Més de 1.140 milions de pessetes d'inversió directa en 11 actuacions.

El Pla d'Estacions d'Autobusos de Catalunya.

Miguel Àngel Dombriz Lozano / Eduard Unzeta Nuez
ENGINYERS DE CAMINS

La Generalitat de Catalunya va assumir l'any 1978 les competències traspassades pel Govern central en matèria de transport regular de viatgers per carretera.

Amb l'objectiu de millorar la qualitat d'aquest servei públic, la Direcció General de Transports va redactar l'any 1981 el Pla d'Estacions d'Autobusos que ha estat revisat el 1983 i el 1986. En el decurs d'aquests cinc anys, s'han executat onze actuacions que han suposat més de 1.140 milions de pessetes i un seguit d'experiències que han permès l'establiment d'una tipologia d'estacions d'autobusos.

A hores d'ara, el Pla continua desenvolupant una tasca normalitzadora i d'evolució vers la millora de les prestacions a l'usuari. Ara mateix, es construeix una terminal al Vendrell i acaba de ser inaugurada la de Figueres.

Quan l'any 1978 el Govern central va traspassar a la Generalitat de Catalunya les competències en matèria de transport regular de viatgers per carretera, l'equipament per a aquesta modalitat de transport es trobava en situació precària. Llevat de les terminals pròpies d'algunes empreses a certes poblacions, només hi havia estacions d'autobusos a Lleida i a Lloret de Mar. A la resta de ciutats els usuaris havien d'esperar l'autobús, comprar els bitllets, etc., en llocs no preparats per acollir aquestes funcions, i els autobusos havien de carregar i descarregar el passatge i aparcar als carrers de les ciutats, ocasionant grans molèsties al trànsit de cotxes i vianants.



Fotografies: Maria Cerdà

La Generalitat de Catalunya, quan assumí les competències relatives al transport regular de viatgers per carretera, va optar per desenvolupar un programa que permetés de millorar-ne la qualitat mitjançant l'oferta de determinades prestacions, tant als viatgers com als autobusos, als punts extrems del viatge. Amb aquest objectiu la Direcció General de Transports de la Generalitat va redactar, l'any 1981, el Pla d'Estacions d'Autobusos, el qual ha sofert fins a la data dues revisions: l'una, l'any 1983, i l'altra, l'any 1986.

Ressenyarem en primer lloc els criteris i les determinacions més rellevants continguts a la primera versió del Pla i que s'han anat conservant en les revisions.

Selecció i localització

Així, pel que fa a la determinació de les ciutats que han de tenir estació d'autobusos, entesa aquesta en el sentit ampli que es desenvoluparà en els paràgrafs posteriors, el Pla va tenir en compte dos criteris: el primer, territorial, que estableix que totes les capitals de comarca n'han d'ésser dotades, ja que és un element que contribueix a reforçar-ne l'activitat com a centre comarcal. El segon, de densitat de serveis de transport regular a la ciutat, estableix que n'hi ha d'haver a totes les ciutats que superin uns certs llindars quant a nombre d'autobusos/dia corresponents a línies que hi tenen la capçalera.

El cas de Barcelona va ser tractat en un document separat del

Pla, que hi preveia tres terminals: una al nord, situada a Fabra i Puig, on anessin a parar els serveis regionals i de la rodalia que entren a la ciutat per l'avinguda Meridiana. Aquesta terminal està en funcionament. Una altra al sud, situada al costat de l'estació de Sants, on anessin a parar els serveis regionals i de la rodalia de la banda sud. Les obres d'aquesta estació han estat començades recentment per part de la Corporació Metropolitana de Barcelona. I la tercera, propera al centre de la ciutat, situada als terrenys de l'antiga estació ferroviària de Barcelona Nord-Vilanova, on anessin a parar tots els serveis de llarg recorregut i els regionals del Maresme. Hi ha previst que durant el 1987 en podran començar les obres.

Per escollir la localització de l'estació dins les ciutats el Pla estableix els criteris següents:

Han d'estar en llocs tant a prop del centre com sigui possible. És preferible una estació de dimensions més reduïdes en un lloc cèntric que no pas una de gran als afores de la població. Tanmateix, hi ha una limitació en aquest criteri: la xarxa viària ha de permetre-hi l'arribada dels autobusos amb comoditat i això moltes vegades és difícil a causa dels estrets carrers del centre de les ciutats.

Si els serveis de transport per carretera són complementaris dels del ferrocarril, l'altre element que cal prendre en consideració és l'estació ferroviària a la qual s'ha d'apropar l'estació d'autobusos; aquest és el cas de Girona o de Figueres. En el cas que els serveis per carretera serveixin tràfics comuns amb el servei ferroviari no hi ha cap motiu per a buscar l'apropament de totes dues estacions; és el cas de Granollers.

La coberta marquesina

Per una altra banda, el Pla desenvolupa una actuació normalitzadora pel que fa a la tipologia constructiva, per a la qual estableix unes pautes que donen una imatge unitària de totes les estacions d'autobusos, llevat d'estacions singulars com ara les de Tarragona o Barcelona. L'element més característic d'aquesta imatge és la coberta-marquesina.



Tanmateix, el Pla també pren en consideració les dimensions mínimes de les andanes i de les zones de maniobra per als autobusos.

Finalment, el Pla preveu un procediment d'implantació basat en l'acord entre l'ajuntament de la ciutat corresponent i la Direcció General de Transports, pel qual el primer aporta els terrenys necessaris i pel que fa a l'explotació de l'estació es compromet a fer-se'n càrrec si de cas el concurs queda desert, mentre que la Direcció General de Transports es fa càrrec de les obres de construcció de l'estació.

Com a conseqüència del desenvolupament d'aquest esquema, entre els anys 1981 i 1986 han engegat el seu funcionament les estacions de Girona, Granollers, Igualada, Manresa, Móra d'Ebre, Reus, Tàrrega i Vilanova i la Geltrú, han estat enllestides les obres de condicionament a les terminals de Lleida i Tossa de Mar, i està a punt d'entrar en servei la de Tarragona. La inversió directa de la Generalitat de Catalunya en aquestes 11 actuacions supera els 1.140 milions de pessetes de 1986.

La nova versió del Pla. Una tipologia d'estacions d'autobusos

Indubtablement, cinc anys i escaig de desenvolupament del Pla d'Estacions d'Autobusos, amb onze actuacions ja executades, signifiquen una important i considerable font d'experiència que ha fet possible, després d'una certa tasca de recerca i d'anàlisi, de disposar d'un recull homogeni de prou dades per a permetre, d'una manera dinàmica, perfilar molt més el contingut mateix del Pla, corregir-ne deficiències i àdhuc introduir-hi millores. En aquest sentit, la nova versió no és sinó la incorporació d'un seguit de reflexions alhora que de coneixements adquirits mitjançant una praxi continuada.

L'aportació d'aquesta experiència al nou Pla es fa palesa en els aspectes següents:

—l'ampliació dels criteris de disseny funcional, que s'havien limitat fins ara només a la zona de maniobres i andanes, estenent-los també a unes altres instal·lacions: sala d'espera, taquilles, despatxos, etc., proporcionant una sèrie d'estàndards de dimensionament i unes certes indicacions de localització.

—la incorporació explícita als estudis previs d'un estudi econòmico-financer de l'explotació, estudi que, tanmateix, ja s'efectuava.

—la introducció d'un seguit de consideracions referents a la necessitat de substituir l'actual reglament d'explotació per un altre de nou i l'especificació de les particularitats que s'hi haurien de tenir en compte.

—la revisió, amb tècniques de simulació, del predimensionament de les estacions seleccionades en el Pla.

—la determinació presa d'anar fent un seguiment rigorós del Pla, de manera que aquest esdevingui una eina en un procés de millora continu.

Tot i això, la contribució més important ha estat l'establiment d'una tipologia d'estacions d'autobusos, fruit de comprovar que les circumstàncies que concorren en cada estació obliguen a adoptar-hi solucions diferents per grups de casos.

Condicionen la programació de les instal·lacions diversos factors com ara, principalment, el volum i la composició del trànsit d'autobusos de les línies regulars i, de vegades, alguns més tals com l'existència d'un important trànsit discrecional, la climatologia local i fins i tot la situació dins la ciutat i l'espai de què disposem per a fer-la.

És possible, però, d'establir un nombre reduït d'estacions tipus amb uns programes d'instal·lacions i uns sistemes d'explotació coincidents que constitueixin la resposta a les necessitats comunes d'una sèrie de ciutats, de manera que qualsevol població trobi, en un dels models preestablerts, una solució escaient a la seva problemàtica concreta.

El Pla proposa quatre tipus d'estacions, amb algunes subdivisions, que permeten de cobrir, pràcticament, tot l'espectre de possibles terminals. Són els següents:

1. Grans terminals.

1a. Amb trànsit de llarg recorregut estatal i, especialment, internacional.

1b. Amb trànsit de llarg recorregut menyspreable o inexistent.

2. Terminals mitjanes

2a. Amb trànsit bàsicament regional i amb un cert component (10%) d'expedicions de llarg recorregut, especialment internacional, en la seva composició.

2b. Amb un trànsit bàsicament regional.

2c. Amb una composició del trànsit marcadament suburbana o de la rodalia (50-75%).

3. Terminals lleugeres.

4. Terminals refugi.

Cada tipus d'estació queda caracteritzat en el Pla per una sèrie de paràmetres, dels quals oferim un resum en la taula annexa, i, a més, té assignat un programa d'instal·lacions, que és indicatiu en una primera fase.

Cal assenyalar també que la diversitat de tipologia no implica la manca d'una unitat de criteris pel que fa al disseny i a la imatge.



Perspectives de futur. Modernització

El desenvolupament del Pla d'Estacions d'Autobusos segueix el seu curs normal, la qual cosa no vol dir, però, haver obtingut ja la solució definitiva per a tots els problemes. Ans al contrari, contínuament apareixen noves qüestions a les quals cal respondre amb noves aportacions.

Quines són les qüestions que en el futur més immediat requeriran esmerçar-hi més esforços i més grau d'atenció? La resposta a aquesta pregunta està apuntada ja, en certa manera, per l'evolució mateixa del Pla. Efectivament, superats, o almenys força analitzats els aspectes relatius a la inserció urbanística i al disseny funcional de les estacions, l'èmfasi ha anat a parar, progressivament, als aspectes de gestió i d'explotació, reconeixent-hi la gran trascendència que té de cara a la reexida d'aquests equipaments. Així ho palesa el fet d'haver creat una tipologia d'estacions, en la qual, precisament, «el sistema d'explotació adient» és un element caracteritzador, i també la inclusió en el Pla dels punts dedicats al reglament d'explotació i a l'estudi econòmico-financer.

Creiem, doncs, que l'aprofundiment en l'estudi dels sistemes d'explotació i aconseguir-ne la definició més acurada, com també llur modernització, constituiran les línies d'anàlisi més importants.

Concretament caldrà millorar la qualitat de les prestacions, tot cercant, a aquest efecte, aquelles fórmules que la facin compatible amb una explotació no deficitària, i incorporant-hi tècniques modernes com ara la centralització dels serveis de venda de bitllets i de tractament de la paqueteria, sobretot a les estacions que superin una determinada grandària.

També serà necessària la redacció d'un nou model de reglament d'explotació que reculli els diferents sistemes possibles, des dels més complicats fins als més senzills i que contingui els aspectes més rellevants de la relació concedent-concessionari-usuaris, tractant qüestions com la fixació del cànon anual, les formes de recaptació del cànon d'estació, el procediment de revisió de les tarifes, el seguiment informatiu de la concessió i, una de molt important, les condicions de prestació dels serveis.

Finalment, caldrà reconsiderar l'explotació de les estacions, no ja tan sols des d'una perspectiva individualitzada, sinó també des d'una visió que reculli la configuració, vers la qual es camina lentament, d'un veritable «sistema» d'estacions que va guanyant complexitat i que pot generar problemàtiques diverses.

Sense deixar de banda la reflexió sobre les qüestions anteriors, hem de dir, per acabar, que continuem desenvolupant les obres previstes en el Pla i, així, a hores d'ara hi ha en construcció sengles terminals al Vendrell i a Barcelona-Sants, acaba de ser inaugurada la de Figueres i hi ha enllestits els projectes constructius de les estacions de Barcelona-estació del nord, Gandesa, Ripoll i la Seu d'Urgell.

M.A.D. i E.U. □

	TIPUS D'ESTACIÓ			
	Grans terminals	Terminals mitjanes	Terminals lleugeres	Terminals refugi
Població ciutat (h)	> 100.000	20.000-100.000	10.000-15.000	< 10.000
Trànsit autobusos/any (busos/dia) viatgers/any (viatgers/dia)	> 200.000 (> 500) > 4.500.000 (> 10.000)	40.000-200.000 (125-500) 700.000-3.000.000 (2.500-10.000)	10.000-25.000 (< 75) 100.000-300.000 (< 1.200)	< 10.000 (< 50)
Nombre d'andanes	20	9-20	5-7	2-3
Serveis i instal·lacions	Molt complets(2)	Variables, funció del trànsit i de la situació a la ciutat	Mínims(1)	Només sala d'espera i andanes cobertes
Personal (nombre de treballadors)	15	3-7	1-2	—
Sistemes d'explotació	Complex, amb ajut informàtic per a gestió d'andanes, billetatge i administració.	Convencional	Autoservei	Autoservei
Cost de construcció aproximat. MPTA 1987	200-500	90-130	40-60	10-20

(1) Mínims: sala d'espera, sanitaris, plafons informació, petit bar, despatx cap estació, andanes cobertes.

(2) Molt complets: mínims i, a més, oficina informació, taquilles, consigna, despatx paqueteria, cafeteria restaurant, despatxos àrea comercial, zona rentat autobusos,...