

DINÀMICA DEL TRANSPORT COL·LECTIU AL TERRITORI COSTANER ENTRE VALÈNCIA I ALACANT I REPERCUSSIONS EN EL TRÀFIC INTERN D'AMBDUES CIUTATS. ESTUDI D'ALTERNATIVA

Vicent-Miquel Gilabert i Gómez

INTRODUCCIÓ.

Les problemàtiques del tràfic per carretera i congestió dels cascs urbans de les grans ciutats ens ha portat a considerar en aquest treball l'interconnexió Alacant-València per la costa, entre les quals hi han altres ciutats de menor importància quant a habitants, encara que no poca quant a mobilitat de tràfic, analitzant la situació actual i la seua incidència a l'interior de les mateixes, tractant de trobar una solució que repercuteixca directament en la disminució d'aquestes congestions, així com a les mateixes carreteres. Es raona, doncs, una alternativa basada en fer atractiu el transport col·lectiu que redueca en una proporció elevada el mitjà de desplaçament individualitzat y per tant queden les grans ciutats que reben la circulació referida, més buides de vehicles; per a que siga atractiu el sistema alternatiu, deuria tindre com atributs tres característiques fonamentals: accessibilitat, rapidesa i freqüència de desplaçament i cost inferior front al sistema individual. Així es podria arribar a la conclusió de la conveniència del sistema buscat de manera extrapolable al cas concret que s'exposa aquí i servir de model d'aplicació o referència a altres territoris o eixos d'intercomunicació. Aquesta solució, afegida a una connexió amb les xarxes de transport col·lectiu urbà, pensem donaria una milloria notable a la qualitat de les ciutats i als usuaris d'aquestes i del sistema de transport.

SISTEMA ACTUAL DE TRANSPORT COL·LECTIU AL TERRITORI COSTANER ENTRE VALÈNCIA I ALACANT. REPERCUSSIONS EN EL TRÀFIC DE TRANSPORT INDIVIDUALITZAT I DE PENETRACIÓ A LES GRANS CIUTATS.

Els nuclis urbans de València i Alacant es troben a una distància al voltant de 180 Km. per les vies de comunicació arrimades a la costa; aquestes son dues: N-332 i autopista A-7; no hi ha comunicació per ferrocarril en l'actualitat puix aquest tipus de transport desaparegué l'any 1974¹, quan es posà fi a la línia Dénia-Gandia, quedant des d'aleshores la línia Alacant-Dénia (funcionant des de 1915)² i Gandia-València. El contexte del transport col·lectiu funciona,

1.- Vicent Ferrer i Hermenegildo: "El tren Carcaixent-Dénia". Edició: Ajuntament de Dénia. 1984.

2.- Vicent Ferrer i Hermenegildo: "El trenet de La Marina". Edició: Ajuntament de Dénia. 1993.

doncs, com a continuació s'exposa:

1) transport ràpid:

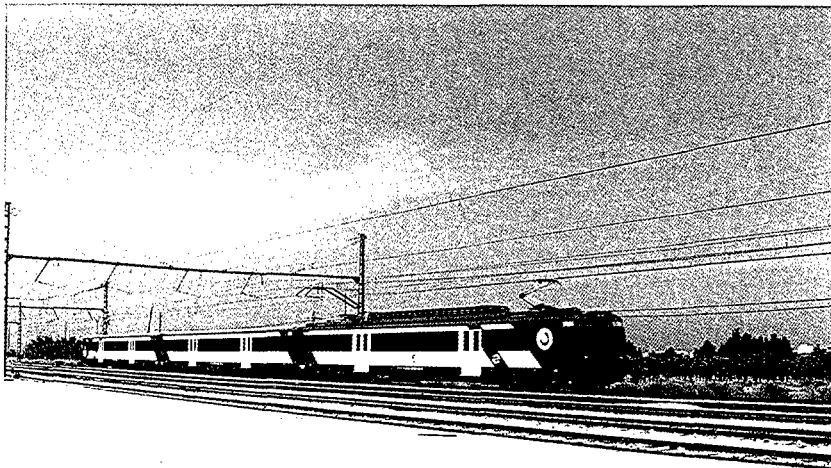
- ferrocarril intercity Alacant-València sols per l'interior,
- alguns serveis d'autobús ràpid per autopista A-7 (intercity),
- ferrocarril València-Gandia amb durada de 1 h. parant a Silla, Sollana, Sueca, Cullera, Tavernes de la Valldigna i Xeraco,

2) transport no ràpid:

- Ferrocarril Dénia-Alacant amb durada de 2 h. parant a La Xara, Gata, Teulada, Benissa, Calp, Altea, L'Alfas, Benidorm, La Vila Joiosa, El Campello i Platja de S. Joan,
- la major part dels autobusos que circulen per la carretera N-332, la qual travessa la major part de les ciutats del trajecte; és el més difícil degut a que la N-332 està molt congestionada de tràfic individualitzat i de transport comercial i pesat que travessa, com s'ha dit anteriorment, la major part de les ciutats del trajecte (a excepció de Benidorm, Calp i Cullera), fent-se fortament negatiu a La Vila, Altea, Oliva-Bellreguard-Gandia i Sueca.

Degut a les següents causes: 1) impossibilitat de transport per ferrocarril des de Dénia-Alacant cap a Gandia-València, des de Gandia-València cap a Dénia-Alacant i des dels nuclis urbans que es situen entre Gandia i Dénia (incloent Pego, Pedreguer i Xàbia), 2) l'horari espaiat dels autobusos i trens de la línia Dénia-Alacant, 3) la possessió normalitzada d'automòbil, resulta que es tarda menys en desplaçar-se mitjançant el sistema individualitzat que pel col·lectiu, excepció feta del sistema col·lectiu per ferrocarril Gandia-València, el qual es clarament usat per raó de durada de viatge, freqüència d'eixides i preu, a banda de l'existència d'aparcaments dissuasius gratuïts adjunts a totes les estacions externes a població (no la de Gandia, que queda dins i l'aparcament es cobra per hores, resultant car). Per això la N-332 està fortament carregada de trànsit que es complica a les èpoques de turisme: la mobilitat entre les ciutats costaneres existents en el trajecte València-Alacant es fa majoritàriament per aquesta via, més concorreguda que la A-7 que resulta cara, travessant la major part de les poblacions i constituint per tant un fort factor de congestió del tràfic intern a les ciutats grans i mitjanes. No hi ha altra alternativa mentre manque un sistema de transport col·lectiu que satisfaga les necessitats d'accessibilitat, rapidesa de desplaçament, freqüència d'eixides i baix cost per a l'usuari.

Els conductors de la zona central costanera que es mouen de manera individualitzada cap a València, ho fan en vehicle propi (no parlem del transport comercial) per mitjà de la N-332 o la A-7, realitzant un 70% d'ells el viatge de la següent manera: arriben a Gandia i aparquen el vehicle (i si no poden ho fan a Xeraco), prenen el tren i segueixen així el trajecte fins a València, on després d'una hora relaxada abaixen al centre de la ciutat sense



Unitat elèctrica
modificada - Sèrie 447 -
Tipus 120.

problemes d'aparcament i a un preu prou més econòmic que el del vehicle propi. La mateixa pràctica es fa des d'els pobles de La Safor i Vall d'Albaida ben comunicats amb Gandia. Els trens van prou plens, sobre tot a les hores punta i el servei té una freqüència de 30 minuts entre cada eixida de trajecte. La durada podria reduir-se ara que son elèctrics si es disposara d'una doble via.

A les zones turístiques de la Marina Alta i la Marina Baixa, els residents d'una edat mitjana avançada, que en hi han molts, prefereixen els desplaçaments en tren, cap a Alacant i al contrari o autobús. L'estació de tren de Benidorm destaca per la quantitat d'usuaris. En canvi, la població activa segueix usant el vehicle propi perquè el sistema de tren no es prou ràpid ni estan dotades les estacions de les infraestructures necessàries d'accessibilitat, aparcament i comunicació amb els centres de vila en part del trajecte, sobre tot a la ciutat d'Alacant, que es troba pèssimament comunicada amb el centre de la vila i l'aeroport de l'Altet.

CONVENIÈNCIA D'ORGANITZACIÓ DE TRANSPORT COL·LECTIU PER FERROCARRIL. CONSEQÜÈNCIES EN EL TRÀNSIT RODAT INTERN DE LES GRANS CIUTATS.

El fet de que una gran part de viatgers cap a València des de la zona central, un 70%, aparquen l'automòbil a Gandia o Xeraco per tal de seguir viatge en tren fins a la capital, es molt significatiu i ens porta a concloure que es precis completar el llarg recorregut entre les dues capitals continuant el mateix sistema fins a Dènia i reformant pertinentment el trajecte Dènia-Alacant de manera que la línia València-Alacant quedara completa amb unes condicions avantajoses de facilitat d'accés i aparcament a les estacions, freqüència del servei, rapidesa i baix cost del transport en comparació amb l'individualitzat.

És clar que el transport col·lectiu ferroviari presenta l'avantatge front al de carretera, de tindre la via lliure i per tant poder aconseguir, mitjançant una bona organització del sistema, unes durades de viatge en un temps prou curt en relació al transport individual. No es necessari un tren d'alta velocitat, més bé es tracta d'obtenir una mitja de 85 Km/h. Ara la durada del viatge València-Gandia es de 1 h. i la distància de 60 Km.: vol dir que la velocitat mitja conseguida es de 60 Km/h, amb una velocitat mitja conseguida de 85 Km/h en marxa entre estacions per a compensar les parades amb total de 18 minuts calculats per motiu de que només hi ha una via i es produeixen esperes entre trens. La durada del trajecte total València-Alacant seria amb aquest tren elèctric, de 3 h. per a recórrer 180 Km, amb l'avantatge de tindre el servei al centre de València i l'inconvenient d'arribar a Alacant a una estació llunyana del centre i una dolentíssima possibilitat de connectar fàcilment amb els serveis d'autobús per a aplegar aviat al centre.

Organitzant el sistema adequadament es pot obtenir una gran millora en la reducció dels temps de desplaçament i accessibilitat a les estacions que repercuteix en una reducció dels desplaçaments individuals per carretera -servint aquesta bàsicament per al transport comercial- de manera que es podria fins i tot competir seriosament amb la A-7 obtenint un bon temps i assolint una forta disminució del tràfic urbà, tant d'arribada, com d'eixida, com de travessa a les ciutats creuades per la N-332. Pensem que el 85-90% dels usuaris d'automòbil triarien el transport col·lectiu per ten, obtenint els següents avantatges: reducció del temps de desplaçament-aparcament, millora de la salut per desaparició del stress del conductor, seguretat, baix cost en relació al preu de carburant-desgast de vehicle-multes, possibilitat de relació humana o altra distracció front a l'agressivitat que es dona prou a la carretera. D'aquesta mena d'organització s'en parla al següent capítol.

PROPOSTA DE SOLUCIÓ DE TRANSPORT COL·LECTIU RÀPID.

Havent vist el conjunt de necessitats del temps de desplaçament i facilitat d'accés a les estacions i centres de grans viles o capitals, hauria d'organitzarse el transport per tren a tenor de les següents directrius:

1) Seguir organitzant aparcaments dissuasius adjunts a les estacions fins a obtenir-les totes equipades en un període de temps curt. Podria ser problemàtic si l'estació es troba a l'interior de la ciutat, raó per la qual es deuria soterrar la mateixa i aprofitar l'espai superior per a aconseguir un bon nombre d'aparcaments i parc. Si es troba a l'exterior de la vila, es molt més fàcil la dotació d'aparcaments, fent-se necessari soterrar la línia al pas de les zones urbanes. D'aquesta manera, el trajecte per carretera fins a cada estació es produeix d'una manera bastant localitzada, és a dir, es fa des de llocs situats al voltant i repercuteix en un curt ús de carretera.

2) Facilitar la connexió entre les estacions i els centres de les viles, els aeroports i ports amb línies de passatgers (exemple Dénia-Eivissa o Formentera), bé per connexió amb servei d'autobusos o metro, bé situant l'estació i aparcaments a prop del centre de la vila, soterrant aquests; és el cas d'Alacant, on es fa necessari portar l'estació terminal al centre, junt a l'estació ferroviària

de les línies interiors o a la mateixa, comptant amb una unió des de l'aeroport també per tren. La línia deurà comptar amb la facilitat d'accés des de Oliva-Pego, Pedreguer i Xàbia i resoldre el desviament que representa Dénia, fent una estació de correspondència a La Xara, des de la qual funcionaria una altra línia fins a l'estació de Dénia que es troba al costat del port i travessa zona urbana. Així es guanyaria rapidesa en el transport per acurtament d'uns kilòmetres d'entrada i eixida a la vila de Dénia, la qual quedaria a una distància aproximada de 4 Km. de la línia principal; l'aparcament dissuasiu arreglaria vehicles del terme de Dénia, La Xara, Pedreguer, Benidoleig, Orba i d'altres nuclis urbans; la diferència de traçats es pot observar als mapes 1 i 2.

3) Aconseguir una veocitat mitja mínima de 85 Km/h. que permeta fer el trajecte total entre les dues capitals en 2 hores per la costa i parant a totes les estacions l'5 minuts de mitja, cosa que pot significar molt bé una preferència d'ús front a l'autopista A-7 (on al temps de durada s'incrementen els d'eixida i penetració de viles, així com els de parada als peatges i el d'aparcament de vehicle); és clar que per a anar d'una capital a l'altra pot ser preferible el ferrocarril interci per l'interior, mes el que açí preté és relacionar totes les poblacions intermèdies per tal de reduir al mínim la circulació individualitzada. Es fa necessari, doncs, la dotació de doble via per a facilitar la disminució del temps de parada i risc d'accidents (que hi ha actualment circulant per la mateixa via i que obliga a fer el creuament de les unitats mòbils a certes estacions); la doble via és imprescindible i patent als llocs o territoris dotats d'un bon sistema ferroviari, tant metropolità com de llarg recorregut. La velocitat mitja de 85 Km/h. comporta obtenir una velocitat mitja entre estacions de 110 Km/h. amb parades de l'5 minuts (mitja), el que obliga a que la velocitat punta siga superior per a compensar les arrancades i parades, deguent-se rectificar, doncs, les corbes existents que impedeixen actualment l'acceleració per a aconseguir una velocitat òptima.

Els tipus d'unitats mòbils actualment circulant per la línia València-Gandia són dues³:

- 1) unitat elèctrica modificada -sèrie 440 -tipus 140,
- 2) unitat elèctrica modificada -sèrie 447 -tipus 120.

El primer obté una velocitat màxima de 140 Km/h. i el segon de 120 Km/h., encara que aquest té l'avantatge d'acceleració i frenada en menys temps que el primer, de tal manera que per a obtenir una mitjana de 110 Km/h. entre estacions presenta suficients prestacions. Segons les informacions obtingudes, l'acceleració aplega fins a 1 m/seg²; açò permet arribar a la velocitat de 110 Km/h. en 31 segons i si el temps de frenada es similar, resulta que amb la velocitat punta de 120 Km/h. durant 0'5 Km., tenim de sobra una mitjana de 110 Km/h. pretesa entre estacions per compensació dels temps de acceleració, frenada i parada, la qual pot ser augmentada per major manteniment de la velocitat punta i per tant reduir-se encara més el temps del trajecte. Seria bo elevar més la línia a fi de permetre el pas de persones o animals de tant en tant per baix i evitar així una concentració del pas per barrera de protecció als dos costats.

3.- Font d'informació: oficina de rodalies dels ferrocarrils de la Generalitat Valenciana.

Hem vist el conjunt d'avantatges que suposaria l'organització del tipus de transport col·lectiu proposat, on un dels principals resultats positius consisteix en la repercussió directa en la reducció de la circulació de penetració i eixida per carretera, a les ciutats grans i a les mitjanes, i per tant la seua circulació interior de superfície.

El cas tractat entre València i Alacant és molt concret i referit a una solució de banda costanera mal dotada actualment i molt poblada que sofreix un agravament a les temporades altes de turisme, on les comarques de La Marina Alta i La Safor es troben severament castigades per la manca de continuïtat del servei entre ambdues. Com que tota experiència es sol aplicar per extensió segons el resultat positiu obtingut, es podria usar el sistema proposat per a anar aplicant a d'altres fets territorials fortament poblats, on la inversió seria rendable i la progressiva descongestió del tràfic, tant a nivell urbà com territorial, una realitat desitjada.

En esquema, el model sistemàtic consta dels elements següents:

- ferrocarril d'unió entre dues grans ciutats travessant territori fortament poblat (elèctric),
- integració del transport col·lectiu i accessibilitat: aparcaments dissuasius a totes les estacions i correspondències amb altres línies de transport col·lectiu (ferrocarril, via aèria, via marítima i xarxes urbanes),
- rapidesa i freqüència de recorreguts.

Els avantatges han quedat explicats suficientment, encara que es poden esquematitzar així: baix cost front al sistema individualitzat, seguretat, possibilitat d'assecc, nul·la contaminació de l'atmosfera i possibilitat de reducció d'impacte per soroll gràcies a l'evolució de les unitats mòbils per rodament neumàtic.

BIBLIOGRAFIA

- P.D. SPREIREGEN, AIA: *Compendio de Arquitectura urbana*.- Gustavo Gili.1971.
Revista L'Architecture d'Aujourd'hui.- nº 172. Transports - circulation. 1974.
- INMACULADA AGUILAR CIVERA: *Trens, estacions i tramvies del País Valencià*.- 1981.
- RAMÓN FERNÁNDEZ DURÁN: *Transporte, espacio y capital*.- Nuestra Cultura.
- E. UTUDJIAN, W.J. ARMENTO: *Il mondo sotterraneo*.- Instituto di Architettura e Urbanistica Università di Nàpoli - Facoltà di Ingegneria.
- Le matériel roulant*.- RATP Service CP (Companyia del metro de París), 1989.