

CRITERIS I METODOLOGIA PER A REDEFINIR LA XARXA D'AUTOBUSOS DE BARCELONA AMB MOTIU DE LA INTEGRACIÓ TARIFÀRIA I ELS CANVIS EN LES PAUTES DE MOBILITAT

Aquesta Tesina té com a objectiu fonamental establir uns fonaments que permetin redefinir la xarxa d'autobusos de Barcelona, a partir de les característiques de la seva situació actual i els propers canvis que es produiran en la mobilitat deguts a les noves infraestructures de transport i als nous centres de generació i atracció de viatgers que apareixeran a la ciutat.

En primer lloc, s'estudia l'evolució de la xarxa i d'ella es despren que la creació de línies obeïa a criteris de rendibilitat per sobre de la necessitat de fer accessible el transport públic a tothom. La xarxa s'ha caracteritzat per un caràcter excessivament radial, els solapaments entre línies han estat excessius i la xarxa ha canviat molt poc des de la supressió de tramvies a la ciutat l'any 1971. També es descriuen les darreres actuacions de millora de la xarxa portades a terme durant els darrers anys, de les que destaquen la implantació dels Busos de Barri i un important increment de la flota l'any 2002.

A partir d'aquí, es realitza una descripció de totes les línies d'autobús dels diferents operadors existents a la ciutat. El principal operador és, amb diferència, Transports Metropolitans de Barcelona, amb 81 línies convencionals, 18 línies de Bus del Barri, 3 línies turístiques, 8 línies especials i 2 línies nocturnes, però s'han estudiat també les línies d'autobús d'altres empreses (Transports Ciutat Comtal, Authosa, Mohn...), la variació del servei els caps de setmana, festius i mesos d'estiu i, finalment, la xarxa d'autobusos nocturns que, per les seves característiques, s'analitza separatament.

S'ha efectuat una diagnosi de la xarxa que estudia i analitza diferents aspectes qualitius i quantitius que caracteritzen la xarxa (xarxa estructurada com una suma de línies i no de manera global, desequilibris existents, anàlisi dels intervals de pas, carrils bus, velocitat comercial, ocupació de la flota, accessibilitat, qualitat del servei, característiques del passatge, etc.).

Conegut l'estat actual de la xarxa, es determinen les característiques de la mobilitat de la ciutat, les seves tendències i l'impacte generat per tots aquells factors de recent o de propera implantació que poden produir notables canvis en la demanda a la xarxa d'autobusos: Sistema Tarifari Integrat, noves infraestructures de transport i aparició de nous centres de generació i atracció de viatges.

El Sistema Tarifari Integrat, que des de l'any 2001 ha suposat la desaparició de la penalització econòmica dels transbordaments entre els diferents operadors i modes de transport públic existents a la ciutat, ha beneficiat especialment l'autobús i ha donat lloc a un increment del nombre d'usuaris de la xarxa d'autobusos molt important, amb un creixement d'usuaris entre els anys 2001 i 2003 del 17,9 %.

La L9 suposarà aviat un canvi profund en la mobilitat de la ciutat, els desplaçaments perdran la radialitat que sempre ha caracteritzat la xarxa de transport públic de Barcelona i nombroses línies d'autobús experimentaran un trasvassament de viatgers a la nova línia de metro. Les noves línies de tramvia també afectaran sobre l'autobús, tot i que de manera més local i, actualment, generen solapaments entre els diferents modes de transport. Els nous centres generadors de viatges seran: la zona 22@ del Poblenou, on creixerà notablement l'activitat terciària i residencial, l'entorn de la nova estació de la Sagrera, que serà la principal estació intermodal de la ciutat, i l'Espai del Front Litoral Besòs. La xarxa d'autobusos de Barcelona no podrà ser aliena a tots els canvis urbanístics que aviat experimentarà la ciutat i haurà de satisfer les noves necessitats de mobilitat que s'hi produiran.

Les característiques de la mobilitat a Barcelona i la seva Regió Metropolitana s'han estudiat a partir de l'Enquesta de Mobilitat Quotidiana realitzada l'any 2001.

Amb tot, es proposa una redefinició de la xarxa que tingui un caràcter global i es caracteritzi per: afavorir els transbordaments (atès que aquests no estan penalitzats tarifàriament, es fa necessari treballar en minimitzar la penalització física), xarxa fàcil d'entendre i accessible (es proposa una xarxa basada en eixos ortogonals tal que amb un únic transbordament es pugui arribar a qualsevol punt de la ciutat, ajudada per autobusos de Barri en tots aquells punts on, per raons d'orografia complexa, sigui difícil arribar en transport públic), complementària amb la resta de modes (evitant solapaments amb la resta de modes i facilitant els transbordaments amb aquests), sostenibilitat (aprofitant els recursos existents per realitzar aquests canvis), eficàcia (amb intervals de pas baixos, afavorint l'increment de la velocitat comercial amb més quilòmetres de carril bus, ona verda que prioritzi l'autobús, etc.) i oferir una informació de la xarxa i dels temps d'espera a les parades de qualitat, garantint que els usuaris entenguin la xarxa i puguin aprofitar-la el màxim possible.