

Els defensors del transport públic demanen més inversió i el traspàs de Renfe a la Generalitat

ANÀLISI DELS FERROCARRILS DE RODALIA

Valoració global del servei



Un tren passa de llarg a l'estació d'Hostalric

(*) excloses les estacions dins de Barcelona i l'Hospitalet	FGC		Renfe	
	Estacions	%	Estacions	%
Molt bo	16	35	21	22
Bo	10	22	18	19
Acceptable	5	11	25	27
Insuficient	11	24	15	16
Molt deficient	4	9	15	16
Total	46		94*	

Accessibilitat



Unitat de terra baix de la sèrie 213 de FGC a plaça Espanya

PMR: persones amb mobilitat reduïda	FGC		Renfe	
	Estacions	%	Estacions	%
Accessible a tothom	33	72	18	17
Difícil per a PMR	7	15	40	38
Inaccessible per a PMR i difícil per a la resta	5	11	37	36
Molt deficient	1	2	9	9
Total	46		104	

Qualitat de la informació subministrada



Horaris enganxats a la porta de l'estació de la Garriga

	FGC		Renfe	
	Estacions	%	Estacions	%
Adequada	33	72	38	37
Suficient	10	22	57	55
Deficient	2	4	5	5
Deficiències importants	1	2	4	4
Total	46		104	

Adquisició i validació de bitllets



Validadora de bitllets a l'estació de Castellbisbal

	FGC		Renfe	
	Estacions	%	Estacions	%
Horari ampli	27	59	52	50
Horari limitat	8	17	37	36
No hi ha venda de bitllets	11	24	7	7
Ni es pot validar el bitllet	0	0	8	8
Total	46		104	

FONT: ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP)

ALBERT G.F.

Un estudi troba deficient el servei al 32% de les estacions de rodalia

Aeroport, UAB, Montcada i Santa Perpètua encapçalen la llista negra

Oriol Pàmies
BARCELONA

La xarxa ferroviària de la rodalia de Barcelona no està a l'altura dels seus 188 milions d'usuaris anuals i pot acabar "morint d'èxit" si el TGV continua acaparant les inversions. És el toc d'atenció als responsables polítics de Renfe i Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) que va fer ahir l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) al mostrar el resultat d'una avaluació que detecta un 32% d'estacions (30 de Renfe i 15 de FGC) amb un servei de trens "insuficient" o "molt deficient".

La PTP ha inspeccionat 46 estacions de FGC i 94 de Renfe, en 19 de les quals ha detectat intervals de pas i temps d'espera "clarament excessius". En aquest grup de suspensos sense remei figuren les parades de l'aeroport, Montcada-Ripollet, Santa Perpètua i Cerdanyola UAB, amb menys de 70 trens els dies feiners. Per contra, els corredors més ben servits són els de Barcelona a Sant Cugat del Vallès, de FGC, i els de Barcelona a Cerdanyola i de Barcelona a Premià -descomptant Sant Adrià i

Montgat-, de Renfe, amb més de 200 circulacions diàries en tots dos sentits.

L'estudi constata "aglomeracions importants" a la línia C-1 de Renfe entre Premià i Barcelona, a la C-2 fins a Gavà, a la C-4 entre Sant Feliu i l'Hospitalet i entre Sabadell i Barcelona, i en els serveis a l'aeroport i la Universitat Autònoma. Una conseqüència lògica del fet que des del 1995 l'operador estatal ha augmentat els passatgers el 45%, a un ritme del 5% anual, mentre

que l'oferta només va créixer el 2%. En el mateix període FGC va guanyar els usuaris un 59% i l'oferta de trens un 81%.

"Si no es prenen mesures la degradació està servida", va advertir José Luis Rodrigo, directiu de PTP i coordinador de l'informe. Rodrigo va esmentar com a signe del descontentament dels usuaris el "transvasament cap a línies d'autobús per autopista" al corredor del Maresme.

La congestió afecta també les línies de FGC del Vallès,

mentre que als ramals del Bages i l'Anoia el problema és de baixes freqüències. La diferència, van remarcar els membres de l'entitat defensora del transport públic, és que "l'empresa de la Generalitat té plans concrets per resoldre els seus problemes, mentre que Renfe ni tan sols admet que tingui cap problema". També van denunciar que no s'ha posat en servei la línia C-5 (Martorell - l'Hospitalet per Cerdanyola UAB), ni s'ha fet efectiva la prolongació dels

trens del Maresme fins a Molins de Rei, que Renfe havia anunciat per al setembre.

Traspàs a la Generalitat

En aquest sentit la PTP es va pronunciar a favor de transferir al govern català la gestió dels serveis de rodalia i regionals que ara són de titularitat estatal, tal com demana insistentment el responsable de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig.

L'estudi, més exhaustiu que el presentat pel RACC el juliol passat sobre la segona corona metropolitana, deixa Renfe també força malparada en altres paràmetres. Hi ha 46 estacions (el 45%) seves al nucli de Rodalies de Barcelona que no són accessibles per a persones de mobilitat reduïda, en 8 parades o baixadors no es pot comprar ni validar el bitllet, en 4 hi ha importants deficiències en la informació bàsica al viatger i en 8 falten elements mínims de confort. A la xarxa de FGC, que s'ha renovat força, el 72% de les estacions són totalment accessibles, en totes es pot validar el bitllet, encara que en 11 no hi ha venda, i tant la informació com el confort són sensiblement millors.

1.500 milions per a la línia 9

El govern de la Generalitat va obtenir ahir el compromís de les tres principals entitats financeres de l'Estat -SCH, BBVA i La Caixa- de proporcionar crèdits per valor de 1.500 milions d'euros per a la construcció de la línia 9 del metro de Barcelona. Amb el contracte marc subscrit queda assegurat el finançament de la infraestructura més ambiciosa projectada a Catalunya, que tindrà un cost estimat de 3.000 milions d'euros. El Banc Europeu d'Inversions (BEI) ja va comprometre's a donar crèdits per un import de 1.300 milions, i les arques de la Generalitat aportaran els altres 200 milions.

El conseller d'Economia i Finances, Francesc

Homs, va indicar que les condicions de l'operació de crèdit seran "pràcticament iguals" que les pactades amb el BEI, que són les més favorables. El conseller va remarcar que el sistema elegit per fer l'obra, mitjançant un ens específic anomenat Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, que explotará la línia, permetrà generar "fluxos financers" que assegurin el retorn de la inversió.

Per la seva banda, el titular de Política Territorial, Felip Puig, va anunciar que el més vinent es firmará el contracte amb Alstom per construir els trens de la línia 9, que haurien de circular per una part dels seus 43 quilòmetres de recorregut a finals del 2005.