

El tramvia del futur

Amb l'entrada en servei del tramvia el pròxim dissabte 21 de maig, no només s'inaugura la Línia 4 dels Ferrocarrils de la Generalitat valenciana, que recorre l'antiga línia del "trenet" entre la pista d'Ademús i el Grau, sinó que es recupera un sistema de transport públic de qualitat, ràpid, còmode i segur. La seua implantació representarà un important procés urbanitzador en la zona nord de València. Ciutats com Barcelona o Lisboa s'han interessat ja pel tramvia del futur.



Aquest dissabte, 21 de maig, el president de la Generalitat valenciana, Joan Lema, i el conseller d'Obres Públiques, Eugeni Burriel, inauguraran la Línia 4 del Metro de València, que no és subterrani, sinó que es tracta d'un tramvia lleuger. D'aquesta manera, i vint-i-cinc anys després de la seua desaparició a València, aquest mitjà de transport es torna a posar en funcionament. Una no-

va línia que s'afegeix a la xarxa de transports de l'Àrea Metropolitana de València, que recorre l'antic traçat del "trenet" que va de la pista d'Ademús al Grau, travessant els barris de Benicalap, Zaidia, Benimaclet i Marítim, amb algunes variants a Marxalenes, Pont de Fusta i Marítim. Amb l'entrada en funcionament de la Línia 4 s'acaba la Fase T, la primera del Programa d'Ampliació del Metro de València dissenyat

circula per València

RAFA GIL



A l'esquerra, diferents aspectes, interns i externs, del tramvia i del mobiliari urbà de la nova Línia 4. Dalt, Eugeni Burriel, conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

per la Conselleria d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports de la Generalitat valenciana.

El creixement urbà registrat durant els últims vint anys en la zona nord de València va aconsellar l'eliminació del pas del tren de via estreta i la seua substitució per un sistema de transport no contaminant, eficient i integrat en l'entorn urbà. Així, s'ha optat per recuperar aquest sistema de transport públic que compta amb una sòlida tradició en nombroses ciutats europees.

"Ens hem de fixar en el tramvia tenint en compte tres elements: com a objecte, com a transformador urbanístic d'un espai i com a transport", assegura Eugeni Burriel, que es dirigeix amb un micròfon als mitjans de comunicació, des d'un dels vehicles, deu dies abans de la seua "entrada en servei comercial", com diu ell mateix.

Un tramvia mediterrani. El disseny dels vint-i-un vehicles que circularan per la Línia 4 és "específic", segons Gaietà Roca, director general de Transports de la Conselleria d'Obres Públiques. Si el tramvia de la ciutat francesa de Grenoble, que ha estat el punt de referència, trencava amb la imatge tradicional d'aquest mitjà de transport urbà, "nosaltres -afirma Roca- hem anat més enllà, hem trencat al màxim i li hem donat una personalitat molt marcada; hem aconseguit un tramvia molt mediterrani".

Les condicions de transparència i lluminositat interna, que consisteix en dues bandes de tubs lluminosos i en grans finestrals, esborraran el record del tramvia tradicional, vell, trist i desagradable. Això està reforçat pel fet que són tramvies monocabina, on la part del darrere es

reserva per a una mena de divan –“el salonet”, diu Burriel– que li dona una gran visibilitat i que fa aquest racó del vehicle més acollidor. Aquest mitjà ha sofert precisament una renovació destinada a convertir-lo en un transport públic de qualitat, ràpid, còmode i segur. No tan sols s'han volgut eliminar les possibles reticències, sinó que, com afirma el director general de Transports, està pensat per a provocar més “un augment de la demanda que no pas un augment de l'oferta”.

Els vehicles que circularan per la Línia 4 són unitats de transport lleuger, construïts per les companyies alemanyes Siemens –pel que fa a la part elèctrica– i Duewang –pel que fa a la mecànica–, la carrosseria dels quals ha estat fabricada a CAF (Beasain, País Basc) i el muntatge a GEC Alstom (Albuixec, l'Horta Nord). Cada tramvia és d'acer inoxidable i té un pes de 29,7 tones, una llargària de 23,78 metres i una amplària de 2,40. La seua capacitat de transport és de 201 persones, amb 65 seients i 136 places dempeus.

La confortabilitat del tramvia s'ha tingut molt en compte. Aire condicionat, seients ergonòmics, fàcil accés, baix nivell de sorolls, absència de vibracions i un complet sistema d'informació sobre destinacions i parades fan d'aquests vehicles un mitjà idoni per al transport públic. No en va, el llibre *Innovacions per a la millora del medi ambient urbà*, editat per la Fundació Europea per a la Millora de les Condicions de Vida i Treball de la Comunitat Europea, el qualifica de “modern sistema de transport ecològic, la implantació del qual representa un important procés urbanitzador que permetrà requalificar una important zona de la ciutat de València”, i el posa al costat d'altres projectes considerats com els més innovadors de la Unió Europea, com ara la Vila Olímpica de Barcelona.

Plataforma baixa. Ara bé, possiblement de totes les característiques del tramvia que recorrerà els deu quilòmetres que separen Ademús i Grau des del dia 21 de maig, la que marca la diferència respecte als tramvies de la resta d'Europa és la del fàcil accés. El sistema dissenyat és el de plataforma de pis baix, amb una alçada de 35 centímetres sobre el carril, la qual cosa fa que quede pràcticament al nivell de l'andana, i que done més seguretat a l'usuari. D'aquesta manera, poden accedir-hi persones de mobilitat reduïda, com ara minusvàlids, gent gran o bé persones amb cotxets de nadons. La plataforma baixa d'aquest model s'ha aconse-



La plataforma ferroviària s'ha distingit de la resta per una pavimentació distinta, tant en la textura com en els colors. El color vermell indica el recorregut del tramvia.

tapissats –seient i respallter– amb materials anti-inflamables.

Integració urbana. El tramvia s'integra, d'altra banda, en el medi urbà a través d'una important actuació urbanística, que no tan sols permet de recuperar els carrers pels quals circula, sinó que també va acompanyada de mobiliari urbà i il·luminació, com també de la recuperació d'espais lliures per a la ciutat com són, ara, els antics solars de l'estació de Pont de Fusta. L'enderroc d'una construcció paral·lela a l'edifici d'aquesta estació ha deixat al descobert les Torres de Serrans, que es divisen perfectament, a l'altre costat de l'antic llit del riu Túria, quan s'hi arriba. La finalitat és integrar aquest transport públic en l'entorn i contribuir també a la regeneració d'algunes zones amb un cert nivell de degradació urbanística. De fet, un dels nous edificis que hi ha en primera línia porta precisament el nom d'Edifici Línia 4. “Inclús hi ha ja un bar que es diu Tramvia”, apunta el conseller d'Obres Públiques, Urbanisme i Transports.

Així, al llarg dels 10 quilòmetres de tramvia unidireccional, s'han instal·lat 21 estacions, que estan separades per una mitjana de quatre-cents metres de distància, amb les corresponents marquesines. Un mobiliari urbà complementat, d'un costat, per 2.500 arbres i per 1.500 puntals que, a més de conformar la catenària que subministra l'electricitat al tramvia al llarg de tot el trajecte, fan de fanals d'il·luminació urbana. Una catenària en la qual si bé s'ha evitat el sis-

Una línia de tramvia integrada en la xarxa de metro



tema de puntal central per tal de reforçar-ne la funció de fanal, en alguns trams, com a l'Avinguda dels Tarongers, encara sense urbanitzar, sí que s'instal·la entre les dues vies.

D'una altra banda, la plataforma ferroviària s'ha distingit de la resta per una altra pavimentació, basada en una textura distinta i en els diferents colors de l'empedrat. El color vermell indica el recorregut del tramvia; el groc marca una zona a què també poden accedir els viants quan el pas del tramvia els ho permeta i el gris assenyalava els encreuaments amb vies de trànsit rodant.

D'acord amb el caràcter de la circulació viària i amb les altes intensitats de trànsit rodant i de vianants que sostenen gran part de les interseccions que creuen la Línia 4, s'ha considerat convenient regular la circulació total, inclosa la del tramvia, mitjançant semàfors i utilitzant el subsistema de preferència al tramvia. Un sistema que garanteix al màxim la docilitat del trànsit urbà prioritant el pas del tramvia.

Amb tot, s'ha previst que el tramvia circule a una velocitat comercial de 20 km/h –la velocitat mitjana dels autobusos de València és de 17 km/h– i que la freqüència de pas per les estacions siga de 5 minuts. “Busquem velocitat comercial i regularitat, que és el que la gent demana del transport públic”, afirma Burriel.

Cultura de transbordament. Al llarg de la Línia 4, el tramvia enllaçarà amb la Línia 1 (Bétera-Castelló de la Ribera), la Línia 2 (Llí-

Cinc milions de persones utilitzaran el tramvia cada any quan entre en funcionament la futura Línia 3 del metro. La Línia 4 recorre els barris de Benicalap, Zaidia, Benimaclet i Marítim, amb algunes variants a Marxalenes, Pont de Fusta i Marítim. Aquesta àrea té una població aproximada de 250.000 habitants i més de 60.000 vehicles rodats.

ria-Torrent), totes dues en funcionament, i amb la futura Línia 3 (Palmares-Rafelbunyol), que entrarà en funcionament el 1996. I si bé ara hi haurà un bitllet específic per al tramvia, a mig termini aquest serà vàlid també per als enllaços amb les altres línies. Així i tot, es preveu que el 1995 entre en funcionament la targeta multi-viatge, que servirà per fer els transbordaments tant del tramvia al metro, com del bus al tramvia i a l'inrevés. “Es tracta de potenciar al màxim el transport públic –comenta Gaietà Roca– i de crear cultura de transbordament, que avui és totalment inexistent”.

Dotze mil milions és el pressupost d'una via de transport públic que es calcula que utilitzaran, quan entre en funcionament la Línia 3, un total de 5 milions de viatgers l'any. Nombre que es multiplicarà per quatre quan tota la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana entre en funcionament, l'any 2000.

València ha recuperat, com tantes altres ciutats europees, un sistema de transport públic que parteix d'una llarga tradició per a convertir-se en un mitjà de transport modern. Una actuació pionera que comença a tenir el seu efecte fora de València. Els alcaldes i les entitats ciutadanes de l'Àrea Metropolitana de Barcelona ja s'han interessat pel tramvia lleuger. Pasqual Maragall, alcalde de Barcelona, hi pensa per a substituir el projecte de portar el metro fins a la muntanya de Montjuïc. I les autoritats de Lisboa (Portugal) ja han comprat 12 tramvies idèntics als valencians.

Així és el tramvia del futur.

Joan Mari