

Infraestructura de transport col·lectiu i mobilitat a la Regió Metropolitana de Barcelona. Una aplicació al Vallès.

Manel Larrosa Padró i Màrius Navazo Lafuente, octubre 2002.
Treball becat per la Fundació Caixa de Sabadell.

Índex.

0- Introducció.

1- Mobilitat obligada i transport públic a la RMB (1986-1996), des d'una perspectiva vallesana.

2- Mobilitat i infraestructura de transport públic a la Regió Metropolitana de Barcelona. Avaluació de dèficits i proposta de noves línies.

3- Les limitacions del PDI. Notes d'anàlisi del Pla Director d'Infraestructures de Transport Públic Col·lectiu, 2001-2010.

4- Projecció d'una nova xarxa ferroviària al Vallès i anàlisi de l'ús actual del TP en la mobilitat obligada vallesana.

5- Xarxes de metro i Llei de Potència.

6- El ferrocarril suburbà de Barcelona com a xarxa emergent.

7- Conclusió: Una proposta de xarxa ferroviària per al Vallès i projecció de la seva demanda.

Introducció

Aquest treball, objecte d'una beca d'estudis de la Fundació Caixa de Sabadell, vol ser una anàlisi, des de diferents punts de vista, de la xarxa actual i possible de ferrocarrils i metro en la Regió Metropolitana de Barcelona i amb un especial èmfasi en l'àrea del Vallès.

Aquest treball ha estat elaborat entre la tardor del 2000 i l'estiu del 2002. Al llarg de dos anys s'ha anat redactat els seus diferents capítols en forma d'articles independents l'un de l'altre, l'ordre de redacció dels quals és aproximadament el que es presenta, de manera que resulten d'un aprofundiment en el temps.

Resultat de la redacció successiva dels articles se'n deriva el fet que alguns aspectes siguin gradualment aprofundits, mentre que en altres aspectes sofreixen el pas del temps i les novetats que hi ha hagut al llarg d'aquest període. La principal de les novetats ha estat l'aparició i aprovació del PDI, Pla Director de les Infraestructures de Transport Col·lectiu de la Regió de Barcelona, redactat i impulsat per l'ATM (Autoritat del Transport Metropolità). Així, mentre que en la tardor del 2000 el debat sobre el transport col·lectiu no era gens present en la nostra societat, el cert és que ara, dos anys després, s'ha produït un canvi complet i des de l'estiu del 2001, amb l'aprovació inicial del PDI, fins l'actualitat, amb l'aprovació definitiva, els mitjans de comunicació, les institucions i moltes entitats i persones s'han fet ressò de la necessitat de fer un tomb en la inversió en xarxes fixes de transport, sigui metro, ferrocarril, o tramvia.

L'aparició d'aquest debat ens ha permès de participar-hi a través d'un coneixement previ de dades i propostes, cosa que es va fer a través d'una extensa al·legació presentada a través de l'entitat Sabadell, Pas a Pas, ja que hom disposava de les dades d'anàlisi i de les primeres propostes de possibles noves xarxes. Amb tot, el PDI ha estat una font de dades que abans no existien i ens ha permès contrastar i criticar les seves propostes, sempre però en funció d'una visió no centrada a Barcelona sinó, entenem, amb més sentit de valoració de la perifèria i del paper de les comarques metropolitanes.

L'aprovació definitiva molt recent del PDI (primavera 2002) fa que algunes de les opcions de la versió inicial i criticades en el nostre text hagin estat esmenades i canviades. En aquest sentit, i des de Sabadell, la principal esmena ha estat incorporar l'allargament de la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat, cosa que mancava de tota justificació el fet que a Terrassa es preveïés, mentre que a Sabadell s'ignorava completament. Però, tot i que algun element ha canviat, el cert és que l'aprovació definitiva no ha suposat cap canvi notable en el plantejament inicial, sinó més aviat el seu reforçament, amb la qual cosa la crítica realitzada a partir del document de l'aprovació inicial segueix plenament vàlida.

El resultat és que la última etapa del treball ha estat realitzat en paral·lel amb el procés públic de l'aprovació del PDI i entenem que el nostre treball aporta elements substancials de crítica a aquesta planificació pública. Algunes veus

s'han alçat recentment per denunciar el caràcter massa polític i sovint sense justificació tècnica de l'enfocament del PDI. Aquestes veus han estat molt limitades, ja que la novetat de l'aparició del PDI ha portat a callar moltes crítiques en funció del "bé superior" que representava que per primer cop al país es plantejés un esforç inversor notable en transport col·lectiu i en el marc d'una voluntat planificadora. Però, tot i que és molt positiu el fet de la inversió i l'esforç que representa, el cert és que el PDI és enormement esbiaixat en funció de la capital i molt poc atent a la dinàmica de la perifèria en la qual hi ha una enorme dèficit i la principal demanda.

En aquest sentit, el PDI farà encara més dual la Regió, dividida entre un centre dotat i una perifèria molt mal resolta. Aquest preu de reforçament d'una dualitat inacceptable no és en cap cas una situació obligada ni una inèrcia inamovible, sinó que hauria d'haver estat la principal de les preocupacions del PDI. I potser caldrà esperar deu anys més (el PDI és per al 2000-2010) com perquè aquesta situació sigui plenament visible i indiscutible per part de les administracions i de la societat mateixa. Però serà tard per començar-ho a resoldre quan el moment present hauria estat una molt millor situació de partença. Tingui's en compte que és sobretot a partir de les dades del 1986 quan es comencen a reflectir els moviments d'explosió de la mobilitat en el conjunt metropolità i que és a partir d'aquesta data quan la realitat s'agreuja cada any que passa. Així, doncs, potser hauran d'haver passat vint-i-cinc anys com perquè es comenci a plantejar un redreçament i un equilibri metropolità amb major justícia que l'actual.

En l'ordre dels capítols, el primer analitza la mobilitat al Vallès i en relació al conjunt de la Regió, tot mostrant com s'ha afeblit el vincle amb Barcelona, tot i l'augment del nombre de viatges amb aquesta ciutat i com la presència del transport públic és cada cop més baix en la perifèria metropolitana.

El segon article parteix de la consideració de la mobilitat obligada i avalua en termes d'estàndards teòrics la presència d'infraestructura fixa de transport col·lectiu en el conjunt de la Regió. De l'anàlisi en sorgeix una relació de municipis en situació de dèficit i de manera directa una relació de possibles xarxes d'infraestructura per a cobrir-los. Es tracta d'una anàlisi teòrica, allunyada del que seria una planificació del transport, però representa una manera d'objectivar el problema, plantejament que no es sol trobar en la planificació de noves línies.

El tercer article és una crítica al Pla Director del Transport Col·lectiu i de les seves limitacions.

El quart article fa una simulació de la possible demanda de les línies sorgies de la proposta de l'article segon. Es tracta d'una simulació del conjunt del territori del Vallès, en un esquema allunyat dels models que es fan servir, cas per cas, en la planificació de les xarxes, ja que s'analitza la coherència del conjunt del sistema. S'analitza, per exemple, la demanda possible de la posta en funcionament per a viatgers de la línia Mollet- Papiol, de la qual, per exemple al PDI, no hi ha referència de la seva possible funcionalitat.

El cinquè article analitza la lògica de la organització de les xarxes de metro, i per extensió de les xarxes ferroviàries del món, per a encaixar entre elles el model formal de Barcelona en l'actualitat i segons la proposta continguda al PDI. Es tracta d'analitzar un aspecte formal de la configuració de la xarxa, diferent a l'anàlisi de la demanda i l'oferta que era l'objecte dels articles anteriors, per a comprovar com aquest és també un aspecte clau. L'instrument utilitzat és l'anomenada *Llei de Potència*, la qual s'aplica, en una proposta completament original, a una xarxa artificial com és la ferroviària. A partir de l'anàlisi es fa una proposta alternativa a l'esquema del metro contingut al PDI, per a demostrar la validesa de l'enfocament i les seves conseqüències.

El sisè article fa una anàlisi del comportament de les xarxes urbanes de metro en relació a les suburbanes dels ferrocarrils de rodalia (RENFE i FGC) i en un context d'altres ciutats (Madrid i París). El resultat que emergeix és la importància creixent de la xarxa suburbana, pròpiament regional, com a prioritat principal en la consideració d'una planificació raonable del transport col·lectiu.

Per últim, l'article sisè, com a conclusió i a la vista de les anteriors recerques, fa una proposta més ajustada i final de noves línies per al Vallès en el context regional i realitza seguidament una simulació de la seva demanda i dels efectes que en resultarien de la seva construcció sobre el conjunt de la mobilitat del Vallès.

Sabadell, octubre de 2002.

Manel Larrosa Padró,
Màrius Navazo Lafuente.