PTP PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC

ARRIBA ABANS GRÀCIES AL PRIMER PLÀNOL INTEGRAT AMB TEMPS DE VIATGE!

LLEGENDA

Línies de Metro — TMB: L1 L2 L3 L4 L5 L9 L11 — FGC: L6 L7 L8

Línies de Tramvia — Trambaix: T1 T2 T3 — Trambesòs: T4 T5 T6

Línies de Rodalies — Renfe: R1 R2 R3 R4 R7 — FGC:

Enllaç — *Enllaç no oficial* — Estació* *Freqüència baixa Consultar horaris* — *Funicular*

Febrer 2010

1. TEMPS DE VIATGE (en minuts)

Temps de viatge: s'indica sobre les línies i fa referència a recorreguts concrets entre les estacions encerclades.

Temps de correspondència: només en cas d'enllaçar línies diferents, cal sumar la xifra o les xifres entre les estacions a enllaçar.

Estació A — Estació B

Exemple: Temps de viatge d'estació A a estació B = 5 + 3 + 1 + 2

\+

2. TEMPS D'ACCÉS I ESPERA

Inici del viatge: Es compten 6 minuts inicials abans de cada viatge, on es té en compte el temps d'accés i espera. Les estacions marcades amb asterisc (*) tenen temps d'espera superiors i es recomana consultar horaris.

Després del transbordament: si es fan transbordaments cal afegir 2 minuts si som al Metro (excepte línia 11) o trams comuns de tramvia (Montesa-F.Macià) o de Rodalies. Als altres casos s'afegeix un temps de 6 minuts.

Gentilesa de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

*Descàrrega gratuïta a **www.transportpublic.org***

La ciutat dels nens

es tracta d'un projecte de ciutat (no d'escola), l'objectiu del qual és integrar els nens com a part activa del present.

Ressenya bibliogràfica: La ciutat dels nens (Francesco Tonucci)[1]

La ciutat dels nens podria considerar-se una guia pedagògica per a mestres, tot i que també podria ser un manual de bones pràctiques per als responsables de la planificació de les nostres ciutats (arquitectes, urbanistes, enginyers, geògrafs...). Podria esdevenir, per què no, el naixement d'unes línies estratègiques per a un programa polític; però sens dubte es tracta d'un llibre de capçalera per a mares, pares i educadors d'infants que, en definitiva, són part de la ciutadania. Aquesta versatilitat prové del fet que es tracta d'un **projecte de ciutat** (no d'escola), l'objectiu del qual és integrar els nens com a part activa del present, no només com a persones que es tindran en compte en el futur.

Francesco Tonucci proposa dos objectius, a priori senzills, però que avui dia un pessimista podria considerar una utopia: **que els nens puguin jugar al carrer i anar sols a l'escola**. Lluny de tractar-se del desig d'un inconscient, l'autor pretén donar-li la volta a la situació actual de les ciutats; en lloc de refugiar els més petits a llocs tancats (casa, escola, ludoteca, esplai, etc.), aliens als perills del carrer i sota l'estricta mirada d'un adult, cal que se'ls retorni l'espai públic que els pertany com a dret. Per què? Doncs perquè l'infant necessita jugar per desenvolupar-se cognitivament i socialment. Necessita descobrir l'espai[2], identificar-lo com a propi, gestionar el risc (dins de les seves capacitats), relacionar-se amb altres persones... En definitiva, accions que difícilment es poden realitzar a una ciutat altament especialitzada; diferenciem les zones per viure, les zones per treballar, les zones per comprar, etc. i aïllem del trànsit petits indrets (parcs, places...) destinats als vianants. És a dir, formem ciutats que no fomenten la barreja d'usos ni una convivència social de manera natural.

En les darreres dècades d'expansió del cotxe, mentre l'autonomia dels adults augmentava (pel que fa la presència i accés al territori), la dels infants disminuïa proporcionalment. L'Administració Pública de vegades intenta compensar els impactes generats per aquests models d'urbanisme i mobilitat (contaminació, soroll, ocupació de l'espai públic, etc), però amb l'infant no funcionen els mecanismes de valoració econòmica ja que el seu desenvolupament continua obstaculitzat. De fet, amb els adults tampoc funciona (pèrdua de temps personal, aparició de malalties psicosocials...), però hem après a posar-li un preu a allò immaterial.

El fet que el nen no hagi participat en el deteriorament de la ciutat ni que tampoc es tinguin en compte les seves necessitats (reals, no les dels adults que volen protegir-los del perill), sustenten l'argumentari de Tonucci. Fem que els nens intervinguin en el disseny de les ciutats! Com fer-ho? A través de la participació. Lògicament, amb un procés especialitzat, conduït per experts i amb una metodologia adequada que serveixi per interpretar els seus desitjos. Així, com una mena de «laboratori de ciutat», s'han de poder integrar les peticions del públic infantil, com qualsevol altre ciutadà, en el present.

A més, l'autor assegura que plantejant escenaris favorables per als nens, alhora es beneficien altres col·lectius com ara la gent gran o les persones amb discapacitats, que tenen necessitats similars pel que fa l'ús de l'espai urbà.

Segons el projecte *La ciutat dels nens*, no cal fer grans inversions ni planificar noves infraestructures. En realitat només cal reinventar el que ja existeix. Tal com afirma l'autor, *en lloc de* «dissenyar» espais per als nens (els parcs infantils són segurs, però avorrits...), cal «regalar» aquests espais. Cal fer una ciutat més senzilla, més àgil. En aquest sentit, és necessari cercar agents aliats que ja formen part de les ciutats: els veïns, la policia municipal i els comerciants en són alguns exemples.

Per exemple, actualment la policia realitza tasques d'educació viària a les escoles, amb el propòsit d'explicar els senyals de trànsit i les normes del codi de circulació. Però no s'incideix en el comportament dels infants perquè no es potencia la seva autonomia. El nen ha d'experimentar, caminant sol –o amb companys– pel carrer, els seus drets com a vianant i no tan sols «advertir els perills del trànsit». Aquest projecte és clarament la base per a la implantació d'un camí escolar.

Hi ha diverses experiències a ciutats italianes (Fano, Palermo, Roma) i d'Amèrica del Sud amb aquest projecte. Algunes de les propostes que es fan són:

- Crear un Consell Municipal dels Nens, amb representació democràtica de totes les escoles.
- Fer comprometre el govern de la ciutat a revisar el Pla d'Ordenació Urbana Municipal.
- Canviar el prisma de l'ordenació del trànsit per un Pla de Mobilitat Urbana (disminuir la velocitat dels vehicles, donar prioritat als vianants, afavorir els desplaçaments en bici desplaçant cotxes dels vials, reduir els aparcaments de cotxes al centre, fer mitjans de transport públic competitius i ecològics, introduir vehicles sostenibles a l'Administració Pública...).
- Repoblar els centres urbans i desestimar la promoció de noves urbanitzacions aïllades, a la perifèria.
- Renunciar als espais especialitzats (parcs infantils) i anar substituint-los per espais oberts a tothom, on la convivència sigui espontània.
- Canviar la percepció del carrer com un espai perillós.

«Abans els nens tenien por del bosc, on habitaven llops i bruixes, mentre que es sentien segurs a la ciutat. Ara les coses s'han invertit, perquè la ciutat s'ha tornat hostil, grisa, agressiva, perillosa, monstruosa» (Norberto Bobbio, en el pròleg del llibre).

Vanessa Bastida
Tècnica d'educació i comunicació ambiental

[1] *Editorial Fundación Germán Sánchez Ruipérez. 1ª edició: 1997.*
[2] *Els nens tenen sovint problemes d'organització espaial i un baix coneixement de la seva ciutat.*

Túnel
de Morlans

BICICLETA

San Sebastián inaugura el primer túnel urbano para bicicletas

Sobre la capital guipuzcoana se ha realizado una operación brillante para la movilidad sostenible: el primer túnel urbano para bicicleta y una nueva vía doble para los usuarios de EuskoTren

Datos sobre el bidegorri (carril bici)

El 6 de agosto del 2009 se abrió para uso ciclista el túnel de Morlans-Igara, único en su especie en Europa. Se trata de una galería de 840 metros de longitud que formó parte de la infraestructura de la línea ferroviaria Bilbao-San Sebastián de EuskoTren hasta marzo del 2005, y que ha sido habilitada para uso ciclista. El túnel forma parte de un carril bici de dos kilómetros, que permite la conexión entre los barrios de El Antiguo y Amara y el campus universitario, sin que sea preciso entrar en el centro de la ciudad. La operación ha sido realizada mediante un convenio entre el Ayuntamiento de San Sebastián, promotor de la idea, y ETS (Euskal Trenbide Sarea; Infraestructuras Ferroviarias del Gobierno Vasco), con un importe de 2,6 millones de euros financiado a partes iguales. El Ayuntamiento de San Sebastián se hace cargo íntegramente de los costes de mantenimiento y reparación de los daños que pudieran producirse.

Seguridad, una máxima irrenunciable

Una parte importante del presupuesto, se ha destinado a dotar el túnel de un amplio sistema de iluminación, con más de 300 luminarias, así como de unas adecuadas instalaciones de seguridad. La galería, que alberga el nuevo *bidegorri*, cuenta con un sistema de circuito cerrado de televisión, dotado de 25 cámaras de TV en color y 4 cámaras DOMO, un sistema de megafonía y otro de interfonía. Todas las instalaciones de vigilancia y seguridad están debidamente conectadas con la policía municipal, de modo que se pueda garantizar la seguridad de los usuarios y usuarias del nuevo *bidegorri*.

Con la puesta en funcionamiento del *bidegorri* por los antiguos túneles de Euskotren, San Sebastián suma dos nuevos kilómetros a la red de vías ciclistas. El objetivo marcado para los próximos dos años es alcanzar los 55 kilómetros.

Mejoras para EuskoTren

El nuevo túnel ferroviario en vía doble ha inaugurado una nueva estación en el barrio donostiarra Lugaritz, cerca de las universidades, y podrá utilizar el bidegorri como salida de emergencia en caso de necesidad. Esta obra ha sido fundamental para la progresiva conversión de la línea del Topo (Lasarte - Oria - San Sebastián - Hendaya) en el metro regional de Donostialdea (área metropolitana). Forma parte de un ambicioso programa para la duplicación total de vías del Topo, que hoy discurre principalmente en vía única, y que tiene por objetivo mejorar las frecuencias de paso y la cobertura territorial del servicio, que ya discurre por las principales ciudades del sistema urbano.

El de Morlans es una aspiración del Gobierno de la Ciudad que planteó años atrás la conversión de los túneles en desuso en *bidegorri*, convirtiéndolo en un ejemplo único a nivel europeo al disponer de una vía para bicicletas en trama urbana a través de un túnel ferroviario ya fuera de cualquier utilización.

Redacción

Con la colaboración del Gabinete de Prensa del Ayuntamiento de San Sebastián.

Accessibilitat
a la parada del bus

ACCESSIBILITAT

FRÀGIL!

L'accessibilitat a les parades d'autobús continua essent una assignatura pendent. I és que per fer realitat l'accessibilitat universal al transport públic cal que tothom hi estigui sensibilitzat: tant els qui ordenen i mantenen l'espai públic (tècnics, brigades de via pública, empreses de serveis, instal·ladors de mobiliari urbà, operaris de parcs i jardins) com els propis usuaris, que abandonen de qualsevol manera el seu vehicle sense pensar a qui poden estar perjudicant.

El problema principal és que molts només pensen en la porta davantera de l'autobús, sense tenir present que la gent també en baixa. Un cas extrem és el d'aquesta parada del carrer Lepant de Barcelona, on s'ha passat en un any i mig de poder deixar-la mínimament en condicions, a ser de gran molèstia i perill per al conjunt dels usuaris: la parada que amb el temps es fa més inaccessible.

1- Febrer de 2008

Un dels dos inoportuns arbres d'aquesta parada ha estat arrencat, probablement per malaltia. És l'ocasió ideal per suprimir l'escocell, anivellar la vorera i millorar la seguretat dels viatgers que baixen per la porta posterior dels autobusos.

2- Febrer de 2009

Un any després, però, veiem que el que ha passat és l'habitual: ningú s'ha adonat que l'escocell i l'arbre suposen un perill per als usuaris de l'autobús.

3- Octubre de 2009

A la instal·lació de la banda rugosa d'encaminament a la porta davantera i el quadrat del símbol d'accessibilitat a l'alçada de la segona porta se li suma la d'un banc nou de trinca a l'alçada de la tercera porta. Ara no ens n'escapem: o ens toca arbre i hem de fer un cop de cintura, o ens toca banc i ens hem d'encastar a l'autobús.

Francesc Xandri González

Un cap de setmana
a Sevilla i Còrdova

VIATGES SOSTENIBLES

Escapada sostenible: Sevilla i Còrdova

TEMPS
DOS DIES I TRES NITS

TRANSPORT I ALLOTJAMENT
DES DE 140 €

Iniciem amb aquest número una secció dedicada a viatges sostenibles, és a dir, amb transport públic, de manera no motoritzada o amb un ús molt limitat del vehicle privat. La mobilitat sostenible no només és per als dies de feina o estudis; amb poc esforç i una mica de planificació podem realitzar escapades en les quals no haguem de dependre del cotxe o d'agafar avions.

Alcázares Reales, Sevilla

Fins fa poc, moure's en trens moderns per Espanya era sinònim de grans desemborsaments econòmics, especialment si es viatjava en grup. Però gràcies a les tarifes *web* i *estrella* de Renfe, amb una mica d'antelació podem gaudir de llargs desplaçaments còmodes a preus assequibles. En aquest primer article sobre viatges sostenibles, us proposem un cap de setmana a les ciutats de Sevilla i Còrdova, sortint divendres al vespre i arribant dilluns a primera hora del matí descansats i dutxats, en Tren Hotel.

Com arribar i sortir?

Des de Catalunya, cada nit surt un Tren Hotel cap a Sevilla, amb parada a Barcelona Sants (22:05 h) i Camp de Tarragona (22:43 h). El preu en *Gran Clase* –un compartiment amb dos llits, lavabo, dutxa i televisió– costa 52,20 -des de Barcelona i 51- des del Camp de Tarragona per persona amb tarifa *web*. L'arribada és dissabte a les 8:39 h.
Per la tornada, cada nit surten dos Tren Hotel des de Còrdova, de forma gairebé simultània: a les 21:18 h i a les 21:24 h. A Tarragona arriben a les 6:42 h i a les 6:54 h, respectivament, i a Barcelona a les 7:25 h i a les 7:45 h. El preu amb tarifa *web* en *Gran Clase* és de 48,90 € fins a Camp de Tarragona i de 50,60 € fins a Barcelona.

Com desplaçar-se?

Des de l'estació de Sevilla Santa Justa fins al centre hi ha uns 20 minuts a peu. Alternativament, sortint a l'esquerra de l'estació hi ha una parada de bus on passa la línia 28 cada sis minuts fins a Prado de San Sebastián, on es pot continuar amb el tramvia o caminant cinc minuts fins a Puerta de Jerez. El bitllet senzill costa 1,20 € ; malauradament, no existeix un abonament diari per a tota la xarxa de transport públic, sinó que n'hi ha un per als autobusos i el tramvia, i un altre per al metro, estrenat el 2009. De totes maneres, un cop arribats al centre es poden cobrir tots els punts d'interès a peu.

La Giralda, Sevilla

Mezquita, Còrdova

Entre Sevilla i Còrdova circulen nombrosos trens AVE, Avant i Regional Exprés. Els dos primers empren uns 45 minuts per fer el trajecte, mentre que el regional tarda 80 minuts. El més recomanable és l'Avant que surt el diumenge de Sevilla a les 9:20 h, arribant a Còrdova a les 10:05 h, i costa 16 €. L'estació de Còrdova és molt cèntrica i el camí fins al casc antic és un agradable passeig de 10 minuts. La visita es pot fer còmodament a peu, ja que el casc antic és pràcticament 100 % de vianants.

Què fer a Sevilla?

El primer monument a visitar ha de ser l'**Alcázar,** per evitar les aglomeracions que comencen a mig matí. Originalment establert com a palau fortificat pels musulmans l'any 913, l'Alcázar va ser expandit o reconstruït molts cops al llarg dels següents onze segles d'existència, fent que sigui una construcció fascinant però difícil d'entendre, per això es recomana sumar-se a una visita guiada. Al final del recorregut es poden visitar els enormes jardins i els banys àrabs.
Davant l'Alcázar hi trobem la **catedral**, situada on abans hi havia la principal mesquita, de la que es conserva l'antic minaret, la **Giralda**, que es pot visitar per gaudir de bones vistes. Dins la catedral es recomana la tomba de Colón, el retaule de la capilla Mayor i el Patio de los Naranjos.
El barri de **Santa Cruz** era el call medieval de la ciutat, i encara conserva els seus encantadors carrerons i places plenes de flors, plantes i fonts. No oblideu anar fent un cop d'ull als patis que siguin oberts. Les places més destacades són les de Santa Elvira i la de Santa Cruz. Per anar de *tapas*, res millor que els voltants de la plaza Nueva, allà on acaba la línia del tramvia.

Què fer a Còrdova?

El principal punt d'interès és la **Mezquita**. Fundada al SEGLE VIII era l'edifici més important de l'antiga capital de Al-Àndalus, i es va anar ampliant progressivament fins arribar a tenir una sala amb 1293 columnes, de les quals en queden 856, donat que al SEGLE XVI es va decidir construir una catedral al bell mig. El resultat és una estranya i enlluernant combinació d'elements catòlics i musulmans.

L'enorme casc antic és ple de racons preciosos, entre els quals cal destacar la Puerta de Almodóvar, el Puente Romano i la sinagoga, una de les poques supervivents a la península ibèrica. L'Alcázar es va construir com el palau d'Alfons XIII i avui conserva mosaics romans trobats en obres al llarg de la ciutat. Per a dinar, es recomana fer unes *tapas* a l'encantadora plaça Jerónimo Páez.

Consells pràctics

L'ordre proposat de la visita respon a una qüestió pràctica. En cas de portar equipatge, el dissabte es pot deixar a l'habitació d'hotel a Sevilla i el diumenge a les taquilles de l'estació d'autobusos de Còrdova, davant l'estació de tren, ja que cap estació de ferrocarril té taquilles. De tota manera, es recomana anar amb una petita bossa d'esquena i prescindir de la necessitat d'anar deixant l'equipatge. D'altra banda, donat que a Sevilla hi ha més coses per veure, és més pràctic arribar dissabte a primera hora i fer nit allà. A més, la catedral de Sevilla i la Giralda solen tancar els diumenges. A Còrdova n'hi ha prou amb començar cap a les 10 del matí per veure els principals punts d'interès amb tranquil·litat.

Carrer del casc antic, Còrdova

A ambdues estacions de tren existeixen punts d'informació turística, on podeu obtenir mapes, fulletons informatius i horaris actualitzats dels diferents monuments i museus. Si arribeu sense allotjament reservat també us poden ajudar a trobar-ne, tot i que es recomana arribar amb una reserva ja feta. Podeu consultar allotjament a Sevilla a *www.turismosevilla.org*. Com a referència, una habitació doble amb bany en un hostal senzill al barri de Santa Cruz costa a partir de 17 € per persona.

Bon i sostenible viatge!

Xavier Lujan

Internacional

INTERNACIONAL T&E

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

TRANSPORT & ENVIRONMENT

Els pneumàtics tindran etiquetatge sobre el seu rendiment

Les rodes i els pneumàtics, a part del mal ús que se'n pugui fer, tenen també les seves components d'eficiència

Després que l'etiquetatge energètic hagi catapultat la venda a Europa d'electrodomèstics eficients (com ara neveres o rentadores), un seguit d'ONG fa temps que demanaven un etiquetatge obligatori de tots els pneumàtics aportant informació sobre el consum de combustible, el comportament en superfície humida i el soroll que generen.

Finalment així ho ha acordat la Comissió Europea, però els constructors podran optar per enganxar-lo a les rodes o adjuntar-lo en suport paper. Aquesta segona opció pot reduir l'efectivitat de la mesura i dependrà de l'exigència dels diferents estats perquè la informació sigui prou accessible.

L'experiència amb l'obligació que els cotxes continguin informació sobre l'eficiència en el consum de combustible demostra que sovint aquesta informació es posa en llocs difícils de trobar o allà on els clients no miren mai.

Segons Nina Renshaw, de T&E, "hi ha molt a guanyar per part de tothom si hi ha bona informació sobre el rendiment dels pneumàtics, però la gent ha de tenir accés a aquestes dades". Permetria als ciutadans d'estalviar diners, millorar la seva seguretat, reduir el soroll i millorar el medi ambient,

"hi ha molt a guanyar per part de tothom si hi ha bona informació sobre el rendiment dels pneumàtics, però la gent ha de tenir accés a aquestes dades"

però només ho podran fer si saben com. Per això la idea d'enganxar l'etiqueta sobre el propi pneumàtic i així estigui a l'abast és tan important. Un sistema d'etiquetatge com aquest només funciona quan tant els pitjors com els millors productes es poden comparar.
Un signe evident de com aquest tipus de mesures pot afavorir una tecnologia més

neta l'ha mostrat ja Michelin, que assegura que enganxarà les etiquetes als pneumàtics encara que no hi estigui obligat, ja que diu que ha desenvolupat un ventall de pneumàtics d'elevada eficiència energètica, i si els clients no hi veiessin l'etiquetatge aquests models serien més difícils de vendre.

Francesc Xandri

Plataforma visible i segura

SOCIETAT

Cinc associacions amb tradició de treballar en la millora de les condicions de l'espai públic i en la situació de les víctimes i afectats van constituir-se el passat dia 1 de setembre, a Barcelona, en la "Plataforma: Visible y Segura"

Aquestes ONG són Catalunya Camina, la *Asociación de Prevención de Accidentes de Trafico* –P(A)T-, Promoció del Transport Públic –PTP-, *Stop Accidentes* i l'Associació Catalana de Traumàtics Cranoencefàlics i Dany Cerebral –TRACE- i conjuntament han creat aquesta plataforma amb un doble missatge:

1- Als usuaris
(vianants, patinadors, ciclistes i usuaris de vehicles de dues rodes) perquè millorin de manera significativa la seva visibilitat quan fan ús de la via pública. Prendre consciència de la importància de ser visibles –ús dels reflectants -, com col·locar-se i moure's en l'espai públic.

2- A les administracions i legisladors
es demana un millor tracte de cara als usuaris no motoritzats. Millor visibilitat als passos de vianants, voreres i vorals a totes les vies del país i velocitats moderades en els punts de cohabitació entre conductors i usuaris no motoritzats.

Juntament amb aquestes ONG dues empreses especialitzades en material reflectant i d'alta visibilitat (Reflectantes Brilla S.L. i Ambtwo) col·laboren per assegurar la difusió del missatge entre els ciutadans i la població escolar en particular. Aquesta Plataforma recomana a administracions, associacions de mares i pares d'alumnes i a centres escolars la realització de tallers pràctics en el carrer per prendre consciència del paper rellevant que té el ser visible.

Així, aquest 2009, en l'àmbit de la Setmana de la Mobilitat Sostenible i Segura s'han portat a terme algunes accions a diferents poblacions d'àmbit català. I és que les xifres de sinistralitat viària són encara massa cruels pels resultats que mostren. En 2007 a Espanya segons dades del "Observatorio Nacional de Seguridad Vial" es van produir 100.508 accidents de trànsit amb el resultat de 3.823 víctimes mortals, 19.295 ferits greus i 123.226 ferits lleus. En aquest sentit l'anunci fet per la Dirección General de Tráfico dins de la primera trobada de ciutats per a la seguretat vial a Gijón els dies 22 i 23 d'octubre 2009 en el qual s'anunciava la signatura d'un convenir amb la Federació de Municipis i Províncies amb l'objectiu de fixar que un 80 % dels carrers de ciutats i poblacions tinguin la seva velocitat màxima a 30 km/h. apunta una de les direccions per on cal anar. Aquesta es la contribució espanyola als 1,2 milions de morts i 50 milions de ferits a la via pública a l'any a tot el món segons dades de Nacions Unides que del 19 al 20 de novembre van fer a Moscou la primera Conferència Mundial sobre Seguretat Vial.

Benvinguda sigui aquesta plataforma per tal de democratitzar més la mobilitat (visible, segura i sostenible) i més a les ciutats, on el primer de la fila ha de ser el vianant, recuperant prioritats i espais presos pel cotxe. I és que també en l'àmbit de la mobilitat cal un canvi cultural.

Carlos Ortí

Vall del Tenes

Llum verda al Bus Exprés de la Vall del Tenes

El Bus Exprés de la Vall del Tenes donarà properament les primeres passes, materialitzant-se així un projecte impulsat per l'associació Promoció del Transport Públic, PTP. Han passat més de tres anys des que la PTP va iniciar els primers treballs sobre el Bus Exprés, que presentà als ajuntaments de la Vall del Tenes i que finalment, el 17 de setembre de 2007, va ser ratificat pels alcaldes dels cinc municipis, amb la signatura del Compromís pel corredor de BUS EXPRÉS de la Vall del Tenes.

A partir d'aquest moment els ajuntaments transferiren la Mancomunitat de Intermunicipal de la Vall del Tenes el lideratge del projecte, per tal de demanar al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat la materialització del Bus Exprés de la Vall del Tenes.

Per què un bus exprés?

La Vall del Tenes és una realitat geogràfica composta pels municipis de Bigues i Riells, Santa Eulàlia de Ronçana, Lliçà d'Amunt, Lliçà de Vall i Parets del Vallès, cinc municipis que s'estenen al llarg de la vall formada pel riu Tenes, fins arribar a la seva desembocadura, en el riu Besòs. Aquest conjunt de poblacions acull prop de 55.000 habitants. El creixement dispers de la població en cada un dels municipis, ha propiciat una elevada dependència del vehicle privat, bàsicament cotxe, amb una ràtio mitjana de 826 vehicles per cada 1000 habitants. Tots ells tenen Barcelona com a destinació principal del seus desplaçaments motoritzats. La manca d'un servei potent de transport al llarg de la vall i l'escassa accessibilitat al mode ferroviari fa necessària, des de fa molts anys, una millora que no s'ha materialitzat encara a dia d'avui. Només Parets del Vallès disposa d'estació de tren, situada a l'extrem sud del municipi (prop del terme de Mollet del Vallès), que està servit per la línia R3, la menys atractiva de les línies de Rodalies a la Regió Metropolitana.

Aquesta situació fa plantejar la necessitat de crear una plataforma de transport públic que cobreixi les necessitats de mobilitat amb qualitat, de manera eficient, amb una implantació en un termini breu i amb una inversió possibilista. Però què és un Bus Exprés i què el diferencia dels altres?

Les bases d'un bus exprés

El principal problema que ha hagut de superar un bus exprés, és el fet de no ser espectacular d'entrada, cosa que frena les eufòries i requereix d'unes bones dosis de pedagogia per projectar-lo.

Ha de trobar l'equilibri entre la flexibilitat i la rigidesa, que seran les dues cares d'una mateixa moneda.

La flexibilitat perquè permet implantar el servei gradualment, amb inversions poc costoses, sobre una plataforma preexistent i que permet anar adaptant-lo fàcilment als canvis de la demanda i de l'entorn.

La rigidesa és que ha d'aconseguir al màxim possible del 'dret de via' que tenen els sistemes ferroviaris, però amb uns costos adaptats als volums de passatge transportats. Per això, implantar-lo al bell mig de la trama urbana, és complicat, i requereix fixar un calendari del projecte, per tal d'aplicar les actuacions sense dilacions. És fonamental creure fermament en la implantació del bus exprés, per tal que la flexibilitat i la rigidesa, caminin en una mateixa direcció, si la flexibilitat és excessiva, no s'arribarà a cobrir les expectatives dels usuaris, perdent gradualment la seva finalitat.

ON SÓN LES CLAUS? Funcionar com un tren

Rapidesa gràcies a recorreguts favorables, on es tinguin presents tota mena de prioritats que puguin afavorir el pas dels autobusos i sistemes de semaforització a la demanda que garanteixin l'adequada velocitat comercial. Per ser competitiu amb el vehicle privat la proposta planteja desdoblar el servei convencional **bàsic**, amb moltes parades a cada municipi; afegint-hi els serveis **exprés**, que només s'aturarien a un o dos punts clau dels municipis: buscant un àmbit cèntric o una intermodalitat.

Intermodalitat, en indrets concorreguts i servits per transports públics d'aportació o en aparcaments intermodals P&R. Les parades han d'incorporar el màxim de confort possible, tant per fer agradable el servei als usuaris, com per fer visibles les qualitats del servei i aportar-hi valor afegit.

Horaris cadenciats de manera similar als trens de Rodalies, garantint un servei fiable a qualsevol hora, que garanteixi seguretat a l'usuari i permeti a aquest fer desplaçaments sense limitacions d'horari al llarg del dia. Es planteja un interval mínim de 60 minuts cadenciats per al servei bàsic (actual), i 60 minuts per al servei exprés (2 parades per municipi), que es reduiria a 15 en hora punta.

Autobusos còmodes i espaiosos, amb una llargària de 15 metres. Es planteja un servei exprés on tothom va assegut sobre butaca.

Sistema de venda i validació més àgil. Aquest punt genera més diferències i té diverses solucions. La validació als serveis d'autobusos, quan la demanda és més elevada, provoca l'aturada del vehicle i destinar-hi gran part del trajecte; en alguns casos pot superar el vint per cent del temps de recorregut. Aquest temps podria estalviar-se amb mesures de gestió: compra i validació exterior (prepagament), amb un agent de transport que faci de cobrador, informador i revisor; etcètera. Aquest apartat és molt extens i amb un ventall molt ampli de possibilitats, que ultrapassen el propi servei d'autobús. Amb aquetes mesures aplicades el conductor es podria centrar en les funcions de conduir, obrir i tancar portes. Aquest sistema donaria molta agilitat al fet d'accedir a l'autobús i homogeneïtzaria els temps del procés en cada una de les parades, a la vegada, permet molta flexibilitat, fins al punt de permetre l'accés per les diferents portes del vehicle, en funció de les necessitats, disminueix el frau i millora l'atenció a l'usuari.

Quines seran les millores immediates al bus de la Vall del Tenes?

El projecte de Bus Exprés és un projecte evolutiu que pot iniciar amb millores puntuals fins arribar a una situació definitiva de transport plenament prioritari.

D'entrada, la Direcció General de Transport Terrestre (DGTT) ha portat a terme un estudi amb la participació tècnica de tots els ajuntaments, on entre altres s'ha concretat un calendari d'actuacions i les passes a fer per cada una de les administracions implicades. El passat 21 de gener els alcaldes de la Vall del Tenes van fer un viatge de treball amb la DGTT per acabar de perfilar els detalls del projecte.

El servei vol millorar notablement la mobilitat de les poblacions de la Vall del Tenes amb Barcelona i la comunicació entre tots els pobles del corredor de la vall.

Quines mesures de les que hem descrit anteriorment s'aplicaran per tal d'assolir aquests propòsits?

Més rapidesa. En la fase inicial, s'instal·laran sistemes de prioritització a la demanda a un total de nou cruïlles. Es limitarà a una o dues el nombre de parades per municipi, passant de les vint-i-vuit actuals a vuit. Es millorarà l'entorn i equipament de les parades i la seva accessibilitat, així com la informació i imatge, per tal de fer visible als ciutadans del canvi del servei.

Més servei. També s'incrementarà el servei bàsic actual, amb dotze noves expedicions exprés, que reduiran el seu temps de trajecte, al voltant d'uns quinze minuts, fet que les farà competitives al vehicle privat tenint en compte un cost molt més favorable.

Més informació. Per tal de fer visible aquest canvi, s'ha previst tota una campanya de difusió i d'informació, reforçada per una imatge singular del servei.

Més intermodalitat. En una segona fase, es posaran en servei els aparcament intermodals «Park & Ride», ja que cada ajuntament té en una fase diferent el procés de disponibilitat dels terrenys on han d'anar ubicats.

Sens dubte, el gran èxit del projecte ha estat i serà, el treballar plegats i en una mateixa línia els cinc municipis que composen la Vall del Tenes, que en definitiva són els qui faran que el Bus Exprés arribi al que he de ser, ara la primera ja està posada.

Redacció

Al nostre web podeu trobar més informació sobre aquest projecte.

Mou-te
en companyia

SERVEIS PTP

Guia didàctica sobre mobilitat sostenible i segura

La PTP ha publicat recentment un material didàctic que s'afegeix al conjunt de projectes i serveis del departament d'educació i comunicació ambiental de l'entitat. Es tracta de la guia ***Mou-te en companyia***, que està adreçada al professorat de centres d'ensenyament, així com a altres actors involucrats en l'ensenyament dels infants: mares, pares, educadors de lleure, animadors socioculturals, etc.

Una de les fites que la PTP es marca d'ençà uns anys és incorporar al temari curricular de l'ensenyament formal la temàtica de la mobilitat sostenible, com a complement indispensable de l'educació viària i amb la finalitat d'integrar-hi aspectes ambientals i socials.

Mou-te en companyia, a banda de perseguir aquest objectiu, també incorpora les competències detallades en el currículum de l'educació del cicle superior de primària i de 1r i 2n d'ESO**,** algunes d'elles estretament relacionades amb la pràctica diària i universal de la mobilitat (competència d'**autonomia i iniciativa personal** i competència **social i ciutadana**).

La guia *Mou-te en companyia* proposa 20 activitats per realitzar a l'aula o amb treball de camp. A totes les fitxes hi ha una ajuda per planificar l'activitat: conceptes clau, organització de l'alumnat (individual/equips), àrees d'ensenyament, durada, materials i avaluació. Es pot optar per descarregar les activitats des del nostre web: **www.transportpublic.org/mouteencompanyia** o bé sol·licitar el recurs en format paper.

La PTP ofereix també tallers pràctics adreçats a educadors i educadores per tal d'organitzar activitats a l'aula o bé introduir-les en processos relacionats amb la millora de la mobilitat al centre, com per exemple, els camins escolars.

Per tal de millorar la guia i compartir la seva experiència, els centres que hagin realitzat activitats podran enviar-nos els seus suggeriments, conclusions i fotografies, que seran penjades al web de la nostra entitat: **www.transportpublic.org**

Vanessa Bastida
Tècnica d'educació i comunicació ambiental

Guia
de regionals

SERVEIS PTP

La PTP presenta una guia no oficial de trens regionals de Catalunya per millorar la informació a l'usuari

El 7 de novembre la PTP presentava el darrer treball en el qual havia estat treballant els darrers mesos: una guia no oficial de trens regionals de Catalunya. L'objectiu d'aquesta feina ha estat millorar la informació que actualment reben els usuaris a través del web del principal operador dels serveis ferroviaris regionals (**www.renfe.es**), o dels horaris impresos en format butxaca o pòster. Es dóna la surrealista circumstància que el web dels ferrocarrils federals alemanys (**www.db.de**) informa amb més exactitud i claredat dels serveis regionals de Catalunya, que la de la propia Renfe.

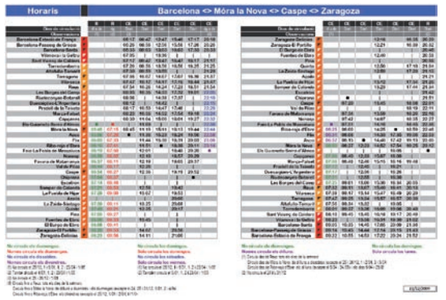
Els problemes que actualment tenen els usuaris són els següents:

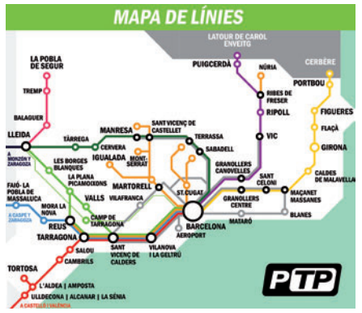
Via web www.renfe.es, la informació és difícil de trobar, i incomplerta

- Els trens de Mitjana Distància i de Rodalies apareixen en seccions diferents i és impossible obtenir la totalitat de l'oferta ferroviària entre dues estacions
- Per conèixer els horaris d'una estació cal saber si hi passen trens de Rodalies, de Mitjana Distància, d'ambdós, i a quina línia ferroviària estan adscrits, quelcom impossible per a una persona que desconegui el territori i l'estructura organitzativa de Renfe
- Entre quatre i cinc clics són necessaris per obtenir un horari per part dels coneixedors del territori i d'aquesta estructura organitzativa de Renfe.
- No es poden personalitzar els horaris per un dia i data determinada, havent de llegir una munió d'observacions d'excepcions horàries, descrites d'una manera força complicada
- Impossibilitat d'obtenir tot un quadre horari amb totes les sortides diàries i hores de pas per totes les estacions

En la informació en paper

- Els trens regionals no mostren totes les seves parades als nuclis de Rodalies
- És impossible saber si entre dues estacions hi ha més serveis que els retolats a l'horari
- La informació sobre les excepcions horàries és complicada





Proposta de la PTP

Al web **www.transportpublic.org/regionals** s'ha creat un model d'horaris que permet obtenir la informació desitjada amb **tan sols dos clics**, un per trobar la línia en la qual es troba la nostra estació i l'altre per seleccionar el PDF amb tot el quadre d'horaris de la línia; amb independència que l'estació sigui de Rodalies o Mitjana Distància, de Renfe o d'FGC.També hi ha penjat un PDF amb totes les línies de trens regionals de Catalunya, amb totes les seves aturades i observacions incloses, que permetrà a l'usuari que viatgi amb ella, d'un sol cop d'ull, conèixer tota la oferta catalana d'aquest tipus de trens.

La proposta de guia no oficial de trens regionals de Catalunya respon a una doble voluntat:

- Facilitar la informació que reben els usuaris de manera provisional, mentre el web de Renfe no aporti un cercador més senzill i intuïtiu.
- Fer una proposta a Renfe per canviar la seva pàgina web, amb l'objectiu de donar a conèixer tota l'oferta ferroviària, de forma similar a com Deustche Bahn (ferrocarrils alemanys) informa sobre els trens espanyols (**www.db.de**) (!)

Aquesta guia ha estat confeccionada i es manté actualitzada gràcies a l'esforç desinteressat del seu autor, Josep Maria Olivé (vocal de la Junta de la PTP), i va comptar amb la col·laboració de Manuel Redondo.

Josep Maria Olivé

Novetats

S'inaugura la mítica línia 9 de Metro

El passat 13 de desembre la Generalitat de Catalunya va inaugurar el primer tram de la línia 9 del Metro, ubicat temporalment de forma íntegra al terme municipal de Santa Coloma. Les parades que han entrat en servei són Can Zam, Singuerlín, Església Major, Fondo L9 i Can Peixauet. Per primera vegada en 15 anys, l'àrea metropolitana de Barcelona estrena una nova línia de Metro amb via doble i alta capacitat**.** Aquesta és la primera passa d'una línia de metro que tancarà l'arc superior del Barcelonès al voltant del mar sense passar per l'Eixample, trencant l'actual estructura radial del Metro i passant pels municipis de Badalona, Santa Coloma, Barcelona, l'Hospitalet i el Prat de Llobregat. La línia 9 estrena un nou model de metro a Barcelona**,** caracteritzat per la gran profunditat, l'explotació totalment automàtica (sense maquinista) i la circulació de trens en un túnel de doble pis, amb una via general cadascun. Aquestes novetats s'han resolt mitjançant ascensors i portes d'andana automàtiques que s'activen de manera coordinada amb l'arribada dels trens. La línia és explotada per l'empresa pública Transports Metropolitans de Barcelona i aspira a convertir-se en la segona línia de Metro de Barcelona en termes de demanda. La PTP ha preparat un plànol actualitzat de temps de viatge a les planes centrals d'aquesta revista.

Les línies 80, 81, 82 i 83 de transports Lydia passen a TMB, operades per sagalés

Per primera vegada s'ofereixen serveis de bus urbà de TMB a càrrec d'un operador privat, Sagalés; i es fa sobre les antigues línies de Transports Lydia, que operen a Nou Barris de Barcelona. La línia 83 també ha absorbit el bus de barri 159 de TMB.

font: www.autobusesbcn.es

Nous serveis cap al nou hospital comarcal del Baix Llobregat «Moisès Broggi»

Des de dimarts 9 de febrer es modifiquen diverses línies i itineraris d'autobús per accedir a aquest nou equipament. S'hi podrà accedir a través dels autobusos de les línies 78 (Estació de Sants – Sant Joan Despí, totes els dies) i 157 de TMB (Barceloneta – Sant Joan Despí, tots els dies), amb la línia L77 d'Oliveras (Aeroport – Sant Boi – Cornellà – Hospital Comarcal) i N15 de Mohn (Portal de Sant Pau – Torreblanca, totes les nits), la línia 567 de Soler i Sauret (Vallirana – Cervelló – Maria Cristina, feiners), la línia 560 d'Autocorb (Corbera – la Palma – Hospital Comarcal, feiners) i 11 expedicions des de Castellbisbal i el Papiol (feiners). L'Hospital també està servit pel Trambaix (tots els dies cada 15-28 minuts) a través de les parades Llevant – Les Planes (línia T2) i Hospital de Sant Joan Despí l TV3 (línia T3).

Els xofers de transports de Lliçà d'Amunt reben un homenatge pel seu compromís amb el servei públic

L'acte de cloenda del 10è aniversari del transport urbà a Lliçà d'Amunt va retre homenatge als professionals que diàriament fan possible el servei i ofereixen un tracte cordial i proper a l'usuari. Els xofers són, en ordre d'aparició: Emili Marin, Josep Lluís Juanes, David Mallorquin, Xavi Álvarez, Joan Carrero i Pilar Pujades.

Més transport públic a l'Autònoma

Els servei intern de la UAB passa de dos a cinc línies

El 8 de febrer de 2010 va entrar en funcionament el nou servei, operat per Font Ripollet, que permetrà cobrir el 100 % dels viatges que es fan al campus. Així mateix, s'assegura una connexió ràpida i còmoda amb l'estació de RENFE i entre tots els edificis de la Universitat.

Nova línia des de Santa Perpètua i Mollet

Des de l'onze de gener, dues expedicions cobreixen aquesta ruta diàriament en dies feiners. Aquest servei, gestionat per l'empresa C.R.A. La Hispania, S.A, del Grup Sagalés, forma part de les mesures incloses en el Pla de Transport de Viatgers de Catalunya 2008-2012 aprovat per la Generalitat, amb l'objectiu de potenciar l'ús del transport públic a punts singulars com les universitats.

Cornellà estrena segona línia de bus urbà

TMB, l'operador del bus urbà de Cornellà, complementa la línia 95, circular de sentit antihorari amb una nova línia 94 de sentit horari des del 9 de febrer. Amb aquesta mesura es faciliten els recorreguts d'anada i tornada a la ciutat.

Paradeta
Dr. Traffic

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

La paradeta

120: Embús de barri

Davant de les facultats de Filosofia i Geografia i Història de la Universitat de Barcelona trobem un cas típic de pal de parada d'autobús "made in Barcelona". Aquest model de parada es defineix a partir de tres característiques: no es pot accedir a l'autobús sense fer equilibris, cosa molt assenyada atenent al tipus de públic més habitual del "Bus de Barri"; tampoc no permet als vianants creuar el carrer, tret que arribin en moto; i tercer i més important, sempre defineixen un eix de simetria, la vorada, al voltant del qual s'han d'aparcar més i més motos, encara que sigui explícitament prohibit. El Dr.Traffic estudiarà que aquest tipus de pal de parada formi part del catàleg de paisatge urbà de Barcelona sota el nom "Embús de Barri", atesa la seva característica implantació a la ciutat.

Dr. Traffic

Líder fracasat?

La consulta del Doctor Traffic ha rebut un avís del Sr. Silvestre Moreno, veí de Granollers, que ha observat una mala praxis en la manera d'impartir les classes per obtenir el permís de conduir de camions amb tràiler. I és que, a jutjar per la imatge que adjunta, l'instructor de l'autoescola sembla haver confòs el curs del permís C+E (trailer amb camions) pel permís D (autocars i autobusos). El fet d'estacionar un tràiler en una zona reservada per a autobusos urbans de Granollers sembla no sembla gaire pedagògic per instruir els nous alumnes. Com a conseqüència d'aquest petit error, totalment involuntari donades les "similituds" dels dos vehicles, l'autobús de Granollers va haver d'obrir portes davant de les rodes del "Líder". Aquesta fotografia demostra un clar problema de lideratge; esperem que, en aquest cas, els alumnes superin els seus mestres.

Devórame otra vez...

El Dr.Traffic, a les seves classes a la Universitat de Berkeley, sempre explica als seus alumnes que el transport públic es comporta com un líquid, es pot canalitzar; mentre que el transport privat ho fa com un gas, tendeix a ocupar el màxim espai disponible. Aquesta màxima es pot il·lustrar amb aquesta fotografia que ens envia la Maruja Fernández de l'Hospitalet de Llobregat. Amb el títol "Devórame otra vez" la Maruja reclama en el seu escrit més dignitat per al barri i la conversio d'aquesta zona del nord de l'Hospitalet en un parc urbà al voltant del camp municipal de futbol del "Pubilla".

Entrevista

Josep Pérez Moya

Director del Servei Català de Trànsit

Les estadístiques mostren que s'ha produït un descens molt acusat en la mortalitat en accidents de trànsit. Quines són les claus d'aquest èxit?

Fonamentalment la major conscienciació ciutadana que assumeix cada vegada més que conduir comporta un risc, i adopta actitud de conducció més segura. L'exemple més clar és la velocitat. Entre el 2003 i el 2009 la velocitat mitjana a la xarxa viària catalana ha passat de 99 km/h a 89 km/h.

Catalunya podrà complir l'objectiu de la UE de reduir la mortalitat viària al 50 %?

Sí. De fet hem tancat el 2009 amb una reducció del 56,7 % de la mortalitat a 24 hores.

A les àrees rurals se senten queixes que el control dels Mossos és excessiu, sobretot en alcoholèmies diürnes a la carretera. Comparteix aquesta visió?

No. En absolut. L'11,3 % dels accidents amb víctimes donen positiu d'alcohol i el 29 % de les autòpsies fetes a conductors morts també donen positiu. Tenim per tant, un problema amb l'alcohol.

La mesura de reducció de velocitat a 80 km/h en general, es valora positivament. Els resultats han superat les previsions?

Ja ningú no pot discutir que amb el 80 km/h hi ha menys accidents, menys morts, menys ferits, menys congestió, menys emissions de contaminants i menys consum de carburant.

Per què creu que es van sentir tantes veus contràries a la mesura, quan es va implantar? Potser que als catalans els agradi córrer?

No. Totes les opinions són respectables, però els drets individuals no poden estar per sobre dels drets col·lectius. El dret a una mobilitat segura i sostenible és un dret col·lectiu.

La mesura de la regulació variable de velocitat en els accessos a Barcelona, implantada al cap de no gaire temps de la limitació a 80 km/h, va resultar potser encara més polèmica. Com valora els resultats?

Positivament. Hi ha menys cues en longitud i durada, i menys aturades dels vehicles. La velocitat variable és una eina de gestió del trànsit molt útil.

Fa molts anys que se sent parlar de la creació de carrils VAO (vehicles alta ocupació) en els accessos a Barcelona. Com explica vostè que hores d'ara encara no se n'hagi creat cap?

Be, està en construcció el BUS-VAO de la C-58 (autovia del Vallès) i tot apunta que properament s'iniciaran els tràmits d'informació pública de la B-23 (entrada a Barcelona per la Diagonal)

Quins són per vostè els reptes de la mobilitat a Catalunya als propers anys?

Potenciar el canvi modal. És clau per una mobilitat segura i sostenible i per reduir els accidents.

La PTP porta més de quinze anys de vida. Com valora la contribució de l'entitat al debat de la mobilitat a Catalunya?

És molt important la contribució de la PTP a la mobilitat sostenible, des del coneixement i el rigor posant «sempre» sobre la taula propostes per millorar l'eficiència del transport públic i la mobilitat del nostre país.

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

La línia de la meva vida ha estat el PR (El Prat - Pl. Espanya.) convertides després en 65 i 165.

Moltes gràcies i felicitats pel reconeixement europeu.