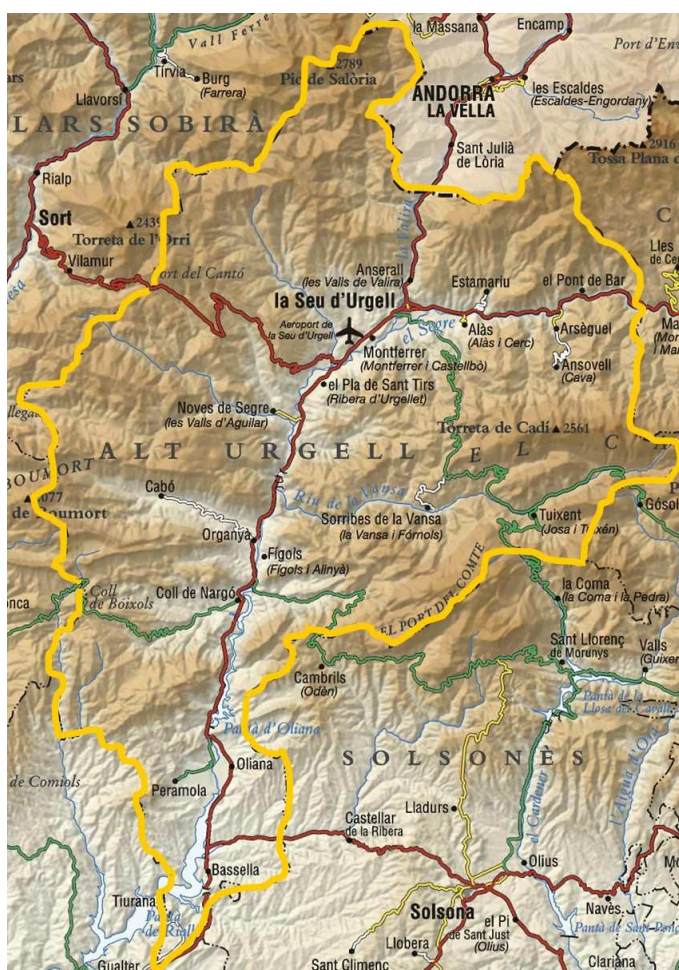




Transport públic a la demanda

Alt Urgell

Implantació d'un servei de transport públic a la demanda per contribuir a millorar la connexió de determinats col·lectius ciutadans amb els principals centres socials i econòmics de la comarca.



- **Comarca:** Alt Urgell (19.700 habitants; 1.515 km²; 13 hab/km²)
- **Any de realització:** vam començar el 1994
- **Cost total:** 161.800 € (any 2008)
- **Agents implicats:** Consell Comarcal de l'Alt Urgell, Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya

► Anàlisi previ

Les àrees rurals de muntanya a Catalunya, i en concret la gran majoria de comarques pirinenques, es caracteritzen demogràficament per la baixa densitat de població, la qual es localitza quasi totalment al fons de les valls principals, i la resta en petits nuclis molt dispersos. Les peculiaritats demogràfiques de piràmides d'edat desequilibrades, i fins i tot invertides (envelliment, menor nombre de dones, etc.), caracteritzen aquesta població.

Els fenòmens migratoris associats a aquestes comarques, i la consegüent estructura dels assentaments de la població a les zones de muntanya, porten indefectiblement associats la concentració dels serveis i equipaments públics en aquells pocs nuclis més poblats de cada comarca, i amb un nivell de prestacions limitat. Això fa que sovint la població hagi de desplaçar-se fora de la comarca per a satisfer una part de les seves necessitats quotidianes o extraordinàries. Igualment, els pocs llocs de treball als sectors secundari i terciari es concentren en aquests nuclis principals, que es converteixen en les capitals socioeconòmiques de l'àrea.

Aquesta estructura territorial crea uns fluxos de mobilitat entre els pobles i els centres socioeconòmics comarcals, ja sigui per accedir al lloc de treball, gaudir dels serveis i equipaments o participar de les diverses activitats socioculturals que s'hi puguin desenvolupar.

Quan en una zona rural no poden satisfer-se adequadament les necessitats de mobilitat mitjançant serveis de transport públic col·lectiu es posen de manifest dues disfuncions: l'aïllament territorial i l'aïllament social. El primer el pateixen les zones on hi ha problemes d'accessibilitat i d'organització d'una xarxa de transport col·lectiu de viatgers degut a una manca d'infraestructures viàries i a la localització de la població en petits i dispersos nuclis, la qual cosa fa inviable l'establiment de línies regulars d'autobús convencionals.

El segon, l'aïllament social, el pateix la població autòctona que no disposa de mitjans propis per a satisfer les seves necessitats de mobilitat, és a dir, de vehicle o de permís de conduir: infants i joves en edat escolar, jubilats sense possibilitats de mantenir un vehicle, dones els marits de les quals empren el cotxe per a accedir al lloc de treball, etc. Aquest grup de persones se'ls anomena "captius" del transport col·lectiu.

Quan una zona presenta l'aïllament territorial, amb molt poca població captiva, la motorització individual i el taxi resolen les necessitats de mobilitat. Quan, en canvi, presenta aïllament social, el problema rau en la inadaptació dels serveis a totes les necessitats o a la regressió que la majoria d'aquests experimenten per la baixa i minvant demanda que suporten i la manca d'inversió dels transportistes en aquestes línies.

És quan els dos aïllaments coincideixen en un indret quan realment la problemàtica del transport col·lectiu té difícil solució; d'una banda, per no ser factible l'explotació de les línies regulars convencionals, i de l'altra, per resultar excessivament car per als usuaris recórrer als serveis d'un taxi (pels llargs trajectes i, generalment, perquè els petits nuclis de població no en tenen). En aquestes zones cal plantejar noves modalitats de transport col·lectiu de viatgers que, a partir dels serveis existents, s'integrin coordinadament en un únic sistema global de transport.

La implantació d'un sistema de transport col·lectiu ha de comptar amb els resultats d'explotació dels serveis que existeixen i amb les característiques que l'estructura territorial dictamina (feble demanda, destinacions dels viatges als centres socioeconòmics...) i les que l'orografia i la xarxa viària imposen (traduïbles a costos més elevats d'explotació).

Aquesta feble demanda i els, comparativament, elevats costos mitjans d'explotació, acostumen a comportar un ineludible dèficit comptable de les operacions de transport col·lectiu, amb el consegüent tancament del servei, excepte quan l'Administració el subvenciona. Per aquesta raó, la participació de les administracions es justifica quan es vol aconseguir algun dels objectius següents:

- Donar un nivell de serveis mínim per a satisfer les necessitats socials i culturals (sobretot la dels captius del transport col·lectiu), trencant el seu aïllament físic,
- reduir l'enclavament de les àrees aïllades territorialment i socialment, donant accés als pocs centres comercials i de serveis i equipaments,
- coordinar els usos del sòl amb els serveis de transport (el valor del sòl com a suport de localització d'activitats depèn de la seva accessibilitat).
- o utilitzar de forma eficient els recursos econòmics públics.

► Situació inicial

Abans del plantejament, per part del Consell Comarcal de l'Alt Urgell, de la conveniència de posar en funcionament els serveis de transport públics de viatgers i de la remodelació dels existents, es van realitzar dos estudis sobre l'àmbit territorial de la comarca.

El primer, i més detallat, tan a nivell d'estudi de l'oferta de serveis de transport a la comarca com a nivell de propostes concretes de millora dels serveis existents i de creació d'altres de nous, és *el Pla de Serveis de Transports de viatgers a la comarca de l'Alt Urgell*, elaborat l'any 1989 per encàrrec de la Direcció General de Transport de la Generalitat de Catalunya. La finalitat primordial d'aquest pla era el d'avaluar la situació del sector i dissenyar i valorar les actuacions necessàries per a satisfer millor la demanda de transport a la comarca. Les propostes d'actuació d'aquest Pla es concretaven en la millora dels serveis regulars de transport (horaris i itineraris) i la posada en funcionament del transport a la demanda, basant-se en les experiències a països estrangers.

Aquesta modalitat de transport garanteix un servei adequat i econòmic als petits pobles i disseminats d'àrees amb baixa densitat de població. El transport a la demanda és un servei públic de viatgers que té un calendari, horari i destinacions fixes, però en el que els punts d'inici del servei i els seus itineraris es circumscriuen en un àmbit territorial definit (una vall, per exemple), i que es determinen per l'operador del transport en funció de la demanda que hagi tingut amb antelació a la prestació del servei (arribant-se, fins i tot, a no realitzar-se el servei si no n'hi ha, de demanda). Aquest sistema funciona amb èxit, i des de fa ja molts anys en el Pirineu francès, per exemple.

El segon estudi era *El transport públic de viatgers*, elaborat l'any 1988, que es centrava en la subcomarca situada més al nord de l'Alt Urgell i en la més a ponent de la Cerdanya. Avaluava més detalladament la demanda de transport als petits nuclis de població i proposava uns serveis concrets basats en les esmentades experiències franceses.

Aquesta documentació es va tenir en compte durant l'elaboració del *Pla Comarcal de Muntanya de l'Alt Urgell* (1990-1994) on s'inclou un programa d'actuació per a impulsar el transport a la demanda a la comarca. Amb aquesta proposta, el Consell Comarcal es marca l'objectiu d'aconseguir que no només es satisfaci la demanda de transport existent, sinó que en generi de nova entre la població "captiva".

► Descripció de l'actuació

Amb l'objectiu d'implantar progressivament aquest servei de transport públic col·lectiu, el Consell Comarcal va començar (1993) a estudiar la demanda real de transport en quatre valls de la comarca on, segons els estudis precedents i l'estructura territorial, es preveia que hi pogués haver i generar-s'hi una elevada demanda de transport. Per al desenvolupament d'aquesta fase inicial es va contractar, des del Consell, els serveis d'assessorament de l'empresa consultora 7-SET, especialitzada en enginyeria del transport.

De forma paral·lela a l'avaluació de la demanda, s'ha estudiat a fons l'oferta existent de serveis de transports de viatgers, tant a nivell del transport mixt (amb els vehicles anomenats *lleteres*, únic a nivell de tot Catalunya) com d'altres serveis, des del transport escolar al correu. La finalitat era coordinar serveis per a minimitzar les despeses i racionalitzar els serveis públics.

Tanmateix, només ha estat possible coordinar els serveis de transport a la demanda amb els de transport escolar -tot i que depenen de conselleries diferents de la Generalitat-, gràcies a l'entesa entre les respectives direccions generals. Com a tret més destacable cal esmentar que l'oferta es concreta en unes línies de transport regular per carretera per les vies C-1313 (Lleida a Puigcerdà) i N-145 (la Seu d'Urgell a Andorra), així com les esmentades *lleteres*. Les variacions que des de la redacció d'aquest Pla s'han produït són la modificació puntual d'alguns horaris dels serveis regulars i la desaparició de la lletera de Taús, la qual deixà a precari una vall, amb més de deu pobles habitats de les Valls d'Aguilar.

Analitzant els resultats de l'estudi de la demanda, i arran de les reunions mantingudes amb els Ajuntaments i pobles destinataris dels serveis a implantar, s'ha definit *zones de transport* i s'han dissenyat els serveis de transport a la demanda. La *zona de transport* és l'àmbit territorial on hi ha un determinat servei de transport a la demanda. Aquest concepte d'àmbit territorial està lligat a aquesta tipologia de transport, de la mateixa manera que l'itinerari lineal està lligat al sistema convencional i tradicional d'un servei de transport regular de viatgers.

Les zones s'han numerat en ordre cronològic a mesura que s'han anat posant en funcionament els serveis de transport corresponents. La seva definició correspon físicament a valls laterals del Segre o del Valira i no tenen per què afectar un sol terme municipal.

- Zona 1, *Vall d'Alinyà i Fígols a Organyà.*
- Zona 2, *Vall dBescaran i Estamariu a la Seu d'Urgell.*
- Zona 3, *Vall de Cabó a Organyà.*
- Zona 4, *Vall de Castellbó a la Seu d'Urgell.*
- Zona 5, *Ars a la Seu d'Urgell.*
- Zona 6, *Vall d'Arduix i Arcavell a la Seu d'Urgell.*
- Zona 7, *Vall d'Aguilar a la Seu d'Urgell.*
- Zona 8, *Querforadat, Castellnou i Aristot a la Seu d'Urgell.*
- Zona 9, *Vall de Cava a la Seu d'Urgell.*
- Zona 10, *Vilanova de Banat a la Seu d'Urgell.*
- Zona 14, *Calbinyà a la Seu d'Urgell.*
- Zona 15, *La Seu d'Urgell – Sort*
- Zona 16, *Puigcerdà – La Seu d'Urgell*
- Zona 17, *Oliana – Coll de Nargó*
- Zona 19, *Peramola – Oliana*
- Zona 20, *Tuixent – La Seu d'Urgell*
- Zona 21, *Lles, Martinet - La Seu d'Urgell*

El disseny dels serveis s'ha fet atenent als suggeriments dels Ajuntaments i dels viatgers potencials, i tenen en compte els dies de la setmana (generalment, els de mercat de la població de destí), i els horaris d'anada i tornada.

Imatges del servei



► Resultats

El nombre de viatgers transportats durant l'any 2008 va ser de 17.813. El cost del servei durant l'any 2008 va ser de 161.800 €, corresponents a despeses de gestió, despeses generals i despeses de contractació de les línies de transport.

Dades del transport a la demanda de l'Alt Urgell (2008)

Zona	Viatgers	Cost servei (€)	Expedicions	Mitjana viatgers	Distància recorreguda
1	691	7.663,3	198	3,5	6.082,0
2	562	3.822,3	200	2,8	3.033,7
3	212	1.672,8	160	1,3	1.020,0
4	127	3.699,8	104	1,2	2.846,0
5	94	1.580,9	92	1,0	964,0
6	308	3.543,5	200	1,5	3.003,0
7	593	11.089,1	196	3,0	8.808,0
8	248	4.934,2	122	2,0	3.916,0
9	217	4.167,8	178	1,2	3.206,0
10	814	4.852,3	200	4,1	3.676,0
11	0	0	0	0	0
12	0	0	0	0	0
13	0	0	0	0	0
14	335	1.236,8	98	3,4	1.176,0
15	1.128	17.988,4	744	1,6	41.248,0
16	7.731	4.327,3	730	10,6	35.040,0
17	2.031	22.808,5	866	2,3	13.141,8
18	104	1.647,4	104	1,0	1.248,0
19	78	1.314,7	49	1,6	715,4
20	1.571	27.220,7	600	2,6	24.000,0
21	879	31.721,2	482	1,8	21.960,0
Total	17.813	155.300,1	5.323	3,3	175.083,9

Els veïns de la Comarca de l'Alt Urgell es mostren satisfets amb el servei de transport a la demanda, especialment la gent gran dels petits nuclis, que és la que més l'utilitza per anar al metge i a fer les compres, serveis bàsics que no tenen als seus nuclis de població.

►► Conceptes clau

Transport públic col·lectiu, transport a la demanda

✉@

Dades de contacte

José Luis Pargaña Escudero

ilparganya@ccau.cat

Consell Comarcal de l'Alt Urgell

Passeig Joan Brudieu, 15

25700 – La Seu d'Urgell
