

Paper, tinta i llum

**ALBERT PUNSOLA**(/AUTOR/ALBERT-
PUNSOLA-44)

Periodista

19/03/2010

La informació del transport públic a Barcelona i la seva àrea és bona, però podria millorar amb accions molt simples

Entre les desenes de fets insòlits de la nostra capital, n'hi ha un que és realment singular. A la principal estació de ferrocarril -la de Sants- no existeix cap mapa que mostri als usuaris a quines ciutats de Catalunya es pot anar en tren. Hi ha els serveis de rodalia però no els regionals, per seguir la nomenclatura habitual. La PTP, autèntic *shadow government* de la mobilitat, [ha fet aquest mapa](http://www.laptp.org) (<http://www.laptp.org>). Tanmateix, ni per vergonya han reaccionat les autoritats competents, en el sentit d'esmenar l'error de no oferir una informació essencial. Almenys fins al moment d'escriure aquest article.

Ben mirat l'adjectiu essencial no s'hauria d'aplicar a una informació concreta sinó al concepte en el seu conjunt (mapes en panell, de butxaca, pantalles d'horaris, megafonia, etc). Aquest va ser un dels factors que més van irritar els viatgers durant el col·lapse de rodalies: trobar-se en una situació greu i no rebre explicacions és doblement angoixant.

Fa unes setmanes s'ha presentat un [informe](http://www.transportpublic.org/images/pdf/20100200-race.pdf) (<http://www.transportpublic.org/images/pdf/20100200-race.pdf>) que analitza la qualitat del transport públic a 23 ciutats europees. Aquest treball ha estat impulsat per diversos clubs nacionals d'automobilistes i s'ha encarregat a la Universitat de Stuttgart. Doncs bé, l'aspecte més criticat pels enquestats, junt amb el preu, és precisament la quantitat i qualitat de la informació. Altres elements clau que s'han considerat són la duració del viatge, els transbordaments i els bitllets. Tot plegat ha servit per ubicar les ciutats en un rànquing on la guanyadora és Munic, seguida de Hèlsinki i Viena, i l'última és Zagreb. Barcelona es troba en el 8è lloc. La informació a Barcelona s'ha valorat amb un acceptable, que es podria traduir en xifres com un 3 sobre 5.

És veritat que la informació en el sistema de transport públic barceloní no està gens malament, fetes algunes excepcions. Però és justament per això, perquè no és molt insatisfactòria, com a Roma o Budapest, que es fa més difícil d'entendre com passen per alt alguns detalls que, de ser tinguts en compte, millorarien notablement la funcionalitat del sistema de cara a l'usuari. Per exemple, actualment conviuen tres mapes de la xarxa de transport: el de RENFE, el de FGC i el de TMB. Els primers es limiten a mostrar les seves línies, en tot cas amb les correspondències. Els segons -els més generosos- mostren la xarxa real completa amb tots els operadors i tot l'abast territorial (totes les zones). Els tercers mostren tota la xarxa amb tots els operadors, però només en la zona 1 del sistema integrat. Això representa, per exemple que l'usuari que fa servir la L7 del metro, gestionada per FGC, pot veure a andanes i vagons totes les possibilitats de transport ferroviari de la regió metropolitana, però si viatja en la L5, gestionada per TMB, no. Tindrà, això sí, un bon mapa però parcial. Cal dir que el tramvia ofereix un mapa també complet i per tant equivalent al de FGC.

No seria pas tan complicat que, a qualsevol de les estacions de la regió metropolitana, els viatgers poguessin visualitzar tot el sistema de transport, un planell d'altra banda que ja està fet i que, si es vol, podria conviure perfectament amb altres que mostressin un àmbit més reduït. Actualment, un viatger que es trobi a l'estació Diagonal no pot veure el nom de la Floresta (a 10 estacions de distància fent un transbordament) i en canvi sí el de Cornellà (a 12 estacions de distància). Això, que té poc sentit, es pot

arreglar. La solució està inventada des del 1931 quan un empleat del metro de Londres, **Harry Beck**, va dissenyar el famós esquema del *tube* que Barcelona, com altres ciutats, han adaptat amb èxit. Més enllà dels aspectes estètics i icònics d'aquest disseny, el més rellevant és la idea subjacent: com es tracta d'un sistema amb viatges ràpids i amb trens molt freqüents, la representació geogràfica i les distàncies reals es deixen, fins a cert punt, al marge. Quin és l'objectiu més important? La legibilitat i la possibilitat de reproduir en un espai limitat una xarxa tan gran com es vulgui.

Aquest canvi hauria de tenir la seva versió en mapa de butxaca. Curiosament se'n va editar un amb aquestes característiques l'any 2001 coincidint amb la posta en marxa de l'ATM, però es va esgotar i mai més ha estat a l'abast dels usuaris d'aleshores ençà. Tinc la sospita, però no ho puc demostrar, que aquesta mancança és deguda a que moltes persones encara estan convençudes que Barcelona té 1,6 milions de persones i 97 km² d'extensió. Una creença que observadors lúcids com **Ferran Mascarell**, però també la mateixa realitat quotidiana del transport, s'encarreguen d'anar desmentint.

Periodista **Etiquetes:** [Mobilitat](/etiquetes/mobilitat) (/etiquetes/mobilitat)

[Àrea Metropolitana](/etiquetes/area-metropolitana) (/etiquetes/area-metropolitana)

Share 0

Tuit

 (<https://plus.google.com/share?url=https%3A//www.sostenible.cat/opinio/paper-tinta-i-llum>)

 (<https://www.sostenible.cat/print/opinio/paper-tinta-i-llum>)

Relacionats

Article

Refugis climàtics metropolitans (/article/refugis-climatics-metropolitans)



(/article/refugis-climatics-metropolitans) **Estudi per identificar espais potencialment viables com a refugis**

Notícia

Reobertura de l'e-Bicibox a l'àmbit metropolità (/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita)

Es reobre el servei amb noves mesures de seguretat



(/noticia/reobertura-de-le-bicibox-a-lambit-metropolita) Des del dimecres 15 d'abril, l'AMB ha tornat a posar en marxa el servei e-Bicibox, la bicicleta elèctrica pública i

compartida de la metròpolis de Barcelona. Aquest servei metropolità va quedar suspès el 17 de març. Ara, l'AMB el torna a obrir amb l'objectiu de facilitar els desplaçaments en bicicleta a les persones que han de sortir de casa necessàriament per motius autoritzats, com ara anar a treballar.

Notícia

Ajornat el període sancionador de la Zona de Baixes Emissions (/noticia/ajornat-el-periodo-sancionador-de-la-zona-de-baixas-emissions)



(/noticia/ajornat-el-periodo-sancionador-de-la-zona-de-baixas-emissions) L'AMB, l'Ajuntament de Barcelona i els altres

municipis metropolitans implicats (Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat i Sant Adrià de Besòs) han determinat ajornar temporalment l'entrada en vigor del règim sancionador de la zona de baixes emissions (ZBE) Rondes de Barcelona. L'aplicació de les multes estava prevista per l'1 d'abril del 2020. La nova data està encara per determinar.

Butlletí

Correu electrònic *

Subscriu

[Enviaments anteriors \(/newsletter/sostenible\)](/newsletter/sostenible)



(/)

Revista de la **xarxa** de ciutats
i pobles cap a la sostenibilitat



Diputació
Barcelona

<http://www.diba.cat>

[Arxiu \(/arxiu\)](/arxiu)

[Continguts per categoria \(/tagclouds/chunk/3\)](/tagclouds/chunk/3)

[Continguts per etiqueta \(/tagclouds/chunk/1\)](/tagclouds/chunk/1)

[Continguts per municipi \(/tagclouds/chunk/2\)](/tagclouds/chunk/2)

[Avís legal \(http://www.diba.cat/avislegal\)](http://www.diba.cat/avislegal)

[Contacte \(/formulari/contacte\)](/formulari/contacte)

[RSS \(https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=\)](https://www.sostenible.cat/pagina/rss#overlay-context=)



<https://www.facebook.com/Sosteniblecat-146513494888>



<http://www.twitter.com/xarxasost>



<http://youtube.com/xarxasost>



[\(rss.xml\)](#)