El Pla intermodal, una nova via per estructurar el transport a la Regió Metropolitana de Barcelona

Servei de Plenejament i Promoció de Transports. Direcció General de Transports

Des que la Llei 7/1987 va fixar el marc legal del Pla intermodal de transports com a instrument de planejament del transport públic de viatgers a la Regió Metropolitana de Barcelona, s'ha avançat en la definició d'una estratègia global de servei a la mobilitat metropolitana, mitjançant el treball efectuat per la Comissió Coordinadora del Transport Metropolità de Barcelona, amb representants de totes les institucions locals, comarcals, catalanes i estatals amb competències sobre el transport metropolità i també amb representants d'operadors i grans terminals (port, aeroport).
L'objectiu és treballar conjuntament per tal de disposar d'uns serveis de transport públic de més qualitat, més integrats, que abastin més territori, més eficients, més accessibles a tot tipus d'usuaris i que assoleixin de manera natural una participació més gran en la satisfacció de la mobilitat metropolitana.



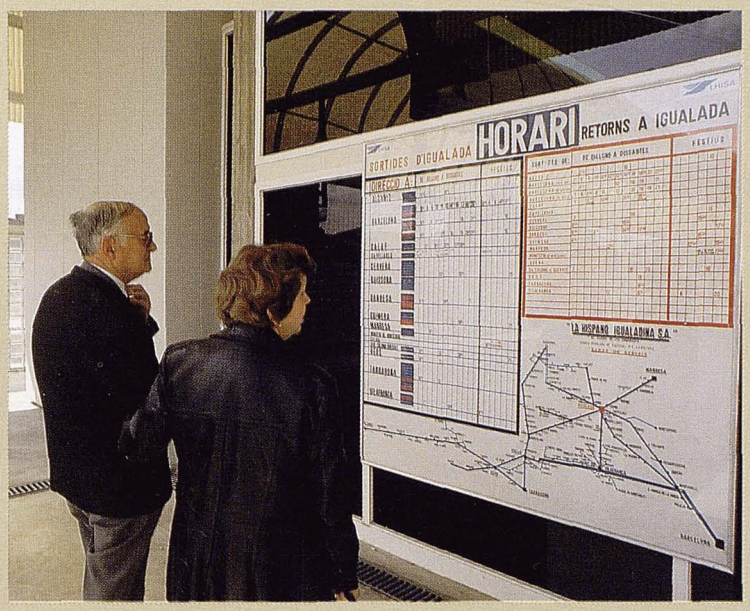
Nous tallers dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Rubí.

El PIT ha de definir les línies estratègiques que configurin una xarxa metropolitana integrada de transport col.lectiu, que vertebri el territori i satisfaci les necessitats de mobilitat i el dret al desplaçament dels ciutadans de la regió metropolitana de Barcelona. En primer lloc, cal establir que el transport col.lectiu de tota la RMB serà l'autobús; aquest objectiu de partida representa l'assumpció de principis d'equitat territorial. Allà on la demanda ho justifiqui, es podran segregar carrils-bus o disposar de models de transport guiats de capacitat intermèdia fins a arribar a proposar una nova línia de ferrocarril en un cas extrem i justificat (corredor consolidat).

El PIT assumeix les línies d'actuació següents:
- Potenciar l'estructura policèntrica de la RMB i reforçar el paper de les capitals de comarca i diversos àmbits urbans rellevants.
- Elevar la participació del transport col.lectiu en la satisfacció de la mobilitat metropolitana.
- Comunicar la idea que el transport públic fa ciutat, la humanitza i representa qualitat de vida, integració amb l'entorn i eficiència social aconseguida de manera natural per consolidació de fluxos que volen anar des de molts orígens a moltes destinacions, i per disminució del nombre d'accidents.

Àmbit metropolità:
- Dotar del servei de transport públic idoni aquells municipis, continus urbans o polígons industrials on l'accessibilitat actual no sigui adient. La tecnologia i freqüència del nou

Tendències de la mobilitat obligada



La mobilitat obligada (per motius de treball i estudi) és la que principalment configura les necessitats de capacitat dels modes de transport pel seu fenomen d'hora punta i perquè durant el període punta del matí el 85% dels viatges són de mobilitat obligada. En els darrers anys s'ha estabilitzat el nombre global de viatges per mobilitat obligada (treball i estudi) dins l'àmbit geogràfic del PIT. El total de primers viatges obligats se situa al voltant dels 2,2 milions de viatges (1991), la qual cosa representa només un 1% de creixement respecte de 1986. Cal destacar que la importància relativa dels fluxos de viatges intercomarcals de mobilitat obligada continua essent la mateixa amb el pas del temps.

Els fluxos de viatges més elevats són els que tenen el seu origen o destinació a l'interior de les comarques (representen el 90% dels viatges per mobilitat obligada) i els que tenen el Barcelonès com a origen o destinació. Els fluxos entre comarques veïnes són mínims i els que van més enllà de les comarques veïnes són pràcticament nuls. Els viatges interns al mateix Barcelonès han minvat respecte de l'any 1986 (reducció del 7%) en favor dels viatges que tenen només l'origen o la destinació en aquesta comarca, que han augmentat un 40% respecte de l'any 1986.

Aquestes dades confirmen la tendència de polarització del Barcelonès dins l'àmbit del PIT pel que fa a mobilitat obligada, fenomen que s'ha vist magnificat en el darrer quinquenni per la mutació de primera residència cap a l'àmbit metropolità (propiciada per l'escalada dels preus del sòl) tot i mantenint el treball o els estudis al continu urbà barceloní. Aquesta polarització s'accentua en el cas de les relacions amb el Baix Llobregat i el Maresme amb uns fluxos molt desequilibrats amb destinació al Barcelonès. En el cas de les comarques del Vallès, cal destacar el gran equilibri dels fluxos amb el Barcelonès que fins hi tot arriba a invertir la polarització en el cas del Vallès Oriental, que es converteix en receptor de viatges procedents del Barcelonès. La tendència apunta cap a un manteniment (a excepció del Barcelonès) de la intensitat d'aquests fluxos en el seu conjunt, però, els viatges intermunicipals augmenten i els viatges interns als municipis disminueixen.

servei dependrà de la demanda potencial (la millora d'un servei existent pot fer-se per capacitat o per freqüència).

- Resoldre els colls d'ampolla. Això implica renovar o duplicar vies o túnels i dotar de parc mòbil i mecanismes de senyalització/control (CTC, ATP) certs trams en el cas del transport ferroviari, però també implica dotar-los d'elements infrastructurals que els garanteixin una elevada velocitat comercial i una certa regularitat en el cas dels autobusos interurbans.
- Imprimir coherència i connectivitat a les xarxes existents. Això potenciarà l'»efecte xarxa» i la integració modal. Com a producte natural d'aquesta coordinació, sorgiran la integració de tarifes, nous intercanviadors de transport públic, i la conveniència d'una integració més gran dins els àmbits urbans dels serveis interurbans.
- Incrementar la productivitat del conjunt d'operadors.
- Preveure eixos de servei estructurants del territori i generadors de pols de nou desenvolupament.
- Potenciar l'ús del transport col.lectiu mitjançant la consolidació de viatges que es farien en un altre mode o que no es farien. Així apareixeran aparcaments d'intercanvi modal cotxe-tren i cotxe-autobús.

Àmbits urbans:

- Cosir, completar i racionalitzar topològicament les xarxes urbanes que hi ha encaminades a dotar l'àmbit urbà d'una configuració de caire finalista que proporcioni accessibilitat adient a zones servides deficientment.
- Potenciar la integració de tarifes de manera que no es penalitzi la transferència de modes ni la inexistència de serveis de transport directes entre un origen i una destinació donats.
- Fomentar sistemes d'informació als clients potencials del transport col.lectiu.
- Implantar immediatament les reformes necessàries a les xarxes i estacions urbanes encaminades a acomplir la normativa vigent i a augmentar la seguretat i a assolir una

accessibilitat adient per a tots els usuaris (particularment les persones de mobilitat reduïda, PMR).

Propostes

La coexistència de diferents xarxes i de diferentes tecnologies de transport col.lectiu és el resultat del disseny d'un sistema de transport col.lectiu eficient. Es pretén assolir la prestació d'un servei de qualitat elevada amb un cost econòmic moderat.

En una estructura jeràrquica dels serveis de transport col.lectiu, sempre que existeixin modes de transport principals, caldrà disposar també de modes secundaris d'aportació. Això implica que el transbordament és inevitable per a una part dels viatgers, la qual cosa fa que calgui un canvi radical en la concepció dels transbordaments que permeti superar el rebuig actual fins que el viatger els percebi com una molèstia menor que es pugui superar amb uns elevats estàndards de qualitat.

a. Serveis troncals o d'armadura

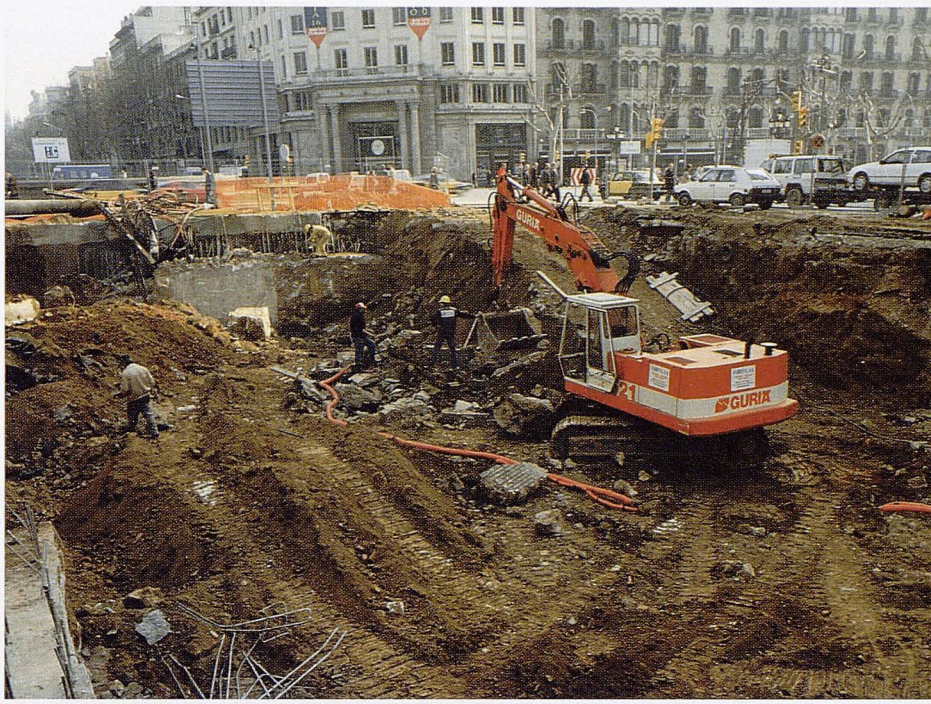
Són els que estructuren de forma bàsica el territori: els corredors pels quals passen suporten en general grans obres d'infrastructura. Alguns exemples de serveis troncals són: els serveis que passen sobre infrastructures ferroviàries, els serveis d'autobús que passen per les autopistes i autovies o els serveis que relacionen capitals de comarca i ciutats i àrees de gran activitat que passen per carreteres comarcals o nacionals.

Atesa la importància estratègica de connectar les comarques perifèriques de la RMB, es proposa definir un itinerari amb autobús que connecti els nuclis de Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró.

b. Serveis d'aportació/dispersió i comarcals

Aquests serveis són els complementaris dels d'armadura. A més de servir com a línies d'aportació/dispersió dels serveis d'armadura per a les relacions amb Barcelona, aquests serveis han d'atendre la demanda de transport intern a cada una de les comarques i es poden classificar en els tipus següents:

- Serveis de xarxes locals urbanes: serveis urbans a les ciutats de la RMB i els serveis de la conurbació de Barcelona.
- Serveis d'aportació i de dispersió de nuclis urbans consolidats amb capitals de comarca: serveis que usualment connecten nuclis urbans d'una comarca amb la seva capital de comarca.
- Serveis comarcals diversos: serveis que arriben a pobles de difícil accés, a pobles amb sòl urbà molt dispers, a urbanitzacions, etc. Per a aquest tipus de servei s'hauran d'utilitzar noves tecnologies de transports (serveis a la demanda amb resposta en temps real i sistemes d'ajuda a l´explotació).

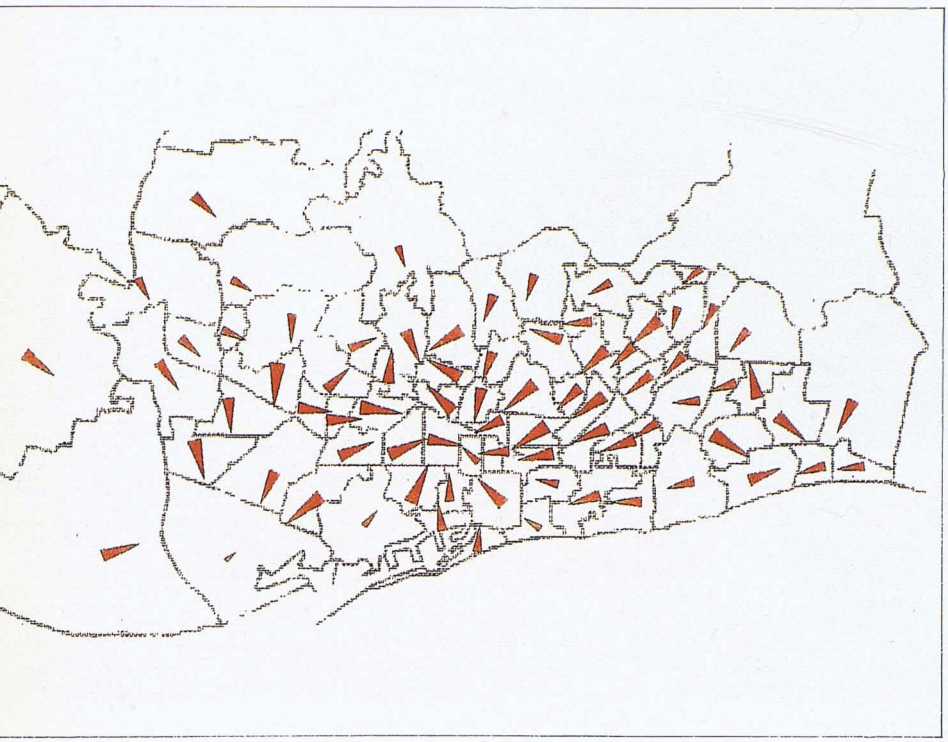


c. Sistema d'informació del transport metropolità (SITRAM)

La promoció i potenciació del transport públic demana posar-lo a l'abast de l'usuari mitjançant un sistema d'informació complet, ràpid, eficaç i obert.

La implantació del projecte SITRAM (Servei de Informació del Transport Metropolità) s'estructura en quatre fases:

- Primera: informació estàtica dels diferents mitjans de transport interurbans de la RMB (horaris de serveis) a excepció dels autobusos urbans. Consultes sobre itineraris multimodals i informació sobre les incidències en el transport públic. Finalment, l'estat del trànsit a les principals entrades i sortides de Barcelona.
  Una part d'primera fase ja està en servei.
- Segona: ampliació de la informació amb els autobusos urbans. També s'ampliarà la informació del trànsit a les vies de comunicació i nusos més importants de la RMB.
- Tercera: simulació dinàmica dels trajectes per tal que l'usuari pugui escollir la forma d'efectuar el desplaçament entre els punts d'origen i destinació indicat segons certes variables associades al viatge com ara: menor temps de viatge, menor nombre de transbordaments, etc.
- Quarta: implantació dels autoserveis d'informació a llocs especialment importants per al sistema de transport públic.



Patró de la mobilitat obligada dins la conurbació de Barcelona.

d. Sistema de tarifes

El sistema de tarifes que es proposa és el de corones que s'aplicaria a 121 municipis, dels 162 municipis que componen l'àmbit territorial del PIT (RMB), agrupats en tres corones aproximadament concèntriques: A, B i C. La corona més excèntrica, subdivideix set sectors, C1-C7.

- La corona A inclou els municipis servits per la xarxa de metro i la seva àrea d'influència. Dins d'aquesta corona es troba el 60% de la població de l'àmbit d'aplicació del sistema de tarifes integrat.
- La corona C comprèn els municipis més perifèrics de la RMB, els quals han estan agrupats en set subzones. El 23% de la població es trobaria inclosa dins aquesta corona.
- La corona B és la que actua de transició entre les corones esmentades A i C.

S'estableixen fins a un màxim de quatre nivells de preus:

- Tarifa plana I: viatges interns a la corona A.
- Tarifa plana II: viatges entre dos punts de la corona B que no exigeixin el pas intermedi per una altra corona. Viatges interiors a un sector de la corona C que no exigeixi el pas intermedi per una altra corona o sector.
- Tarifa de 2 zones: viatges interzonals entre dues corones contigües, que no exigeixi el pas intermedi per cap altra corona que les pròpiament afectades. Viatges entre dos sectors fronterers de la corona C, sempre que no en sobrepassin els límits. Viatges entre dos punts interiors a la corona B o d'un sector de la corona C que requereixin el pas per una corona o sector fronterer.
- Tarifa de 3 zones: tots el casos no previstos en els grups anteriors s'inclouran en aquest.

Es proposa posar a la venda 6 modalitats de títols de transport. Els preus dels títols s'estabiliran d'acord amb el criteri d'abaixar la tarifa als usuaris que fan més ús del transport públic.

e. Actuacions a les xarxes existents

Les actuacions de modernització i adequació de les xarxes de transport que hi ha es poden classificar en 4 grups, per ordre decreixent de prioritats:

Adequació a la normativa: acompliment de la legalitat i de les normatives respecte a les instal.lacions.

Millora de la seguretat: tant en els aspectes relacionats amb el viatger (seguretat personal), com en els aspectes de sistemes que poden afectar l´explotació i la regularitat dels serveis i instal.lacions. Sortides d'emergència, actuacions als passos a nivell, etc.

Millora de la productivitat: per tal d'assolir una bona fiabilitat i nivell de servei amb uns costos d'explotació adients. Pertoquen en aquest apartat els sistemes de conducció automàtica a les xarxes ferroviàries i els carrils d'ús exclusiu als autobusos en els accessos a Barcelona i a les altres ciutats , potenciació de la xarxa de comunicacions, control centralitzat, etc.

Millora de la qualitat: millora de l'accessibilitat per a tots els usuaris dels serveis de transport col.lectiu, en particular per a les persones de mobilitat reduïda (PMR). A banda de l'accessibilitat també es fa referència a la qualitat del material mòbil i a les seves prestacions, les freqüències i la regularitat.

S'ha de millorar l'accessibilitat a les xarxes de transport públic mitjançant la construcció de P&R, noves estacions, intercanviadors o millores de l'accés de vianants a les parades d'autobusos.

f. Actuacions infrastructurals

Els objectius bàsics de les propostes de millora de la xarxa ferroviària dins l'àmbit metropolità són connectar xarxes avui en dia inconnexes, resoldre problemes de capacitat i de penetració dins l'àmbit urbà i millorar la qualitat del servei actual. Dins els àmbits urbans l'objectiu és doble: donar accessibilitat a zones servides deficientment i millorar topològicament la xarxa en general.

Organització i finançament

Per tal de superar la situació actual, caracteritzada pels greus problemes financers de TMB i per una important manca de coordinació que es reflecteix en la manca d´eficàcia dels recursos que aporten les administracions públiques al transport metropolità pel que fa a la qualitat del servei, es va crear la Comissió Coordinadora del Transport Metropolità de Barcelona.

La manera efectiva de planificar i gestionar de forma integrada el transport públic a la RMB serà mitjançant l'Autoritat Metropolitana del Transport adaptada a la realitat metropolitana de Barcelona.

Aquest ens hauria de dur a terme les tasques d'autoritat organitzativa de tot el transport públic de la RMB. Això comportaria la coordinació i la interrelació dins una mateixa organització dels serveis següents: les rodalies de RENFE; els serveis de FGC; els serveis de TMB; les empreses concessionàries de l'EMT; una part de les concessions de la Generalitat i les empreses de transport urbà de les ciutats incloses dins la RMB.

El Consorci es relacionaria amb les administracions mitjançant un conveni marc de finançament. En aquest conveni haurien de participar el Govern Central, la Generalitat i els ajuntaments de la RMB. Mitjançant els òrgans rectors del Consorci (Consell d'Administració), les administracions marcarien els objectius generals que s'haurien d'assolir i els criteris de la seva actuació.

El Consorci es relacionaria també amb cada una de les empreses prestadores de servei mitjançant contractes-programa específics. Aquesta figura afectaria des de RENFE fins a les empreses de transport urbà. La inclusió de RENFE ha de comportar que l'aportació del Govern Central al Consorci inclogui el finançament del dèficit de les rodalies de RENFE a Barcelona.

Pla de mínims

El passat 14 d'octubre es va reunir la Subcomissió Permanent del Pla Intermodal del Transport a fi d'elaborar el Pla de mínims que serà presentat al Ple de la Comissió Coordinadora del Transport Metropolità de Barcelona per a la seva aprovació. A aquesta reunió van participar-hi representants dels tres nivells d'administració implicats en el tema: el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, el Ministeri d'Obras Públiques,Transports i Medi Ambient i l'Entitat Metropolitana del Transport.

Entre els acords cal diferenciar dues categories: actuacions infrastructurals i actuacions de tipus organitzatiu com és la integració tarifària. Quant a les actuacions d'infrastructures totes les parts estan d'acord a donar prioritat a la modernització de les obres ja existents. Després de l'aprovació definitva d'aquestes obres pel Ple, es procedirà a la redacció dels diferents projectes constructius.

Obres prioritàries

A més de les esmentades obres de modernització, les tres administracions van arribar a un acord total per establir quines han de ser les obres prioritàries, d'acord amb les necessitats i amb l'objectiu d'oferir la major facilitat de moviments als ciutadans amb el mínim cost econòmic. Les obres que s'han considerat prioritàries són: l'ampliació de la línia 4 del metro fins a la Trinitat Nova, amb la voluntat d'arribar posteriorment fins a Ciutat Meridiana, l'ampliació de la línia-3 fins a Canyelles, i l'ampliació de la línia-2 fins al centre de Badalona, i del triangle ferroviari. També s'ha acordat estudiar un sistema de capacitat intermèdia per connectar les zones de Diagonal, Cornellà i Sant Just Desvern, i per facilitar les connexions de la Zona Franca amb el metro i conèixer la factibilitat de la connexió de la línia 5 amb la línia 3. Pel que fa a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya es preveu la duplicació des del Molí Nou fins a Martorell. Es preveuen, també, inversions en la quadriplicació de les vies de RENFE entre Can Tunis i la bifurcació de l'aeroport i en la construcció d'infrastructures de l'Exprés metropolità.

Actuacions de tipus organitzatiu

Entre aquests tipus d'actuacions es consideren totes les que porten a la integració d'un sistema de tarifes i la gestió unificada del sistema intermodal de transports. Cal destacar l'estudi i la implantació d'un sistema de targetes magnètiques o intel.ligents, a més de l'estudi d'àrees específiques en què es pugui aplicar un bitllet únic metro-autobús, alhora que la implantació dels serveis d'intermodalitat en el conjunt de l'àrea compresa en el Pla intermodal de transports.

Posteriorment la Subcomissió analitzarà les inversions que previsiblement el MOPTMA realitzarà en matèria d'infrastructures de carreteres i ferrocarril que afecten més enllà de la zona d'influència de Barcelona, contingudes en el Pla Director d'Infrastructres 1992-2007; actuacions que cal emmarcar en les negociacions que s'estan portant a terme en relació amb els pressupostos de les diferents administracions, en el marc de la concertació institucional que s'ha de desenvolupar per a la gestió dels sistemes de transport i que coincideixen amb la proposta de la Subcomissió.