



Capítulo 7:

Informe de gestión

Management report



Informe de gestión

La ejecución del Programa de Actuación del año 2001 ha permitido el desarrollo de gran parte de las actividades que se encomendaron a la ATM en el mes de diciembre del año 2000. Las principales actuaciones han girado, básicamente, alrededor de cuatro proyectos.

En primer lugar el de Integración Tarifaria, que se ha producido de forma progresiva, en un principio entre FGC y TMB, después con la adhesión de una parte de Renfe Cercanías y de diversos operadores interurbanos y, finalmente, con los primeros operadores urbanos de fuera del ámbito de la EMT.

En segundo lugar, con toda la tramitación y el debate público del contenido del Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 que ha llegado, después del período de información pública, a su final.

En tercer lugar, con el inicio de las obras del proyecto del tranvía Diagonal – Baix Llobregat, que, después de una compleja negociación institucional y un procedimiento de licitación, adjudicación y contratación enormemente ágil, se han podido iniciar en los tramos de la Diagonal, la carretera de Esplugues y de Cornellà y en el término municipal de Sant Joan Despí.

Finalmente, con la ampliación de horarios de los servicios ferroviarios y la implantación de nuevas líneas de servicios de autobuses en la franja nocturna, que nos permiten garantizar una oferta de transporte público los 365 días del año, las 24 horas del día, con modos de transporte y frecuencias adecuados a la demanda existente.

Además, la actividad en el seno de la ATM ha permitido avanzar en los programas de renovación y ampliación de flota de los operadores de autobuses,

en la implantación de modos de gestión de la calidad en las empresas, en la instalación de sistemas de ayudas a la explotación para los operadores de superficie y, fundamentalmente, en la administración de los recursos procedentes de las Administraciones Públicas destinados a atender a las necesidades de los operadores en el marco de los Contratos – Programa 1999-2001.

Todas estas actuaciones no se habrían podido llevar a cabo sin el concurso de un equipo humano con un nivel de profesionalidad y dedicación muy alto, que ha dispuesto de unas herramientas de trabajo y de un espacio, con las instalaciones de la nueva sede en la calle Muntaner, que les ha permitido aumentar su nivel de eficiencia y eficacia.

Principales hitos alcanzados a lo largo del ejercicio

• Plan Director de Infraestructuras 2001-2010 (PDI)

El PDI, que incluye las propuestas de actuación en infraestructuras de Transporte Público Colectivo para los próximos diez años en la Región Metropolitana de Barcelona (RMB), con una inversión total prevista de 5.741,98 M€ (955.385 MPTA), quedó acabado en los primeros meses del año, aprobándose inicialmente el 14 de mayo por parte del Consejo de Administración.

Sometido a información pública e institucional del 28 de junio al 28 de septiembre en la ATM, en los 7 consejos comarcales y en los 164 municipios de la RMB, se han presentado 88 alegaciones al mismo, de las que se ha hecho un resumen y se han desglosado las peticiones. De éstas se ha redactado un informe técnico y la propuesta de resolución. Se procederá durante los primeros meses del año 2002 a la



elaboración de la propuesta definitiva del PDI con las modificaciones que se acepten.

Paralelamente, se han hecho los estudios de demanda y de alternativas de tres actuaciones de posible inclusión en la versión definitiva del PDI:

- Estudio de demanda y de interconexión en el corredor ferroviario metropolitano el Papiol – Mollet del Vallès.
- Estudio de alternativas de trazado: Sabadell – Plaza de España. Línea del Vallès (FGC)
- Estudio de demanda y modo de transporte para servir al corredor Caldes de Montbui, Mollet del Vallès/Santa Perpètua de Mogoda.

Se ha participado también en las comisiones de seguimiento de los proyectos básicos o constructivos impulsados por la DGPT de algunas de las actuaciones previstas en el PDI.

- Prolongación de la línea L5 de Metro. Tramo Horta – Vall d’Hebron
- Prolongación de la línea L4 de Metro. Tramo: Pep Ventura – Badalona Centre
- Conversión de la línea L4 en línea L2. Tramo: La Pau – Pep Ventura
- Prolongación del Metro del Vallès. Tramo: Terrassa – Universitat Politècnica de Catalunya
- Semisoterramiento de la línea Llobregat – Anoia. Tramo: Pallejà
- Desdoblamiento de la línea Llobregat – Anoia. Tramo: El Palau – Martorell
- Desdoblamiento de la línea Llobregat – Anoia. Tramo: Martorell – Olesa

En referencia a la Línea 9, una vez encargada su contratación a GISA (por parte del Consejo de Gobierno de la Generalitat) bajo la dirección de la DGPT, la ATM ha entregado al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas el proyecto de trazado aprobado y el estudio

geológico e hidrogeológico de la traza y ha desarrollado algunos estudios complementarios:

- Demanda de energía eléctrica de la nueva línea L9
- Caracterización técnica, funcional y arquitectónica de las estaciones de la nueva línea L9.

Paralelamente, también se ha participado en las Comisiones de seguimiento de los proyectos constructivos ya adjudicados, aportando informes sobre los posibles cambios de trazado derivados de la nueva sección y tecnología constructiva.

• Plan de Servicios de transporte público colectivo 2002-2005

Complementario al Plan Director de Infraestructuras, el Plan de Servicios de TPC 2002-2005 define la coordinación de todos los modos (bus, tranvía, metro, ferrocarril) y operadores de transporte público colectivo en el ámbito de la RMB que permitan considerarlos como un sistema. Este Plan debe satisfacer la demanda existente y previsible de movilidad metropolitana, a través de una amplia cobertura territorial y temporal por parte de los servicios de transporte, con un nivel adecuado de calidad del servicio y a un coste que tanto los usuarios como el conjunto de la sociedad puedan asumir.

El Plan de Servicios, en fase de elaboración durante este ejercicio, propone un conjunto de programas de actuación que incluyen los siguientes aspectos:

- el aumento de servicios (ampliación de horarios, nuevos servicios, servicios nocturnos)
- su reorganización (establecimiento de servicios directos y semidirectos, modificaciones de trazado para servir a puntos de elevada atracción, tratamiento



de los servicios de baja demanda)
- la mejora de la integración del sistema de transporte (coordinación horaria, mejora de intercambiadores, aparcamientos integrados, efectos de la integración tarifaria, imagen del sistema) y,
- la mejora de la calidad (accesibilidad: información al usuario, accesibilidad física a estaciones, paradas y material móvil; confort, velocidad comercial y regularidad: SAE, carriles bus, prioridad en los cruces semaforizados).

Paralelamente, se han sometido los criterios de elaboración a la Comisión Técnica, se han digitalizado (directamente o por cesión de los titulares) las diferentes redes de transporte, se ha desarrollado un programa específico (ATMax) para el tratamiento de la oferta viaria y ferroviaria y, analizada la última información proveniente de los operadores, se avanzará en la realización de una primera propuesta del Plan de Servicios, que se podrá someter a la aprobación inicial del Consejo de Administración durante el 2002.

• Plan de Servicios Nocturnos

Como consecuencia de repetidas peticiones de ampliación del servicio ferroviario en horario nocturno, el Parlamento de Cataluña pidió a la ATM en el año 2000 el estudio y la propuesta de un sistema de transporte nocturno metropolitano. Dicha propuesta –que forma parte del Plan de Servicios en elaboración- se acordó con las administraciones consorciadas en el seno de la ATM y con los tres operadores públicos ferroviarios: FMB, FGC y Renfe.

Implementado a partir de primeros de noviembre, consiste fundamentalmente en la ampliación del servicio ferroviario urbano, suburbano y de cercanías hasta las 12 de la noche en días laborables

(además de los servicios especiales que ya tienen Metro y FGC los fines de semana y vísperas de festivos), y en el establecimiento de 17 líneas metropolitanas de autobús dependientes de la DGPT, que unen Barcelona (Pl. Catalunya) con los principales núcleos urbanos de la segunda corona metropolitana, en un tiempo de recorrido máximo de una hora. Dichas líneas tienen una frecuencia horaria y cubren el período de 12 a 5 de la madrugada, en el que no hay servicio ferroviario. Se consigue así la disponibilidad permanente (24 horas al día y todos los días del año) de servicios de transporte público colectivo para la zona servida.

• Tranvía Diagonal - Baix Llobregat

Durante el presente ejercicio se han iniciado las obras de ejecución del tranvía Diagonal (Pl. Francesc Macià) – Baix Llobregat, que afectan a los municipios de Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern y Sant Feliu de Llobregat, después de una serie de actuaciones previas necesarias:

- Redacción del proyecto constructivo por parte del grupo adjudicatario, entregado el día 18 de abril y constitución de una Comisión de seguimiento del mismo, formada por los ayuntamientos afectados, el grupo adjudicatario y la propia ATM.
- Aprobación definitiva del trazado por parte del Conseller de Política Territorial y Obras Públicas, el 27 de abril.
- Aprobación del proyecto constructivo, por parte del Consejo de Administración el 14 de mayo, con un presupuesto máximo de 230,79 M€ (38.401 MPTA), condicionada a ciertas modificaciones técnicas y al cumplimiento de la declaración de impacto ambiental. Esta última fue declarada favorable el 15 de mayo por parte de la Ponencia Ambiental



del Departamento de Medio Ambiente.
- El Gobierno de la Generalitat atribuyó el 29 de mayo a la ATM la condición de beneficiaria de las expropiaciones necesarias para la ejecución del proyecto.
- Durante los meses de junio y julio se autorizó la ocupación de diversas vías y carreteras para poder iniciar las obras.

Finalmente, el 22 de junio se procedió al levantamiento del acta de comprobación del replanteo del trazado del tranvía Diagonal – Baix Llobregat y se efectuó la colocación de la primera piedra del tranvía con la asistencia de todos los alcaldes de los municipios del trazado, el Presidente y Vicepresidente de la ATM, en un acto presidido por el Muy Honorable Presidente de la Generalitat.

Desde el 30 de julio hasta el 30 de septiembre se sometió a información pública la relación de bienes y derechos afectados por las obras del tranvía. Con fecha de 31 de diciembre se deben pagar expropiaciones por valor de 4,19 M€ (687,2 MPTA).

Fundamentalmente, las obras desarrolladas hasta la fecha se centran en el desvío de servicios afectados, la modificación de aceras y la reubicación del arbolado actual.

Por otro lado, se ha negociado con el Ayuntamiento de Barcelona, las Universidades de Barcelona y Politécnica de Catalunya y diversos colectivos de vecinos, un acuerdo de nuevo trazado entre la avenida Diagonal y la carretera de Collblanc a l'Hospitalet, cuyo proyecto constructivo se redactará una vez se haya aprobado definitivamente y se procederá posteriormente a la ejecución de las obras.

• **Tranvía Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs**

Una vez redactado el proyecto de trazado

del tranvía Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs (junto con el pliego de prescripciones técnicas del futuro concurso de redacción del proyecto, construcción y explotación), fue aprobado inicialmente por el Consejo de Administración el 9 de julio, y sometido a información pública e institucional hasta el 28 de septiembre. Se han presentado 4 alegaciones al mismo (Ayuntamientos de Barcelona y Sant Adrià de Besòs, Aguas de Barcelona y un particular).

En la misma sesión, se solicitó a la EMT y al Departamento de Política Territorial y Obras Públicas la delegación a favor de la ATM de sus competencias para la implantación del sistema del tranvía Diagonal (Pl. Glòries) – Besòs y, en especial, para la concesión de la ejecución de las obras y la gestión del servicio, así como la coordinación de las líneas de transporte público coincidentes. Los dos organismos aprobaron dicha delegación a principios de octubre.

El inicio del proceso de licitación está previsto para el próximo mes de enero de 2002.

• **Otros estudios de la movilidad**

A fin de poder prever más fácilmente la movilidad generada por diversos tipos de equipamientos, se han hecho cuatro estudios sobre las pautas de la movilidad asociada a los equipamientos educativos, sanitarios, comerciales y de ocio, fundamentados en encuestas a un amplio muestrario de tipos de equipamiento y de colectivos afectados. Estos estudios están ya finalizados y pendientes de entrega definitiva.

• **Financiación del sistema**

Se ha realizado el seguimiento trimestral de la evolución de las principales magnitudes económicas del Convenio de Financiación 1999.2001 y de los



Contratos – Programa AGE-ATM y con TMB y FGC. También se ha evaluado la evolución de las subvenciones recibidas por la ATM de las diferentes Administraciones comprometidas.

Durante el ejercicio se ha elaborado un informe sobre los presupuestos del año 2001 realizados por los dos operadores públicos, TMB y FGC, que sirve de herramienta para verificar los presupuestos de las dos empresas y validar que siguen las previsiones que establece el Contrato – Programa, así como para estimar el cálculo de las aportaciones de las diferentes administraciones.

De manera análoga, se realizaron las propuestas de liquidación del ejercicio 2000 de los dos Convenios, así como la elevación de propuestas a la Administración General del Estado para ser incluidas en el próximo Contrato – Programa y para ser consideradas en la liquidación final del actual Contrato.

• **Convenio de Financiación 2002-2005**

Durante este año se ha realizado un primer borrador del nuevo Convenio de Financiación 2002-2005, diseñado como refundición de los anteriores Contrato – Programa AGE-ATM y Convenio de Financiación ATM – Ad. Consorciadas.

Paralelamente, se han elaborado diversos escenarios sobre las necesidades de financiación del sistema de transporte y de las aportaciones que resultan de él y, por otra parte, se ha elaborado el presupuesto 2002 de la ATM por lo que respecta a las partidas de ingresos y gastos que hacen referencia a las aportaciones de las diferentes administraciones en concepto de aportación a cuenta del Contrato – Programa 2002-2005, y de la propuesta de aportaciones que la ATM realizará a los operadores públicos y a los operadores

de Gestión Indirecta.

• **Convenio ATM – Ayuntamiento de l’Hospitalet para iniciar los estudios previos a la construcción del intercambiador de la Torrassa**

En el presente ejercicio se ha redactado y formalizado el Convenio ATM – Ayuntamiento de l’Hospitalet para la colaboración en la realización y financiación de los estudios previos a la construcción y explotación del nuevo Intercambiador de la Torrassa.

• **Estudio de Financiación para la construcción y explotación del Intercambiador Central**

Se ha trabajado en el diseño y seguimiento del estudio “Anteproyecto de la posible estructura financiera del Intercambiador Central de Barcelona, sobre la base de una participación público – privada ”.

• **Ayudas a los operadores**

Durante el presente ejercicio se han realizado diversas convocatorias de ayudas para la renovación (adquisición de flota e implantación de sistemas de calidad) de las empresas operadoras de transporte público.

El total de ayudas concedidas para la renovación de la flota asciende a 800 MPTA, con los que se podrán adquirir hasta 29 vehículos.

En el caso de las subvenciones para mejorar el sistema de calidad de las empresas, se han concedido 37 MPTA en total a quince empresas de las que solicitaron dicha ayuda.

• **Sistema Tarifario Integrado**

El 1 de enero de 2001 empezó la



implantación del Nuevo Sistema Tarifario en la Región Metropolitana de Barcelona. Este proyecto había sido aprobado en la sesión del Consejo de Administración de 15 de noviembre del año anterior, y con él se pretende, entre otros objetivos, contribuir a posicionar el transporte público como un sistema más atractivo a los usuarios.

El ámbito de la integración es el conformado por 200 municipios: toda la RMB ampliada con los municipios que cubre la red de cercanías ferroviaria.

Durante todo este año se han realizado diversas actuaciones relacionadas con la Integración Tarifaria:

- impulso para la finalización de la instalación de los sistemas de validación y venta en todos los operadores del ámbito de la RMB.
- Seguimiento y supervisión de la actividad de las empresas adjudicatarias de los servicios de distribución de títulos ATM.
- negociación y firma de convenios de integración, hasta intentar incluir en el sistema todos los operadores de la RMB, Renfe incluida, en el conjunto de sus servicios de Cercanías.
- puesta en servicio de la Cámara de distribución de ingresos.
- Pagos a cuenta y liquidaciones para la utilización de los títulos en los diferentes operadores integrados.
- Campaña de comunicación que ha permitido informar a los ciudadanos sobre la utilización del nuevo sistema tarifario.
- Servicio de atención al usuario.

Paralelamente, y con motivo de la entrada en vigor del Euro, se aprobaron una serie de acuerdos en el Consejo de Administración de la ATM de 9 de julio, relacionados con la implantación de la moneda comunitaria al sistema de transporte público colectivo. Entre ellos se decidió realizar una campaña

informativa sobre las principales novedades para el año 2002, que se puso en marcha a finales de año.

En el Consejo de Administración de la ATM de 16 de octubre de 2001 se aprobó la gama de títulos y la actualización de precios de las tarjetas de transporte integradas.

De forma paralela se han llevado a cabo otras actuaciones dentro de la ATM que han facilitado la gestión del Sistema Tarifario Integrado:

- Explotación del Sistema de Gestión de la Integración Tarifaria, para los operadores que se integraron en enero de 2001, durante el primer trimestre.
- Finalización del desarrollo de los programarios e instalación de los sistemas y equipos en la ATM.
- Homogeneización de los equipos y de los títulos de los operadores de la RMB.
- Verificación de la compatibilidad de los sistemas de venta y validación entre los diferentes operadores y certificación de los sistemas implantados a través del Laboratorio General de Ensayos e Investigaciones.
- Actualización del Manual de títulos integrados con las características de los títulos 2002.

El total de cancelaciones realizadas en el ámbito del Sistema Tarifario durante este año ha sido de más de 755 millones, de las que casi el 60% se han realizado con títulos ATM. El resto corresponden a viajes efectuados con títulos propios de carácter monomodal de los diferentes operadores.

• Sistema de gestión y ayuda a la explotación SAE

Con el objetivo de implantar un sistema de gestión, control y ayuda a la explotación, para las empresas de



transporte público colectivo por carretera en la RMB, el Consejo de Administración de la ATM, en sesión de 4 de abril, adjudicó a la UTE formada por las empresas Indra Sistemas y GMV Sistemas, el concurso para la ejecución de este proyecto.

Este proyecto se lleva a cabo con la colaboración de diversos organismos y entidades como el Instituto Cartográfico de Cataluña, el Centro de Telecomunicaciones y Tecnologías de la Información de la Generalitat de Catalunya o TRADIA.

Durante el ejercicio se han desarrollado una serie de actuaciones (construcción de una Red Trunking Analógica, presentación del SAE a los diferentes operadores, alquiler de espacios e infraestructuras, realización de ensayos para evaluar la correcta recepción de datos, etc.) que han permitido la realización de una prueba piloto de funcionamiento integral del SAE el día 3 de diciembre.

• Sistema de Información Geográfica y de Gestión documental

Se ha desarrollado el Sistema de Gestión Documental (SGD), que ya es operativo en la ATM, y que permite tratar la documentación –de generación propia o de procedencia externa– de una forma corporativa y ordenada.

Por lo que respecta al Sistema de Información Geográfica (SIG), después de realizarse un inventario con todos los datos a incorporar, se creó y desarrolló una base de datos que a finales de año ya dispone de cerca del 90% de la información prevista (base topográfica que cubre toda la RMB a escala 1:50000, cartografía del Ayuntamiento de Barcelona, información del Idescat, información territorial diversa, etc.)

El acceso y la explotación de dicha información y el enlace con el SGD se garantiza mediante la aplicación intranet, de implantación progresiva en todo el personal de la ATM. Adicionalmente, se ha desarrollado un enlace informático que permite la explotación de los resultados de la aplicación de gestión y análisis de la oferta de redes (ATMax) en el entorno de del SIG corporativo.

• Estudios

Se han puesto en marcha dos grandes estudios, con el objetivo de conocer los patrones básicos de la movilidad en el ámbito del sistema tarifario integrado y poder prever el comportamiento de la demanda de desplazamientos ante la evolución de las formas y ritmos de vida.

El primer estudio es la Encuesta de Movilidad Cotidiana 2001, considerada estadística oficial, según la ley del Plan Estadístico de Cataluña 2001-2004, aprobada el 30 de mayo por el Parlamento.

El segundo estudio, encargado a la Universidad Politécnica de Catalunya, es la actualización para los años 1999-2000 de la evaluación de las cuentas de transporte de viajeros –tanto público como privado– de la RMB que se había realizado inicialmente para el año 1998.

Paralelamente, se han elaborado las publicaciones del TransMet Cifras y de los indicadores de transporte para el año 2000 y del primer semestre del año 2001.

• Comunicación

En este apartado hay que destacar las actuaciones relacionadas principalmente con el mantenimiento del Centro de Información TransMet, servicio que ofrece información en tiempo real del estado de



la red de transporte público en la región metropolitana de Barcelona, a través de un espacio informativo concertado con diferentes emisoras de radio; y con el mantenimiento y actualización de la página web de la ATM, que ha sido renovada este año y que ofrece una estructura más comprensible para el usuario.



Management Report

The implementation of the Action Programme for 2001 made it possible to develop most of the activities commissioned to the ATM in December 2000. The main activities were basically related to four projects.

Firstly, Fare Integration, performed progressively, initially between FGC and TMB, followed by part of Renfe Rodalies (Local Trains) and several interurban operators, and finally by the leading urban operators outside the EMT.

Secondly, all the formalities and public debate on the content of the Infrastructure Strategic Plan 2001-2010 which was completed after the public information period.

Thirdly, after the beginning of the work on the project of the Diagonal-Baix Llobregat tram, which following a complex institutional negotiation and a very agile procedure of call for tenders, award and hiring, work began on the stretches in Diagonal, the Esplugues and Cornellà road and the municipal area of Sant Joan Despí.

Finally, the extension of the timetables of the rail services and the implementation of new lines of bus services in the night service, that will allow us to guarantee a public transport 24 hours a day all year round, with transport modes and frequencies pitched to suit existing demand.

Moreover, the ATM's activity has made it possible to make headway in the programmes for the renovation and the extension of the bus operators' fleets, the implementation of quality management modes in companies, the installation of operating aid systems by surface operators and basically in the administration of resources from the Public Administrations allocated to cater to the requirements of the operators in the framework of the

1999-2001 Programme-Agreements.

All these actions would never have been possible but for the collaboration of a human team with a high degree of professionalism and dedication, their tools and work area, at the facilities in the new headquarters in Muntaner, which helped increase efficiency and efficacy.

Main landmarks

• Infrastructure Strategic Plan 2001-2010 (PDI)

The PDI, which includes the infrastructure-based proposals of action for Public Transport for the coming ten years in the Metropolitan Region of Barcelona (RMB), with a total investment of 5,741.98 M€ (955,385 million pesetas), was completed at the beginning of the year, and was initially approved on May 14 by the Governing Board.

It was made available to the public and institutions between June 28 and September 28 for the ATM, the 7 county councils and the 164 municipalities of RMB, 88 pleas were made, which have been summarised and the petitions itemised. A technical report was written up on these pleas, and a resolution proposed. The definitive proposal for the PDI will be drafted at the beginning of 2002, with the amendments that are accepted.

At the same time, studies on demand and studies addressing three alternatives that might be included in the definitive PDI are also ongoing:

- Study for demand and interconnection to the el Papiol metropolitan railway network-Mollet del Vallès
- Study for alternative routes: Sabadell-Plaça d'Espanya. El Vallès line (FGC)
- Study on demand and mode of transport to serve the Caldes de Montbui-Mollet del



Vallès/Santa Perpètua de Mogoda corridor

We also participated on three commissions monitoring the basic or building projects promoted by the DGPT for some of the actions scheduled in the PDI:

- Extension of the L5 underground line. Section: Horta-Vall d'Hebron
- Extension of the L4 Undergrounds Line. Section: Pep Ventura-Badalona Centre
- Conversion of line L4 to line L2. Section: La Pau-Pep Ventura
- Extension of the Metro del Vallès. Section: Terrassa-Universitat Politècnica de Catalunya
- The Llobregat line will be semi-embedded-Anoia. Section: Pallejà
- Splitting of the Llobregat line-Anoia. Section: El Palau-Martorell
- Splitting of the Llobregat line-Anoia. Section: Martorell-Olesa

Regarding line 9, once the building work had been commissioned to GISA (by the Council of the Government of the Autonomous Government of Catalonia) under the management of the DGPT, the ATM delivered the approved planned route and the geological and hydrological study of the route to the Department of Territorial Policy and Public Works, and has developed some complementary studies:

- Demand for electrical power by the new L9 line
- Technical, functional and architectural characterisation of the stations of the new L9 line

At the same time we also participated in the Follow-up Commissions of building projects which have already been awarded, providing reports as to the possible route changes derived from the

new section and building technology.

• Public Transport Service Plan 2002-2005

The Public Transport Service Plan 2002-2005 complements the Infrastructure Strategic Plan, and defines the coordination of all the modes (bus, tram, underground, rail) and public transport operators in the sphere of the RMB that allow them to be regarded as a system. This Plan must satisfy existing and foreseeable demand for metropolitan mobility via a broad territorial and timetable coverage by the transport services, with a suitable level of quality of service and a cost that is acceptable to users and society overall.

The Service Plan, currently being prepared, proposes an ensemble of action programmes which include the following aspects:

- increased services (extension of timetables, new services, night services)
- their reorganisation (setting up of direct and semidirect services, changes to routes to serve hot spots, treatment of low-demand services)
- the improvement of the integration of the transport system (timetable coordination, improved changeovers, park and ride, effects of Fare Integration, image of the system) and,
- the improvement of quality (accessibility: information to users, physical accessibility to stations, stops and mobile material; comfort, commercial speed and regularity: SAE, bus lanes, priority to traffic light junctions).

At the same time, the criteria used in the preparation were submitted to the Technical Commission, the different transport networks were digitised (directly or on



assignment by the owners), a specific programme was developed (ATMax) to process the road and railway offer, and once the latest information from the operators has been processed, work will begin on an initial proposal of the Services Plan, which will be put to the Governing Board in the course of 2002 for its initial approval.

• Night Service Plan

As a result of constant requests for an extension of the night time railway services, in the year 2000 the Parliament of Catalonia asked the ATM to study and propose a night time metropolitan transport system. This proposal -which is part of the Services Plan being drawn up- was agreed to with the consortia administrations in the ATM and with the three public rail operators: FMB, FGC and Renfe.

Implemented at the beginning of November, it basically consists of the extension of the urban, suburban and local railway services until 12 midnight on working days (plus the special services already put on by the Metro and FGC at weekend and eves of holidays), and the setting up of 17 metropolitan bus lines that report to the DGPT, and which link Barcelona (Plaça Catalunya) to the main urban cores of the second Metropolitan crown in a maximum travel time of one hour. These lines run from 12 midnight to 5 o'clock in the morning, when there are no railway services. This ensures gives permanent availability (24 hours a day all the year round) of public transport services for the area in question.

• Diagonal-Baix Llobregat Tram

This year work was undertaken on the tram connecting Diagonal (Pl. Francesc Macià) which-covers the municipalities of Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de

Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern and Sant Feliu de Llobregat, following a series of preliminary actions:

- Drafting of the building project by the successful bidder, delivered on April 18, and constitution of a Monitoring Committee for this process, comprising the town and city councils affected, the successful bidder and the ATM.

- Definitive approval of the route by the Minister for Territorial Policy and Public Works on April 27.

- Approval of the building project by the Governing Board on May 14, with a maximum budget of 230.79 M€ (38.401 million pesetas), subject to certain technical changes and the declaration of environmental impact. A favourable declaration was issued on May 15 by the Environmental Commission for the Department of the Environment.

- On May 29 the Government of the Autonomous Government of Catalonia declared the ATM beneficiary of the expropriations needed for the project to be implemented.

- The occupation of different roads needed to start work was authorised in June and July.

Finally, on June 22 the deed of the verification of the reordering of the route of the Diagonal-Baix Llobregat tram was placed on record, and the first stone of the tram line was laid, in an act attended by all the mayors of the municipalities affected by the tram, as well as the President and Vice president of the ATM, with the attendance of the Right Honourable President of the Autonomous Government of Catalonia.

Between July 30 and September 30 the general public was informed of the list of



goods or property affected by the tram work. On December 31 expropriations to the value of 4.19 M€ (697.2 million pesetas) were paid.

Basically, the work carried out to date has focused on detouring the affected services, the modification of pavements and the repositioning of trees.

Furthermore, an agreement for a new route between avinguda Diagonal and the road that goes from Collblanc to l'Hospitalet was negotiated with the City Council of Barcelona, the Universities of Barcelona and the Politècnica de Catalonia and different neighbours' associations, and the pertinent project will be drafted once it has been definitively approved, with work subsequently carried out.

• **Diagonal (Pl. Glòries) Tram-Besòs**

Once the route project for the Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs tram had been drafted (along with the sheet of technical specifications for the future bidding for the drafting, building and operation of the project), it received the initial approval of the Governing Board on July 9, and was made public until September 28. Four (4) proposals were submitted (City Councils of Barcelona and Sant Adrià de Besòs, Aigües de Barcelona and a private party).

At the same session, the EMT and the Department of Territorial Policy and Public Works were asked to delegate their powers to the ATM for the implementation of the Diagonal (Pl. Glòries)-Besòs tram system and more particularly to assign the execution of the work and the management of the services, as well as the coordination of the coincident lines of public transport. Both agencies approved this delegation at the beginning of October.

The bidding process is scheduled to begin

in January 2002.

• **Other mobility studies**

In order to make it easier to predict the mobility generated by different types of equipment, four studies addressing mobility associated with educational, health, commercial leisure facilities have been started up, based on surveys on a wide range of facilities and groups affected. These studies have been completed and will be delivered in the near future.

• **Funding of the system**

The evolution of the main economic magnitudes of the 1999-2001 Funding Agreement and the AGE-ATM Contracts-Programmes and with the TMB and FGC have been followed up on a quarterly basis. The evolution of the subsidies received by the ATM from the different Administrations has also been monitored.

In the course of the year, a report was drafted on the budgets for the year 2001 made by the two public operators, TMB and FGC, and which is used as a tool to verify the budgets of both companies and validate compliance with the forecasts made by the Contract-Programmes, and to estimate the calculation of the contributions to be made by the different administrations.

At the same time, the proposals for the settlements of the year 2000 of the two Agreements were made, and proposals were made to the General State Administration to be included in the next Contract-Programmes and to be considered in the final settlement of the current Contract.

• **2002-2005 Funding Agreement**

A draft of the new 2002-2005 Funding Agreement was produced in the course



of this year, designed as a redrafting of the previous AGE-ATM Contract-Programme and the Consortia ATM – Ad. Funding Agreement.

At the same time, different scenarios have been designed pertaining to the needs for the funding of the transport system of the resulting contributions, as well as the ATM's budget for 2002 for the income and expenditure applied to the contributions of the different administrations by way of advance contributions from the 2002-2005 Contract-Programme, and the proposed contributions to be made by the ATM to public operators and Gestió Indirecta (Indirect Management) operators.

• **Agreement between the ATM – City Council of L'Hospitalet to undertake studies prior to the construction of the Torrasa changeover point.**

This year, the Agreement between the ATM – City Council of L'Hospitalet for collaboration in the implementation and funding of the preliminary studies for the building and operation of the new Torrasa Changeover point has been written up and subscribed.

• **Funding study for the construction and operating of the Main Changeover**

Work was carried out on the design and the follow-up of the "Preliminary project for the possible financial structure of the Main Changeover of Barcelona, on the basis of public-private participation".

• **Aids to operators**

In the course of the year several announcements of aid for renovation (purchase of fleet and the implementation of a quality system) for public transport operators have been made.

The total aids granted for fleet renovation totals 800 million pesetas, which means that up to 29 vehicles can be purchased.

A total of 37 million pesetas were awarded to fifteen of the companies that applied for subsidies for the improvement of their quality system.

• **Integrated Fare System**

On January 1 the New Integrated Fare System took effect in the Barcelona Metropolitan Region. This project had been approved at the session of the Governing Board held on November 15 the year before, the aim being, amongst other goals, to make the public transport system more attractive to users.

The sphere of integration is comprised of 200 municipalities: the whole RMB plus the municipalities covered by the local railway network.

Several actions related to Fare Integration have been carried out in the course of this year:

- a drive to complete the installation of ticket sale and validation systems to all the operators of the RMB area.
- monitoring and supervision of the activities of the successful bidders of the services for the distribution of ATM tickets.
- negotiation and signature of integration agreements to try and include all the operators of the RMB, including Renfe and its local services, in the system.
- start-up of the so-called income distribution Chamber.
- payments on account and settlements for the use of the tickets in the different



integrated operators.

- communication campaign to inform the citizens on how to use the new fare system.
- user attention services.

At the same time, and with the advent of the Euro, a series of agreements were approved by the Governing Board of the ATM on July 9 related to the implementation of the common currency in the public transport system. These agreements included the decision to carry out an information campaign on the main novelties for the year 2002, which was started up at the end of the year.

The meeting of the Governing Board of the ATM held on October 16 2001 approved the range of tickets and the updated prices for integrated travel passes.

The ATM also carried out other activities to facilitate the management of the Integrated Fare System:

- The operation of the Fare Integration Management System for operators who joined the system in January 2001, during the first quarter.
- Completion of the development of the program books and the installation of the system and equipment in the ATM.
- Homogenisation of the equipment and the tickets of the RMB operators.
- Verification of the compatibility of the ticket sale and validation systems between the different operators and certification of the systems implemented via the Laboratori General d'Assaigs i Investigacions.
- The integrated ticket Manual was updated with the characteristics of the tickets

The total number of tickets used in the

Fare System this year was 755 million, 60% of which were ATM tickets. The rest correspond to travel based on single-mode tickets issued by the different operators.

• **SAE operation management and aid system**

With a view to implementing a system for the management, control and aid to operation road public transport companies in the RMB, the Governing Board of the ATM, at its session of April 4, awarded the execution of this project to the UTE, which comprises the Indra Sistemas and GMV Sistemas companies.

This project is conducted in conjunction with several agencies and organisations, such as the Institut Cartogràfic de Catalunya, the Centre de Telecomunicacions i Tecnologies de la Informació of the Autonomous Government of Catalonia, or the TRADIA.

A series of activities were carried out in the course of the year (building of an Analogical Trunking Network, presentation of the SAE to the different operators, leasing of premises and infrastructures, tests to check that data was received properly, etc.) which made it possible to perform a pilot test on the integral operation of the SAE on December 3.

• **Geographic Information and Document Management System**

A Document Management System (SGD) is now up and running in the ATM, which makes it possible to process to process –in-company and external documentation– in corporate, structured and ordered fashion.

As far as the Geographical Information System (SIG) is concerned, following an inventory with all the data to be added, a data base was created and developed,



and which by the end of the year already contained almost 90% of the information scheduled (topographic base that covers the whole RMB on a scale of 1:50000, cartography of the City Council of Barcelona, information from Idescat, different territorial information, etc.).

Access to and operation of this information and uplink with the SGD is guaranteed through the intranet application which is being progressively implemented throughout the ATM. In addition, a computing link has been developed which makes it possible to use the results of the application for the management and analysis of the network offer (ATMax) in the SIG corporate environment.

- **Studies**

Two major studies are now under way, geared towards ascertaining the basic patterns of mobility in the sphere of the integrated fare system and be able to forecast the behaviour of travel demand as lifestyles and rhythms evolve.

The first study is the Everyday Mobility Study 2001, regarded as official statistics, according to the law of the Statistics Plan of Catalonia 2001-2004, approved on May 30 by Parliament.

The second study, commissioned to the Universitat Politècnica de Catalunya, is the update for 1999-2000 of the evaluation of RMB public and private traveller accounts first carried out in 1998.

Parallel to this, the TransMet Figures and Transport Indicators for the year 2000 and the first six months of 2001 were published.

- **Communication**

In this section, particular mention must be made of the activities carried out pertaining mainly to the maintenance of the TransMet Information Centre, a service that provides real-time information on the state of the public transport network in the Barcelona Metropolitan Region via an information spot via different radio stations; and with the maintenance and updating of the ATM's web site, which was revamped this year and has a much more user-friendly structure.