EL EDITORIAL A DEBATE

Confianza en el tema Renfe

La ministra de Fomento, Magdalena Álvarez, y el propio presidente del Gobierno, José Luis Rodríguez Zapatero, han pedido confianza a los ciudadanos de Cataluña ante las promesas que han hecho para mejorar algunas cuestiones relacionadas con las infraestructuras y comunicaciones. En el foro de los internautas de *REVISTA DEL VALLÈS*, la confianza tiene nombre de...

• **NATALIA SOLANO.** Creo que la ministra de Fomento Magdalena Álvarez ha demostrado que no es apta para este cargo, con lo cual me pregunto, ¿por qué el presidente del gobierno insiste en mantenerla en el puesto?, ¿Es que no ve, lo que vemos los demás?, sinceramente creo que de cara a las elecciones, esto va a pasar factura. Pues, si va y mete otra vez a gente tan incompetente, tendremos que votar otras opciones y de comprender, creo que no comprende nada, de todo lo que dicen no me creo nada, si vuelven a ganar, ¡vamos arreglados! Y creo también que la Sagrada Família está en peligro, pero eso qué les importa a los de Madrid.

• **ROSA LIZA.** No hay confianza en los políticos porque no se lo merecen. Después de las cosas que hacen, la gente desconfía y no es para menos. Hacen falta hechos y cosas bien realizadas y luego ya se verá como la gente responde. Lo veremos.

• **CARLOS LÓPEZ.** Tiene razón Rosa con su comentario, pues cada día hay más gente descontenta con todo lo que huele a política. Necesitamos que la gente haga las cosas y se preocupe bien de todo. Bien.

• **JULIO.** ¡Que el personal no se preocupe!, ahora que la Generalitat se ha metido de lleno en el tema, el problema de cercanías puede considerarse resuelto a satisfacción. La culpa es toda de Madrid y de nadie más, sus políticos son todos unos impresentables, los nuestros no. Menos mal que, tal como afirma el Sr. Carod, sólo nos quedan siete años de sojuzgamiento a España, luego Catalunya será un paraiso terrenal, viviremos aislados y excluidos de la UE y de la ONU, pero ¿qué importa eso si los trenes por fin funcionan? Por cierto, cuando seamos independientes, ¿el sistema de pensiones S.S. cómo quedará?, ¿con quién jugará el Barça?, ¿con Francia o con la enemiga natural de Catalunya?

Más en www.revistadelvalles.com EDITORIAL/FORO

El nuevo Pla de Mobilitat de la Generalitat quiere priorizar el uso del transporte público mejorando la oferta con más y mejores líneas

Apuesta por el bus

JAUME RIBELL

La pasada semana en Revista del Vallès, informábamos de las propuestas de mejoras previstas en materia ferroviaria dentro del nuevo Pla de Mobilitat de la Regió Metropolitana de Barcelona, aprobado inicialmente este agosto y cuyos contenidos se entrarán a debatir para su aprobación definitiva a partir de este mes de septiembre. Un plan a cuatro años vista que tiene como objetivo final conseguir que en el 2012, dos de cada tres personas del área metropolitana se muevan diariamente en transporte público o no motorizado. Y para conseguir eso, es imprescindible incidir en las necesarias mejoras del llamado sistema de transporte público colectivo en superficie. O lo que es lo mismo, los autobuses. A continuación, repasamos sucintamente las novedades más destacadas que prevé el plan en materia de buses, y cómo y en qué afectarán éstas a nuestra comarca.

CUATRO EJES

Para resumir los numerosos contenidos del documento, las mejoras relacionadas con las líneas de bus pueden resumirse en cuatro grandes bloques. El primero: una mejora en la **información**. Mediante una serie de diversas medidas, se prevé garantizar y homogeneizar los sistemas de información al usuario en toda la flota de autobuses de la región metropolitana (sea cual sea la empresa concesionaria), dotando también todos los vehículos con sistemas informáticos y de GPS que permitan que el usuario tenga toda la información necesaria en cada momento sobre su trayecto, tiempos de espera, paradas, incidencias en la línea, etc. en tiempo real.

El segundo aspecto es la necesaria mejora en el diseño e implantación de los **carriles bus**. En ese sentido, tan sólo Barcelona, Terrassa, Badalona, Mataró y Caldes, aparecen en el estudio, ya que sus contenidos se realizaron en 2006.

Xavier Solanas

La estación central de Granollers tendrá por fin línea directa con la UAB, pero en 2011.

Lo cual podría ser la razón para que no aparezcan los carriles bus de Granollers (o bien porque, como indica el informe, *"se entiende por carril bus las plataformas viarias total o*

2,5 veces más lento que en coche

Ese es quizás el principal problema del autobús: que frente a otros sistema de transporte públicos metropolitanos, como pueden ser el metro o incluso la bicicleta, el bus va más lento que el vehículo privado. Con lo cual uno de los principales argumentos para fomentar el uso del transporte colectivo y dejar el coche en casa se queda en agua de borrajas. Y más aún si hablamos de los municipios de la segunda corona metropolitana, los que integran la AMTU (que a grandes rasgos, englobaría las comarcas del Maresme, el Vallès Occidental, el Baix Llobregat, El Garraf o, cómo no, el Vallès Oriental). Y es que el estudio revela que, si en la primera corona metropolitana de Barcelona el tiempo de desplazamiento en autobús era entre 1 y 2 veces más alto que en coche privado para el 66% de la población, en la segunda corona el bus tarda hasta 2,5 veces más en hacer el mismo trayecto que el coche para un 75% de los usuarios. El 25% restante respondería a las poblaciones *"con un tipo de transporte público de velocidad comercial aceptable"*. Eso es: con tren. Pero aún así, remarca que también se da ese problema en municipios donde, a pesar de pasar el tren, *"la ubicación de la estación es excéntrica y deja zonas del núcleo urbano fuera de su área de influencia"*, como sería el caso, por ejemplo, de Parets. Por ello es una prioridad del nuevo Pla de Mobilitat crear una red de líneas de autobús exprés que, en una primera fase de emergencia, serviría para cubrir las poblaciones más necesitadas en ese sentido. Es decir, por las que no pasa el tren. Lo que incluye a L'Ametlla, Bigues y Sant Feliu de Codines. Y es que como se advierte en el propio estudio: *"El uso del transporte público depende de su competitividad respecto al transporte privado, la cual reside en gran parte en su velocidad comercial"*. Por ello, el plan también prevé aumentar la velocidad comercial media de estas líneas exprés de los 35 km/h de los buses actuales hasta los 40 km/h. El objetivo es conseguir que los 1.270.000 pasajeros de 2004, pasen a ser 4.680.000 en 2012.

Revista del Vallès, 30/8/2007, p. 4 / Revista del Vallès / Arxiu Municipal de Granollers