

EL TRANSPORT PÚBLIC A TIANA: LA CONNEXIÓ AMB BARCELONA

Una panoràmica històrica

L'autobús de Montgat a Tiana

Quan el tramvia Montgat-Tiana va deixar de prestar servei el 30 de setembre de 1955 es va establir un servei d'autobusos servit per la mateixa companyia que explotava el tramvia, TELCSA (Tranvías Eléctricos del Litoral Catalán, S.A.), filial de l'Empresa Casas. El servei d'autobusos va tenir al llarg dels anys pocs usuaris, ja que havia de limitar-se al traçat de l'antiga línia tramviària. Això implicava que els usuaris, en arribar a Montgat, havien de fer transbord als trens de RENFE o als autobusos de l'Empresa Casas per anar cap a Badalona, Barcelona o cap el Maresme, havent de pagar un nou bitllet. La línia, numerada amb el temps com a B41, encara va sortir més perjudicada quan es va implantar el servei directe Tiana - Barcelona, servit per Autocars Kalet.

El Kalet

La línia l'operava l'Empresa Kalet, que ja realitzava la línia Badalona - Sabadell. Tenia el seu punt de partida a Barcelona al Passeig de Sant Joan entre els carrers Ali-Bei i Ausiàs March. Era l'únic servei directe que unia Tiana amb Barcelona i utilitzava l'autopista C-31 (llavors A-19) per aconseguir un servei més ràpid. Tenia 7 sortides en dies feiners i 6 en festius, per cada sentit .

El seu origen ve de la línia Barcelona - Montgat – Tiana, que va ser adjudicat al Sr. Mariano Puigvert el 6 de març de 1940. El 15 març de 1955, Juan Bosch Serra obté la concessió de la línia. Durant els anys 70, Joan Bosch Serra traspassa el negoci a les seves filles Joana i Francesca Bosch Fullà. En aquella època tenia dues línies: aquesta de Barcelona - Tiana i la Badalona - Sabadell. El 6 octubre 1979, Josep Forés Torrents adquireix les dues línies Barcelona - Tiana i Badalona - Sabadell. El 17 de juliol de 1989 es canvia el nom de l'empresa Autocars Calet a Autocars Kalet. El nom de Calet ve del sobrenom del pare del director de l'empresa, José Forés "Calet". En la dècada dels 80, la línia va passar a dir-se B40. A finals dels anys 90, el servei era molt deficitari i amb una freqüència molt baixa, a més d'utilitzar un material mòbil molt antiquat. Era l'última concessió de tota l'Àrea Metropolitana no gestionada directament per l'Entitat de Transport. L'any 2000, es començava a parlar del possible tancament de la línia. Els responsables de l'empresa Kalet al·ludien que perdien tres milions de pessetes a l' any.

Servei de transport públic a Tiana

B34: Fa el trajecte entre el Pla de Montgat fins a El Carmelità (Tiana) passant per davant de les dues estacions de Renfe de Montgat. L'interval de pas és de 20 minuts.

B35: Fa el trajecte entre el Pla de Montgat fins a Can Gaietà (Tiana) passant per davant de les dues estacions de Renfe de Montgat. L'interval de pas és de 20 minuts.

B29: Connecta Tiana, Montgat i Badalona passant per davant de l'estació de Renfe de Montgat. Els dies festius s'ha millorat la freqüència de pas, que passa de 50 a 35 minuts.

B30: La línia enllaça els municipis de Badalona, Montgat, Tiana, Sant Adrià de Besòs i Santa Coloma de Gramenet. L'interval de la línia es manté a 20 minuts.

N9: Fa el recorregut nocturn des de la Pl. Portal de la Pau fins a Tiana, tots els dies de la setmana. Sortida de Pl. Portal de la Pau de 22:00 a 5:00h cada 20 minuts. Sortida de Tiana de 21:40h a 5:00h cada 20 minuts.

Xarxa d'autobusos del Maresme

El Consell Comarcal del Maresme fa anys que reclama al Govern de la Generalitat que enllesteixi el Pla Director de Mobilitat del Maresme. El pla ha de recollir les infraestructures necessàries per millorar la connexió a la comarca, especialment entre Barcelona i Girona. Es preveuen connexions directes amb Barcelona als municipis del Baix Maresme que no disposen d'estació de tren. Així mateix, s'elaborarà un pla de millora de les connexions amb Barcelona i Girona des de l'Alt Maresme.

Serveis exprés entre Alella-Teià-Masnou i Barcelona: serveis directes entre aquestes poblacions amb una freqüència mínima de 2 expedicions en hora punta i sentit.

Serveis de vertebració entre Tordera i Blanes, amb una freqüència mínima d'un autobús cada hora per sentit.

Construcció d'un carril bus a la C-31, entre Montgat i Barcelona. El DPTOP està redactant el projecte constructiu. Aquesta actuació té com a objectiu reduir el temps de trajecte i millorar la competitivitat del transport públic en aquest corredor.

Connexions pobles del Maresme amb Barcelona:

Vilassar de Dalt-Premià-Barcelona

Cabrils-Vilassar de Dalt- Barcelona

Teià- El Masnou-Alella- Barcelona

Alella-Barcelona

Una actuació recent: Alella

El servei de bus Exprés a la comarca del Maresme ha registrat més de dos milions d'usuaris en els últims dotze mesos. Aquesta xifra prové de les dues línies que a hores d'ara hi ha al Maresme: la que uneix Mataró amb Barcelona –estrenada el febrer del 2015 amb 1,5 milions de viatgers– i la que fa el trajecte entre la capital del Maresme, Granollers i Sabadell, que va entrar en funcionament el setembre de l'any passat, amb més de 600.000 usuaris els últims 12 mesos.

Ara, a més, el territori disposa des de el 7 de novembre de 2016 de la tercera línia d'autobús exprés, que uneix Alella amb Barcelona i Vallromanes, i que ha estat batejada com a e19. Es calcula que aquest nou trajecte podrà ser utilitzat per uns 117.000 viatgers a l'any aproximadament, i permetrà als usuaris d'Alella disposar de més freqüència de pas per anar fins a la Barcelona. La nova línia ofereix vuit freqüències més per sentit, de manera que hi han 20 expedicions d'anada i 20 de tornada, de dilluns a divendres feiners, excepte a l'agost. D'aquestes, sis sortiran de Vallromanes coincidint amb les hores punta del matí, el migdia i el vespre, i la resta, d'Alella. En sentit contrari, n'hi haurà cinc que arribaran al municipi vallesà i que cobriran també les franges de més demanda. Pel que fa als dissabtes, diumenges i festius i als dies laborables del mes d'agost, l'oferta s'incrementa amb nou expedicions més per sentit. Per tant, hi haurà 30 expedicions (15 d'anada i 15 de tornada), 12 de les quals (6 per sentit) allargaran el seu recorregut fins a Vallromanes. Pel que fa als títols de transport, són vàlids tots els que formen part del sistema tarifari integrat de l'àrea de Barcelona. A més de velocitat comercial alta, la línia de Bus Exprés incorpora altres millores en el servei, com ara informació en temps real a les parades principals, vehicles totalment accessibles per a persones amb mobilitat reduïda, premsa gratuïta a bord i servei Wi-Fi de connexió a internet.

El Pla Metropolità de Mobilitat Urbana

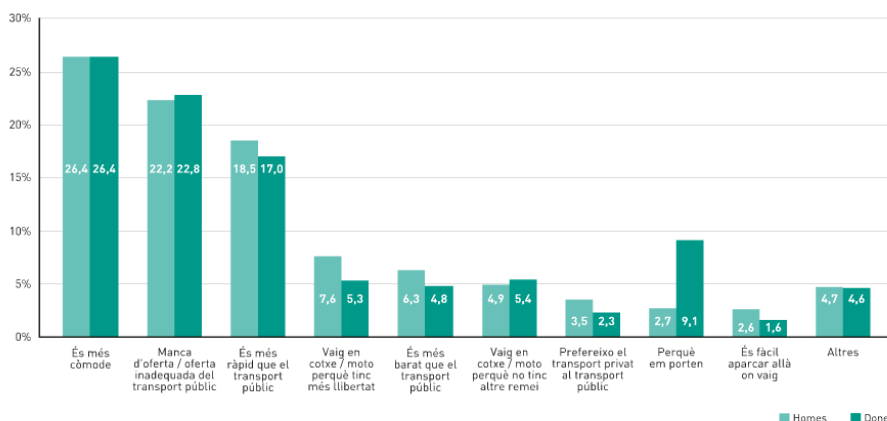
L'Àrea Metropolitana de Barcelona està elaborant el Pla Metropolità de Mobilitat Urbana (PMMU) per atendre de manera unitària la gestió de la mobilitat a l'AMB, atenent especialment la seguretat, la sostenibilitat, l'eficiència i l'accessibilitat. La redacció del Pla metropolità de mobilitat tindrà en compte quatre criteris principals: Procediments per a l'elaboració del Pla amb detall dels apartats que el conformen. Estudi jurídic per a l'anàlisi dels aspectes legals i competencials. Estudis tècnics instrumentals. Coordinació estratègica, informes ambientals i participació. El Pla ha de contemplar de manera integrada la mobilitat en els seus diferents aspectes: transport públic, vehicle privat, vi-anants i bicicletes, punts d'intercanvi, aparcament, sostenibilitat ambiental, circulació de mercaderies, etc. i servirà de marc per a la coordinació dels Pla de Mobilitat Urbana dels municipis de l'àmbit AMB, entre els quals hi ha Tiana.

La mobilitat a la corona de Barcelona

Un 43% dels desplaçaments a la comarca del Maresme en dies feiners es fan amb vehicle privat, segons l'Enquesta de Mobilitat en Dia Feiner (EMEF) 2015 de l'Autoritat Metropolitana del Transport. Els motius pels quals els ciutadans utilitzen el vehicle privat són els següents: “És més còmode” (26%), “Manca oferta transport públic” (22%) i “És més ràpid” (18%), entre altres.

26. MOTIUS D'ÚS DEL VEHICLE PRIVAT

La selecció del vehicle privat per a fer un desplaçament es fa en gran part per motius de comoditat, de manca d'oferta del transport públic i també per una major rapidesa. Entre les dones, també és freqüent assenyalar que van en vehicle privat perquè les porten.



Segons l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana (EMQ) 2006 de l'ATM, dels 24.435 desplaçaments realitzats pels residents a Tiana en dia feiner, el 70,5% es fan en transport privat, el 15,7% en modes no motoritzats i el 13,8% restant en transport públic.

El 61,4% dels desplaçaments en un dia feiner (14.996) són moviments de connexió (de Tiana amb altres municipis). Les principals destinacions són Badalona (33,9%) i Barcelona (25,8%). La mobilitat personal (compres, oci, acompanyar persones, gestions...) predomina sobre la mobilitat ocupacional (treball i estudis). En dia feiner, un 54% dels desplaçaments són originats per motius personals i la respectiva tornada a casa, i un 46% són generats per motius ocupacionals (més la tornada a casa).

El pla de la qualitat de l'aire de l'AMB

La lluita contra la contaminació de l'aire a l'àrea metropolitana, una urgència de salut pública del país, només podrà ser efectiva amb un transport públic eficient, ràpid, econòmic, còmode i ecològic. L'AMB, conjuntament amb l'Ajuntament de Barcelona i el Govern de la Generalitat està definint una estratègia integral per a la qualitat de l'aire. A partir de finals d'aquest 2017, quan es declari un episodi de contaminació ambiental a Barcelona, la meitat dels cotxes matriculats de l'àrea metropolitana –els que no disposen del distintiu ambiental de la DGT–, no podran entrar a la capital catalana. La mesura serà permanent a partir del 2020.

Amb el Pla metropolità de mobilitat urbana (PMMU) s'atendrà de manera coordinada la gestió de la mobilitat a l'àrea metropolitana de Barcelona, assentant les bases per reduir les emissions del sistema de transport amb una atenció especial a la millora de la qualitat de l'aire. El Pla director urbanístic metropolità (PDU) marcarà el futur de la ciutat metropolitana. La manera com es planifica el territori té unes implicacions decisives en com ens desplaçem, de manera que aquest pla juga un paper molt important en la reducció de les necessitats de mobilitat i, per tant, en la disminució d'emissions contaminants.

Connexions de Tiana amb Mataró i Barcelona

Amb Mataró: Línies de bus B34, B35 o B29 fins a l'estació Renfe de Montgat + R1. Durada: 1-1,35 h.

Amb Barcelona: Línies de bus B34, B35 o B29 fins a l'estació Renfe de Montgat + R1. O línia de Bus B29 + Metro. Durada: 1,10 -1,40 h.

La connexió amb l'hospital Germans Trias de Badalona

L'hospital Germans Trias , es l'hospital de referencia per el terciarisme i per urgències oftalmològiques i pediàtriques dels residents de Tiana.

Per el desplaçament en transport públic, cal utilitzar:

Bus B29- B6: durada 1 h. / Bus B34/35 – B30-B6 durada 1,10 h.

Horaris: Inici B34: 7,30 Freqüència 40 minuts / Inici B35: 7,50 Freqüència 40 minuts / Inici B29: 5,30 Freqüència 15 minuts

Per què Tiana necessita una connexió directe amb Barcelona i amb l'hospital Germans Trias

1. Malgrat disposar de tres línies d'autobusos que connecten amb l'estació de Renfe de Montgat, dos d'elles (B34 i B35) tenen una primera sortida (7:30 i 7:50) i una freqüència de pas (40 min.) que no les fan adequades per ser utilitzades per les persones que treballant fora de Tiana.
2. La durada del desplaçament a Barcelona mitjançant el bus i el tren té una forquilla d'una mica més d'una hora i quasi dues hores.
3. La implantació d'un bus directe amb Barcelona amb una durada d'uns 30 min. milloraria la qualitat de vida dels tianencs perquè disposarien d'un servei més competitiu i còmode que l'actual.
4. La implantació d'un transport amb bus que connecti directament o de manera compartida amb altres poblacions milloraria el confort de la població i evitaria la quasi necessitat d'utilitzar el cotxe particular per les visites a l'hospital Germans Trias.
5. Les noves normatives sobre contaminació a la ciutat de Barcelona implicaran la prohibició de circular dels vehicles particulars a una gran part del parc automobilístic actual.