



Reunió amb la Generalitat

13 d'octubre de 2020

Des de l'Associació Valenciana pel Transport Públic, com a entitat que busca defensar l'interés general de la societat i dels usuaris del transport públic, tenim una sèrie de propostes, comentaris i consultes que volem fer arribar a la Conselleria de Política Territorial, Obres Públiques i Mobilitat de la Generalitat.

La nostra intenció és traslladar i analitzar les propostes per a comprendre la seua viabilitat, així com trobar la forma de fer que encaixen en la situació actual, i obtenir informació que ens siga útil a l'hora de plantejar la nostra línia d'actuació.

Valorem positivament algunes mesures que s'han portat a terme des de l'última reunió, com ara:

- La presa de mesures immediates per part d'FGV en relació amb la pandèmia per coronavirus, com la disposició de gels hidroalcohòlics en trens i estacions, i la millora de la neteja.
- La implantació per part d'FGV d'un protocol d'actuació davant una falta puntual d'accessibilitat de les instal·lacions, tal com feia temps que havia sol·licitat l'Associació.
- L'anunci de trens de reforç en hores punta per part d'FGV.
- L'anunci d'un sistema de control d'accés automàtic a les instal·lacions d'FGV per a regular l'aforament de les instal·lacions.

Per altra banda, valorem negativament els següents fets:

- L'eliminació del metro nocturn a Metrovalència i, per tant, la reducció de freqüències. Esta mesura no evita desplaçaments, sinó que els trasllada a altres mètodes de transport i elimina un dret adquirit per part dels ciutadans que havia costat molt d'aconseguir.
- La continuïtat de l'estat d'abandonament de les instal·lacions d'FGV, com algunes pantalles d'horaris que porten trencades des de 2018 i que no han sigut reparades o substituïdes, malgrat haver licitat i adjudicat un nou sistema de pantalles d'horaris. No és acceptable no poder consultar els horaris de pas en algunes estacions durant anys, que en este cas, a més a més, són de gran afluència.

Seguiment de mesures clau

Volem urgir de nou a la Generalitat a prioritzar les propostes més importants quant a transport públic, les quals considerem que no poden esperar més i que amb relativament poca inversió suposarien un gran impacte positiu en la vida diària dels ciutadans, també amb la intenció de conèixer l'estat actual de les diverses propostes:

- Com que el govern central presentarà al Congrés la **Llei de Mobilitat Sostenible i Finançament del Transport**, que actualment està en fase de consulta prèvia, demanem la participació i seguiment actius per part de la Generalitat per a garantir que esta llei resolga tots els problemes dels quals la Generalitat és coneixedora i que impedeixen al transport públic valencià funcionar i desenvolupar-se, tenint en compte les seues necessitats imperants. L'Associació Valenciana pel Transport Públic ha elaborat un document de propostes juntament amb l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (l'associació homòloga a Catalunya) que es presentarà al procés de consulta pública que hi ha obert actualment i que també es farà arribar a la Generalitat després de la seua presentació formal.

- Treballar activament per a crear i posar en funcionament les **autoritats de transport de les àrees metropolitanes de la Comunitat Valenciana** que no en tenen (com Alacant-Elx i Castelló) o que sí que en tenen però encara no han assumit les seues competències de forma efectiva (el cas de València). A més, fer que funcionen de forma coordinada a través de la Generalitat, aprofitant així els recursos i evitant destinar esforços als mateixos propòsits de forma separada. L'existència d'este tipus d'entitats és indispensable per al bon funcionament i coordinació del transport públic.
- Implantar una **integració tarifària real i total** entre tots els sistemes de transport públic d'una mateixa àrea metropolitana (o inclús a escala autonòmica) que substituïska qualsevol altra forma de pagament preexistent. És a dir, un únic trajecte hauria de realitzar-se amb un únic suport físic, títol i tarifa; independentment dels tipus de transport que es facen servir, les empreses que els operen i, per suposat, les administracions que hi haja involucrades i les seues competències. Açò permetria oferir diverses opcions de pagament: prepagament amb una única targeta de transport, pagament al moment amb targeta bancària sense contacte (o qualsevol dispositiu compatible) i postpagament amb domiciliació bancària. A més, es podrien aplicar barreres de despesa mensual (com ja es fa al títol moneder de Metrovalència) per a fidelitzar als usuaris i premiar l'ús habitual. Per altra banda, permetria donar ajudes socials segons la renda i situació socioeconòmica d'una forma molt més simple.
- Emprendre la creació de la **marca única** a escala metropolitana o autonòmica que mostre als usuaris el transport públic com una unitat, independentment del tipus (bicicleta, bus, tramvia, metro o tren), el servei (municipal, interurbà, metropolità, de rodalia o regional) i el seu operador. La ciutadania patix una barrera a l'hora de fer ús d'un transport públic disgregat en una infinitat de xarxes, marques, canals d'informació i formes d'ús, entre molts altres. Això implica que la majoria d'usuaris només fan un ús mínim: el que han après per necessitat i al que estan acostumats. Per exemple, una persona que utilitza l'autobús municipal per a anar de casa a la feina no es planteja utilitzar la xarxa completa de transport públic per a qualsevol altre desplaçament, donada la seua grandíssima complexitat. D'eixa forma, els ciutadans mai es plantegen el transport públic com una opció real de mobilitat per als seus desplaçaments en general.
- Avançar cap a una solució de tota la **problemàtica dels nuclis de Rodalia Renfe** (València-Castelló i Alacant-Elx-Múrcia) i **dels regionals**, i recuperar els milions d'usuaris anuals perduts (per exemple, quasi 10 milions en els últims tretze anys al nucli de València-Castelló) a causa d'un abandonament total del servei per part del Ministeri de Transports i Mobilitat. L'abandonament arriba a tal punt en què no s'ha pres cap mesura a causa de la pandèmia per coronavirus. De fet, s'han reduït serveis (especialment als regionals) i continuen les cancel·lacions i problemes tècnics diaris, malgrat les constants promeses incomplides. Considerem que la Generalitat hauria de fer un pas endavant per acabar com més prompte millor amb esta greu situació.
- Planificar l'**evolució a curt, mitjà i llarg termini** de totes les xarxes de transport públic amb una visió conjunta, fent especial èmfasi en la consecució de la visió final (la qual també pot anar evolucionant) a través de xicotets passos o assoliments realistes quant a temps i pressupost. És a dir, que a curt termini la falta de pressupost no condicione les decisions, especialment aquelles sobre infraestructura, fent que tinguen un impacte negatiu i irreversible a llarg termini.
- Com que queda molt per fer quant al transport públic, comprenem que els reptes són molt grans i no es poden assolir immediatament. Malgrat això, el dia a dia en l'ús d'estos serveis genera impotència i malestar. La societat necessita vore que les coses avancen i que hi ha moviment. Per eixe motiu és fonamental anar **comunicant** periòdicament l'estat de la situació a la ciutadania com a mesura de **transparència**. Una bona forma de comunicar és anar fent **xicotets passos** per a arribar als grans assoliments en vegada de quedar esperant durant anys mesures que poden no arribar finalment.

Propostes i comentaris

També tenim una sèrie de propostes i comentaris nous sobre temes específics que ens agradaria traslladar a la Conselleria.

Racionalització de les xarxes

Considerem que s'haurien d'establir una sèrie de criteris a l'hora de planificar la construcció i explotació de les xarxes de transport. L'objectiu d'estos criteris és donar com a resultat xarxes de transport més simples, racionals i competitives. Des del nostre punt de vista, estos són alguns dels requisits a tindre en compte:

- Les **línies** haurien de tendir a mantindre la **mateixa direcció**, siguen **rectes o circulars**. Perquè els viatgers canvien de direcció haurien de transbordar en vegada d'haver de fer-ho per a mantindre-la. Per exemple, una línia que va de nord a sud en tot el seu recorregut no hauria de fer un canvi de direcció de 90 ° arribada a cert punt.
- Les **línies** haurien de tindre **únicament dos extrems**, encara que puguin incloure més de dues capçaleres dins del seu recorregut per a oferir serveis curts que reforcen les freqüències en certs trams o inclús establir serveis exprés. És a dir, no haurien d'existir ramals, els quals dificulten considerablement l'explotació d'una xarxa.
- S'hauria d'utilitzar el **menor nombre de línies possible** que permeta la topologia de la xarxa o distribució urbana, sempre que es done l'abast a tota la població. S'haurien d'evitar, per tant, les línies que oferisquen serveis duplicats. És més eficient tindre menys rutes diferents per a viatjar entre dos punts (i impulsar així els transbords) que tindre moltes més opcions amb menor freqüència (i obligar així a esperar). És a dir, una línia no hauria de ser redundant amb altra, inclús si es tracta de tipus de transport diferents.
- Les **línies** haurien de ser **com menys intrincades millor**, de forma que a l'hora d'explotar-les es puguin oferir temps de viatge competitiu. És a dir, les línies haurien de tendir a ser allò més rectes possible (o circulars, segons el cas), evitant sempre els recorreguts en zig-zag. L'objectiu mai pot ser cobrir més àrea ni donar l'abast a més població a costa d'eliminar la competitivitat. En els casos en els quals es considere que es deixa a certa població fora de l'abast d'un servei, sempre es poden afegir noves línies que complisquen estos requisits, independentment del seu tipus (autobús, metro, tramvia, etcètera).
- La xarxa de transport s'hauria de **planificar com un conjunt** en el qual els diversos **tipus de transport es complementen** entre si, aprofitant les fortaleeses de cadascun. Per exemple, el metro i tramvia s'haurien d'utilitzar per a les línies troncal de més capacitat i l'autobús hauria de complementar eixes línies per a abastir a la població que queda desatesa, no duplicar-les.
- La topologia de la xarxa hauria de permetre **freqüències de pas homogènies** i s'haurien d'intentar assolir al màxim quant a l'explotació. Per exemple, un tram amb freqüència teòrica de 10 minuts mai hauria de permetre el pas de dos vehicles seguits que deixara a continuació una espera de 18 minuts. Amb freqüències de pas homogènies la freqüència és equivalent al temps màxim d'espera.

Com a exemple, presentem una proposta de racionalització de les línies de metro (no de tramvia) de l'àrea metropolitana de València, la qual segueix estos criteris (sempre dins del que permet la infraestructura) i és realista quant a la topologia de la xarxa i la seua explotació. **Volem deixar clar que fem esta proposta des de la humilitat i el desconeixement de què suposa dissenyar l'explotació d'una xarxa de transport real.** La nostra intenció és aportar idees des de la perspectiva d'uns ciutadans que es desplacen exclusivament en transport públic i veuen diàriament aspectes clau que es podrien millorar.

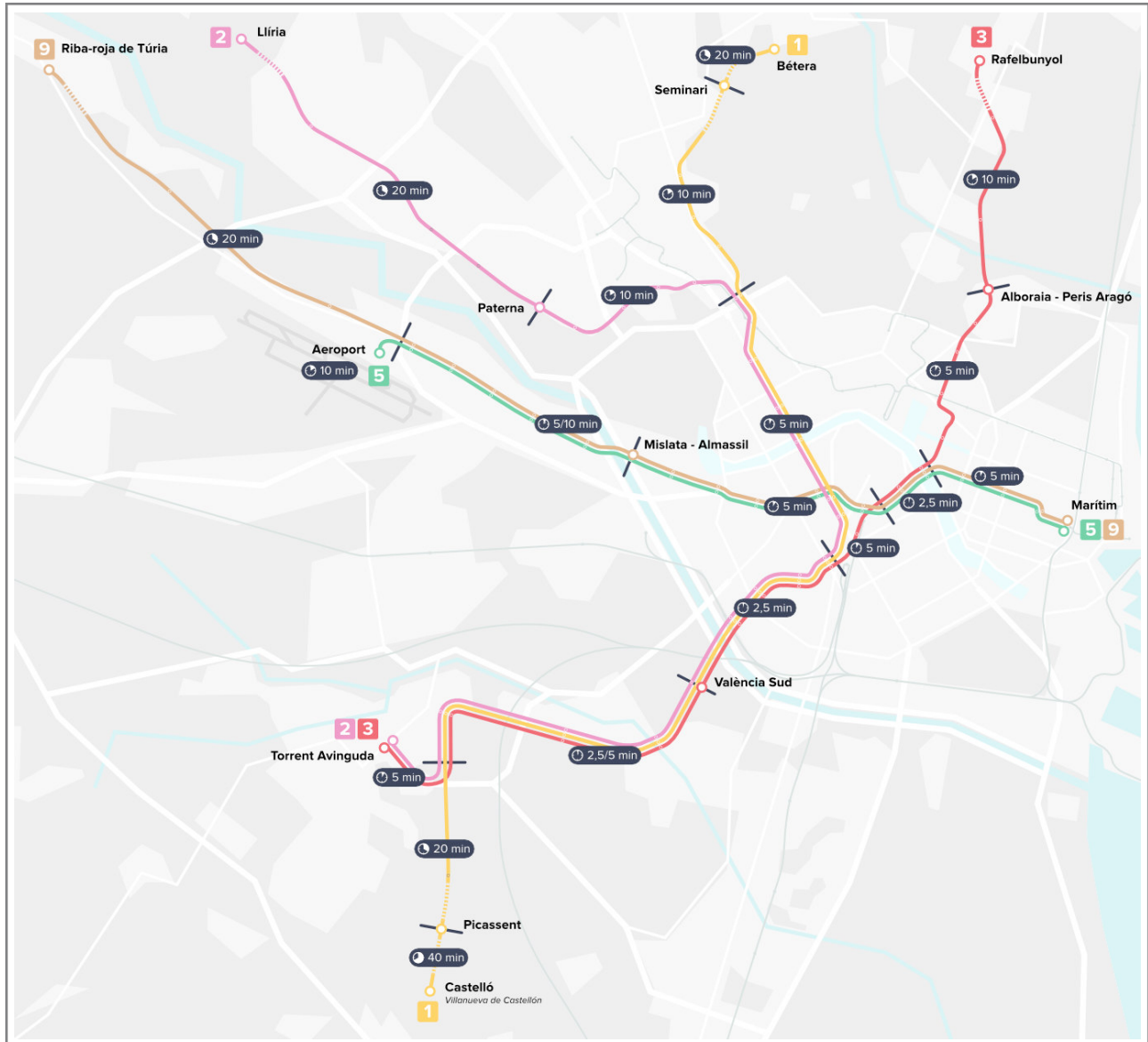


Figura 1. Plànol de freqüències de la xarxa proposada. Vegeu l'annex i l'explicació a continuació.

S'han definit les línies reals d'explotació, que no han de coincidir necessàriament amb les que es mostren als usuaris, i les seues freqüències en hora punta. També és destacable que esta disposició de línies permet escalar proporcionalment les freqüències (tant per a augmentar-les com per a disminuir-les), en ser totes elles múltiples del mateix número (en este cas 5, com a exemple).

Línia		Capçaleres		Freqüències		
1	A	Bétera	Castelló (la Ribera Alta)	40 min	20 min	10 min
	B	Bétera	Picassent	40 min		
	C	Seminari	Picassent	20 min	-	
2	A	Llíria	TorrentAVINGUDA	20 min	10 min	-
	B	Paterna	TorrentAVINGUDA	20 min		
3	A	Rafelbunyol	TorrentAVINGUDA	10 min	5 min	-
	B	Alboraia - PA	València Sud	10 min		
5	A	Aeroport	Marítim	10 min	-	-
9	A	Riba-roja de Túria	Marítim	20 min	10 min	-
	B	Mislata Almassil	Marítim	20 min		

Estos serien alguns dels avantatges i problemes que pretén solucionar esta proposta a través del seguiment dels criteris que s'han proposat anteriorment:

- Permet **majors freqüències de pas** en totes les línies amb la mateixa infraestructura i recursos, ja que en eliminar una línia redundant (la 7) els seus recursos es poden distribuir entre les restants.
- Deixa tres punts de transbord propers disposats en triangle que permeten canviar entre totes les línies i sentits (Àngel Guimerà, Colón i Jesús).
- Dividix les **línies** en dos grups: **verticals** (1, 2 i 3) i **horitzontals** (5 i 9).
- Intenta definir **línies com més curtes millor**, la qual cosa minimitza els retards acumulats en acostar al màxim tots els punts de regulació horària entre sí, sempre dins del que permet la infraestructura actual.
- Permet **freqüències homogènies** en tots els trams exceptuant únicament dos d'ells, ja que la topologia de la xarxa no permet una homogeneïtat total. A més, la disposició de les línies permet el seu pas **de forma intercalada** en tots els trams, de forma que el següent servei a altre sempre és d'una línia diferent.
- Elimina la necessitat de buscar trucs i combinacions, d'entre els múltiples existents, per arribar al mateix lloc en el menor temps possible, la qual cosa requereix un coneixement molt profund de les particularitats de la xarxa per part dels viatgers. Amb esta disposició només hi ha **una única forma més ràpida d'arribar d'un punt a altre** i, a més, coincideix que és la que menys transbords té. Tot açò no ho permet la disposició actual, ja que un nivell tan alt de complexitat no permet fer un ús òptim de la xarxa a la majoria d'usuaris.
- Totes les línies tenen les **mateixes freqüències en funció de l'anell de demanda** en el que es troben. D'esta forma, s'evita tindre línies que passen per zones d'alta demanda amb freqüències totalment dispars. Un exemple d'açò és el cas de la línia 7, que en hora punta té una freqüència de pas de 15 minuts pel centre de València, mentre que la resta de línies tenen la meitat.

Línia 11 de Metrovalència

Ens agradaria fer una **rotunda objecció** al recorregut proposat fins ara per a esta línia.

En juliol de 2016 EMT València va posar en funcionament la línia 99, que és una línia quasi circular per les rondes exteriors de la ciutat de València, i que en menys de quatre anys ha arribat a ser la segona línia més utilitzada d'esta empresa, amb quasi 5,5 milions de viatgers anuals (quasi com la línia 4 de Metrovalència i més que la 6, per exemple).

S'ha demostrat de nou la necessitat d'oferir una xarxa en malla (no radial) que permeta la intermodalitat sense necessitat de passar pel centre i donant l'abast a moltíssima població que no disposava de transport públic. Una línia troncal de tanta importància hauria d'oferir molta més capacitat i freqüència, i menors temps de viatge.

Per tot això, considerem que la línia 11 s'hauria de plantejar amb **un recorregut que discorreguera íntegrament per la circumval·lació exterior de la ciutat**. Consideraríem molt greu un recorregut embolicat pels carrers interiors o la creació d'altre dels clàssics i equivocats ramals, la qual cosa llevaria tota la competitivitat a la línia, com ja ocorre amb la 6, que és la línia amb menys usuaris de la xarxa després de la 8 (una línia llançadora).

Si es comença l'ampliació fins a la Fe a l'encreuament entre Amado Granell i Antonio Ferrandis, en el futur eixa mateixa infraestructura es podrà anar ampliant progressivament per trams fins a tancar l'anell. La circumval·lació exterior de la ciutat ja compta en gran part del seu recorregut amb plataforma reservada per a autobús, la qual es podria aprofitar per a incloure-hi la infraestructura del tramvia amb una despesa mínima en comparació amb altre tipus de solucions. També s'ha de destacar la quantitat de nova edificació que s'està fent per la zona i que no disposa de més transport públic que l'autobús municipal.

Quant al barri de Malilla i la seua ampliació en curs pel sud de l'hospital la Fe (AQ Turianova), es podrien buscar altres opcions que no implicaren fer-li a la xarxa un mal irreversible, com l'ampliació de metro entre l'estació de Plaça d'Espanya i la nova zona de Malilla a través del carrer de Filipines i l'avinguda d'Ausiàs March, la qual cosa suposaria construir uns 3 km de túnel i quatre o cinc estacions. A més, esta opció deixaria les portes obertes a una hipotètica ampliació cap als municipis del sud de l'àrea metropolitana. Esta proposta també possibilitaria racionalitzar la xarxa de metro, permetent modificar les línies 1 i 2 per a discórrer per este nou tram i així evitar la saturació del tram entre Jesús i Torrent, deixant la futura Estació Central com a punt de transbord.

Ampliació del TRAM d'Alacant fins a l'hospital de Sant Joan

Considerem que l'ampliació que es va anunciar, en cas de fer-se per l'avinguda Pintor Pérez Gil des de la parada Camp de Golf, també hauria de permetre arribar des del Cap de l'Horta i la Platja de Sant Joan fins a l'hospital de Sant Joan, que és el que tenen assignat els seus veïns. Això seria possible amb la connexió del nou traçat des de la parada Instituto. Actualment este recorregut l'oferix un servei d'autobús amb una freqüència de 90 minuts.

Per altra banda, també trobem necessari que es contemple fer arribar el servei fins Sant Joan d'Alacant i Mutxamel, encara que s'execute en diferents fases, i que també permeta arribar d'estes poblacions a les platges. En este sentit, de forma provisional i fins a la construcció d'esta línia del TRAM, s'hauria de posar en funcionament tot l'any la línia 31 —actualment només operativa els mesos d'estiu— per suplir l'absència de servei. Caldria fer xicotetes modificacions per a donar servei a Cap de l'Horta i l'hospital.

Tampoc s'hauria d'abandonar la línia 23 del servei interurbà d'autobús, ja que fa un recorregut diferent. S'hauria de millorar la seua competitivitat i optimitzar el seu recorregut, simplificant-lo al seu pas per l'hospital i aplicant prioritat semafòrica i carril segregat on siga possible.

Línia de circumval·lació de TRAM d'Alacant

El projecte d'ampliació a dos carrils per sentit de la ronda de circumval·lació Via Parc de la ciutat d'Alacant hi hauria de contemplar també la construcció d'una nova línia de tramvia per tot el seu traçat, des del barri de Sant Gabriel fins a la platja de Sant Joan. Això permetria interconnectar els barris perifèrics, així com centres comercials i d'oci, polígons industrials i platges, entre altres pols d'atracció situats al voltant d'esta ronda. A més, esta línia podria aprofitar part del seu recorregut per a la futura connexió del barri de Sant Gabriel amb el centre de la ciutat.

Per altra banda, esta actuació permetria connectar els barris no centrals a la xarxa, fomentant la intermodalitat amb les línies radials d'autobús i de tramvia. Es podria aprofitar esta actuació per a convertir la xarxa de transport de la ciutat d'Alacant en una xarxa en malla, formada també per línies circulars (i no circulars) que no passen necessàriament pel centre.

Esta construcció es podria abordar per fases, començant per donar el servei amb una línia d'autobús troncal amb prioritat semafòrica en tots aquells trams on siga possible.

Estat de les instal·lacions de Metrovalència

Instem a la Conselleria a garantir que Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana mantinga les seues instal·lacions en un bon estat de conservació, ja que actualment es troben en un estat considerable d'abandonament.

Un dels problemes més rellevants és que els sostres interiors dels vestíbuls de la majoria d'estacions subterrànies estan desmuntats, penjant o caiguts, com es pot observar en les següents fotografies.



Figura 2. Fotografies que exemplifiquen l'estat general dels sostres.

A més, és freqüent trobar-se escales mecàniques fora de servei perquè estan apagades. La mateixa empresa ha reconegut en diverses ocasions en resposta a reclamacions que no les posen en marxa quan algú les para. Es podria establir un protocol perquè els mateixos treballadors (o el personal extern de seguretat) reprenguera el seu funcionament. Inclús es podria automatitzar la detecció de parada i posar-les en marxa a distància de forma supervisada a través de les càmeres de seguretat.

Per últim, des del canvi de les línies de 2015 gran part de la senyalística està desactualitzada, mostrant colors de línies que ja no passen per les estacions, plànols amb informació desactualitzada (com la disposició urbanística o els transbords amb EMT València) o errates en els noms dels carrers. Inclús en algunes estacions, la senyalística fa anys que està mig despenjada de la paret. Seria convenient dissenyar una guia d'estil sòlida i aplicar-la de forma uniforme, coherent i estricta en totes les instal·lacions.

Pantalles informatives d'FGV

Aprofitant que Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana ha iniciat recentment la implantació de pantalles informatives d'horaris als vestíbuls de les estacions de Metrovalència —una de les propostes que feu l'Associació en el seu moment—, ens agradaria fer algunes propostes de millora quant a l'experiència d'usuari i aspecte visual d'este nou sistema. A més, ens agradaria demanar que també s'implantaren a les andanes de les estacions, tant de TRAM d'Alacant com Metrovalència, i substituïren els antics panells LED d'horaris. Utilitzar tecnologies estàndard (des del monitor fins a la microcomputadora que porta connectada) per a estes solucions farà que no torne a haver-hi estacions amb la consulta d'horaris en temps real trencada durant anys.

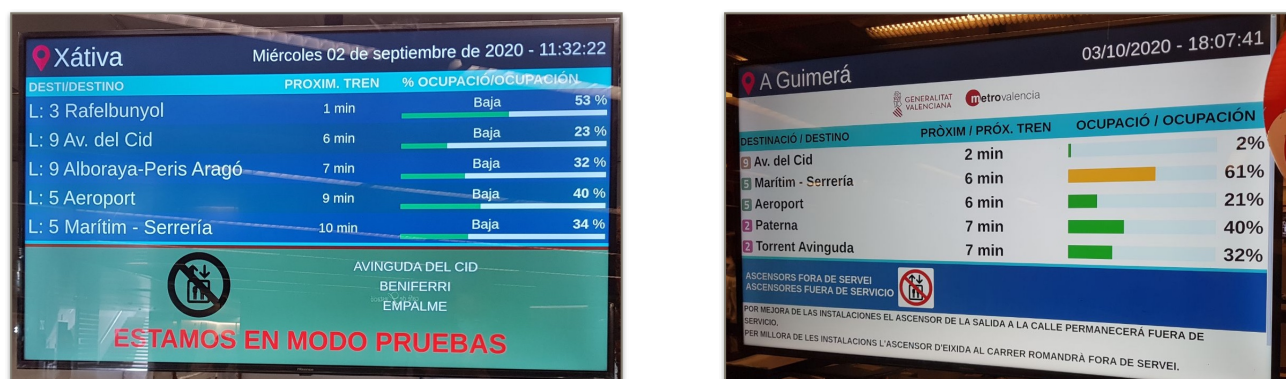


Figura 3. A l'esquerra, la primera versió del nou programari d'horaris. A la dreta, la versió actual, que inclou les propostes que han anat fent alguns socis i simpatitzants de l'Associació a través de les xarxes socials.

Amb la intenció de fer una proposta integral, l'Associació ha desenvolupat un programari lliure i de codi obert que es pot utilitzar en qualsevol sistema encastat connectat a un monitor i que mostra els horaris de pas de Metrovalència i TRAM d'Alacant en temps real. La versió preliminar d'este programari, que continua en desenvolupament, pot trobar-se al següent repositori: github.com/avptp/transit-info. L'Associació el posa a disposició de la comunitat, la qual inclou a la Generalitat i a FGV, baix la llicència lliure GPL perquè l'aprofite com millor considere, ja siga per a agafar idees per al disseny i experiència d'usuari com per a utilitzar directament el programari.

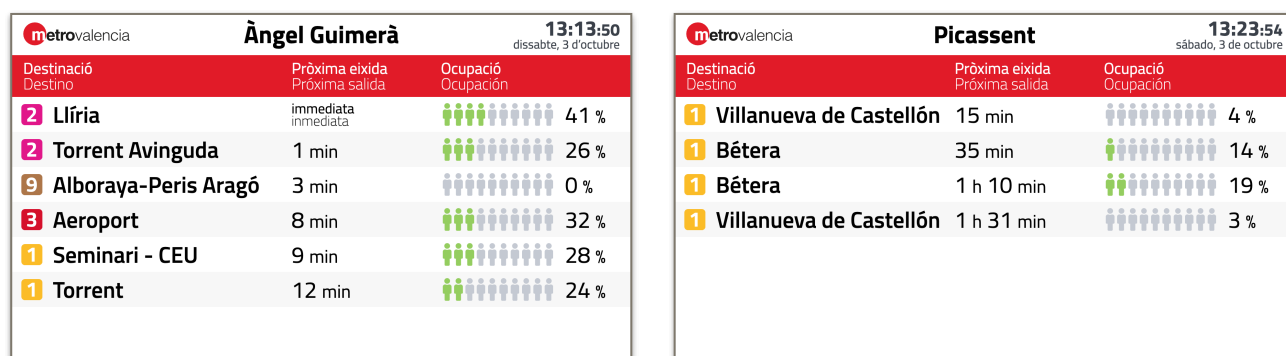


Figura 4. Captures de pantalla del programari lliure i de codi obert que l'Associació ha desenvolupat.

L'Associació vol aprofitar l'ocasió per a convidar a la Generalitat i a FGV a publicar gradualment tots els seus desenvolupaments de programari baix llicències lliures per a promoure l'aprofitament de recursos entre totes les entitats públiques (unint esforços i eliminant duplicitats), fomentant així la creació de programari de major qualitat, seguretat, mantenibilitat i durada, així com menor cost. Destaca especialment l'aspecte de la seguretat, ja que el programari obert queda exposat a auditoria pública, la qual cosa fa que les greus bretxes de seguretat es detecten, notifiquen i corregisquen en un temps mínim.

Milers d'empreses i organitzacions al voltant del món utilitzen i publiquen el seu programari baix llicències lliures, fomentant així l'estalvi econòmic, la col·laboració, la innovació i la transparència. Açò cobra molta més importància en el cas de les entitats i empreses públiques, ja que el programari d'estes organitzacions es paga amb diners dels impostos de la ciutadania. Vegeu l'argumentari de la Free Software Foundation Europe: publiccode.eu.

Altres propostes

Quant a **Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana** (FGV), destaquem les següents propostes:

- **Electrificar** el TRAM d'Alacant **des de Benidorm fins a Altea**, tal com estava projectat inicialment. Això permetria començar a modernitzar la línia 9 electrificant-la per fases, aprofitant que els vehicles que actualment fan el recorregut són híbrids.
- Buscar opcions per a **reforçar** el servei de Metrovalència entre **el tram de Pont de Fusta** i els campus de **Vera i de Tarongers** de la Universitat Politècnica de València i la Universitat de València, respectivament. El servei no ofereix capacitat suficient per a transportar en condicions acceptables de confort i seguretat a les persones que fan ús d'ell durant les franges lectives.
- **Depurar responsabilitats per la greu exposició de les dades personals** de 60.000 viatgers ocorreguda en desembre de 2018 i per la posterior actuació de l'empresa, la qual va denunciar a qui va alertar del problema i va intentar protegir a l'empresa adjudicatària. A més, col·laborar amb l'Agència Espanyola de Protecció de Dades per a agilitzar la conclusió dels procediments administratius que continuen oberts des d'aleshores: 211169/2018, 008049/2019 i 011002/2019.
- Garantir que **es publiquen els horaris** programats **sense errades a Google Maps** i, ara que ja disposen dels horaris en temps real informatitzats, integrar-los també amb dit servei a través de l'estàndard **GTFS**. Molts viatgers consulten els horaris i planifiquen els trajectes a través d'este servei. Considerem inacceptable que els horaris que figuren en ell no siguen correctes i que inclús apareguen serveis duplicats o triplicats en moltes ocasions.
- **Utilitzar veus humanes** de professionals de la locució en vegada de sintetitzadors de veu a les **megafonies** de TRAM d'Alacant i Metrovalència. L'experiència d'usuari i l'accessibilitat són fonamentals a l'hora d'oferir qualsevol servei, especialment aquells que són utilitzats per milions de persones a l'any. El cost de gravar uns pocs talls d'àudio (coneguts al sector com a *takes*) a l'any no és significatiu per a l'empresa amb més pressupost de la Generalitat. En canvi, l'impacte negatiu sobre l'accessibilitat i sobre la imatge del transport públic que té la societat és molt gran. La qualitat dels sintetitzadors dista molt de la que pot proporcionar un professional de la locució.

Pot ser una bona ocasió per a posar d'acord a tots els operadors de transport públic per a escollir als dos mateixos professionals de la locució (un femení i altre masculí) i utilitzar les seues veus en les megafonies de tots els sistemes de transport públic. Això mostraria una imatge integrada a tots els usuaris i transformaria l'escolta de la megafonia en una experiència agradable.

A més del que s'exposa, també considerem que l'empresa fa un ús indegut i excessiu de la megafonia. S'ha d'intentar utilitzar el canal més adient per a cada missatge que es vullga transmetre.

- **Eliminar els noms compostos de les estacions**, els quals afegixen una complexitat innecessària i inclús poden arribar a confondre's amb altres estacions diferents. Per exemple, l'estació de Metrovalència anomenada «Marítim-Serrería» no té cap necessitat d'incloure el nom «Serrería», ja que a més de ser innecessàriament llarg ja hi ha altra parada que s'anomena així.
- No utilitzar les notificacions *push* de les aplicacions per a mòbils per a enviar informació de premsa o que directament no estiga relacionada amb el servei. S'utilitzen per a enviar informació del portal de premsa d'FGV (inclús s'ha arribat a promocionar l'adopció de mascotes), la qual cosa desincentiva als usuaris d'utilitzar unes aplicacions que ja de per si destaquen per tots els problemes que han donat des que es van llançar.

Pel que fa als serveis d'**autobús metropolità de la Generalitat**, subratllem:

- Garantir que totes les **parades** estiguen clarament **senyalitzades i** siguen perfectament **accessibles**. Hi ha molts casos en què no hi ha cap element indicatiu o inclús és impossible accedir a la parada sense creuar una carretera que no disposa de pas per a vianants.
- Fer que totes les línies d'autobús metropolità garantisquen **serveis d'anada i de tornada** en el mateix dia, cosa que no ocorre en moltes ocasions.

Consultes

Per últim, ens agradaria conèixer més sobre els següents aspectes:

- Estat de les adjudicacions dels serveis d'autobús interurbà. En cas que este model provoque bloquejos que afecten la disponibilitat i qualitat del transport públic, proposem plantejar un canvi de model.
- Situació de la recuperació del servei nocturn de Metrovalència.
- Si es realitzarà l'ampliació de TRAM d'Alacant des de Luceros fins a la Florida i Sant Gabriel i com es portarà a terme: paral·lela a la infraestructura d'Adif, soterrada o en superfície.
- Estat en el qual es troba el projecte de duplicació de via entre la Vila Joiosa i Altea i si es pretén aprofitar per a la introducció de nous serveis.
- Estat de les antigues unitats 3900 d'FGV i els plans de la Conselleria per a aprofitar-les.

Crèdits

Les següents persones han aportat sense ànim de lucre el seu temps i esforç per a l'elaboració d'este document dins l'àmbit de l'Associació Valenciana pel Transport Públic:

- Continguts: Fran Torregrosa Alegre, Víctor Díaz Marco i Aitor Escorza Ripoll.
- Disseny gràfic: Eloy Sanchis i Rubén.

