

Terrassa

La prolongación de Ferrocarrils sigue ganando viajeros en 2017

➤ El proyecto, ejemplo en la Jornada Catalana de Movilitat

Laura Hernández/Laura Mangas

Los trenes de Ferrocarrils han registrado un incremento de usuarios del 56% desde que en verano de 2015 entraran en funcionamiento las tres nuevas estaciones de Vallparadís Universitat, Estació del Nord y Naciones Unidas. El proyecto protagonizó ayer una de las ponencias de la Jornada Catalana de la Mobilitat 2017, organizada por la Agrupació de Municipis Amb Transport Urbà (AMTU) en Castellbisbal.

En el encuentro, en el que participaron representantes municipales, la Generalitat de Catalunya y los operadores del transporte, Ferrocarrils de la Generalitat reveló la última hora de la prolongación de la línea en Terrassa. “Tenemos el dato actualizado y podemos afirmar que la demanda ha aumentado otro 10% en 2017 –explicó Enric Ticó, presidente de la compañía, lo que confirma que el crecimiento se consolida de manera clara”.

Ese repunte de la demanda se registra en todas las estaciones,

aunque no de manera uniforme. Ticó explicó ayer que en Rambla suben al tren un 5% más de pasajeros desde enero y en las nuevas estaciones el incremento oscila entre el 13 y el 16%.

La prolongación ha sumado 1,2 millones de viajes nuevos desde que la línea llega hasta Can Roca. La demanda ya repuntó en 2015 un 22% y en 2016 ha alcanzado el 56%. Le entrada en servicio de la prolon-

En este momento solo un 13% de los desplazamientos en tren son internos. Una mayoría aplastante, el 87%, suben al tren para viajes interurbanos

gación ha repercutido en positivo en el resto de la línea vallesana, que también ha visto mejorar resultados en un 7%.

Junto a Enric Ticó, en la ponencia sobre el proyecto de FGC en Terrassa participaron Marc Armengol, teniente de alcalde de Territo-

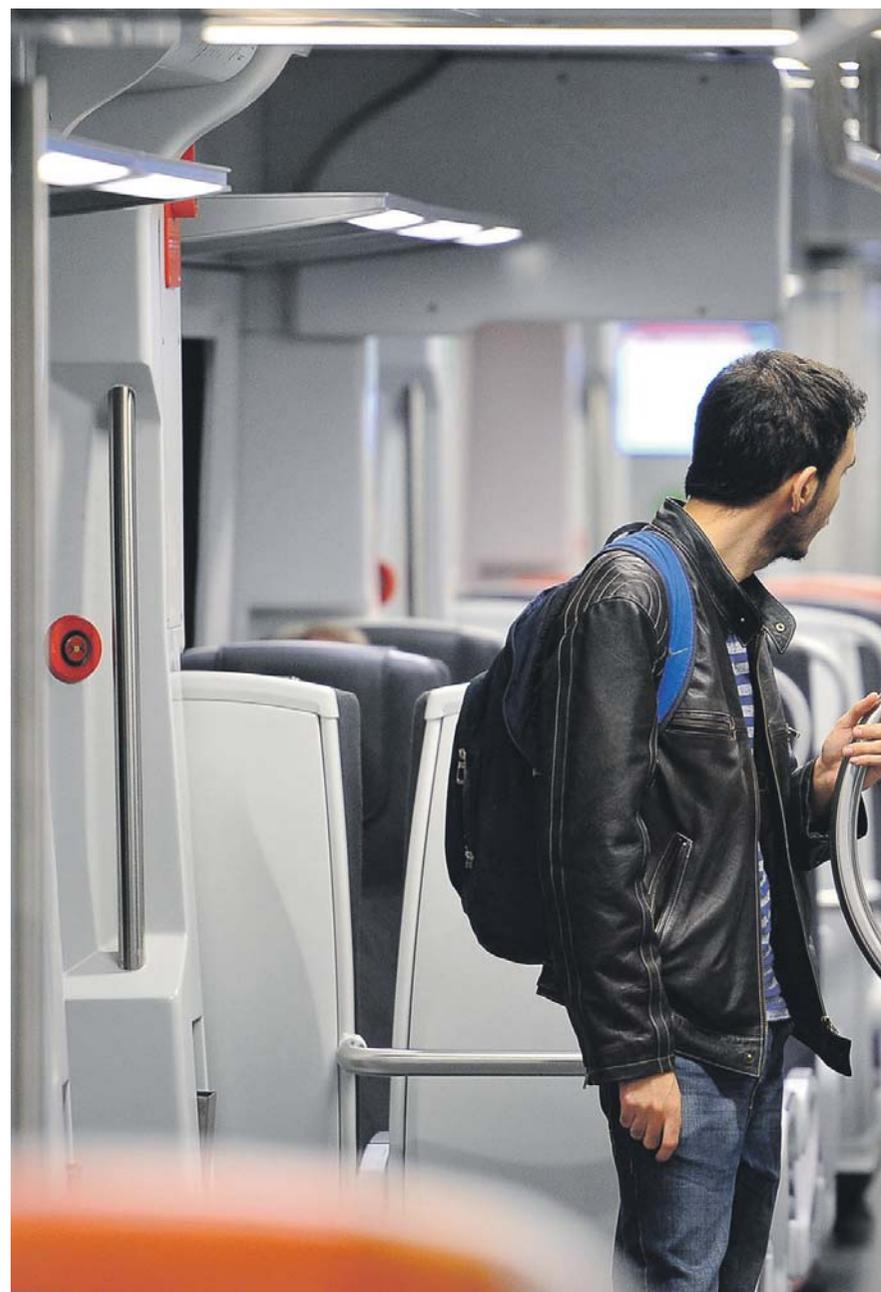
rio y Sostenibilidad, y el director gerente de TMESA, la operadora del transporte público en Terrassa.

Armengol explicó la sorpresa que causó entre la clase política y la propia operadora la respuesta de la ciudadanía a la ampliación de la línea. Los terrassenses han asimilado rápido la nueva oferta de transporte público y la han integrado a sus desplazamientos por la ciudad, pero sobre todo a los interurbanos. “Estos dos años de funcionamiento nos han servido para ver que el metro es una opción sólida para la movilidad interurbana”, dijo ayer Armengol.

En este momento sólo un 13% de los desplazamientos en Ferrocarrils transportan pasajeros de un punto a otro de la ciudad. “Para esos trayectos la ciudadanía sigue prefiriendo ir a pie o en bus, probablemente porque es algo más barato”.

FGC GANA, RODALIES PIERDE

Armengol explicó que en Terrassa se registran 20.900 desplazamientos en tren cada día, 12.800 de los cuales los absorbe la línea de Ferrocarrils, que ha ganado 3 mil nuevos



usuarios cada jornada, y 8.100 escogen Rodalies de Renfe, que ha perdido 500 viajeros diarios.

En la ciudad se registran una media de 727.971 desplazamientos todos los días, lo que supone unos 3,6 trayectos por persona. Un 39% de ellos siguen siendo en coche privado, objetivo prioritario del Plan de Movilidad 2016-2021. El proyecto, aprobado recientemente por el pleno, se ha propuesto reducir la mo-

vilidad en coche un 12%.

En la Jornada Catalana de Mobilitat 2017 Guillermo Ríos, director gerente de TMESA, fue el encargado de exponer la estrategia seguida por el transporte público en Terrassa para afrontar la apertura de tres nuevas estaciones de tren y el cambio en los hábitos de desplazamiento de la ciudadanía.

Ríos explicó que la compañía optó complementar el bus con el

EL DATO**727.706**

Es el número de desplazamientos diarios en Terrassa. El 39% aún son en coche.



Ticó le pide un paso más al bus

► Terrassa es ejemplo de complementariedad entre el bus y el tren. Antes del estreno de las nuevas estaciones de Ferrocarrils, los técnicos de la compañía ferroviaria y del área de Movilidad del Ayuntamiento de Terrassa mantuvieron reuniones para debatir el mejor encaje entre los dos operadores de transporte público, para facilitar el acceso a los usuarios y convencerles de las ventajas de dejar el coche en casa. Pese al esfuerzo de complementariedad, Enric Ticó explicó ayer que en este momento apenas un 4% de los usuarios de FGC llegan a la estación en bus. La mayoría lo hacen a pie – en torno a un 70% en las estaciones de Vallparadís Universitat y la Estació del Nord, y un 40% en NN UU– y en menor medida en moto, en bicicleta o en coche. El uso del bus para acceder al tren “es muy bajo –valoró ayer Ticó–. Tmesa debería revisarlo”. Se refería a NN UU, a la que un 26% de usuarios llega en coche. Guillermo Ríos tiró de metáfora para afirmar que pueden haber más ajustes en el bus, “cambiar los colores de la piel del camaleón, pero no cambiar de animal”.

Un usuario de la red de Ferrocarrils en Terrassa, que supera de largo el millón de viajeros.

Así ha sido y hoy las estadísticas del bus ya suman en positivo. Ríos defendió ante los asistentes a la jornada la oportunidad de “potenciar la red de bus cuando se potencia un servicio ferroviario. Está claro que no compiten, se complementan”. ►

tren y alimentar las estaciones desde la red de autobuses, una apuesta que ha dado como resultado un incremento de viajeros y que “a final de 2017 podría saldarse con un nuevo récord de viajes”, apuntó el gerente de Tmesa.

La empresa mixta recoge ahora el resultado de un plan estratégico que arrancó con pérdidas. Tras la inauguración de las nuevas estaciones, el autobús perdió 1 millón

de viajes en la ciudad, la mayoría vecinos de las estaciones que optaron por el tren, usuarios que percibieron las ventajas de la conexión con Rodalies y el tráfico interno, apuntó Ríos.

La compañía rediseñó algunas líneas y acercó las paradas a las estaciones con el objetivo de facilitar la conexión modal entre los dos modos de transporte y así “ganar viajes inducidos y fidelizarlos”.



Josep Rull, ayer en la jornada catalana sobre movilidad. AMTU

Rull: “Con la viñeta tendríamos 300 millones anuales”

► Cambios en el pago de los peajes

El conseller de Territori i Sostenibilitat, Josep Rull, defendió ayer la implantación del modelo de viñeta en las autopistas de peaje, una tarifa plana anual para tener acceso ilimitado a toda la red viaria. Este sistema, comentó, permitiría al Govern “disponer de 300 millones anuales para invertir en el transporte público”, como, por ejemplo, en la mejora del sistema de Rodalies.

El conseller defendió la implantación de la viñeta en la conferencia inaugural de la Jornada Catalana de la Mobilitat, que la Associació de municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà (AMTU), celebró ayer en Castellbisbal.

Rull es partidario del sistema

de tarifa plana en los peajes porque “permitiría liberar recursos hipotecados” del presupuesto de Territori i Sostenibilitat. Este año, por ejemplo, el 40% del dinero que gestiona su departamento está destinado a pagar peajes en la sombra. En concreto, 185 millones de euros.

INFRAESTRUCTURAS CLAVE

A pesar de esta “hipoteca”, el egarense subrayó que el Govern está empezando a desbloquear algunas “infraestructuras clave”, como la prolongación de los Ferrocarrils en Terrassa y en Sabadell y nuevas líneas de metro.

La jornada celebrada en Castellbisbal, que reunió a unas 400 personas, se centró en debatir el papel de los municipios en la gobernanza de la movilidad. ►