ha confirmat el valor del projecte i la seva proximitat amb els ciutadans.

La mobilitat com a fet quotidià condiona la vida de milions de persones. Tothom té una petita o gran història de mobilitat quotidiana.

Mobilitats és un reflex prou ampli d'aquesta realitat. Gent del carrer que ens explica com és un dia qualsevol. Històries que ens han servit per plantejar, suggerir, proposar alternatives i qüestionar als televidents sobre temes concrets.

El rodatge de la primera temporada de *Mobilitats* va començar el mes de juny de 2008 i va finalitzar el passat mes de maig. Cinc capítols de tretze minuts de durada cadascun que representen més d'una hora de material rodat i editat. De moment la sèrie

ja estat emesa per una vintena de televisions locals de Catalunya, que en diferents horaris l'han distribuït per bona part del territori.

Coincidint amb la setmana de la mobilitat, hi ha prevista una segona distribució de la primera temporada. Per a l'any vinent la XTVL s'ha compromès a tornar a emetre la primera i la segona temporada, que ja hem començat a produir i de la qual, en breu, començarà el rodatge de les primeres històries.

El pas següent és la distribució a la resta d'Espanya, en una versió doblada al castellà i en una versió subtítolada a l'anglès perquè pugui ser distribuïda per Europa.

La sèrie té també la seva vida a través d'Internet, al lloc web www.xtvl.tv/mobilitats on podeu veure tots els programes realitzats fins ara.

Mobilitats és un bon producte audiovisual, un retrat efectiu i real de la mobilitat de milers de persones. Real i reflexiu. Útil per generar consciència col·lectiva. Gràcies a tots per la vostra col·laboració i confiança.

Jordi Sacristan. Director *Mobilitats*



Transport públic a Madrid (2a part)

FERROCARRIL

Viatge de la PTP

Durant els dies 24, 25 i 26 d'octubre la PTP va organitzar un viatge a Madrid per conèixer el funcionament de la seva potent xarxa de transport públic. Els socis, sòcies i acompanyants assistents van gaudir de visites al carril bus-VAO de l'A6 –el primer i únic de l'Estat- i l'intercanviador de Moncloa, el centre de control del Metro de Madrid – el tercer més important d'Europa-, el tramvia circular de la ciutat de Parla i el centre de control de Rodalies de Madrid –el servei ferroviari suburbà més important d'Espanya. En totes les visites els assistents van rebre explicacions detallades del funcionament d'aquells transports de la mà dels seus responsables. En el mateix viatge es va fer el primer sopar de germanor amb l'associació Andén 1 – Amigos del Metro de Madrid.

Al darrer número de MSS, vam il·lustrar el funcionament i la planificació dels intercanviadors d'autobusos de Madrid de la mà de Jordi Julià. En aquest número facilitarem informació sobre el tramvia de Parla i sobre el servei de Rodalies Renfe a Madrid. Aquell viatge fou possible gràcies a la col·laboració i amabilitat dels senyors **Antonio Rodríguez**, president d'Andén 1 – Amics del Metro de Madrid; **Tomás Melero**, responsable de Tramvies i Metros Lleugers del Consorci de Transportes de Madrid; personal de Metro de Madrid; **Patricia Cobo**, responsable de màrqueting del tramvia de Parla; **Lucas Calzado**, gerent de Cercanías Metropolitanas de Madrid; y **Luis Vega**, cap de la terminal de Atocha Cercanías.

Més fotos del viatge a la galeria fotogràfica de www.transportpublic.org



Viatge a Majadahonda en Rodalies per provar el carril bus-VAO d'entrada a Madrid al matí.



Intercanviador d'autobusos de Príncipe Pío. En primer pla els Sr. Tomás Melero i Sr. Ricard Riol Jurado.



Visita al centre de control de Metro de Madrid a Alto del Arenal, per gentilesa de Metro de Madrid



Visita al tramvia de Parla, amb la guia de la responsable de màrqueting del servei, Patricia Cobo.



Visita al centre de control de Cercanías Madrid, a Atocha Cercanías, sota les explicacions del Sr. Luis Vega.

Transport públic a Madrid (2a part)

FERROCARRIL



El Tramvia de Parla

El 6 de maig de 2007 es va inaugurar la primera fase del Tramvia de Parla, de 4,5 km. Després de 35 anys del tancament de l'última línia de tramvia, la Comunidad de Madrid tornava a recuperar aquest mitjà de transport. Parla, municipi situat al sud de Madrid, de poc més de 100.000 habitants s'afegia a la llista de ciutats espanyoles que aposten pel tramvia modern.

El setembre de 2007 es va inaugurar la fase 2 i es van sumar 3,5 km més, i finalment el maig de 2008 es va tancar la línia circular inaugurant el darrer quilòmetre que faltava per completar la línia. Després de menys de tres anys des del començament d'obres ja estaven en servei els 9 km que formen la línia circular urbana de la ciutat de Parla.

El Tramvia de Parla és una aposta de l'ajuntament d'aquesta localitat madrilenya. El cost total de construcció (incloent-hi la urbanització i construcció d'aparcaments) i l'adquisició de material mòbil va ser de 120 M€ (13 M€/km), finançats en un 81,5 % per l'Ajuntament de Parla i un 18,5 % per la Comunidad de Madrid. Es va encarregar la construcció, operació, manteniment i adquisició de material mòbil a l'empresa Tranvia de Parla S.A. (participada majoritàriament per les constructores Acciona i FCC) mitjançant concessió per 40 anys. A través dels beneficis urbanístics del Consorci Parla Este es va pagar el 33 % del cost, i la resta es finança amb una aportació anual durant els 40 anys de concessió.

El tramvia uneix el centre de la ciutat i l'estació de Renfe amb el nou barri de Parla Este, que es preveu que arribi a tenir 30.000 habitants, igualment dona servei a diversos equipaments de la ciutat. El tramvia té per objectiu resoldre la integració del nou barri amb la resta de la ciutat, fer d'aportació a Renfe Rodalies i la millora urbanística de la ciutat (històricament degradada). La línia circular compta amb 15 parades (es preveu una setzena parada, Parla Norte, que tindrà correspondència amb la futura estació de

Rodalies Renfe projectada al nord-est de la ciutat), quatre d'aquestes parades són duals (a Parla Este la via sentit nord i sud van per avingudes paral·leles, que disten uns 250 metres una de l'altra).

El tramvia triga 25 minuts a completar la totalitat de la línia circular. Això vol dir que en menys de 15 minuts pots arribar a qualsevol parada de la línia

El tramvia triga 25 minuts a completar la totalitat de la línia circular. Això vol dir que en menys de 15 minuts pots arribar a qualsevol parada de la línia, i que té una velocitat comercial aproximada de 21 km/h. Durant la visita que va fer la PTP a la línia i a les cotxeres del tramvia, de la mà de Patricia Cobo (relacions públiques del Tranvia de Parla, a qui agraïm la seva col·laboració i amabilitat) vàrem poder comprovar que el tramvia disposa de prioritat semafòrica en tot el seu recorregut. Igualment ens va informar

que Tranvia de Parla té 64 treballadors, als quals s'han d'afegir 66 empleats indirectes. Cal destacar també que el 90 % de llocs de treball són ocupats per ciutadans de Parla. També va destacar la bona acollida que ha tingut el tramvia entre la població, transportant uns 17.000 viatgers en dia laborable. D'aquests passatgers un 80 % tenen origen o destinació a la parada que fa d'intercanviador amb Renfe Rodalies (Parla Centro Bulevard Norte), cosa que demostra que actualment el gruix d'usuaris són persones que utilitzen el tramvia per anar de manera còmoda i ràpida a l'estació de tren per anar a treballar o estudiar fora de Parla (la gran majoria a Madrid capital). Per això l'hora punta del tramvia és entre les 6 i les 9 del matí d'un dia feiner, hora d'entrada al centres de treball i d'estudi, en aquest període el tramvia té una freqüència de pas de 7 minuts. Durant al resta del dia té una freqüència de 10 minuts. Dissabtes, diumenges i festius la freqüència és de 15 minuts. També cal destacar l'ampli horari de





servei, que comença a les 5 del matí i acaba a la 1 de la matinada, tots els dies de la setmana. Aquest horari dona servei al primer i a l'últim tren de Renfe, és a dir que tots els trens de Rodalies que paren a l'estació de Parla tenen correspondència amb el tramvia. Pel que fa el sistema tarifari són vàlids els abonaments del Consorci de Transportes de Madrid i els títols propis no integrats (10 viatges i senzill). Destacar que els majors de 65 anys i discapacitats tenen l'accés gratuït, igual que a les tres línies de bus que completen el transport públic urbà de Parla. Un dels fets més destacables és que Parla ha

esdevingut pionera en l'Estat a fer fora els cotxes del centre urbà. El carrer Real (antiga carretera de Toledo), que travessa tot el centre urbà, era un carrer lleig, sorollós i ple de cotxes. Ara és un espai de convivència entre vianants i tramvia, ja que els vehicles a motor no hi poden circular. El tramvia es va crear per eliminar la congestió i l'excés de trànsit dins la ciutat. Abans de començar la construcció del tramvia, i per compensar les places d'aparcament que se suprimien, l'Ajuntament va crear aparcaments municipals propers al traçat del tramvia per garantir l'aparcament dels cotxes dels veïns.

Igualment l'Ajuntament, abans de començar les obres, va enviar a totes les cases un DVD on explicava el projecte i els seus beneficis, un cop va entrar en servei va repetir l'operació i va enviar un altre DVD i una targeta amb 10 viatges gratuïts per invitar a la població a provar i utilitzar el tramvia. Sens dubte l'aposta pel tramvia modern de l'Ajuntament de Parla hauria de ser un bon exemple per diverses ciutats catalanes

Albert Parés i Soldevila

Vocal PTP Vallès Occidental



Transport públic a Madrid (2a part)

FERROCARRIL

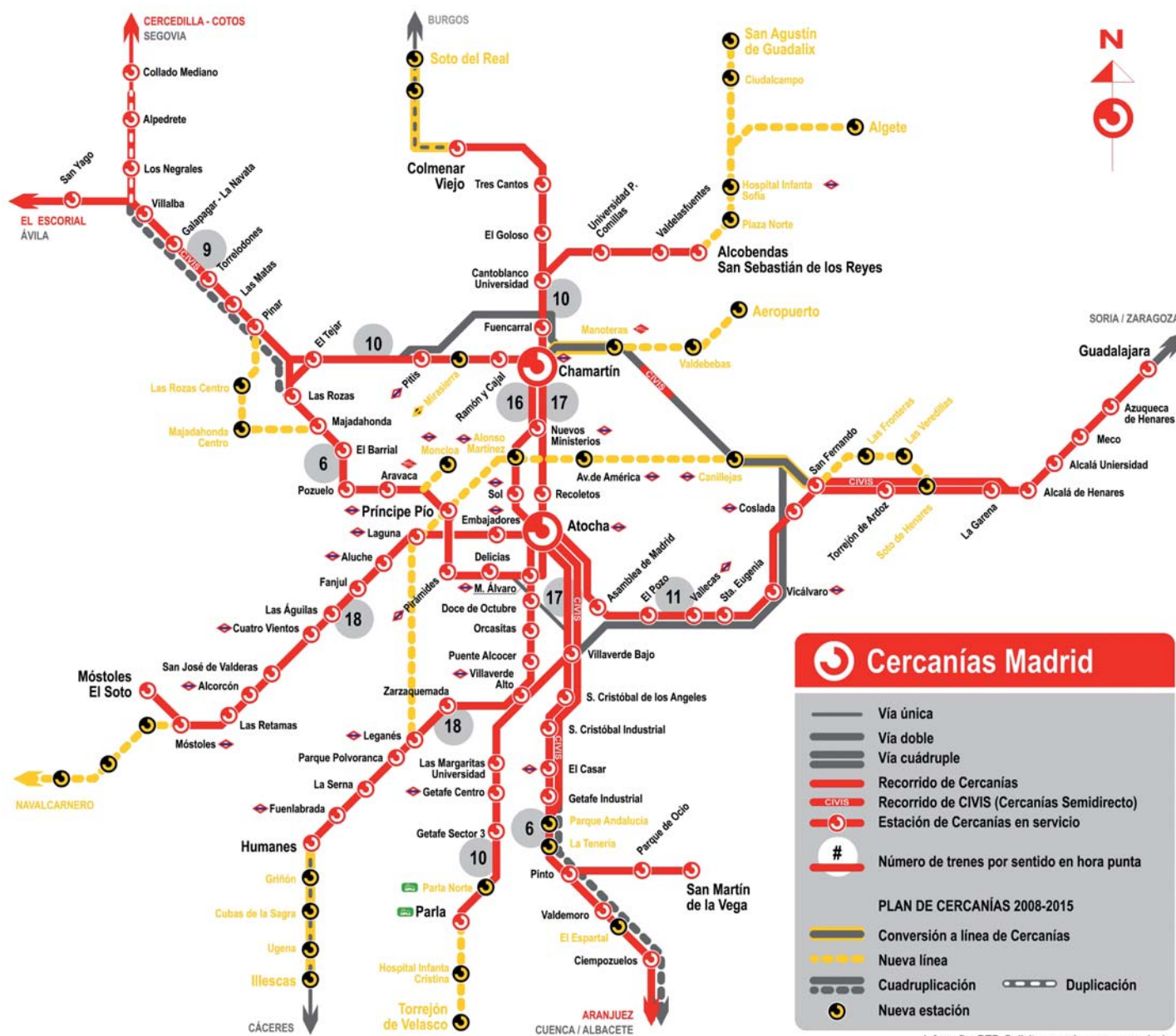


Rodalies de Madrid

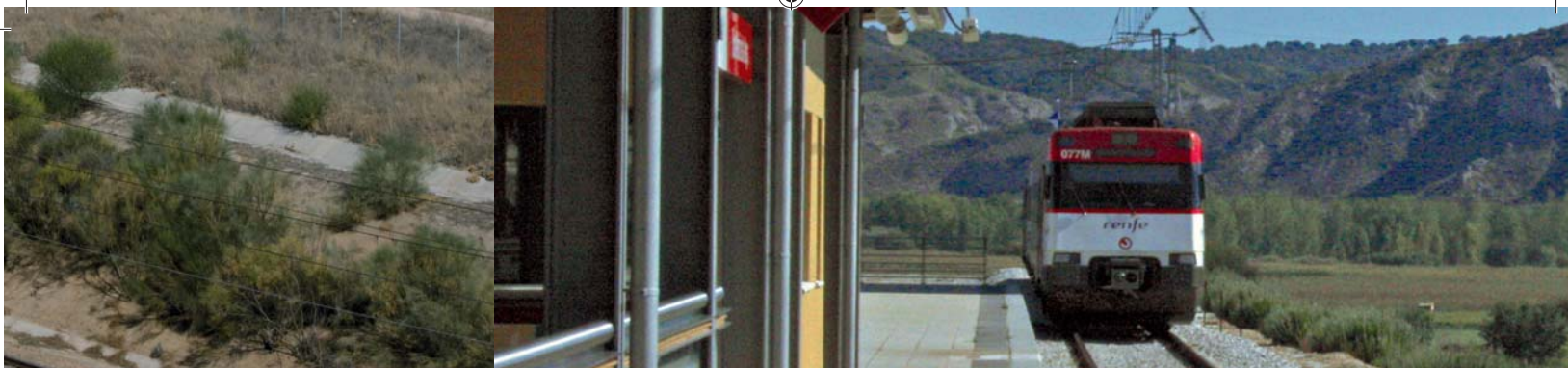
El servei de les Rodalies Metropolitanas de Madrid, operat per Renfe, és un dels sistemes ferroviaris suburbans més importants d'Europa. Funciona sobre 363 quilòmetres de vies, 97 estacions i 9 línies amb 1.438

trens que mouen diàriament més de 900.000 persones. Les Rodalies de Madrid són fonamentals per articular una gran regió metropolitana de 5.800.000 habitants sobre uns 8.000 km², caracteritzada per haver tingut un

creixement en forma de taca d'oli. Cercanías Madrid opera un servei suburbà que s'estén al llarg de vuit corredors donant lloc a una xarxa molt densa pel que fa a nombre de parades i serveis, a mode de metro regional.



En vermell: línies actualment en explotació. En groc: ampliacions previstes al Pla de Rodalies Madrid 2008-2015. Infografía: PTP.



Una xarxa amb solera

La xarxa té una estructura radial a partir de l'estació d'Atocha, per on passen totes les línies, amb l'única excepció de la línia C9, un pintoresc ferrocarril de muntanya entre Cercedilla i Cotos que acosta els madrilenys a la *Sierra*. Cercanías Madrid utilitza, a banda dels corredors ferroviaris històrics (Aranjuez, Henares, Guadarrama, *Directo* de Burgos...), una sèrie d'enllaços de la xarxa estatal de Renfe-Adif així com algunes línies construïdes expressament per al servei suburbà. El tret més característic de la xarxa és una estructura circular que enllaça les grans terminals ferroviàries madrilenyes: Atocha, Príncipe Pío i Chamartín.

de 21.538 places sobre un total de 59 estacions. El rendiment d'aquestes places com a aportadores d'usuaris al sistema de Rodalies és relativament baix, ja que habitualment la rotació d'aquestes places no supera els dos cotxes al dia, tot i que el 67 % de l'oferta és lliure de pagament.

Tarifes

El sistema tarifari és dual: es pot escollir entre la gamma de títols propis de Renfe Operadora (bitllet senzill, Bono 10 i abonament mensual de dos viatges diaris) i els abonaments mensuals integrats del Consorci Regional de Transportes de Madrid. Les corones tarifàries són coincidents entre els dos sistemes, amb l'única excepció de la corona addicional "0" al sistema Renfe. El bitllet senzill oscil·la entre els 1,20 euros per a les dues primeres corones i els 4,05 euros per a la última.

Civis

Les línies més llargues complementen en hora punta el servei base amb trens semidirectes anomenats "Civis". Aquests trens tenen una doble missió: escurçar els temps de viatge des de les corones més allunyades i guanyar places al servei convencional per als viatgers de les corones més properes a la capital. Aquests trens avancen trens més lents aprofitant *by-passos* perifèrics (*Civis Guadajalara*), utilitzant trams de via quadruplicats (*Civis Aranjuez*) o reordenant les malles dels trens convencionals (*Civis El Escorial*). Actualment aquestes circulacions no superen les 6 expedicions diàries per corredor, però és previst que s'incrementin gràcies a les grans inversions en infraestructura plantejades al pla de Rodalies 2008-2015. Amb aquest nivell d'oferta no és d'estranyar que els usuaris madrilenys puntuïn amb millor nota les seves Rodalies que el seu Metro, un fet que seria insòlit a altres ciutats espanyoles.

Una xarxa amb creixement continu

Les històriques línies ferroviàries radials de Madrid sempre han tingut un bon trànsit de Rodalies, però no és fins a finals de la dècada dels 60 que comencen a articular-se com una xarxa veritablement interconnectada. Històricament es va prestar servei de Rodalies per separat a la xarxa de Caminos de Hierro del Norte de España, que sortia de l'Estació de Príncipe Pío; i a la xarxa de Ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante (MZA), que partia de l'Estació d'Atocha.

"Tubo de la Risa"

La primera gran passa per la consolidació del nucli de Rodalies de Madrid fou una connexió subterrània de vuit quilòmetres entre el nord de la ciutat (Chamartín) i el sud (Atocha), que fou anomenada "Tubo de la Risa" en referència a una atracció de fira de l'època. Amb aquest sarcàstic nom es designava un projecte de difícil gestació, planificat en la República, però inaugurat el 1967 després de superar tota mena de vicissituds tècniques i de recels propis d'una societat poc acostumada als viatges subterranis. Amb el nou túnel arribava també la nova terminal de Chamartín i els seus enllaços fins al Tejar (línies de Norte) i fins San Fernando de Henares (línia Madrid – Zaragoza de MZA). Després d'aquest túnel, l'any 1975 va tenir lloc la inauguració del que es considera la primera línia espanyola construïda expressament per a unes Rodalies modernes, entre Aluche i Móstoles, que inicialment estava inconnexa de la resta de la xarxa de Renfe; però que anys més tard es convertiria en l'exitosa línia C5.

Una oferta ben valorada

Freqüència de Pas

L'interval de pas a l'hora punta se situa entre els 5 i 10 minuts a tots els corredors de la zona central, que a Madrid és el gruix del sistema; i arriba als 15 minuts d'espera només a les línies de més llarg abast. En l'hora vall l'espera mai supera els 15 minuts en la zona central, ni els 30 minuts a les línies de llarg abast, excepte a les estacions situades a partir de Villalba.

Capacitat

El parc de trens de Rodalies Madrid es compon de 285 trens amb la particularitat que gairebé sempre funcionen acoblats de dos en dos. En el cas de la línia C4 (Parla – Madrid) s'empra la màxima capacitat d'un tren comercial de Rodalies a Espanya: un doble CIVIA 465 amb capacitat de 1.034 places per tren.

Parc & Ride

La xarxa madrilenya també va ser pionera en l'impuls del Park & Ride, i avui disposa

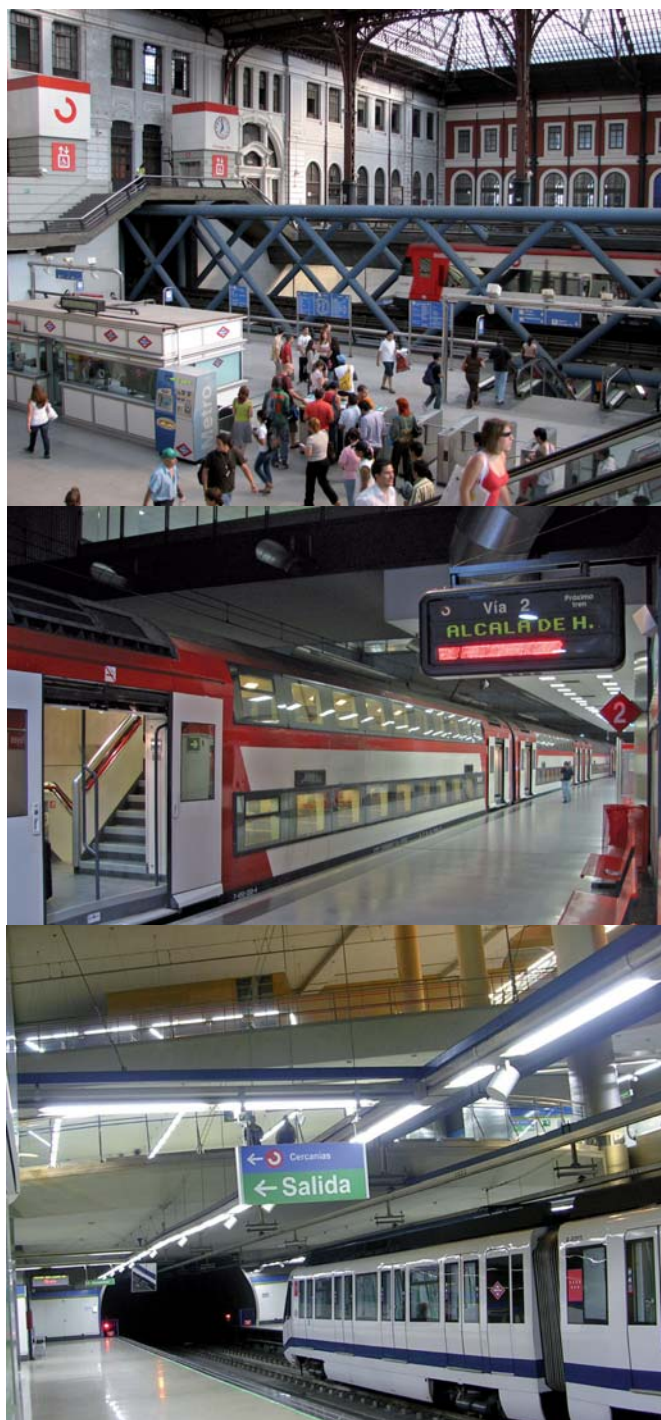
Un Nou Tram de Rodalies cada 2-5 anys

La planificació de les Rodalies de Madrid respon a un projecte a llarg termini però periodificats en el temps per poder avançar les millores del servei progressivament. Des de 1984 fins als nostres dies, la xarxa de Rodalies madrilenya s'ha estès amb 65,2 nous quilòmetres com a resultat d'una inversió sostinguda al llarg del temps, que ha permès inaugurar un nou tram de Rodalies un cop cada menys de 5 anys.

Així, la línia C5 va obrir els seus trams segregats els anys 1984, 1989 i 1991, prioritzant els de més fàcil execució -en superfície- i deixant per al final els enllaços més complexos en format subterrani, que constituïrien el segon passant ferroviari subterrani de Rodalies a Madrid. L'any 1994 Parla estrenava un nou ramal de dos quilòmetres, parcialment soterrat, que traslladava l'estació situada als afores al bell mig de la ciutat, a la rambla on avui circula el flamant tramvia.

L'any 1996 s'estrenava a Madrid el tercer túnel de Rodalies, conegut com a "Pasillo Verde". Aquest túnel de sis quilòmetres va tenir com a missió enllaçar les històriques terminals d'Atocha (MZA) i Príncipe Pío (Norte), on s'aplicaria l'enginyeria de més alt nivell per fer passants les vies de Renfe, que acabaven en cul de sac; i construir una estació de Metro doble amb andanes paral·leles per a la línia 10, desviada expressament per passar

per l'intercanviador; i per a la línia 6, que completaria el seu recorregut circular per Madrid amb aquesta actuació. Anys més tard s'incorporaria un gran intercanviador d'autobusos.



L'any 2001 la xarxa tornava a créixer amb la penetració de la xarxa fins l'interior

d'Alcobendas i San Sebastián de los Reyes, executada mitjançant un ramal parcialment subterrani de 6 quilòmetres des de Cantoblanco Universidad, a la línia del *Directo de Burgos*. L'any 2002 un ramal de via doble de 15,2 km connectaria San Martín de la Vega i el seu parc temàtic amb el municipi de Pinto. Els anys 2002 i 2004 es dupliquen i electrifiquen línies existents per ampliar el servei de Rodalies des de Tres Cantos a Colmenar Viejo, i des de Fuenlabrada fins a Humanes de Madrid respectivament.

"Tubo de la Risa 2"

Quan el primer "Tubo de la Risa" començava a enregistrar símptomes de col·lapse ja es planificava el seu desdoblament, que a més s'aprofitaria per portar les línies terminals a Atocha fins a l'intercanviador més important del centre de Madrid: Sol. Així, des del 10 de juliol de 2008, totes les línies que arribaven a Atocha ja eren passants, gràcies a una nova galeria de vuit quilòmetres que implica la construcció d'un intercanviador central amb les línies 1, 2 i 3 de Metro a Sol. Aquest nou túnel, juntament amb l'antic "Tubo de la Risa", permet la circulació espaiada de 33 trens de Rodalies per hora i sentit entre Atocha i Chamartín, amb una situació de fluïdesa molt allunyada de la saturació a la qual es sotmeten els túnels Gràcia – Pl. Catalunya d'FGC, amb 30 trens per hora; o l'Hospitalet – Arc de Triomf, amb 20 trens per hora.

Ricard Riol Jurado

President de la Promoció del Transport Públic (PTP)



C5: La línia amb més passatgers de Rodalies Renfe

La línia C5 uneix Móstoles, Madrid, Leganés, Fuenlabrada i Humanes entre sí i transporta 350.000 usuaris diàriament, el 35 % de la demanda de tot el nucli madrileny; fet que la converteix en la línia més important de Rodalies Renfe a Espanya.

L'oferta és coherent amb la demanda:

Renfe posa en servei un tren cada 3 minuts i mig en hora punta. Aquest grau de servei és possible gràcies a dues característiques que simultàniament només es donen en aquesta línia:

- **Infraestructura dedicada.** La línia C5 no comparteix vies amb cap altra línia de Rodalies i només coincideix amb serveis molt puntuals de mitjana i llarga distància cap Extremadura i Portugal en un curt tram de la línia.
- **Sistema de senyalització LZB, només instal·lat en aquesta línia i a l'AVE Madrid – Sevilla.** Permet més trens en línia en aproximar-los més entre sí amb plenes condicions de seguretat, aplicant-hi una conducció automàtica simultània des d'un comandament central.

ATOCHA. L'estació amb més moviment d'Espanya

1.253 trens travessen Atocha Cercanías cada dia, que es diu aviat; 450 pel túnel de Recoletos, 400 pel nou túnel de Sol, 322 pel túnel exclusiu de la C5 i 81 trens de llarg recorregut i regionals. El complex compta amb 10 vies i es troba annex a l'estació de Puerta de Atocha, dedicada al llarg recorregut i AVE, amb 11 vies més. Cada dia passen per Atocha Cercanías més de 420.000 passatgers, dels quals només 180.000 surten o entren pels torniquets. Luis Vega, cap de l'Estació d'Atocha Cercanías, va explicar als membres de la PTP com l'estació s'ha hagut d'acondicionar als descomunals creixements de tràfic viscuts als darrers anys. El repte no ha estat gens fàcil. S'ha hagut d'adaptar el nombre de vies que accedien i sortien d'Atocha, construint-hi els *by-passos* necessaris per evitar interferències entre els 16 tipus de moviments que realitzen les vuit línies de Rodalies que hi circulen, noves vies passants i millorant la senyalització. Actualment és el node ferroviari més complex d'Espanya i ha estat objecte d'una profunda millora gràcies al "Tubo de la Risa" 2, que evita 150.000 transbordaments i en facilita 100.000 més. Si un compara l'evolució viscuda per Atocha i per Sants, ràpidament es comprendrà en quina situació es troben unes i altres rodalies metropolitanes.

Madrid i Barcelona ja tenen plans de rodalies

FERROCARRIL

Madrid i Barcelona ja tenen plans de Rodalies

Dues grans regions metropolitanes

El Ministeri de Foment ja ha presentat els llargament reivindicats plans de Rodalies per a la Regió Metropolitana de Barcelona i la Comunidad de Madrid, que han

d'invertir-hi 4.000 i 5.000 milions d'euros respectivament durant el període 2008-2015. Els dos plans intervenen sobre àrees urbanes de cinc milions i mig d'habitants, però amb uns paràmetres de mobilitat força diferents: Madrid té un creixement en forma de taca d'oli que afavoreix la segregació d'usos, amb la presència de moltes ciutats dormitori i centres comercials; mentre que a Barcelona els creixements s'articulen al voltant de corredors radials i un cinturó metropolità amb una superior autocontenció. Això fa que els habitants de Madrid s'hagin de moure molt més que els de la regió de Barcelona; encara que ho fan utilitzant més el transport públic que els catalans.

	Cercanías Madrid	Rodalies Barcelona
Població	5.804.829	5.355.127
Xarxa 2008	363 km	467 km
Estacions 2008	99 estacions	107 estacions
Número de trens	285 unitats	198 unitats
Oferta: Trens diaris 2008	1.438 trens	777 trens
Demanda. Viatges diaris 1989	400.000 viatges/dia	140.000 viatges/dia
Demanda. Viatges diaris 2008	940.000 viatges/dia	410.000 viatges/dia
Túnel central de Rodalies (sense comptar AVE)	4 (Castellana, túnel C5, Pasillo Verde i Sol)	2,5 (Pl. Catalunya, Aragó i mig a la Meridiana)
Park & Ride		
Places totals	21.538	5.849
Estacions amb P&R	59	38

Diferències fins i tot en la presentació

El 20 de febrer, en una austera i solitària roda de premsa feta per la vicepresidenta primera del Govern, M^a Teresa Fernández de la Vega, es va presentar un pla de Rodalies per Barcelona, un pla que s'esperava des

de feia molts anys. Tres mesos més tard, es presentava l'homòleg pla per Madrid sota la presència del ministre de Foment, José Blanco i una eufòrica presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre,

en un acte que fins i tot va comptar amb un vídeo promocional que es pot visualitzar a la pàgina web del Ministeri (www.fomento.es).

Presentació del Pla de Rodalies de Barcelona per part de la vicepresidenta primera, M^a Teresa Fernández de la Vega, en la roda de premsa ordinària del Consell de Ministres del 20 de maig.



Font: Consell de Ministres.

Presentació del Pla de Rodalies de Madrid, el 20 de maig, per part del Ministre de Foment, José Blanco i la presidenta de la Comunidad de Madrid, Esperanza Aguirre.



Font: Ministeri de Foment



El Pla de Rodalies de Barcelona pel període 2008-2015 contrasta amb el madrileny per la seva austeritat i similar pressupost. Gràfic: PTP.

Probablement la font d'aquestes diferències sigui el propi contingut del pla. El pla de Rodalies de Madrid, amb "només" un 25 % de dotació pressupostària addicional respecte Barcelona, aconseguirà gairebé cinc vegades més extensió de xarxa i la mateixa quantitat de desdoblaments, entre duplicacions i quadruplicacions.

Plans de Rodalies	Madrid	Barcelona
Inversió 2008-2015		
En milions d'euros	5.000	4.000
Noves línies	115 km	25 km
Duplicacions de via	11 km	80 km
Quadruplicacions	66 km	NO
Noves parades	25-27	11-13
Nous intercanviadors	5	11

Com si del miracle dels pans i dels peixos es tractés, la inversió de 5.000 milions d'Euros a Madrid es traduirà en 115 quilòmetres de noves línies i en l'arribada del ferrocarril a

alguns municipis de només 5.000 habitants. S'hi inclourà un nou túnel urbà d'Est a Oest (30 km, 1.300 milions d'euros) que permetrà descentralitzar les Rodalies d'Atocha, ampliar l'accessibilitat del servei i millorar la intermodalitat amb la xarxa del metro en zones cèntriques. També es quadruplicaran

66 quilòmetres de vies on avui els rodalies han de compartir vies amb regionals, mercaderies i CIVIS (Rodalies semidirectes) per fer compatibles alta freqüència i els trens ràpids. Algunes de les actuacions del pla seran finançades íntegrament

per la Comunidad de Madrid, com la línia Móstoles – Navalcarnero, la penetració a Torrejón de Ardoz i la de las Rozas - Majadahonda. Les noves infraestructures permetran descentralitzar les Rodalies, reduir

els temps de viatge en les línies més llargues i millorar radicalment l'accessibilitat: el 90 % de tots els madrilenys i madrilenyes viuran a prop d'una estació de Rodalies. (veure plànol de la pàgina 12).

En el mateix període, el Ministeri de Foment invertirà 4.000 milions d'euros a la Regió de Barcelona, una quantitat que es traduiria en el desdoblament de 80 quilòmetres de vies entre Montcada i Vic i Arenys i Blanes, i en 25 quilòmetres nous repartits entre l'accés del macroaeroport T-Sud, que obre les portes al juny sense tren; la nova línia Cornellà – Castelldefels (18 km) i el curt *by-pass* a Montcada (1,8 km). Amb el Pla de Rodalies de Barcelona a la mà, que preveu un gran increment del servei sobre les infraestructures actuals, es consolida un model que impedirà l'existència de trens semidirectes i que utilitzarà al límit de la seva capacitat els túnels del carrer Aragó i de plaça Catalunya, que avui ja és el més

col·lapsat de la xarxa d'Adif amb 20 passos de Rodalies per hora i sentit.

Si a més tenim en compte el creixement de la xarxa de Rodalies de Madrid des de

1984, amb 64,5 quilòmetres inaugurats a raó d'un tram nou cada menys de 5 anys; i ho comparem amb el "creixement" de les Rodalies de Barcelona, que només han estrenat 17 quilòmetres sobre una línia de

mercaderies inaugurada el 1982, es fa prou evident la discriminació acumulada sobre la xarxa de Rodalies de Barcelona.

Redacció

Any	Milers de viatgers
1991	64.520
1992	72.722
1993	70.592
1994	75.213
1995	79.159
1996	82.311
1997	85.658
1998	88.774
1999	90.367
2000	95.385
2001	103.702
2002	110.968
2003	112.113
2004	114.715
2005	121.498
2006	122.185
2007	117.115

Evolució de la demanda anual a les Rodalies Metropolitanes de Barcelona, en milers de viatgers

Més ambició pel servei ferroviari a la Regió Metropolitana de Barcelona

La PTP reivindica l'ampliació del pla de Rodalies 2008-2015 als governs de la Generalitat i el Ministeri de Foment sota una clara filosofia: primer dissenyar els serveis que volem i després les infraestructures que el facin possible, no a l'inrevés. Amb la mateixa ambició de qualitat, rapidesa, intermodalitat i cobertura territorial que Madrid, la PTP planteja per Barcelona algunes mesures basades en el Pla Tren 2014:

- Desdoblament de l'enllaç existent entre Cerdanyola i Cerdanyola Universitat per aconseguir una línia circular que enllaci el Barcelonès, el Baix Llobregat i el Vallès Occidental (2 km) sense provocar cisallaments.
- Quadruplicació ininterrompuda de vies als corredors d'entrada a la ciutat, entre Castelldefels i la Torrassa (16,5 km) i entre Granollers Centre i la Sagrera (24 km), per permetre l'ampliació i compliment d'horaris

dels trens Catalunya Exprés.

- Extensió de la línia del Maresme fins al centre de Blanes i Lloret (70.000 habitants) (8,5 km)
- Reconfiguració de la Línia Orbital Ferroviària per permetre encaminar trens semidirectes de passatgers i de mercaderies. Inici dels trams amb més demanda.
- Enllaços a la rodalia de Granollers per permetre encaminar semidirectes procedents de la línia de Mataró i de Vic-Puigcerdà fins a Barcelona a través de la quadruplicació entre Granollers i Sagrera
- Tercer túnel d'ample ibèric a Barcelona que permeti separar els fluxos de les línies interior-interior i Vallès-Aeroport, amb l'objectiu de crear metros regionals sense col·lapsar els regionals ni els túnels actuals (10,5 km)
- Inici de les Rodalies als nuclis del Camp de Tarragona, Girona i Tarragona.

Al web www.transportpublic.org podreu trobar el resum dels Plans de Rodalies de Madrid, Barcelona, l'informe comparatiu de la PTP i la proposta del Pla Tren 2014.

Mercaderies de la carretera al ferrocarril

FERROCARRIL

Sistema LorryRail

Europa pensa sempre en l'eficiència... i arriba a conclusions. Posteriorment reflexiona, es pren el seu temps per a sospesar les alternatives, per a determinar pros i contres. A continuació adopta decisions, sovint difícils i compromeses. Finalment actua, executa i posa en servei. Poques vegades fa marxa enrere. Poques vegades decisions polítiques s'avancen a diagnòstic tècniques. Europa no sempre encerta, però ha assolit un bon nivell de progrés seguint una ancestral manera de procedir. A nosaltres encara ens resta molt per aprendre. La PTP va sovint a Europa, a veure el que es fa fora, perquè a la PTP li agrada aprendre.

A més, els francesos són pràctics per excel·lència. Observen, milloren i es fan seus molts dels progressos europeus. Un exemple és LORRY-RAIL, una autopista ferroviària que la PTP va anar a conèixer el dia 25 d'abril d'enguany.



El comandament central coordina les arribades dels camions i la preparació dels vagons ferroviaris

Route Roulante = Ferroutage = Autopista Ferroviària

Una autopista ferroviària és una manera de desplaçament de camions, que en comptes de circular per carretera ho fan sobre vagons de ferrocarril. No té res a veure amb el transport ferroviari de contenidors, ni de vehicles lleugers. Hi ha dues formes de *ferroutage*:

1- Vagons amb plataforma extra-baixa sobre rodes de petit diàmetre (36 cm) que permeten amb el camió a sobre (de

4,00 m d'alçada i 2,60 m d'amplada) mantenir-se dins els gàl·lips del transport ferroviari. La càrrega es fa per punta i un camió s'embarca darrera l'altre, cosa que obliga a que la tractora viatgi amb el semiremoc. El sistema és conegut com a RO-LA (*Rollende Landstrasse*).



Un mecanisme instal·lat a la terminal aixeca i gira les safates dels vagons perquè es puguin carregar lateralment de forma simultània

2- Vagons amb plataformes extra-baixes (com en el cas anterior) però penjant de bogies amb rodes convencionals.

La càrrega s'ha de fer lateralment, mitjançant un gir pivotant de la plataforma, cosa que permet entrar i sortir el vehicle obliquament. En aquest cas, la tractora no viatja amb el semiremoc. Aquest sistema ha estat desenvolupat per Modalohr per a LORRY-RAIL).

El primer dels sistemes s'ha adoptat de manera preferencial per al pas dels Alps a Suïssa; el segon s'està implantant a França. Tots dos tenen punts forts i punts febles, que no analitzarem ara.

Lorry-Rail

LORRY-RAIL, SA és una empresa privada participada per inversors-accionistes, públics i privats, francesos i luxemburguesos. Ha rebut importants col·laboracions externes per possibilitar la seva implantació, fonamentalment de l'Estat francès pel que fa a l'adaptació dels gàl·lips del recorregut i la inversió en les terminals per a aquest tipus d'intermodalitat.



L'expedició de la PTP a Le Bolou va quedar assegurada gràcies a l'autocar de Soler i Sauret i el seu excel·lent xofer.

Un itinerari, de 1.060 km, relliga Le Boulou (prop de Perpinyà) amb Bettenbourg (Luxemburg). De moment és el recorregut més llarg que es fa a Europa per autopista ferroviària. Els combois estan formats per 20 vagons de 34 m, cada un dels quals transporta dos semiremolcs de 38 tones i una llargada màxima de 13,4 m. Les tractores no viatgen en el tren. El servei es dona tots els dies de l'any i, si bé de moment es fa una expedició al dia en cada sentit, a molt curt termini se'n farà una segona.



Després del lliurament del semiremolc per part del camioner, se'n comproven gàlils i pesos

La terminal, a tocar de l'autopista A-9, té una superfície d'unes 3,5 hectàrees i una implantació senzilla, excepte pel que fa a la línia de càrrega semi-robotitzada i als sistemes de control. El personal assignat a la planta és de 15 operaris (per als 3 torns de treball). Essent la descàrrega gairebé immediata a l'arribada del tren, actualment la càrrega representa unes dues hores per a 10 vagons, cosa que es pot reduir augmentant plantilla. La inversió de l'Estat francès per al projecte LORRY-RAIL ha estat de 36 M€ dels que 6M€ s'han destinat a la terminal de Le Boulou.

La tarifa estàndard de viatge (hi ha diverses fórmules) està als voltants de 750€, per a un viatge que dura unes 14 hores. El cost del mateix viatge per carretera és superior als 1000€, i el temps ronda les 16/18 hores (amb les preceptives parades). La comparativa és netament favorable a l'autopista ferroviària.

Bàsicament, França s'estalviarà aviat el pas de 30.000 vehicles/any per sentit entre Espanya i els països del nord d'Europa, principalment Alemanya. Una previsible futura ampliació a quatre expedicions diàries per sentit (havent d'ampliar prèviament determinats dispositius de la planta de Le Boulou) representaria l'absorció de més d'un 5 % dels semiremolcs que actualment passen per La Jonquera. A diferència amb el RO-LA del túnel de Frejus, entre Aiton (França) i Orbassano (Itàlia), les tractores no es desplacen en el tren, que així s'estalvia de moure 250 tones de pes mort prescindible.

Sembla que aquesta línia serà complementada en un futur cap a Marseille i cap a Lille, s'unirà amb l'eix ja existent dels Alps i també amb el futur nou eix de l'Atlàntic (entre París i el País Basc).

Una nova forma de veure el transport terrestre de mercaderies

És evident que França ja està jugant fort pel que fa a autopistes ferroviàries, perquè ells sí que saben en quina direcció cal fer les inversions.

Les autopistes ferroviàries, de les que LORRY-RAIL és el seu millor exponent, representen un important avenç en diversos aspectes:

- **Estalvi econòmic per a l'usuari professional**, que redueix entre un 20 i un 30 % les seves despeses més directes.



Una tractora de maniobres col·loca el semiremolc sobre la safata dels vagons especials de LorryRail



El gerent de Lorry-Rail de Le Bolou, Sr. Jean Gómez, va fer una magnífica explicació del funcionament de la planta als membres i amics de la PTP.

- **Estalvi de temps**, de l'ordre d'un 15 % en el viatge, tot i que cal comptabilitzar el temps que el semiremolc perd a la terminal en el procés de càrrega i que, en el millor dels casos, equipara el temps entre l'una i l'altra forma de desplaçament.

- **La sostracció de camions en moviment representa un evident esponjament de la xarxa**, cosa que rebaixa l'índex de saturació habitual i estalvia la temptació d'equivocar-se altre cop fent noves infraestructures viàries.



Es gira la safata per alinear-se amb el vagó i es comprova que el semiremolc queda ben fixat, en pocs minuts

- **Estalvi energètic**, representat de manera directa pels 16.000 litres de combustible per expedició (480M de litres a l'any només amb el que ara està en marxa des de Le Boulou)
- **Estalvi en la contaminació derivada** (PM10, GEH, etc.).
- **Estalvi en el desplaçament de tractores**, amb el corresponent augment de la seva eficiència funcional en no passar hores inactives.
- **Estalvi de treball estressant** en viatges de llarga durada conduint el camió. El treball de conducció es concentra aleshores en viatges d'una durada molt més coherent amb la capacitat física dels xofers, tot reduint simultàniament bona part del risc laboral i dels efectes sobre tercers.
- **Gran millora en la fiabilitat del transport per carretera**, que resta molt menys sotmès a problemes derivats de l'accidentalitat, el robatori en ruta, alguns dels riscos propis de les inclemències meteorològiques, etc.
- **Es planteja com a una clara competència als "mega-trucks"**, als quals guanyarà la partida tan bon punt la xarxa es vagi completant.

Conclusions

- 1- LORRY-RAIL ofereix un gran servei al trànsit passant de mercaderies a França. És un sistema pensat per la llarga distància sense ruptura de càrrega. Però de moment no aporta cap avantatge a casa nostra. A Catalunya podria servir-nos per poder alliberar-nos de part del nostre trànsit de camions pas (per exemple a l'AP-7) si es construïssin noves terminals de càrrega multimodal al Corredor Mediterrani i altres destinacions de la península ibèrica i d'Europa Central. Una inversió en LORRY-RAIL, o sistemes equivalents, ens pot estalviar més d'una ampliació viària.
- 2- EL PORT DE BARCELONA, després de la gran ampliació, encara generarà més del 50 % de les mercaderies amb origen/destinació a la Regió Metropolitana de Barcelona, a unes distàncies menors a les del rang d'eficàcia del sistema LORRY-RAIL.

La PTP seguirà, com sempre, anant a cercar informació on calgui per tal de que el món sigui cada cop més habitable.



El tren es munta en poc més de mitja hora i està llest per ser remolcat per la SNCF

Joan Anton Tineo

Mega Trucks

FERROCARRIL

La PTP s'ha adherit a la campanya europea "No Megatrucks" que intenta evitar que la Comissió Europea impulsi la circulació de camions similars als "Gigaliner" americans per la xarxa viària europea. La campanya fou iniciada per Amics de la Terra Europa, l'Associació Europea de Clubs d'Automòbils (EAC), la Federació Europea de Treballadors del Transport (ETF) i l'Aliança Pro-Rail (Alemanya) i ja té el suport de més de 165 associacions al llarg i ample d'Europa. Aquestes entitats i moviments socials volem evitar que les carreteres siguin envaïdes per uns camions per als que no estan preparades, evitant més riscos per a la seguretat vial i la qualitat de l'aire. Cal

desenvolupar les alternatives ferroviàries de *ferrotage* contra uns megacamions que perjudiquen, a més del transport sostenible de mercaderies, la seguretat vial de la resta d'usuaris de la via pública. I és que a Espanya, la molt delicada i deteriorada situació del transport ferroviari de mercaderies –quota de mercat del 3 %- per ferrocarril respecte de la carretera, fa que la societat civil comenci a prendre posició al respecte. La Unió Europea presentava el 21.05.2009 un document en el qual prepara la llum verda envers aquest nou pas de la indústria de la carretera amb el títol "Introducing Mega-Trucks: Review for policy makers". I és que no ens han d'enganyar

els noms tous que aquest màrqueting sense límits i irracional vol maquillar: ecocombis, eurocombis, gigaliner, European Modular System, monstertruck, road train, super lorries, super trucks... Us convidem a conèixer la campanya europea des del seu web oficial. La PTP hi ha contribuït, a més de donant-li el seu suport, traduint la secció "No mega trucks en 5 minuts" al català i castellà, i fent que altres entitats catalanes i de la resta de l'Estat s'hi sumin, com Ecologistas en Acción, l'OCUC, SFF-CGT o ConBici. Més informació a: <http://www.nomegatrucks.eu/>

Carlos Orti



PERILL CAMIONS !!

La prevista expansió del port de Barcelona per l'any 2012, generarà molt més trànsit de vehicles pesants, Cal gestionar millor el viari existent i potenciar al màxim la xarxa ferroviària de mercaderies

Es preveu que el Port de BCN creixi de manera molt important, i especialment que els molls destinats a contenidors es multipliquin per 5 en relació a les càrregues actuals, creixent gradualment fins l'any 2012. Això pot semblar molt positiu i generador de llocs de treball, en el camp de la logística. Però genera importants riscos per a la

mobilitat, que cal conèixer. D'una banda aquest creixement del port està comportant l'expansió de les activitats logístiques, cosa que produeix una major demanda d'espai logístic, que genera menys llocs de treball i que està expulsant la indústria a llocs llunyans, provocant un major desplaçament de treballadors a zones mal servides amb transport públic. Però allò que més ens afectarà és el col·lapse de la xarxa viària a causa de les caravanes de camions que arranquen i s'aturen constantment i que en hora punta constitueixen autèntiques barreres físiques, constituint una de les causes més importants de contaminació atmosfèrica. El sector logístic i els *lobbys* econòmics defensen públicament com a solució màgica l'execució d'una nova autopista de 4 carrils exclusiva per a camions, que aniria des de Papiol a Cornellà, per donar servei al port de BCN i la seva zona logística, segurament pensant ja en d'utilització dels megacamions, fins i tot es proposa executar aquesta nova autopista en

la B-23 sacrificant el carril Bus-Vao que la Generalitat ha planificat. Una nova autopista exclusiva per a camions no resoldrà els problemes i resulta imprescindible cercar altres alternatives que mantinguin l'activitat logística, permetin garantir la racionalitat de la circulació viària i evitar al màxim els períodes de congestió i contaminació atmosfèrica. Tenim davant nostre un gran problema, i ara toca aplicar mesures de gestió forçant que el trànsit logístic per carretera es faci per la nit i en hores de poca circulació per les autopistes i autovies, aprofitant el viari existent, evitant l'expansió de més infraestructures que trinxen el nostre territori i el riu i que es col·lapsaran també a curt termini. Alhora necessitem incrementar el transport de mercaderies en tren mitjançant l'execució urgent de la xarxa ferroviària portuària i la creació urgent d'un sistema d'autopista ferroviària.

Lluís Carrasco

Membre de la Junta de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic.

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



L'eficiència en el consum dels vehicles porta a preus més baixos del petroli

Un nou estudi dirigit per T&E suggereix que el plantejament habitual sobre l'eficiència en el consum dels vehicles menysté un element important: l'impacte en el preu del petroli, ja que portarà a uns preus més baixos. Com a conseqüència, els governs dels diferents estats haurien de respondre-hi incrementant els impostos per contrarestar l'augment resultant de demanda de petroli i d'emissions de gasos d'efecte hivernacle.

En els estudis d'eficiència energètica s'acostuma a mesurar els beneficis econòmics considerant uns preus fixos del petroli. Però l'estudi de la consultoria en energia Enerdata avalua, per primera vegada, l'efecte futur en el propi preu del petroli que comportarà l'obligatorietat de complir amb els estàndards europeus d'eficiència en combustible a partir del 2012.

L'estudi estableix que per cada 1 % de reducció global en el consum de petroli, el seu preu baixa fins a un 2 %. Així mateix, s'ha observat que el mesurament dels beneficis econòmics de l'eficiència en combustible a Europa sol subestimar-se fins en un 17 %, pel fet de no tenir en compte la reducció del preu del petroli.

El director de T&E, Jos Dings, ha dit que "l'estudi mostra que el mesurament dels beneficis econòmics de l'eficiència energètica han estat fins ara seriosament subestimats perquè ningú no

havia mirat com repercutia en el preu de petroli."

"Però el nostre medi ambient pagarà un elevat preu per un combustible més econòmic, així que cal que Europa envii

realment volem aturar l'espiral d'emissions de CO₂ en el sector del transport." "Els estàndards europeus per a nous vehicles són realment molt importants, però els governs no es poden amagar darrera d'ells: uns impostos més elevats sobre els combustibles

seran una mesura igual d'important per controlar les emissions."

"Tot i que propugnar uns impostos més elevats pugui sonar estrany en el context actual de crisi econòmica, els governs podrien utilitzar aquest augment d'ingressos per reduir els impostos laborals, fet que incrementaria l'ocupació i l'economia en general, de manera que no hauria d'afectar a les butxaques dels ciutadans."

L'estudi *The impact of lower oil consumption in Europe on world oil prices*, així com un resum de dues

pàgines destacant-ne els aspectes clau, es poden baixar de la pàgina web de T&E:

www.transportenvironment.org/publications

Francesc Xandri



un missatge clar perquè l'augment dels impostos dels combustibles en els diferents països membres vagi de bracet amb els estàndards d'eficiència en combustible, si

Motocicleta i contaminació

MEDI AMBIENT



QUIN ÉS EL PAPER DE LES MOTOCICLETES EN EL CÒMPUT TOTAL D'EMISSIONS?

En menys de 10 anys, la presència de la motocicleta a Barcelona s'ha disparat: del 1998 al 2006 l'increment va ser d'un 33 %, segons dades del Departament d'Estadística de l'Ajuntament de Barcelona. Actualment hi ha un parc de prop de 200.000 motos a la ciutat

Durant el 2007, l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner ens deia que els desplaçaments interns a la ciutat de Barcelona realitzats en moto representaven un 38,5 % del repartiment modal del vehicle privat, seguint de molt a prop al cotxe, amb un 57,4 %.

Si aquesta tendència es manté, l'Ajuntament de Barcelona preveu que el 2012 el percentatge de motocicletes respecte del parc total de vehicles serà del 45 %.

	2003	2004	2005	2006	% 07/04	%07/06	% parc
Ciclomotors	90.730	91.650	93.067	93.783	3,4	0,8	9,5
Motocicletes	149.363	160.392	173.190	184.888	23,8	6,8	18,7

El nombre de motocicletes ha augmentat notablement per sobre del nombre de ciclomotors.

Fer atenció a les diferències entre ciclomotors i motocicletes no és un fet banal, ja que les emissions que emeten les diferents tipologies d'aquests vehicles varien en funció de la cilindrada, el tipus de motor i els temps o cicles d'aquest, tal com ho demostren diferents estudis.

En l'actual debat sobre la gestió de la mobilitat, intrínsecament relacionat amb l'objectiu de reduir els nivells de contaminació insalubres de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i que han motivat la creació d'un Pla de Millora per a la Qualitat de l'Aire, no hi ha encara una opinió consensuada i pública sobre l'aportació de la motocicleta a les emissions de partícules (PM10) i òxids de nitrogen (NOX), així com d'altres gasos que malmeten la salut pública i la qualitat de l'aire de la ciutat.

L'objectiu d'aquest article és convidar a la comunitat científica a realitzar un estudi curós en aquest sentit, que s'impulsi des de l'Administració Pública i que es doni a conèixer tant al teixit associatiu com al conjunt de la ciutadania.

No seria el primer cop que es realitza un estudi sobre l'afectació de les motocicletes per a la salut de les persones, pel que fa la seva aportació a la generació d'emissions de partícules contaminants. A Suïssa, uns laboratoris anomenats *EMPA (Swiss Federal Laboratories for Materials Testing and Research)* van realitzar un exhaustiu estudi en el qual es demostrava que, en alguns casos, les motocicletes



poden arribar a contaminar més que els cotxes. Aquest treball, que s'ha convertit en un referent a nivell europeu, va ésser publicat el 2006 sota el nom *Comparació de les emissions en el món real de les dues rodes i els cotxes de viatgers*.

Es recolliren mesures d'emissions de CO (monòxid de carboni), HC (hidrocarburs¹), NOx (òxids de nitrogen) i CO₂ (diòxid de carboni) de 8 models de motocicletes i 17 models de cotxes de passatgers amb motor de gasolina. Es van comparar emissions de motocicletes amb categoria de certificació Euro-3 i emissions de models de cotxes amb categoria Euro-4 i els resultats demostraven que les primeres, malgrat ésser un vehicle més petit i de potència inferior, excedien en emissions de NOx i HC als cotxes més moderns.

Val a dir que aquestes diferències es veuen agreujades per l'antiguitat del parc mòbil, ja que els requeriments de la normativa EURO per a emissions en vehicles lleugers actualment es troben en la categoria Euro 5 (any 2008-2009). No obstant això, cal tenir-ho molt en compte, ja que entre un motor diesel Euro 3 i un altre Euro 4, les exigències són considerablement diferents: els òxids de nitrogen (NOx) passen de 0,5 a 0,25 g/kWh i les emissions de partícules (PM) de 0,05 a 0,03 g/kWh, respectivament.

En un altre estudi similar realitzat el 1995 per Chan *et al*, s'analitzaren cotxes de gasolina que disposaven de convertidors

1- Alguns hidrocarburs, que es produeixen quan el combustible no crema en la seva totalitat, poden ser carcinògens.

catalítics i motocicletes amb motor de dos temps/cicles. Els resultats evidenciaven que aquestes últimes emetien 12 vegades més HC i CO (com també passava amb els cotxes sense convertidors catalítics).

Fins fa poc, la majoria de motos tipus *scooter*, que són les que més predominen a la ciutat (cilindrada entre 30cc i 250cc, tot i que poden arribar als 500 cc), portaven motors de dos temps refrigerats per aire o, en menor grau, per aigua. En l'actualitat, a fi de complir amb les normatives d'emissió de gasos, s'estan incorporant els motors de quatre temps.

Si bé aquests canvis es produeixen de manera lenta, cal no menysprear la presència a la ciutat de les motocicletes anteriors a aquestes millores tecnològiques, així com determinar la seva aportació al còmput total d'emissions contaminants.

Els autors de l'estudi, Ana-Marija Vasic i Martin Weilenmann, fan notar que a Suïssa les motocicletes no són un mitjà de transport amb tanta rellevància com a altres ciutats europees, motiu pel qual es justifica que la importància de les emissions hagi estat subestimada en la legislació, cedint als fabricants poca motivació per millorar els sistemes de post-tractament. A Catalunya (que compta amb el 60 % de les plantes de muntatge de motocicletes de tot l'estat espanyol) i en concret a Barcelona, per trobar-se al punt de mira de la Unió Europea, donada la baixa qualitat del seu aire, no s'haurien de poder esgrimir aquest tipus d'arguments.

Altres aspectes a tenir en compte sobre la moto

Fa anys que La PTP ha integrat en el seu discurs diverses advertències sobre aquest mitjà:

Capacitat. Malgrat que la motocicleta és un vehicle més petit que el cotxe, fet que a priori pot fer suposar un avantatge per a la millora del trànsit, la seva capacitat per transportar viatgers és reduïda. L'ocupació mitjana de la moto és d'1,05 i, malgrat que la dels cotxes actualment és d'1,2 (a Catalunya), la seva potencialitat per incrementar és de fins a 5 persones. De fet, existeixen projectes que fomenten l'increment d'ocupació del cotxe, com el *carsharing* i el *carpooling*.

Espai públic. D'altra banda, l'afectació de l'espai públic per part de les motos és elevada i es fa patent amb el molt habitual aparcament en vorera. L'actual ordenança de Barcelona permet aparcar en cordó a voreres de més de 3 metres i en bateria en voreres de més de 5 metres. A excepció que hi hagin prohibicions explícites, però donada l'excessiva permissivitat en l'aplicació d'aquesta regulació, no s'acostumen a respectar.

Creiem que la solució més justa per a la majoria de les persones que fan servir l'espai públic seria ubicar els aparcaments de motos a la calçada, en lloc de restar espai a la vorera.

Invasió d'espais destinats a altres vehicles. Com ara el carril bicicleta i el carril bus, generant risc d'accidents i alentint la velocitat del transport públic col·lectiu, que és el que més viatgers transporta.

Mortalitat. L'accidentalitat de les motos és una de les primeres causes de mort a les ciutats

	2004	2005	2006	2007	% 07/04	% 07/06
Turisme	10.042	10.210	9.320	9.384	-6,6 %	0,7 %
Motocicletes	3.078	3.724	4.234	4.234	48,6 %	8,1 %
Ciclomotors	3.518	3.350	3.157	3.157	-16,7 %	-7,1 %

Font: Guàrdia urbana de Barcelona

Contaminació acústica

Una motocicleta accelerant produeix uns 90 dB. Tenint en compte que l'audició humana tolera fins a 65dB, aquest so es considera, de manera objectiva, una molèstia greu per a la salut.

10 anys de transport urbà a Llicà d'Amunt

BUS

Transports de Llicà d'Amunt fa 10 anys, la diada de Sant Jordi ha estat el punt de sortida dels actes de celebració de l'esdeveniment. Per tal de donar a conèixer el fet als usuaris de TLA i a la resta de la població, s'han retolat en els autobusos el logotip que commemora els 10TLAnys, i que lluiran al damunt seu fins el mes de gener, data en què finalitzarà la campanya.

Durant aquest període, a tots els actes, tallers o activitats en què pren part *Transports de Llicà d'Amunt*, s'hi farà algun esment als 10TLAnys, a la vegada que s'obsequiarà els participants amb algun recordatori editat per a l'ocasió. Com a primer acte, dins de la diada de Sant Jordi, es van repartir entre els usuaris que

pujaven autobús, més de 800 exemplars dels *Tasta'm*, pertanyent a la campanya "Llegir ens fa+lliures", impulsada pel Departament de Cultura de la Generalitat i l'Autoritat del Transport Metropolità, acompanyats d'un punt de llibre commemoratiu fet expressament.



Com a actes més destacats, s'ha programat una exposició dels 10 anys del transport urbà a Llicà d'Amunt, que obrirà les portes el dia 27 de setembre, coincidint amb la cloenda de la SMSS 2009, i que finalitzarà el 25 d'octubre, data en què es va posar en marxa el transport urbà. També s'ha programat un concurs fotogràfic, amb la temàtica dels *Transports de Llicà d'Amunt* com a base. Podeu ampliar la informació al web www.llicamunt.cat.





La responsabilitat social corporativa

La Responsabilitat Social Corporativa (RSC), també coneguda com Responsabilitat Social Empresarial (RSE), s'ha convertit en els darrers anys en un dels grans conceptes dins de la gestió empresarial.

La RSC es pot definir com la integració voluntària i activa per part de les empreses, en la millora de les condicions socials, econòmiques i mediambientals en les seves relacions i operacions comercials, amb l'objectiu de millorar la seva situació competitiva i valorativa, així com el seu valor afegit.

La RSC va més enllà del compliment de les lleis i les normes, donant per fet el seu respecte i estricta compliment. La normativa obligatòria és el punt de partida sobre el qual s'ha de desenvolupar la RSC, que implica anar més enllà, incorporar o invertir lliurement en tecnologies i pràctiques comercials respectuoses amb el medi ambient i l'àmbit social. La RSC es concep com una pràctica voluntària. La filosofia de la RSC s'ha d'inculcar en totes les àrees de gestió de l'empresa, cosa que exigeix un canvi cultural dins d'aquesta, que incorpori

en tots els àmbits i àrees de l'organització interna els principis de la RSC, li cal un sistema integrat de gestió que inclogui la RSC dins dels seus objectius i estratègies.

Tot i que inicialment la RSC va estar pensada per a grans empreses – multinacionals –, avui en dia es demostra que és important en tot tipus d'empreses, grans o petites, ja que la seva posada en pràctica és fonamental per contribuir a la millora de l'economia i a la creació de llocs de treball. La RSC s'ha de considerar com una inversió, més que com una despesa. Les mesures que es prenen moltes vegades redunden, a la llarga, en millores dels resultats, generen creixement i, per tant, majors beneficis.

La integració d'un sistema de RSC en empreses de transport de viatgers en autobús / autocar.

El transport, i en concret el transport de viatgers en autobús/autocar, és un sector en què la integració de sistemes de RSC pot ser important, perquè pot permetre la millora

de la imatge que la societat té del sector i s'incrementa el compromís del sector/empresa envers la societat.

La RSC constitueix un important factor d'estratègia competitiva basada en la diferenciació. Tot i que a curt termini els clients puguin no apreciar els esforços i costos que comporta implantar una política de RSC en l'empresa, a mig/llarg termini és més que provable que això es produeixi. La pròpia necessitat de procedir a millorar la imatge, farà convenient que s'introdueixin processos de canvi. El procés que pot redundar en una millora més visible possiblement sigui una gestió empresarial conforme amb la RSC. La relació amb les administracions públiques en general, i en especial les titulars dels serveis de transport, es presenta com altre dels aspectes en els quals incideix la RSC. Implantar polítiques de RSC pot ajudar a la minoració, i en el seu cas, eliminació de sancions, multes o reclamacions d'usuaris.

En qualsevol cas, el desenvolupament d'un model de gestió que integri la RSC s'ha de realitzar tenint en compte les característiques de l'empresa en què s'implanta.

Sant Boi camina

VIANANTS



Logotip. Autora M.Àngels Branchadell

S'ha constituït recentment a Sant Boi la primera delegació de Catalunya Camina al Baix Llobregat. Aquesta localitat és doncs la setena després de Barcelona, Badalona, Olot, Manresa, Vilanova i la Geltrú i Terrassa. Entre els objectius de l'entitat Catalunya Camina, que la delegació de Sant Boi comparteix, hi figuren els següents:

- la defensa dels drets del vianants a la ciutat.
- la utilització del màxim espai urbà, voreres, zones per a vianants, places i zones verdes per a aquests.
- la millora de la qualitat de vida vial i la defensa dels drets dels vianants, en particular de la gent gran, dels nens i dels disminuïts.
- la pacificació del trànsit per afavorir l'ús de la bicicleta i la creació de carrils-bici allà on sigui imprescindible.
- la millora, potenciació i l'ús dels transports públics.
- la representació dels associats davant d'altres organitzacions i institucions.

I és que davant dels reptes ambientals, socials i econòmics del país, el vianant, el més dèbil de tota la cadena de mobilitat i que fins fa no gaire ha estat el pobre de la pel·lícula ha ser la figura clau i referent de totes les polítiques de mobilitat que fins ara han tingut (i encara tenen en molts casos)

en el cotxe el seu referent immediat, el que ha portat a un evident deteriorament com s'ha pogut veure de la qualitat urbana: contaminació atmosfèrica, espacial, acústica, ocupació de l'espai, accidentabilitat etc. La distribució modal de la mobilitat obligada interna a Sant Boi és com segueix: a peu el 70%, en cotxe només el 25% i transport públic el 4,5%.

La distribució de l'espai viari és d'un 60 % destinat al cotxe 40 % al vianant.

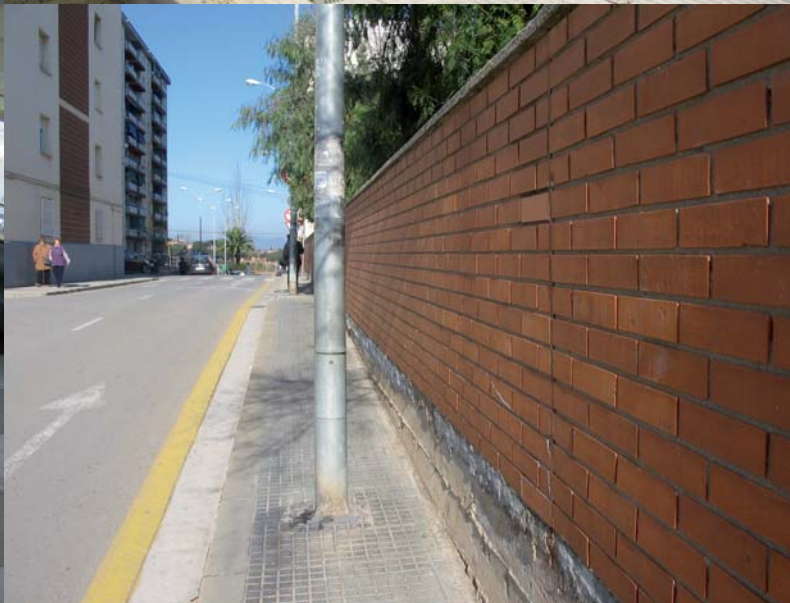
La distribució de l'espai viari és d'un 60 % destinat al cotxe 40 % al vianant. Hi ha, per tant, un greu desequilibri a favor dels vehicles de quatre rodes.

Si a aquesta xifra afegim les dades d'increment de població i vehicles dels darrers anys ens acostem a una situació propera al col·lapse i on probablement estem molt a prop de (o fins i tot ja s'ha arribat) superar la capacitat de càrrega de la població/nucli urbà.

És per tot això que des de la crítica constructiva i la participació volem afavorir els mitjans més sostenibles, donant prioritat tal i com indiquen diferents elements de la nova cultura de la mobilitat al vianant, la bicicleta i el transport públic. Cal doncs contribuir a una cultura de cohabitació de l'espai viari i reduir els conflictes entre vianants i la resta d'usuaris d'aquest espai. Ara que en propers mesos s'hi introduirà la bicicleta pública cal evitar

actuacions que poden anar contra aquest vehicle com el "carril bicicult" –probablement el carril bicicleta més curt de tota Espanya– del carrer Cardenal Vidal i Barraquer. Cal, doncs, ser valent, senyalitzar la calçada per la bicicleta i introduir elements clau de seguretat vial que garanteixin la pacificació del trànsit i fer que el vehicle de dues rodes es trobi segur circulant per la calçada i no





per l'espai vital del vianant, la vorera. En l'àmbit del transport públic és més que evident el dèficit que existeix, així que desitgem que no es tornin a perdre oportunitats com l'arribada del tramvia o garantir la correcta connexió dels autobusos que circulen per Sant Boi (L-74, 75, 77,

82 i 85) a l'intercanviador de Cornellà. Es fa necessària l'arribada de les rodalies que ens acostin al centre de Barcelona i a Castelldefels, sense que els vianants usuaris del transport públic donem voltes per la comarca, això sí, garantint uns intercanviadors que facin de veritables

peces clau, que facilitin una mobilitat més democràtica i sostenible de debò. L'adreça electrònica de contacte és santboicamina@gmail.com

Carlos Ortí

Societat

Miguel Ángel Remacha, convidat d'honor del sopar d'enguany de la PTP



La PTP va convidar el director de Rodalies Metropolitanas de Barcelona al seu sopar social anual per agrair la seva dedicació vocacional cap aquest transport públic. Les Rodalies han estat centre d'atenció mediàtica pels continus problemes que Adif ha causat a les seves infraestructures, ja sigui per la manca de finançament o per la construcció de la línia d'alta velocitat. Remacha va agrair la dedicació i insistència de la PTP per demanar millores al servei i va enunciar les millores que s'estan produint a mig termini, com és la renovació de 170 km de catenària, l'ampliació del parc fins a 200 trens, amb 57 trens Civia a finals de 2009, i l'ampliació d'andanes a una alçada estàndar i una llargària de 200 metres. El sopar de la PTP s'ha consolidat com un esdeveniment de referència en el món del transport públic, amb un gran èxit de públic i la presència d'importants personalitats del sector.

Novetats

Els usuaris s'organitzen per exigir millores als trens regionals de Renfe



Plataforma d'usuaris de Renfe a Girona

La pèrdua de qualitat i prestacions que està patint la línia Barcelona – Girona – Figueres - Portbou com a conseqüència de les obres a l'entorn de Sagrera, les fallades tècniques i la creixent congestió dels accessos ferroviaris de Barcelona en ample ibèric, han vessat la paciència dels usuaris, que s'han constituït en plataforma. Els usuaris s'han reunit amb Renfe per demanar una reducció del temps de viatge en 15 minuts, garantir un tren que arribi a Barcelona abans de les 8 h, una reducció de tarifes del 35 % fins l'arribada del TAV, la devolució Express com a Rodalies i ampliar la validesa de l'Abonament Regional. Més informació al web: www.usuaris-renfe.com.



Plataforma en defensa del ferrocarril del camp de Tarragona

Diverses associacions ciutadanes, sindicals i polítiques s'han agrupat al camp de tarragona per exigir millores globals al servei ferroviari de mitjana i llarga distància a la demarcació, que ha patit una reducció d'oferta de serveis i de personal des de l'entrada en servei de l'alta velocitat, com ve denunciant la ptp des de fa anys. La plataforma exigeix dignificar la situació dels serveis i estacions a la conurbació del camp i organitza activitats reivindicatives de manera periòdica. La ptp s'ha adherit recentment a la plataforma, que fou constituïda el 3 de març. Més informació al web: pdf-camp.blogspot.com

Paradeta

Dr. Traffic

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

La paradeta

CORNELLÀ CENTRE: el súperintercanviador

Des de fa temps els usuaris del transport públic al Baix Llobregat coneixen les possibilitats, més o menys afortunades, que els ofereix l'estació de Cornellà Centre, on conflueixen la línia 5 del Metro de TMB, les línies 1 i 4 de Rodalies Renfe i les línies T1 i T2 del TRAM... El que no sabem és que, ara també, tenim el servei dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya en aquest súperintercanviador. Fa un parell de mesos, l'indicador de la boca compartida pel Metro i Tramvia llueix un flamant logo dels Ferrocarrils de la Generalitat, una xarxa que malauradament no està connectada de forma real amb les línies que passen per aquest intercanviador. Esperem que els desitjos d'integració expressats amb aquest rètol impossible es traduïssin en la millora de la intermodalitat entre aquestes xarxes, separades entre sí en uns 700 metres de distància a peu per Cornellà de Llobregat.



Dr. Traffic

Leroy Merlin: establiment no apte per a vianants

La consulta del Dr. Traffic (doctortraffic@laptop.org) ha rebut un correu de la Conchita de Badalona, queixosa per l'accessibilitat de l'híper de la construcció "Leroy Merlin", ubicat al polígon comercial de Montigalà. En una carta escrita al nostre consultori, la Conchita es lamenta de nombroses desventures: no va trobar cap tipus de senyalització per poder accedir a cap botiga desitjada des de la parada de l'autobús, va haver de superar una gimcana de semàfors vermells situats al mig d'un entramat viari difícil de digerir i, quan finalment va arribar a la parcel·la de l'establiment indicat, va comprovar que no existia cap tipus d'entrada per a vianants! La vorera que envolta l'establiment està separada d'aquest per una barrera vegetal i només es pot entrar caminant sobre una superfície asfaltada plena de vehicles entrant i sortint que no li deixaven caminar segura. Després d'estudiar el cas amb deteniment, el Dr. Traffic ha trobat un antídoto: garantir l'accés universal mitjançant la construcció d'una vorera. El més greu d'aquest cas és que tots els materials necessaris per fer una vorera en condicions es troben a l'interior de l'hipermercat: morter, grava, panots, tubs pels serveis elèctrics, fanals, bancs, papereres, elements de jardineria... Per construir una vorera falten tres coses: materials, diners i voluntat. Quina part li mancarà a "Leroy Merlin"?



Tots els camins porten a... França

De plans de mobilitat hi ha per tots els gustos, però el cas que hem trobat a La Jonquera és ben curiós. Aquest municipi català fronterer, que té la important autopista i N-II com a vies de connexió amb la península i la resta d'Europa, ha trobat necessari indicar també un tercer camí per a vehicles privats per l'interior del casc antic peatonalitzat de la vila.

Afortunadament per a vianants i veïns, el trànsit de pas no podia utilitzar aquesta tercera via durant uns dies, ja que unes obres obligaven a desviar-lo per camins més naturals.



Entrevista Manel Villalante

Director general del Transport Terrestre. Generalitat de Catalunya

Quins creu que són els reptes immediats i futurs del transport ferroviari a Espanya?

Pel que fa a concepció de xarxa, cal trencar la radialitat, i entre d'altres aspectes possibilitar que el corredor del mediterrani formi part dels projectes prioritaris de la xarxa transeuropea. Pel que fa a viatgers, guanyar quota de mercat pel transport ferroviari i una millor integració amb els altres modes de transport col·lectiu, donant un paper preminent a les administracions més properes al ciutadà. A les mercaderies per ferrocarril, on tenim una quota de mercat del 4%, cal fer una aposta decidida tant en l'adaptació d'infraestructures, com en les millores de gestió. En aquest àmbit, la liberalització hauria d'entendre's com una oportunitat.

Què ha millorat i què ha empitjorat al transport de Catalunya en els darrers anys?

En els darrers anys s'ha definit el model d'infraestructures del transport amb l'aprovació del PITC l'any 2006 i el model de serveis de transport col·lectiu amb el PTVC l'any 2009. A més s'està executant la major inversió de la història en transport públic per part del Govern de la Generalitat que possibilitarà, entre altres coses, que l'any 2014 la xarxa de metro de Barcelona tingui el doble d'extensió que l'actual. Certament, el canvi modal vers el transport públic de vegades no es produeix a la velocitat desitjada, però això hem d'entendre-ho com un repte que ens ha d'esperonar a seguir treballant en aquesta línia.

Què creu que hauria de millorar en el transport públic per carretera a Catalunya?

Estem treballant sota la concepció d'un sistema de transport absolutament integrat

i coordinat. És a aquesta línia a la que hem de dedicar els majors esforços, així com a la millora de la seva qualitat. Dins el concepte de qualitat global cal treballar molt en la millora dels sistemes d'informació del transport públic.

Què n'opina del recentment aprovat Pla de Transport de Viatgers de Catalunya?

L'aprovació del PTVC, després d'un procés molt participatiu, ha suposat que, per primera vegada, Catalunya disposi d'un model integrat i intermodal dels serveis de transport públic. Sovint en el debat públic s'oblida que les infraestructures, malgrat el seu impacte territorial i econòmic, són únicament instruments per oferir millors serveis, que és el que rep la ciutadania. El PTVC considera el transport públic com un servei de cohesió social i territorial bàsic per a la nostra comunitat i es fixa com a horitzó que en el 2012 Catalunya disposi d'un sistema nacional de transport en xarxa, i integrat, funcional i tarifàriament, en el conjunt del país.

Es troben satisfets amb la planificació d'infraestructures ferroviàries del Ministeri de Foment?

Cal reconèixer que el PEIT és el primer intent rigorós d'una planificació d'infraestructures de transport d'àmbit estatal on el ferrocarril té una posició preminent. L'expansió de la xarxa d'alta velocitat s'ha d'acompanyar d'una forta inversió en la xarxa convencional de rodalies i de mitjana distància. En aquest sentit, esperem que el pla de rodalies de Barcelona suposi un canvi que possibiliti la configuració d'una xarxa de metro regional integrada dins del sistema metropolità de transport. Finalment, també caldria un impuls decidit de les inversions en infraestructures pròpies del transport de mercaderies.

Quines mesures veu més urgents per solucionar els problemes estructurals de Rodalies de Barcelona ?

A banda de la renovació de la infraestructura

fixa i de l'ampliació de la capacitat de la xarxa amb els desdoblaments del ramal del Maresme i de la línia de Puigcerdà fins a Vic-Torelló, entre d'altres, cal també actuar en la millora dels sistemes d'informació i atenció als clients.

Rescat de peatges o peatges reguladors de la mobilitat ?

Peatges reguladors sens dubte.

Personalment, sempre he considerat que el preu ha d'ésser un mecanisme equilibrador entre l'oferta i la demanda de mobilitat en vehicle privat. Cal que aquest mecanisme de preu atengui als costos socials i per tant afavoreixi l'ús eficient dels vehicles: major ocupació, vehicles menys contaminants, i utilització en hores vall.

La PTP ha complert quinze anys de vida. Com valora la contribució de l'Entitat al debat de la mobilitat a Catalunya?

És evident que una entitat que té com a objectiu fundacional la defensa i promoció del transport públic al nostre país, si no existís hauria d'inventar-se. Per tant, malgrat les discrepàncies puntuals que qualsevol persona pugui tenir, la contribució ha estat del tot positiva.

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

Cada etapa de la vida té, per a mi, associada una línia de transport públic. De la meua etapa d'universitari recordo la línia 7 d'autobús (TMB). Sens dubte però, com a sarrienc d'adopció, la meua vida familiar i professional va molt lligada a FGC, que per a mi sempre serà el "tren de Sarrià".