

TRANSPORTS PÚBLICS



Associació per
a la Recuperació
i Conservació
d'Autobusos [ARCA]

Informatiu Arriola
Any II - Número 39
15.04.2006 - 20.04.2006

zyttaro83@yahoo.es
manuelalexandre@gmail.com
www.arca-bus.org

TMESA recupera un Pegaso 6424 per a un nou servei llançadora

- o La nova línia 15 de Terrassa enllaça l'estació de Les Fonts de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) amb els polígons de Can Parellada, Colom II y Santa Margarita

pàgina 10

EDITORIAL

Este número del Informativo lo empezamos con un breve editorial con el cual queremos agradecer todas las felicitaciones que hemos recibido en los últimos días con motivo del cambio de formato del boletín, estrenado la semana pasada. También queremos aprovechar este espacio para pedir disculpas por los posibles errores que hayamos cometido en éste y los números anteriores.

No queremos continuar este pequeño escrito sin agradecer a los participantes de los grupos buses-y-autocares de Yahoo! y el foro de Autobuses de Barcelona por sus colaboraciones, ya que sin ellas no obtendríamos la mayoría de las informaciones aquí publicadas.

Dentro de los cambios que estamos realizando en este boletín, en este número tenemos dos novedades. La primera es la incorporación de dos nuevos redactores, Manuel Alexandre Peñarrocha y Alejandro Roca, quienes se encargarán a partir de este número de las secciones de País Valencià y Murcia, respectivamente. La segunda novedad es el espacio dedicado a las novedades de autocares catalanes, que en este número encontraréis en la página 9, dentro de la sección Catalunya.

Para finalizar este escrito, os informamos de que temporalmente las direcciones de correo a las cuales podéis enviar todo tipo de comentarios, noticias, sugerencias, etc.... serán zyttaro83@yahoo.es y manuelalexandre@gmail.com. Esperamos tener dentro de unas semanas, un buzón de correo electrónico dedicado exclusivamente a este boletín.

SECCIONES

pàg. 2 Catalunya
pàg. 12 Andalucía
pàg. 12 Galicia
pàg. 13 Madrid

pàg. 15 Murcia
pàg. 16 País Valencià
pàg. 19 España

La empresa Autobusos de Lleida renumera sus autobuses dentro de la serie 4000 del Grup Sarbus

En las últimas semanas, la empresa explotadora del servicio de transporte urbano de Lleida, Autobusos de Lleida-Grup Sarbus, ha renumerado todos los vehículos de su flota dentro de la serie 4000 del grupo al que pertenece, el Grup Sarbus.

La renumeración ha consistido en añadirle un 4 al número que lucía hasta ahora el autobús (40 en el caso de los articulados, ya que formaban la serie 5x). Las otras empresas del Grup Sarbus ya hacía tiempo que habían adaptado (almenos en parte de su flota) la numeración de sus vehículos a la numeración del grupo. En el caso de la Empresa Casas de Mataró sus autobuses pertenecen a la serie 1000. La matriz del grupo, Sarbus, hace lo propio en la serie 2000, aunque buena parte



de sus vehículos todavía no lucen el correspondiente 2; mientras que la tercera empresa del grupo, la gerundense Sarfa tiene buena parte de sus autocares numerados como serie 3000.

Mataró Bus instala a bordo un canal informativo

Toda la flota de la empresa municipal de transporte público Mataró Bus dispondrá de un nuevo servicio, el Spotbus. Es un canal audiovisual que actuará como medio de comunicación informando a los usuarios a través de una programación variada. En cada autobús hay dos pantallas de plasma situadas en sitios que permiten que el canal se visualice desde todos los puntos del vehículo. Spotbus incorpora los sistemas GPS y UMTS (sistema de telefonía móvil con acceso a Internet) que lo convierten en el canal de comunicación en el transporte más moderno. El objetivo es amenizar el trayecto de los usuarios.

La programación del canal está formada por noticias de actualidad y de Mataró, el horóscopo, el tiempo, cultura, espectáculos, un concurso semanal, y los espacios "La voz del joven" y "La voz del ciudadano". En "La voz del joven" los colegios podrán informar de sus actividades, colgar noticias, murales y dibujos. Y en "La Voz del ciudadano" se podrán colocar anuncios para vender productos, encontrar algún servicio o comprar lo que desee.

Por otro lado, el canal dispondrá de un espacio de publicidad, para que los comercios oferten sus productos y servicios, así como de un espacio destinado tanto a información del Ayuntamiento de Mataró como la propia del servicio Mataró Bus, donde informarán a sus usuarios de las modificaciones de recorrido, anulación de paradas, cambios de tarifas, etc. (Revista Viajeros)

Avant Grup invierte 1,9 millones de euros en la renovación de su flota de autocares



El grupo Avant Grup, integrado por las empresas Autocars Canals y Bardet Autocars, ha invertido un total de 1,9 millones de euros en la adquisición de 12 nuevos autocares, de los que 9 de ellos están plenamente operativos y los tres restantes entrarán en servicio en el transcurso de los próximos meses. La adquisición de nuevos autocares se inscribe en los planes de mejora y renovación de la flota de autobuses que actualmente se sitúa en las 150 unidades.

Asimismo, se ha informado que 7 de los nuevos autocares, con motor Volvo y carrocería Noge, disponen de capacidad entre 50 y 59 plazas, equipados todos ellos con los últimos avances en materia de seguridad y confort, como son los cinturones de

seguridad. Las otras 5 unidades cuentan con unas dimensiones inferiores, con motor Mercedes y una capacidad de 24 plazas cada uno de ellos. Al igual que los anteriores también disponen de los mejores sistemas para garantizar la seguridad de los pasajeros. Con la incorporación de estas unidades, Avant Grup ofrece la mayor oferta de autocares equipados con cinturones de seguridad, con más de treinta unidades.

Avant Grup, considerado como el primer operador de transporte turístico de viajeros en Catalunya, cuenta en una plantilla de 240 personas y realiza anualmente cerca de 160.000 servicios con más de 6 millones de pasajeros. Actualmente, el grupo dispone de bases operativas en Barcelona, Sant Boi y Sabadell, y entre las principales actividades que lleva a cabo anualmente figura el transporte turístico, así como el transporte escolar y empresarial. Durante el pasado año Avant Grup, que se constituyó a principios del año 2004, registró una facturación que se situó en los 17 millones de euros, lo que significa un incremento del 18% con respecto al año anterior. (Revista Viajeros)

El DAF de Casas también ha sido renumerado

El DAF SB-220 con carrocería Hispano V.O.V. II de la empresa mataronense Casas (perteneciente al Grup Sarbus) ha sido numerado como 1801. Este autobús procede de la flota de los autobuses urbanos de Lleida, donde lució el número 117 y al que vemos en la imagen que acompaña a esta información, tomada pocas semanas antes de que pasase a Casas. Cabe indicar que, por el momento, el autobús conserva su matrícula original (L-4285-U) y los colores amarillo y azul de Lleida.



Tretze municipis del Camp i l'Ebre només disposen de serveis de transport privats

- o L'Associació per la Promoció del Transport Públic constata en un estudi el gran dèficit que té bona part del país

La relació entre l'oferta de transport públic que té un ciutadà del Baix Llobregat és de 26 a 1 respecte a la que té un habitant del Pallars Sobirà. La primera és la comarca millor connectada del país, la segona la pitjor. La dada s'extreu de l'Atles del Transport de Catalunya elaborat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, que constata les grans diferències territorials i l'enorme dèficit en transport públic que hi ha en gran part del territori. Al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, el Tarragonès és la comarca millor comunicada, la tercera del país, mentre que el Montsià és la pitjor. Les diferències afecten, sobretot, aquells municipis sense cap mena de servei de transport públic, un total de tretze a la demarcació de Tarragona.

El Baix Llobregat i el Barcelonès són les úniques comarques de les 41 del país que superen la mitjana catalana de possibilitats de moure's en tren, bus, metro o tramvia. La mala vertebració territorial es continua fent evident si el càlcul es fa sense comptar les dues comarques punteres. Llavors, només deu superen la mitjana. Entre aquestes, del Camp i l'Ebre, només ho fan el Tarragonès i el Baix Camp.

Desplaçaments

L'Atles elaborat per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic es basa en dades del 2004. El treball és un document inèdit fins ara al país. El treball defineix el mapa del desequilibri territorial en el càlcul del nombre de desplaçaments que es poden fer en un any dividit per la quantitat d'habitants d'una zona determinada. La mitjana catalana es situa en un 1,51, mentre que al Baix Llobregat puja als 5,25 i al Pallars Jussà baixa als 0,2. Pel que fa a la demarcació, al Tarragonès, la comarca millor situada, se situa en els 2,84 desplaçaments, mentre que al Montsià, la pitjor, baixa als 0,62.

Un segon càlcul incorpora el nombre de places disponibles, ja que no és el mateix, per exemple, tenir un autobús cada hora que tenir un tren. El primer pot transportar 75 viatgers i el segon 300. La classificació per comarques varia força en el càlcul interior, però igualment es demostren grans diferències. Només cinc comarques superen la mitjana catalana: el Barcelonès, el Garraf, el Ripollès, el Baix Penedès i el Baix Llobregat. Tanca la classificació el Pla de l'Estany. La relació entre aquesta comarca i el Barcelonès és d'1 a 20. Al Camp de Tarragona i les Terres de l'Ebre, en aquest cas, la Ribera d'Ebre segueix el Baix Penedès en la tretzena posició i tanca la classificació territorial.

La pitjor situació

La pitjor situació de desequilibri la tenen aquells municipis sense cap mena d'oferta de transport públic. La majoria es troben en zona d'interior i de muntanya. Segons l'Atles de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, la suma de tots els termes municipals dels pobles sense servei de transport públic ocupa una superfície total de 3.665 quilòmetres quadrats, una àrea tan gran com la regió metropolitana de Barcelona i la meitat de Tarragona.

Al Camp de Tarragona i a les Terres de l'Ebre, l'Atles defineix un total de tretze municipis sense cap mena de servei de transport públic: Mont-ral a l'Alt Camp; Cabassers, la Febró, l'Albiol i l'Argentera al Baix Camp; Vallclara, Senan, Pontils, Forès, Conesa i Savallà del Comtat a la Conca de Barberà; la Torre de Fontaubella al Priorat, i Renau al Tarragonès. (El Punt, 16 d'abril de 2006).

CATALUNYA > El transport públic a Tarragona

La situació per comarques

ALT CAMP	El servei de bus interurbà (102 expedicions per habitant l'any) supera la mitjana catalana (55), però el deficient servei de ferrocarril (9) sobre les 26 de mitjana situen la comarca en la catorzena posició del rànquing del país.
BAIX CAMP	La segona comarca de la demarcació millor comunicada gràcies al bus interurbà (106 expedicions) que dobla la mitjana catalana de desplaçaments. El servei de bus interurbà està clarament per sobre la mitjana catalana amb 106 expedicions per habitant l'any sobre 55
BAIX EBRE	És la setena comarca pitjor comunicada del país amb 43 expedicions per habitant l'any de bus i 12 de tren.
BAIX PENEDÈS	És la única de la demarcació per sobre de la mitjana catalana en la relació places per quilòmetres per habitant i any. Per sota la mitjana en servei de bus.
CONCA DE BARBERÀ	La comarca amb més pobles sense transport públic. Frega la mitjana catalana en servei de bus, però molt per sota de la del ferrocarril. El total es fixa en 71 expedicions per habitant l'any. La mitjana catalana és de 314.
MONTSIÀ	Amb 37 expedicions per habitant l'any de bus interurbà i dos de tren, és la comarca pitjor comunicada del Camp i de les Terres de l'Ebre. La mitjana d'expedicions
PRIORAT	Supera per poc la mitjana catalana en el servei de bus interurbà i ferrocarril. Tanmateix, la suma total li dona 127 expedicions per habitant l'any quan la mitjana catalana és de 314.
RIBERA D'EBRE	Se situa en la meitat de la classificació catalana, però clarament per sota la mitjana, amb 114 expedicions l'any. Un servei de bus poc per sobre la mitjana ajuda a equilibrar el servei.
TARRAGONÈS	És la comarca del Camp i l'Ebre millor comunicada amb transport públic gràcies a un fort servei de bus interurbà (124 expedicions). El total no arriba a la mitjana catalana, però se situa en el tercer lloc de la classificació general.
TERRA ALTA	Se situa a la part baixa del rànquing tot i que el servei de bus supera per poc la mitjana. El número d'expedicions per habitant any és de 90.

14 milions per unir les capitals de comarca

En els últims anys el gros de l'acció pública en transport públic s'ha dedicat a millorar els transports del Baix Llobregat i el Barcelonès, les dues comarques que més en tenen, segons l'Associació per a la Promoció del Transport Públic. “Esperem que en els propers anys el govern de Catalunya posi l'accent a millorar el transport de la resta de Catalunya perquè la radiografia que ha fet la PTP posa en relleu que hi ha uns desequilibris molt greus que cal contrarestar”, afegeix. L'Atlas conté un annex en què s'avalua què costaria complir un dels acords del Pacte del Tinell en què s'estableix el compromís d'enllaçar amb transport públic les diverses capitals comarcals amb una freqüència d'una hora. El cost de complir aquest compromís és de 14 milions d'euros el primer any. “Amb aquesta oferta es donaria al país una oferta de transport públic que milloraria molt la qualitat de vida de centenars de milers de persones que ara viuen en uns territoris on el transport públic no passa de ser simbòlic”. (El Punt, 16 d'abril de 2006).

Per a més informació, podeu consultar la web de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), www.laptp.org, on hi trobareu el document de l'Atlas del Transport Públic de Catalunya.

www.arca-bus.org

El transport públic no cobreix l'onze per cent de la superfície de Catalunya

o Segons l'associació d'usuaris, el govern no assolirà els compromisos del Pacte del Tinell

A Catalunya encara queden poblacions on no arriba el transport públic: ni tren, ni autobús, ni taxi. Aquests municipis, segons l'associació per a la Promoció del Transport Públic a Catalunya (PTP), representen l'11,5% de la superfície del país. Dit d'una altra manera, el 0,7% de la població catalana ha de fer servir el transport privat per moure's. Aquestes dades es poden extreure de l'Atles del Transport, un document fins ara inèdit, que ha elaborat la PTP basant-se en les dades del 2004, unes dades que no han variat significativament. Per això, l'associació veu difícil que el govern compleixi els compromisos del Tinell.

La població del Montseny, a la comarca del Vallès Oriental, té 300 habitants i si algú ha de desplaçar-se ho ha de fer amb cotxe privat ja que és inexistent l'oferta de transport públic que els comuniqui amb la resta del territori. Segons les dades de l'Atles del Transport elaborat per la PTP, els municipis sense transport públic representaven, el 2004, un 11,5% de la superfície total del territori català. Una xifra que, segons membres de l'associació, no s'ha modificat substancialment els dos últims anys.

En l'estudi, l'entitat relaciona l'oferta de transport de cada comarca amb la seva població. L'informe conclou que la mitjana catalana de viatges per habitant i any és de 3,15. De les quaranta-una comarques, només dues estan per sobre de la mitja: el Baix Llobregat -amb 5,25 expedicions per habitant i any- i el Barcelonès -amb 4,9-. La realitat, però, és ben diferent per a la majoria de comarques. Amb els números a la mà, responsables de la PTP, afirmen que "la majoria estan per sota de la mitja pel que fa a oportunitats de desplaçaments". I és que són vint-i-nou les que no arriben ni a l'1,75 trajectes per habitant i any, és a dir, ni a la meitat de la mitjana. Les comarques de l'interior "continuen sent les grans oblidades", en canvi les de la costa "són les que estan més ben comunicades".

Incompliment del Tinell

L'associació per a la Promoció del Transport Públic critica que el govern hagi "treballat poc" per complir amb els compromisos del Pacte del Tinell. D'aquest acord, en va sortir, entre d'altres, el compromís de "connectar totes les capitals comarcals amb transport públic amb una freqüència d'una hora". Fet que, segons la PTP, s'aconseguiria amb un mínim de deu viatges diaris. Però l'entitat alerta que aquest fet està lluny de la realitat i també que és difícil d'aconseguir amb el que queda de legislatura. En dona exemples: les línies que uneixen Lleida i Girona només cobreixen un 60% de les freqüències, altres casos estan en una situació pitjor: no hi ha cap línia que uneixi Girona amb Tàrraga.

El pacte de govern també proposa "impulsar processos d'integració tarifària a les àrees urbanes i comarcals". Tarragona i Lleida són algunes ciutats on ja es fan proves pilot per aplicar aquest sistema. El fet que les tarifes integrades encara no s'utilitzin a tot el territori fa gairebé impossible, assegura la PTP, que "es pugui parlar en un futur immediat d'un sistema comú a tot Catalunya". Una tarifa única a tot el país "no serviria de gaire si no s'unifiquen serveis com ara els dels autobusos, en què cada empresa que explota una determinada línia té el seu mapa i horari". Això comporta, segons comenta l'associació d'usuaris, a situacions poc pràctiques, "és quasi impossible que els que arriben a la capital del Bages amb tren puguin agafar el bus que uneix Manresa i Berga perquè surt amb una freqüència que no està coordinada amb l'arribada dels ferrocarrils".

Representants de l'associació d'usuaris reconeixen, però, que la Generalitat ha fet alguna cosa per promoure el transport públic. Ara hi ha més trens que al començament de la legislatura, "però en servei de rodalia, per qüestions de demanda i no per motius socials".



Línies d'autobús

A tot això cal afegir-hi que no es revisen les concessions a les empreses que exploten determinades línies amb autobús. Fet que permet que algunes companyies no examinin els seus recorreguts i els facin utilitzant vies secundàries, i també, segons la PTP, “que s'allarguin els trajectes i que la intermodalitat amb altres serveis sigui nul·la”.

Per no perdre la concessió d'un recorregut, altres empreses opten per mantenir una línia amb una freqüència d'un cop l'any: “si vols anar de Berga a Vic, passant per Santa Maria de Merlès només ho pots fer el dissabte de Rams”, expliquen des de l'entitat.

L'oferta genera demanda

Sempre que sigui possible, comenten representants de la PTP, “la gent busca l'opció més còmoda i ràpida” per moure's. El bus “permet ampliar la cobertura, solucionar un tipus de mobilitat que el tren no pot cobrir”. Per contra, el transport ferroviari és vist pels usuaris com “més còmode”. Bus i tren són les dues opcions més utilitzades, la PTP opta per donar facilitats per compaginar els dos transports. Expliquen que els mataronins que agafen diàriament el tren abans anaven caminant fins a l'estació. Des que hi ha el sistema tarifari integrat “hi ha més gent que diàriament agafa l'autobús fins a la parada de renfe, arriba a Barcelona i es mou per la ciutat amb el metro”.

El pressupost

L'Atlas del Transport no només analitza quina és la situació actual del transport públic a Catalunya. També fa propostes per aplicar el que es va acordar en el Pacte del Tinell. La PTP ha calculat que fer una bona xarxa de transport a tot Catalunya costaria 20.057.389 euros l'any, el que val “construir un quilòmetre de la línia 9 del metro”. L'associació creu que la inversió inicial seria menor si es té en compte els ingressos produïts per la recaptació del bitllet. Per l'entitat, només que s'ingressés el 30 per cent del que s'inverteix gràcies a l'ús que farien els usuaris del servei, la despesa només seria de 14 milions d'euros. (El Punt, 16 d'abril de 2006).

Autocares Roca amplia la flota con un nuevo Divo Intercity

Dispone de 57 butacas de modelo Eco 010, sistema de aire acondicionado Hispacold 12 N, DVD con TFT delantero y Radio CD Blaupunkt. Cumple la normativa de transporte escolar.

Autocares Roca es un operador catalán, con sede en Girona, que realiza servicios de transporte urbano, regular y discrecional. Cuenta con una flota de 23 autocares, con amplia gama de plazas. Dispone también de autocares de lujo y adaptados a personas de movilidad reducida. (Revista Viajeros).

Vilafranca calcula que enguany faran servir l'autobús uns 142.000 viatgers

L'Ajuntament de Vilafranca del Penedès calcula que aquest any es tancarà el servei d'autobús amb rècord d'usuaris. Segons els càlculs que ha fet l'ens, aquest any hi haurà 142.000 viatgers que hauran utilitzat el servei. L'Ajuntament fa aquests càlculs tenint en compte que dimecres passat es va obrir la tercera línia d'autobús que connecta l'hospital comarcal amb l'estació de trens de Rodalies. L'any passat, la xifra d'usuaris de l'autobús es va situar en el 97.294 viatgers. La línia s'afegirà a les altres dos que ja funcionen, que actualment rodegen el municipi en dos sentits. Aprofitant l'obertura d'aquesta nova línia, que travessarà el centre del municipi, l'Ajuntament ha renovat la imatge corporativa del servei i ha repartit nous horaris entre els usuaris. La línia 3, que dimecres passat va ser gratuïta, cobreix el trajecte entre dilluns i divendres de les 6.58 a les 20.28. (El Punt).

Els busos de Barcelona experimentaran amb el biodiesel

La flota d'autobusos de Transports Metropolitans de Barcelona (TMB) experimentarà, a partir del mes de maig, l'ús del biodièsel com a combustible renovable. La prova començarà a mitjan mes, durarà mig any, i hi participaran 15 vehicles, que portaran un distintiu visible a la carrosseria. L'objectiu d'aquest pla pilot, fruit d'un conveni entre TMB i Petrocat, és avaluar els avantatges i inconvenients del nou combustible ecològic. Els 15 vehicles que faran la prova faran servir Bio 10 Petrocat, una barreja de gasoil tradicional i el biodièsel similar, que està ja disponible a les estacions de servei per al consum privat. El biodièsel és un combustible biodegradable derivat d'olis vegetals i residuals de fregits. Genera menys emissió de fums i agents contaminants, lubrica els motors i és aplicable a tots els vehicles amb motor dièsel. (El Punt).



Nuevo autobús de ALSA en Sant Vicenç dels Horts

ALSA CITY en Sant Vicenç dels Horts ha incorporado un nuevo vehículo que prestará servicio en la nueva línea 7 de la localidad del Baix Llobregat. Se trata de un Iveco EuroPolis matrícula 6551-DDJ que anteriormente circuló en Castellón y Toledo (Unauto, donde lució el número 937). Todavía no conocemos el número que llevará, aunque ya está pintado de rojo. Adjunta a esta noticia, vemos una imagen (de Marcel Estadella) de este autobús todavía con el color azul, antes de ser repintado.

Novedades en autocares catalanes

Iniciamos en este número del informativo un nuevo espacio donde recogeremos semanalmente las novedades referentes a autocares catalanes. Comenzamos la sección con la noticia de que el autocar número 1958 de ALSA, un Mercedes Benz O-404 con carrocería Noge Touring I, ha sido repintado para realizar el Catalunya Bus Turístic.

En lo que se refiere a autocares nuevos, Autocares Raya de Castellar del Vallès ha incorporado a su flota un autocar con carrocería Beulas Cygnus. Su matrícula es la 8174-DXH. La empresa barcelonesa Canals ha comprado un Volvo B12B con matrícula 0138-DXM. Por su parte, la badalonense Granero ha adquirido un Irizar Century 3 (matrícula: 2746-DSW).

Seguimos en las comarcas de la región metropolitana, nos encontramos con que la empresa Maher, de Canet de Mar, ha comprado un microbús Mercedes Benz con carrocería Indcar Wing matriculado como 1462-DRC. En el Penedès, Autocars Dotor también ha incorporado un microbús. En este caso, se trata de un MAN con carrocería Indcar Mago 2 y matrícula 4888-DGS. Sin marcharnos de la zona barcelonesa, Noreste ha comprado un Irizar PB de segunda mano y de color azul, al que ha adjudicado el número 81 de su flota.

En las comarcas de Girona, tenemos constancia de que la empresa AMPSA de Torroella de Montgrí ha adquirido un MAN con la nueva carrocería de Noge, la Touring 3, que lucirá la matrícula 5404-DXN. Esta incorporación ha provocado que el vehículo número 37 haya sido vendido a una empresa murciana.

Desvíos provisionales en la red de TUSGSAL

Según se informa desde el foro de Autobuses de Barcelona, desde el pasado 18 de abril y con motivo de las obras de remodelación de un tramo de la Avinguda Francesc Macià de Santa Coloma de Gramenet, obras que se prevé durarán aproximadamente 6 meses, las líneas B18, B21, B27, B30 y 800 son desviadas por Passeig Llorenç Serra, Passeig de la Salzereda y Avinguda Pallaresa.

La línia d'autobús SB2 estrena un recorregut amb més cobertura a Marianao

o Amb noves millores i connexions entre els barris

La línia urbana SB2 va canviar d'itinerari a partir del dimecres dia 19 d'abril. El nou recorregut s'ajusta millor a les demandes i necessitats dels usuaris de Sant Boi. La modificació principal consisteix que el servei ampliarà notablement la cobertura al barri Marianao (en direcció 'muntanya', pel carrer Girona; en direcció 'nucli antic', per Riera Gasulla).

Entre altres millores, la línia SB2 oferirà un bon servei als usuaris del Col·legi Balmes i de l'equipament municipal de l'Olivera i als alumnes de l'IES Marianao. Altres canvis fets al circuit de la línia permetran que els microbusos s'aturin a la part de dalt del Parc de Marianao i molt a prop de l'Àrea Bàsica de Salut de Camps Blancs. Ara, els autobusos també recorreran en tots dos sentits els barris de muntanya de Can Paulet i Els Canons.

Durant 2005, tercer any de funcionament de la línia, l'SB2 va transportar 90.000 viatgers. L'Ajuntament de Sant Boi, l'Entitat Metropolitana del Transport i l'empresa Oliveras, SL col·laboren en la prestació del servei. (Ajuntament de Sant Boi, 19 d'abril de 2006).

Connexió dels FGC amb tres polígons industrials

- o Un bus llançadora cobrirà els torns de matí, tarda i nit

Aquest dimarts s'ha inaugurat l'autobús llançadora que uneix l'estació de Les Fonts dels Ferrocarrils de la Generalitat amb els polígons de Can Parellada, Colom II i Santa Margarita.

El nou servei permetrà millorar l'accessibilitat a aquesta zona industrial del sud de Terrassa, on hi treballen més de 6.500 persones. La llançadora, que té connexió amb les

línies de TMESA, pretén oferir alternatives a l'ús del vehicle privat i facilitar el desplaçament de col·lectius com els estudiants. El servei funcionarà de moment com a prova pilot els dies feiners, tot l'any menys el mes d'agost. El bus sortirà, cada dotze minuts del Passeig Lola Anglada, a Les Fonts, i cobrirà els torns de matí, tarda i nit.

L'autobús té un recorregut de tretze parades, la majoria situades a les empreses més importants dels polígons, que també participen en el finançament del projecte, juntament amb la Generalitat i el consistori. El nou servei, que té un pressupost d'uns 60.000 euros, està dins del sistema tarifari integrat. (www.e-newsterrassa.com, 18 d'abril de 2006).

La imatge que acompanya aquesta informació està extreta de l'edició digital del diari El Punt i hi veiem que, en principi, el servei d'aquesta nova línia (a la que se li ha assignat el número 15) es realitzarà amb un Pegaso 6424, concretament el número 17, recuperat de nou per al servei després d'haver sigut donat de baixa l'any 2004, motiu pel qual ha hagut de passar per una restauració i un repintat per a que pugui tornar a circular amb tota normalitat.



Dos autobusos articulats per a la línia 9

- o Els nous vehicles entraran en funcionament el proper mes de setembre

TMESA incorporarà dos autobusos articulats el proper mes de setembre. Els dos nous vehicles, que en aquests moments s'estan fabricant, faran el recorregut de la línia 9, que passa per les principals avingudes de Terrassa. Així ho ha explicat la tinent d'alcalde d'Acció Territorial, Maria Costa.

L'Ajuntament ha adquirit aquests dos nous autobusos, perquè a les hores punta els vehicles actuals no poden absorbir tots els viatgers i, sovint, hi ha persones que s'han de quedar a la parada esperant que vingui un nou vehicle. Després de fer una prova pilot amb un autobús articulat dels que hi ha a Barcelona, els tècnics municipals van decidir adquirir-ne dos per fer el recorregut de la línia 9.

Els autobusos articulats fan 18 metres de longitud, sis més que els que actualment hi ha a la ciutat. De moment, els autobusos articulats només podran fer el recorregut de la línia 9 perquè transcorre per vials amples. Els nous vehicles podran encabir un cinquanta per cent més de passatgers. (www.e-newsterrassa.com, 12 d'abril de 2006).

La empresa TUSGSAL condenada a indemnizar una pasajera

Según informa el periódico 20 Minutos Barcelona, la empresa tendrá que indemnizar con 709,2 euros a la pasajera que se accidentó al caerse del autobús por un frenazo brusco del conductor.

Los autobuses de la empresa Font también circulan con biodiesel

Según informa Pedro Salmerón desde Cerdanyola del Vallès, durante estos últimos días se ha podido ver en varios autobuses de la empresa Font (los Scania y el Volvo Magnus) pegatinas de Biodiesel Ecològic, es decir, que los autobuses de Font funcionan desde no hace mucho con biodiesel.

Agresión racista en un autobús de Sarbus en Castellar del Vallès

La plataforma ciudadana Castellar contra el Feixisme ha denunciado que el pasado 27 de marzo, a las 9.15 de la mañana, una mujer negra subió a un autobús de la compañía Sarbus que hace el trayecto de Castellar a Sabadell en la parada del Pla de la Bruguera y acabó zarandeada y fuera del vehículo por las dudas que generó la validez de su título de transporte.

Según esta entidad ciudadana, la inmigrante tenía su bonobus mensual vigente, aunque, según parece, debía de estar arrugado porque no funcionaba bien y no podía acceder. “La conductora no lo aceptó, discutieron y, finalmente, la chófer le dijo que o se bajaba del autobús o llamaría a la policía”, detalla Joan, un miembro de la plataforma.

La chica “le siguió mostrando su abono y se negó a bajar, cuando de entre los pasajeros se levantó un chico de unos 30 años, vecino de Castellar, y empezó a insultarla gritándole ‘¡puta negra, te vas a enterar! ¡Vuélvete a tu país si no te gusta!’”. Entre gritos, este joven zarandó “de malas maneras y violentamente” a la inmigrante y la empujó hasta obligarla a bajar del autobús.

La conductora cerró la puerta del vehículo, arrancó y dejó a la chica en la carretera, según relataron, por separado, tres personas que viajaban en el autocar y presenciaron la agresión racista. El agresor regresó a su asiento mientras iba diciendo: “Putos negros, se van a enterar”, dirigiéndose a los otros pasajeros.

En la estación central de autobuses de Sabadell confirmaron que, al día siguiente de la agresión, la víctima fue a quejarse a estas instalaciones de lo ocurrido, aunque no les consta que presentase una queja formal por escrito.

Una de las pasajeras testigo de los insultos decidió enviar un correo electrónico a Sarbus en el que se quejaba de cómo habían tratado a la chica y de “la falta de sensibilidad y de la reacción de la conductora”. Por ahora, después de más de tres semanas de lo ocurrido, la empresa de transportes aún no le ha contestado.

Un inspector de regulación de línea de la empresa Sarbus, ubicada en Cerdanyola del Vallès, aseguró ayer a La Vanguardia: “Es la primera noticia que tengo sobre este hecho”. Este empleado se mostró sorprendido por el relato de la agresión y señaló que a su departamento -que, entre otros, controla el recorrido diario de Castellar a Sabadell- “no le consta ninguna irregularidad de este tipo”, aunque no descartó que pudiese haber sucedido.

La policía local de Castellar del Vallès tampoco tiene constancia de que la víctima haya presentado alguna denuncia por los insultos xenófobos recibidos dentro del autocar. (La Vanguardia, 19 de abril de 2006).

ANDALUCÍA

El Consorcio de Transporte Metropolitano de Granada recauda 4,1 millones con el billete único

El sistema de billete único ha logrado que más de 9,9 millones de usuarios se hayan desplazado en el área metropolitana en el autobús, lo que supone un incremento del 5,01 por ciento de los viajeros que utilizaban antes de su implantación este transporte público, que se situaba en el uno por ciento con anterioridad a la puesta en marcha del Consorcio.

El Consorcio destacó los datos en los municipios de Quéntar y Güéjar Sierra. Así, en el primero, de una media mensual de 101,61 viajes en 2005 se ha pasado a una media mensual en los últimos seis meses de 7.639,71 viajes. En el caso de Güéjar Sierra se ha pasado de 2.044,6 viajes al mes a 9.722,9, lo que supone 7.678 viajes más mensuales. (Revista Viajeros).

GALICIA

Tranvías Ferrol renovará la flota de autobuses urbanos con seis nuevas unidades

La flota de autobuses urbanos de Ferrol contará este año con seis nuevos vehículos. La compañía que cubre el servicio de transporte público de viajeros entre los municipios de Ferrol, Narón y Neda planea renovar su parque móvil, compuesta por 19 vehículos, por lo que la reposición afectará al 32% del total de autobuses que la empresa Tranvías Ferrol guarda en sus cocheras del Alto.

Según responsables de la compañía, la renovación supondrá un desembolso de en torno a 1,2 millones de euros (unos 200 millones de las antiguas pesetas), y acarreará el deshacerse de los vehículos más antiguos. La operación, que se llevará a cabo, según las previsiones de Tranvías Ferrol, entre los meses de septiembre y noviembre de este mismo año 2006.

Los nuevos autobuses tendrán una envergadura de entre diez y doce metros de longitud, ya que la empresa encargará, mitad y mitad, a dos marcas diferentes. En cualquier caso, todas las carrocerías serán de piso bajo continuo: un modelo de más fácil acceso al no incorporar ningún tipo de escalón en toda la planta del mismo. Los nuevos modelos también contarán con una rampa desplegable para facilitar la entrada en el vehículo de personas de movilidad reducida o que vayan en silla de ruedas. (La Voz de Galicia, 17 de abril de 2006).

www.arca-bus.org

**Pàgina web d'ARCA
Associació per la
Recuperació i Conservació
d'Autobusos**

Los madrileños se desplazan por la región el doble que hace diez años

La encuesta no se realizaba desde 1996. Se basa en entrevistas a 100.000 personas. En dos se repetirá el estudio para evaluar la influencia de los parquímetros y las ampliaciones de Metro y de Cercanías.

Las principales conclusiones son que los madrileños cada vez se mueven más y que prefieren los medios públicos para ir al trabajo o a estudiar, a pesar de que cada vez se vive más lejos de ambos. Si se excluyen los desplazamientos a pie, el total de viajes mecanizados en un día laborable se han incrementado un 52% y se ha pasado de 1,31 viajes por persona y día a 1,71. También han aumentado mucho los movimientos por motivos de ocio. El uso del transporte público supera al privado en aquellas zonas donde existen buenas alternativas de transporte colectivo, lo que lleva a que en la almendra central el 74% de los desplazamientos se realicen en un medio colectivo. Por el contrario, en la corona metropolitana, el 75% de los viajes se hacen con vehículo privado. El metro es el sistema favorito (46%), seguido de Cercanías Renfe (20%), aunque crece el uso de los autobuses interurbanos (9%) y disminuye el de la EMT (16%).

El perfil del usuario del medio público es mujer, de 22 a 29 años, que se mueve por trabajo y estudios y que utiliza el abono de transportes (65%). Las mujeres realizan trayectos más óptimos, mientras que los varones usan más el coche privado. (Revista Viajeros).

La CAM apuesta por informar a los viajeros de tren y autobús de sus derechos

La Consejería de Transportes de la CAM apuntó que todo contrato de viajeros debe garantizar la accesibilidad tanto económica como física a este servicio, la seguridad, la comodidad de los viajeros y la preservación del medio ambiente. La Comunidad de Madrid cuenta con sus propias Juntas Arbitrales del Transporte en la que se pueden resolver de forma amistosa todos los conflictos que pudieran surgir relacionados con este servicio.

Estas jornadas complementan la reciente publicación, por parte de la Consejería de Transportes e Infraestructuras, de un libro con información sobre este tema, en el que se ha intentado resolver las dudas de profesionales y usuarios respecto al contrato de transporte de viajeros por carretera y ferrocarril, uno de los más comunes dentro del sector. En una primera tirada, la Comunidad de Madrid ha publicado 3.000 ejemplares de esta publicación para distribuirlos gratuitamente entre los interesados. (Revista Viajeros).

La línea C-5 de Renfe Cercanías entre Embajadores y Laguna fue sustituido por autobuses de la EMT entre el 13 y el 16 de abril

El servicio de trenes de Cercanías entre las estaciones de Embajadores y Laguna fue suspendido entre los días 13 y 16 de abril como consecuencia de las obras de soterramiento de la M-30 que afectan a este tramo de la bóveda del túnel de la línea C-5 que transcurre entre Móstoles/El Soto y Atocha.

Durante los cuatro días que estuvo cerrada la línea de Cercanías, el tramo entre las estaciones de Laguna y Atocha se realizó con autobuses articulados de la EMT con una frecuencia media de 15 minutos y que los viajeros de Cercanías pudieron utilizar con sus títulos de transporte habituales.

La EMT de Madrid convoca un concurso abierto de ideas para mejorar la accesibilidad



Un Mercedes Benz O-530 Citaro de la EMT de Madrid, fotografiado por David Arriola el pasado mes de febrero. Éste es uno de los 1.601 autobuses de la flota de la EMT madrileña dotados de rampa y de piso bajo.

La Empresa Municipal de Transportes de Madrid (EMT) cuenta en la actualidad con una flota de 1.991 autobuses de los cuales 1.816 son de piso bajo y de ellos 1.601 están dotados de rampa para facilitar el acceso a las personas de movilidad reducida (PMR's). En breve tiempo, todos los autobuses estarán dotados de dicho sistema de acceso. Por ello, convoca un concurso abierto de ideas para mejorar la accesibilidad de todos los usuarios, pero especialmente a las personas de movilidad reducida (PMR's). A dicho concurso de ideas podrán presentarse cuantas personas físicas o jurídicas estén interesadas en el tema y puedan aportar nuevas ideas en este campo de la accesibilidad.

La EMT no pone limitaciones a las aportaciones que puedan hacerse. Por tanto, la accesibilidad puede mejorarse, bien sustituyendo el actual sistema de rampa por otra con mayor fiabilidad y funcionalidad, bien modificando en las paradas la infraestructura de las mismas que permita el acceso a los autobuses de piso bajo, sin necesidad de rampa, creando una situación entre autobús y acera, similar al Metro. (Revista Viajeros).

MURCIA

El cuarto “leonés” en ALSA CITY de Cartagena

Ya son cuatro los Mercedes Benz O-405 con carrocería Hispano V.O.V. II procedentes de los suburbanos de León que están circulando por Cartagena. Se trata de los números 1424, 1425, 1435 y 1515. Todos ellos carecen de cartel electrónico de línea. En la foto adjunta a esta información vemos al recién llegado, el 1435, cuando circulaba por León en una fotografía de Carlos Martínez. Cabe comentar que a este vehículo también se le ha cambiado la matrícula. La nueva es: 6897-DYD.



Nuevo autocar de LatBus

La empresa murciana ha adquirido recientemente al menos un Mercedes Benz OC-500 con carrocería Hispano Divo II.

LorBus compra dos autocares de segunda mano

La empresa lorquina ha adquirido dos autocares procedentes de la Compañía Navarra de Autobuses (Conda). Se trata del número 114, un Mercedes O-303 carrozado por Ugarte bajo el modelo Corvo, y además de éste, un Setra S-215HD cuya calca es desconocida.

Traslado del Pegaso 6060 ex-Puerto Lumbreras

El Pegaso 6060 que desempeñaba el servicio urbano de este municipio ha sido recientemente trasladado a un desguace de Lorquí (Murcia). Anteriormente dormía en las cocheras de Gómez en Lorca.

Cambio de imagen corporativa de Autocares Belmonte

Cabe destacar la nueva imagen exterior del vehículo, imagen que mantiene con su color de fondo tradicional pero dándole más fuerza al nombre de la empresa. Con esta unidad, Autocares Belmonte dispone en su flota de cuatro Siderales 2000 equipados con todas las comodidades de última generación (GPS, Butacas VIP, WC, Pantallas TFT, ...). (Revista Viajeros).

www.arca-bus.org

El concejal Novo ha anunciado que todas las paradas de la EMT serán accesibles en 2007

La Delegación de Circulación, Transportes e Infraestructuras está llevando a cabo actuaciones para eliminar las barreras arquitectónicas y permitir la accesibilidad a personas con cualquier grado de movilidad en las paradas de la EMT.

Las actuaciones son urbanizar las zonas, pavimentar las aceras y en algunos casos la calzada o incluso algún que otro aparcamiento. El presupuesto es de 60.000 € y la duración es de dos meses. Las paradas en general están en avenidas grandes como Albereda, Arxiduc Carles y Blasco Ibáñez entre otras.

Alfonso Novo, el concejal de Circulación y EMT, comentó que se está haciendo esta actuación para alcanzar la accesibilidad total en Valencia, se está trabajando desde el Ayuntamiento y EMT. Novo recordó que la empresa está haciendo un esfuerzo en la renovación de su flota para que, además de funcionar al 100% con combustibles menos contaminantes, sea 100% accesible. (Levante-EMV, 15 de abril de 2006).

Los autobuses de gas de la EMT Valencia estrenan publicidad

La serie 9200 de la EMT Valencia, los Irisbus CityClass con carrocería Castrosua CS-40 City II, estrenan publicidad integral, a consecuencia de la próxima inauguración de los nuevos autobuses de Gas que ha comprado la empresa de la marca MAN y Irisbus con carrocería Castrosua City.Versus. En la fotografía que acompaña esta información, de Manuel Alexandre Peñarrocha, vemos el 9203 de la EMT valenciana con la nueva publicidad, en este caso lateral.



La EMT transportó el mes de marzo a 10 millones de viajeros

La EMT transportó durante el mes de marzo a 934.598 viajeros más que en el mismo mes del año anterior, el total de viajeros en dicho mes ha sido de 9.899.929 personas y la tarjeta mensual ha sido el título que más se ha utilizado. Desde que empezó el año 2006 hasta el mes de marzo la empresa ha contabilizado un total de 27.282.846 usuarios, que comparando en las mismas fechas del año anterior se ha incrementado la demanda en 973.486 personas más.

En el 2005 se cerró un balance positivo ya que los autobuses urbanos transportaron 102.753.126 pasajeros, concretamente 1.750.735 viajeros más que en el año 2004, se espera que se vuelva a superar la cifra este año.

En la semana fallera se aumentó el número de viajeros, transportándose un total de 2.421.745 pasajeros, un incremento de 4,85% que en el año anterior. En dicha semana el bonobús fue el más demandado. (Levante-EMV, 16 de abril de 2006).

Un nuevo autobús para el Albufera Bus Turístic

La empresa explotadora del Bus Turístic de València (perteneciente al importante grupo Transvia) ha estrenado un “nuevo” autobús en el servicio de l'Albufera Bus Turístic, a consecuencia de los nuevos horarios de la línea. El autobús en cuestión es un Renault PR-100.2 carrozado por Hispano bajo el modelo V.O.V. II, comprado de segunda mano a la EMT de Tarragona. En la fotografía, de Carlos Martínez, que acompaña a esta información vemos a uno de los Renault PR-100.2 Hispano V.O.V. II que tuvo la EMT de Tarragona hasta el año 2004.



La EMT busca un nuevo canal de noticias debido al inminente cierre de Bussi

El presidente de la EMT, Alfonso Novo, señaló que está buscando una solución para los autobuses ya que en unos días cerrará la empresa que está realizando actualmente el servicio: Bussi, que desde hace 10 años ofrece información urbana, temas de actualidad, deportivos, culturales, etc...

Dicha empresa ha anunciado la suspensión de pagos y que dejará de funcionar a partir del mes de Mayo. El concejal de EMT comentó que ya llevaba cinco años en activo y que estaba dando buenos resultados y los viajeros lo valoraban muy positivamente dicha información. El Ayuntamiento tiene previsto convocar un nuevo concurso para contratar a otra empresa que haga el mismo servicio.

Por último hay que comentar que aparte de la EMT Valencia también se ven afectadas por el cierre de Bussi, las empresas TUSSAM de Sevilla y CTSS de Donosti, donde también estaba operando dicha empresa. (Las Provincias, 19 de abril de 2006).

Castelló comprará siete vehículos para el Bus Guiado

La Conselleria d'Infraestructures i Transports de la Generalitat Valenciana ha licitado el suministro de siete vehículos de tracción eléctrica para el sistema de transporte de vía reservada de la ciudad de Castelló, siendo la inversión total de 729.916 €. En breve se licitará el primer tramo que autorizó el pleno del Consell el pasado 10 de marzo.

El titular de Transports, José Ramón García Antón, ha manifestado que para mayo o junio estará listo el primer tramo y que el segundo se dejará para finales del próximo año. Los siete vehículos que salen ahora a licitación deberán combinar un híbrido tranvía-autobús de tracción eléctricos con sistema guiado. (Revista CarrilBus)

PAÍS VALENCIÀ

La empresa castellonense Autos Vallduxense SA ha adquirido dos autobuses nuevos



Autos Vallduxense SA (AVSA) ha adquirido tres autobuses para hacer el servicio interurbano del consorcio del MetroBús. Los autobuses son dos MAN 18.310 HOCL carrozados por Castrosua bajo el modelo CS-40 Magnus ex 72 y 75 de la madrileña Julián de Castro. En la imagen que acompaña esta información (tomada por Manuel Alexandre Peñarrocha) podemos ver un autobús idéntico a estos dos nuevos vehículos de AVSA, se trata del 68 de Edetania Bus. El tercer vehículo es un Noge Touring Intercity

También AVSA tiene otra novedad ya que estrena página web, www.avsa.es, la cual ha cambiado su formato como el de la empresa Edetania Bus SA, que pertenece al mismo grupo empresarial que AVSA.

www.arca-bus.org

El 45,7% de los autocares españoles son fabricados por Irizar

Esta empresa carrocera, integrada en Mondragón Corporación Cooperativa, ha alcanzado las mejores cifras de su historia en el cierre del ejercicio 2005 y espera continuar con una evolución positiva en 2006. La evolución histórica de Irizar marca una curva ascendente, de continuo crecimiento en estos últimos 15 años. La internacionalización ha sido fundamental en la evolución de esta compañía, ya que ha sabido, entre otras cosas, sacar partido a las ventajas de otras culturas empresariales. En lo que se refiere al mercado español, Irizar cuenta con casi la mitad de los autocares vendidos en 2005 en España (767).



Actualmente, Irizar tiene activos en un total de 71 países y plantas productivas en 7 países. Esto le permite tener un alcance comercial sobre el 85% de la población mundial. En México ha realizado la ampliación de sus instalaciones en 2005, incrementando su capacidad de producción en un 50%, en Brasil ha crecido un 81% y actualmente abastece a 18 mercados además del brasileño. Su mercado en Marruecos ha crecido un 64% y reforzará su posición de liderazgo con la futura inauguración de una nueva planta a lo largo de 2006. Irizar Southern Africa ha logrado grandes resultados y ha alcanzado el liderazgo en el mercado de este país. Irizar India tiene previsto a finales de 2006 complementar su gama de producto en India y en China abre un escenario de posibilidades muy importante en un mercado potencial a futuro, con la incorporación de un nuevo socio privado chino. (Revista Viajeros)



ALSA sigue confiando en Sunsundegui

La equipación de los vehículos de 13 m incluye precalentador, W.C., letrero electrónico, monitores TFT, cámara trasera, expendedora de bebidas, butacas VIP (48 plazas) con reposapiés, revistero, portavasos y cuero. Hay que hacer hincapién en el excelente resultado de la carrocería Sideral 2000 en 3,30 de altura vehículo que tenían testado con anterioridad. (Revista Viajeros).

En la imagen vemos uno de los Sunsundegui Sideral 2000 de la flota de ALSA, el 2351 en Castelló de la Plana, construido sobre bastidor Mercedes Benz OC-500.