

Mataró Bus amplia el servei



9 Plans d'entorn
a les escoles per la
cohesió social

20 Entrevista amb
Sami Naïr, convidat de
la Nit de la Solidaritat

23 Portes obertes
a l'Ajuntament
per Sant Jordi

3 Editorial

El compromís pel Mataró Bus

5 Notícies

Proposta de remodelació de la variant de Mataró · Enquesta sobre els hàbits de consum dels mataronins · Inauguració de la nova plaça de la Gatassa · 9.000 € pels afectats per les pluges a Tindouf · Ampliació del Casal Municipal de la Gent Gran de Cerdanyola · Restes arqueològiques a la Baixada de les Espenyas · 2a jornada de l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà · Reforma de quatre carrers d'El Palau

9 Escoles i instituts amplien horaris per fomentar la cohesió social

13 Crònica del Ple

El projecte de remodelació de l'entorn de l'Escorxador centra l'atenció al Ple

17 Mataró Bus estrena dos vehicles per reforçar les línies 3 i 5

20 Entrevista

Sami Naïr, filòsof, sociòleg i professor de Ciències Polítiques de la Universitat de Paris VIII

21 Conviu Mataró

Els boscos de Mataró són claus per mantenir l'equilibri de la ciutat

23 Cultura

Dos dies de portes obertes per Sant Jordi a l'Ajuntament

24 Agenda del mes

26 Espai dels grups municipals

31 Adreces d'interès



Aclariment: al breu de la pàg 8 de l'anterior butlletí es va ometre per equivocació les dates de les jornades de portes obertes de l'EB Les Figueretes (3 d'abril de 18.30 a 20 h) i l'EB Rocafonda (4 d'abril de 18.30 a 20 h).

El compromís pel Mataró Bus



El compromís del govern municipal pel transport públic ha estat continuat i decidit, i els diners destinats importants.

Al novembre de 2004 el Mataró Bus va arribar a la xifra de cinc milions de viatgers transportats en un any. Una quantitat molt important de ciutadans i ciutadanes que utilitzen diàriament el servei d'autobusos urbans.

Les millores introduïdes en els darrers anys han estat contínues i avui podem dir que tenim un bon servei de transport urbà a Mataró. Ho diuen també els usuaris que qualifiquen amb una nota molt alta el servei.

S'han renovat totalment els autobusos i s'ha augmentat de manera significativa el seu nombre. Tots ells són accessibles a persones amb mobilitat reduïda. S'han reduït els temps d'espera a les parades, s'han ampliat els horaris de funcionament i s'han millorat els sistemes d'informació horària. S'han incrementat els quilòmetres de carril bus i la velocitat comercial. S'han canviat totes les marquesines, s'han instal·lat de noves i s'han col·locat plataformes a les parades. I s'ha fet la integració tarifària amb l'estalvi de temps i diners que representa.

Ens cal continuar treballant per millorar encara més el servei del Mataró Bus. Més autobusos, millor freqüència de pas, horaris més amplis i servei als polígons industrials.

Són els deures que ens cal fer per renovar el nostre compromís pel Mataró Bus.

Joan Antoni Baron i Espinar
Alcalde de Mataró



mésmataró

El transport públic creix en qualitat i quantitat



Mataró Bus estrena dos vehicles per reforçar les línies 3 i 5

Els usuaris del transport públic de la ciutat, que l'any 2005 van superar la barrera dels cinc milions, valoren amb nota alta el servei. L'Ajuntament de Mataró hi destina prop de 2 milions d'euros per any.



Les línies 3 i 5 de Mataró Bus es reforcen amb un autobús més a cadascuna, fet que permetrà millorar la freqüència de pas

Les línies 3 i 5 de Mataró Bus tindran, a partir d'aquest mes d'abril, dos nous vehicles. Aquesta ampliació del servei permetrà una millora de la freqüència de pas, que passarà a ser, aproximadament, d'uns 15 i 13 minuts, respectivament. Aquestes incorporacions responen a les exigències de millora constant d'un servei públic que, l'any passat, va transportar més de 5 milions de viatgers, consolidant-se com el mitjà més efectiu per desplaçar-se per dins de la ciutat.

La resposta dels usuaris davant de l'augment quantitatiu i qualitatiu del servei és positiva. Així ho demostra el resultat de l'enquesta de qualitat que cada any elabora Mataró Bus. Segons els resultats del 2005, Mataró Bus ha arribat a la major valoració global des de l'inici de la concessió, amb 7,87 punts de mitjana. Per obtenir aquesta qualificació, s'entrevista una mostra representativa de clients, que han de valorar els diferents aspectes del servei: la puntualitat, els recorreguts de les línies, les freqüències de pas, els horaris existents, la comoditat i neteja dels autobusos, la seguretat

percebuda durant el viatge, la qualitat de les parades, el tracte que reben del personal de l'empresa i la informació d'horaris i recorreguts de que disposen. La informació rebuda, tant pel que fa al recorregut com als horaris, és l'aspecte més puntuat, amb un 8,03 i un 8,01 respectivament. Es valoren molt positivament la seguretat (8,00) i el tracte amb el personal (7,92). A continuació es qualifiquen amb nota alta la neteja (7,91), la comoditat (7,79), la qualitat de les parades (7,58) i la puntualitat (7,56). Destacar també que un 20% dels usuaris habituals de Mataró Bus té cotxe propi, però s'estima més el transport públic.

La millora de la percepció dels usuaris pel que fa al servei que ofereix Mataró Bus es basa, en gran part, en les millores continuades que s'han anat fent des que l'empresa Corporación Española del Transporte S.A. (CTSA) es va convertir en l'operador del transport urbà de Mataró, el maig de 1998. La gestió es va iniciar mantenint l'estructura de la xarxa existent amb quatre línies radials i una transversal, amb una flota de 18 autobusos. L'entrada en

funcionament de nous equipaments sanitaris i comercials al nord de la ciutat va fer que la xarxa d'autobusos s'adaptés a aquestes noves necessitats de la ciutat. En els anys 1999 i 2000 es van modificar els recorreguts i ampliar la xarxa a 6 línies, incorporant nous autobusos a la xarxa. Actualment Mataró Bus disposa d'una flota de 24 autobusos, tots ells adaptats per a persones amb mobilitat reduïda, amb pis baix integral i dotats de rampes d'accés per a cadira de rodes, així com un sistema que permet inclinar les portes de l'autobús cap a la vorera per facilitar l'accés dels viatgers.

D'acord amb les polítiques i criteris establerts per l'Ajuntament de Mataró, el principal objectiu de l'empresa és oferir als ciutadans un servei de qualitat, adaptant la xarxa a cada nova necessitat. Des de 1998 Mataró Bus ha anat modernitzant les parades i els autobusos, ha introduït el concepte de puntualitat amb horaris de pas a les parades, millorant el servei d'informació mitjançant l'edició de guies completes del servei i adaptant l'empresa a totes les noves tecnologies aplicades al transport. Així, cal parlar de la progressiva implantació del servei de megafonia a l'interior dels autobusos per a l'avís de les parades, i de la instal·lació de panells informatius electrònics per a l'avís dels temps de pas a diverses parades de la ciutat. Una de les innovacions tecnològiques a destacar és el control de gestió per GPS, amb l'objectiu de saber el posicionament en temps real de cada un dels vehicles a partir d'un ordinador central situat a les cotxeres del Mataró Bus. Aquest sistema permet optimitzar els recursos, la qual cosa es tradueix en un major control del temps, poder ajustar la puntualitat, localitzar en cada moment cadascuna de les unitats de la flota, o detectar avaries i anomalies en el moment. Aquest esforç sostingut s'ha vist recompensat amb un augment gradual d'usuaris. La gestió de CTSA es va iniciar amb 3,2 milions de viatgers/any, i va assolir els 5 milions a finals de l'any 2004, és a dir, amb un increment del 57% dels viatgers totals.

Creixement de la línia 5 i la tarifa integrada ATM

Per línies, la línia 5 ha estat la que més ha crescut respecte l'any anterior, amb un 5,4% d'increment, seguida de la línia 1 i la línia 3. Pel que fa als títols de transport, el més utilitzat el 2005 ha estat el títol propi T-10, que suposa el 38,9%, seguit del bitllet senzill, que representa el 22,4% del total. La targeta T30-D (viatges il·limitats durant un mes) representa un 2,1% i les correspondències de títols propis, un 2%. L'ús del carnet blau significa el 17% del total. Aquest carnet facilita el desplaçament per la ciutat als col·lectius que tenen la seva mobilitat disminuïda ja sigui per l'edat com per limitacions físiques, i se'n poden beneficiar les persones majors de 65 anys, els pensionistes majors de 60 anys per jubilació o invalidesa permanent absoluta i les persones amb disminució, sense treball i que no superin



L'entrada és espaiosa i permet el pas dels cotxets infantils

determinat nivell d'ingressos. Esment a part mereixen els títols amb tarifa integrada a l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM), que permeten utilitzar el bus urbà, el tren de rodalies i el metro de Barcelona amb un mateix bitllet, i que suposen un factor bàsic per entendre l'augment de l'ús del transport públic a Mataró. Aquests títols suposen el 17,3% dels venuts l'any 2005.

Projectes de futur

L'Ajuntament de Mataró realitza un esforç econòmic molt important per disposar d'un transport públic de qualitat. A tall d'exemple, cal assenyalar que un autobús té un cost de 224.000 euros, i que mantenir el servei aquest any 2006 costa més de 2 milions d'euros, als que s'han d'afegir les actuacions previstes a la xarxa per millorar la velocitat comercial (noves plataformes d'accés al bus, sincronització semafòrica, i d'altres). Per contribuir a aquesta millora del transport de viatgers, l'Ajuntament ha aconseguit també una subvenció del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat per un import de 166.949 euros. D'altra banda, l'Ajuntament ha rebut també una subvenció de 281.196 euros del Ministeri d'Economia i Hisenda, que contribuirà als projectes de millora previstos, entre els quals es troba l'adquisició dels dos nous autobusos que es posen en funcionament aquest mes d'abril. La voluntat de millora del transport urbà local no s'atura aquí. L'Ajuntament ha incorporat dins el seu pla d'actuació de l'any 2006 un projecte de redisseny de les línies de Mataró Bus, amb l'objectiu de millorar i adaptar la xarxa a les noves necessitats de la ciutat, atenent la demanda de desplaçaments creada pels nous equipaments i zones residencials; minimitzar els temps de viatge i aconseguir una millora en les freqüències de pas i la interconnexió entre barris, evitant bucles innecessaris i aconseguint arribar a qualsevol punt de la ciutat. Es tracta, en definitiva, de fer front als canvis urbanístics, econòmics i socials de la ciutat amb un projecte que permeti garantir un salt qualitatiu cap al futur.