

Miquel Àngel Llauger Llull (Palma, 1925), enginyer de camins, té una idea clara de la importància del transport en relació a les infraestructures viàries i a l'ordenació territorial. Un Pla de transports, al seu parer, ha d'apostar de forma decidida, pel transport col·lectiu. També considera que s'han d'aprofitar les infraestructures actuals per millorar-les abans de fer-ne de noves. En aquest

Un Pla que aprofiti les actuals infraestructures

Antoni Oliver

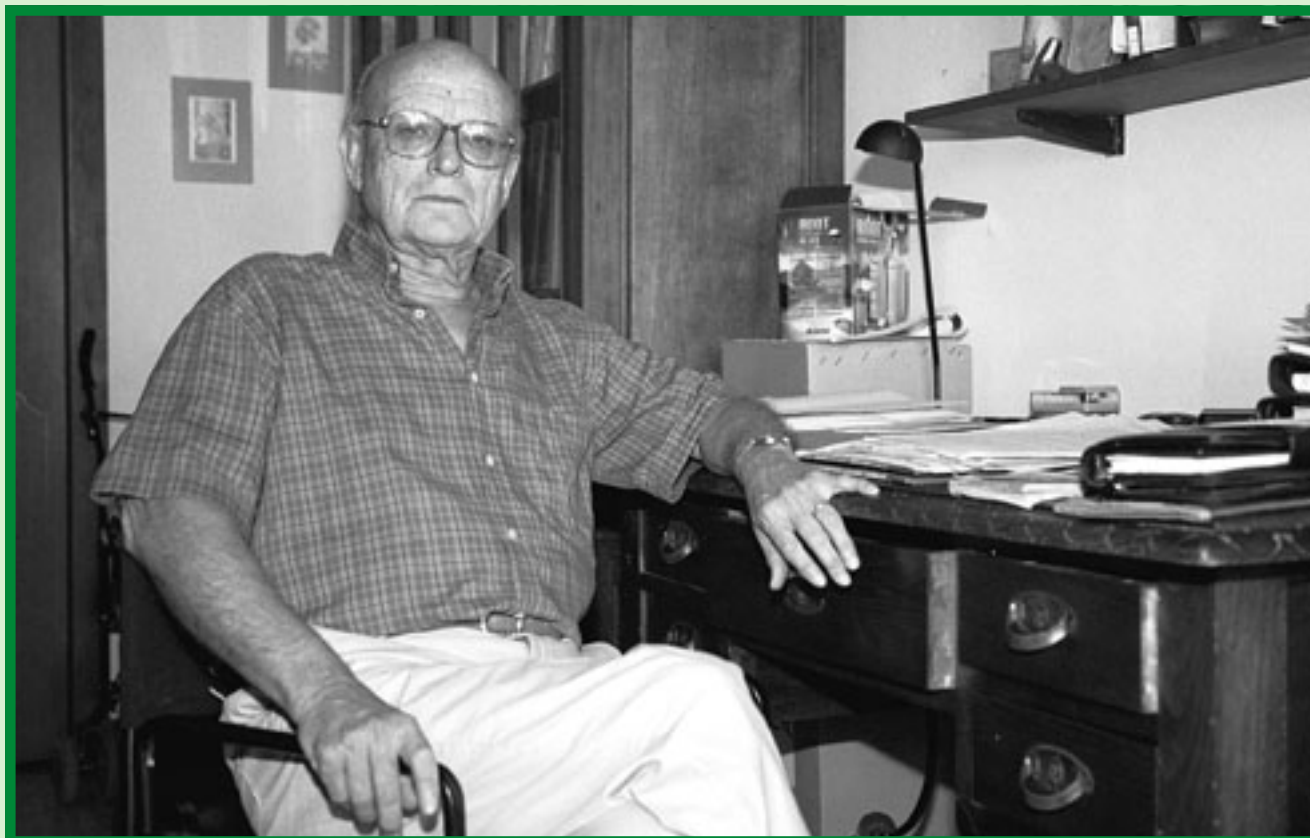
sentit és favorable al desdoblament de la carretera de Palma a Manacor, en lloc de l'autopista, i també creu que aquesta és la millor solució per fer la prolongació d'Inca a Alcúdia. Per afavorir el transport col·lectiu, el Pla de transport ha d'impulsar les estacions intermodals i la connexió de tot el sistema de transports. En definitiva, s'ha de fer una aposta molt decidida per no malbaratar un territori petit com el de Mallorca per fer unes grans infraestructures que resolten problemes puntuals, però que de vegades en creen de nous.

-Com enfocaria vostè un pla de transports?

-En primer lloc s'ha de tenir en compte una cosa i és que les carreteres no tenen valor per si mateixes, sinó que són al servei d'alguna cosa. Un edifici també està en funció d'una manera de viure, però un edifici pot ser una obra d'art i una carretera és un element molt més funcional. La idea bàsica, i que s'ha de repetir bastant, és que hi ha una relació íntima entre ordenació del territori i transport. Les possibilitats que un territori ofereix, perquè té recursos, perquè té unes condicions aptes d'edificabilitat, bon clima, una terra bona, etc., fan que la gent s'hi assenti. Neixen els nuclis urbans i, lògicament, els habitants d'aquests nuclis necessiten relacionar-se entre si i hi ha una demanda de transport i de mitjans de transport. El que passa és que aquest lligam tan fort que hi ha, sembla, moltes vegades, que no es té en compte i es prenen decisions en ordenació del territori i en matèria urbanística, sense considerar el transport que aquesta activitat generarà.

-Quins exemples hi ha d'aquesta disfunció entre ordenació i transport?

-Per exemple, es pren la decisió que la universitat ha de ser on és... i han passat molts d'anys i encara no està resolt el tema de l'accés a la universitat. No es podia prendre aquesta decisió sense resoldre aquest tema. Es fa l'hospital de Palma II i ara a corre-cuita s'ha de fer l'accés. Igual en el cas del Parc BIT, que no té un accés clar i tant de bo almenys tengués una finalitat clara! El fet és que es prenen decisions que afecten l'ordenació del territori, però no es té en compte el volum de trànsit que pot generar aquesta activitat nova i, aleshores, sorgeixen aquests problemes. També hi ha casos que demostren aquest lligam, quan determinades actuacions poden millorar la situació del transport. Si fugim de les grans àrees monofuncionals o de les



grans concentracions dedicades a una mateixa funció, el transport millora.

-Pot posar alguns exemples?

-Les grans concentracions de centres escolars, creen uns problemes de transport impressionants. El fet que a Manacor s'hagi fet un hospital i que la gent de l'entorn no hagi de venir a Palma, millora el transport i el fet que s'hagin fet hospitals a Alcúdia i a Muro, exactament igual. O el fet que als pobles s'hagin creat instituts, per exemple, fa que la gent necessiti menys fer viatges llargs. Hi ha d'haver una distribució de serveis i evitar aquestes àrees monofuncionals. És a dir, primer s'han de tenir en compte totes aquestes coses respecte de l'ordenació territorial i després entrar en el tema de les infraestructures de transport, tipus de carreteres, tren, etc.

FILOSOFIA DEL PLA DE TRANSPORTS

-Quina és la filosofia d'un pla de transports?

-Un pla de transports ha de néixer d'uns estudis tècnics previs de mobilitat de la gent, per saber on vol anar la gent, on necessita anar, entre quins punts es mou, etc. Això es pot fer de diferents maneres, es fan unes enquestes i també hi ha simulacions matemàtiques per veure com els diferents nuclis atreuen aquesta mobilitat, etc. Aquest estudi de mobilitat marca unes determinades direccions, aleshores s'ha de veure quina infraestructura s'ha d'emprar per donar-los resposta. La infraestructura tradicional, única quasi, ha estat la carretera, perquè a partir dels anys seixanta ja es comença a desmantellar el tren, i el nombre de cotxes comença a augmentar. Arriba un moment que el trànsit per carretera crea uns problemes grans. Fan falta unes carreteres més amples amb una capacitat més gran, que permeten una velocitat major i es produeixen uns impactes ambientals molts forts enfront dels quals, afortunadament, cada vegada hi ha una sensibilitat més gran. Crec que en un pla de transports en una situació com la que tenim aquí, amb problemes de congestió de les carreteres i un territori petit, s'ha d'ocupar el menys possible. Una política de transports ha d'anar bàsicament encaminada a afavorir els transports col·lectius que fonamentalment són dos: l'autobús i el tren.

-Quines característiques han de tenir aquests transports col·lectius?

-En primer lloc s'ha de dir que els transports col·lectius tenen un desavantatge enfront del cotxe i és que sense carreteres no podem viure i sense tren sí. És a dir, el transport col·lectiu sempre té un punt més feble i els transports col·lectius mai no poden substituir totalment el cotxe per a totes les necessitats. Ara, quines condicions han de tenir els transports col·lectius per ser eficaços? Han de tenir quatre condicions bàsiques: d'una banda han de ser freqüents. Joestic un parell de mesos a l'any a Alcúdia i quan jo treballava a Palma baixava en cotxe, perquè no hi havia freqüència, i quan sortia de l'oficina a les tres no tenia un servei fins a les cinc; vull dir amb això que hi ha d'haver una freqüència adequada, perquè la gent, avui en dia, el que no pot fer és perdre dues hores esperant un autobús... o quatre! La primera condició és una bona freqüència. També ha de ser acceptablement còmode, acceptablement ràpid i com més econòmic millor. La gent no sap valorar el cost

que té l'ús del cotxe particular. Avui en dia qualsevol empresari que paga als seus empleats els quilòmetres que fan amb el seu cotxe, sap que per menys de quaranta pessetes quilòmetre no hi ha ningú que agafi el cotxe. Els transports col·lectius han de tenir aquestes condicions, a més de seguretat. També hi ha un factor, i és que les administracions no acaben de prendre una opció clara en favor del transport col·lectiu. Si realment l'Administració està convençuda que el transport col·lectiu representa una millora, hauria de subvencionar-lo, perquè en qualsevol cas el transport privat en cotxe per les carreteres sí que està subvencionat, perquè l'Administració paga el manteniment de les carreteres que ha fet. Si l'Administració, mitjançant un sistema de transport col·lectiu pot estalviar-se determinades inversions en la millora de la xarxa viària, ho ha de fer. A més, ho podria fer per unes raons de tipus econòmics i també ho podria fer per raons mediambientals, perquè els transports col·lectius són molt menys contaminants que el cotxe normal i la seguretat augmenta molt més.

UNA CONCEPCIÓ GLOBAL

-Què més hauria de contemplar un pla de transports?

-El Pla de transports hauria de contemplar els transports en la seva globalitat. És a dir, a mi el que em sembla absurd és que el servei de transports no es consideri com a part d'un sistema. Un senyor és el concessionari de la línia de Palma a Alcúdia, l'altre de Palma a Lluçmajor i l'altre del tren de Sóller. Si volem afavorir el transport col·lectiu hi ha d'haver un ordre en tot això. Un senyor d'Andratx que volgués anar a Lluç hauria de poder agafar un bitllet a Lluç, és a dir, poder utilitzar autobús, tren i una altra vegada autobús. A Suïssa, per exemple, agafes un bitllet Zurich-Laussane i prens un tren, després un v aixell que creua el llac i després una altra vegada el tren. És a dir, s'ha d'implantar el bitllet únic, és un sistema d'una gran eficàcia i ha d'anar unit a la possibilitat de connexió entre diferents mitjans de transports. És a dir, manca una terminal d'autobusos perquè un senyor que ve de fora de Palma, pugui agafar un altre autobús o un tren. Fan falta estacions intermodals, amb diferents modes de transports, però les estacions del mateix mode de transports també han d'estar juntes, perquè en cas contrari arribes a un lloc i has d'agafar un taxi per anar a cercar un altre autobús. Ara encara s'han d'agafar alguns autobusos a bars. Per anar a Valldemossa has d'anar al bar Can Meca, per exemple. Me'n record que uns anglesos em demanaren d'on sortia l'autobús de Valldemossa i els vaig enviar cap a Can Meca i els vaig dir que Can Meca era un cafè, i no podien entendre que un autobús sortís d'un cafè. Hi ha d'haver unes estacions intermodals, perquè si volem potenciar el servei ferroviari, els autobusos i el tren han d'estar junts, han de tenir la mateixa terminal. Això és absolutament necessari. Ara han fet una nova estació d'autobusos al pont del Tren, on encara no hi van tots, que és massa lluny. De la plaça d'Espanya al pont del Tren hi ha 500 metres i crec que són molts. Fa un temps jo defensava una idea i ningú no em va fer cas. Es tractava de posar el tren de Sóller a la mateixa estació que el tren d'Inca. El tren de Sóller tenia a aquell

"Jo crec que si un Govern té una línia ideològica segons la qual es pronuncia a favor del desdoblament de calçades i de no autopistes, pot trobar arguments perfectament acceptables per defensar-la".

moment una concessió que acabava en deu anys i es podia negociar amb ells, i fer la terminal d'autobusos en els terrenys del tren de Sóller i fins i tot es podrien unir les dues estacions amb un pas subterrani còmode i així es podria aconseguir fàcilment aquesta intermodalitat, això ho vaig predicar fa uns temps i ningú no em va fer cas. A la nova



estació d'autobusos han habilitat un carril per poder entrar des de les Avingudes, cosa que abans no es podia fer, però en qualsevol cas, aquesta estació nova d'autobusos no té bons accessos ni una bona sortida per poder repartir per tot Mallorca els autobusos. Les idees bàsiques són aquestes: un pla de transports és absolutament necessari perquè sense ell podem dir que seria il·lògic fer un pla de carreteres, no obstant això, s'ha fet un pla de carreteres sense fer un pla de transports. D'altra banda crec que és absolutament necessari,

que ha d'anar obertament a favor del transport públic, per raons socials i mediambientals i que el transport col·lectiu necessita aquestes condicions que he esmentat i l'Administració ha de fer possible el seu compliment. Les terminals han de ser intermodals no només a Palma, sinó als diferents pobles.

"Una política de transports ha d'anar bàsicament encaminada a afavorir els transports col·lectius que fonamentalment són dos: l'autobús i el tren".

litzar quines possibilitats ofereix la xarxa viària actual. És a dir, per exemple, Palma-Llucmajor té dues vies, la prolongació de l'autopista i l'antiga carretera. Per anar a Felanitx, també hi ha dues vies, fins i tot hi ha una línia d'autobús que va per un lloc i una altra per l'altre: un per Campos i un per Porreres. La de Porreres amb una molt mala carretera. Si s'agafa la xarxa viària actual i se'n fa un condicionament adequat, és a dir, fer unes carreteres on es pugui anar a 70 km/h, amb dos carrils de 3,50 metres i una petita voravia, tot millorant-ne les condicions, després podrem veure quina capacitat tenen de moure la gent. Jo puc saber amb una enquesta quanta gent vol anar de Felanitx a Palma o aplicar un model matemàtic per saber-ho. Però en primer lloc s'ha de saber quin rendiment es pot treure de la xarxa viària actual.

-Quin tipus d'infraestructura seria l'adequada, ara que hi ha el debat d'autopistes, desdoblaments, com es pot redistribuir el trànsit, etc.?

-La veritat és que alguna vegada he pensat què faria jo si tengués la responsabilitat de les carreteres avui. Possiblement el primer que s'hauria d'haver fet és ana-

LA POLÈMICA DE LES AUTOPISTES

-Autopistes o duplicacions de calçada?

-Aquest és el tema que avui en dia més es debat a la premsa. A mi hi ha una cosa que m'ha sorprès molt de la Conselleria de Transports. Aquest estiu ha sortit a la premsa una campanya en contra del projecte de carretera Manacor, tram fins a Montuïri, i des de la conselleria es diu que el projecte no és definitiu, que si s'ha de canviar es canviarà, és a dir,

"El Pla de transports hauria de contemplar els transports en la seva globalitat. El que em sembla absurd és que el servei de transports no es consideri com a part d'un sistema".

em sembla que hi ha una manca de convenciment en les solucions que proposen. No he vist raonaments massa tècnics per oposar-se a aquest projecte de desdoblament de la carretera fins a Montuïri, són intuïtius. Es pot admetre una defensa de la duplicat de calçada i de les rotondes, i per fer-ne la defensa podrien dir algunes coses que no s'han dit. En primer lloc es podria dir que una carretera duplicada ocupa menys territori, no té necessitat de vies de serveis, etc. En segon lloc que permeten manco velocitat, a una illa on la distància més gran són 80 quilòmetres i tenint en compte que en un percentatge molt gran d'accidents la velocitat hi té a veure, és un argument positiu, i conscientment podem acceptar que la velocitat mitjana passi dels 90 km/h als 70 km/h. La reducció de velocitat també suposa menys consum, menys contaminació, i a més es redueix el nombre d'accidents, és a dir, es guanya en seguretat. Després s'ha de fer un càlcul per saber quina capacitat té una carretera com aquesta projectada amb dos carrils en un sentit i dos en l'altre. Segons els càlculs cada carril pot absorbir dos mil cotxes, és a dir, quatre mil en un sentit i quatre mil en l'altre, en total vuit mil cotxes/hora. Un temps s'estimava que el nombre de cotxes que passaven al dia era deu vegades el de l'hora punta i podem estimar que aquesta carretera duplicada té una capacitat, almenys, per a vuitanta mil cotxes dia. Quin volum de trànsit hi ha per la zona d'Algaida i Montuïri?, doncs devers quinze mil cotxes, però parlem de fer una carretera amb una capacitat per a vuitanta mil. Si a tot això s'uneix que per anar a Manacor es posa un tren, es reduirà més el trànsit per carretera... Tot i això no he vist, per part de l'Administració, una defensa raonable, amb xifres i arguments, d'aquests projectes. Jo estic disposat a defensar que per raons mediambientals i de seguretat és més important tenir la confiança d'anar a Montuïri amb seguretat... en lloc de disset minuts podem necessitar-ne vint-i-tres, però sense embussos i amb una carretera segura. És molt més important anar tranquil quant a seguretat i també tranquil en el sentit que com a màxim per anar a Montuïri et torbaràs devers vint-i-cinc minuts, sense col·lapses.

-Com es podria millorar l'altre gran eix, cap a Alcúdia?

-Jo crec que si un Govern té una línia ideològica segons la qual es pronuncia a favor del desdoblament de calçades i de no autopistes, pot trobar arguments perfectament acceptables, per defensar-la. És a dir, per coherència s'ha de fer un desdoblament de calçada d'Inca a Alcúdia, encara que seria més còmode prolongar l'autopista. Si es prolon-

ga l'autopista, és clar que el trànsit serà més ràpid, hi haurà un poc més de capacitat, encara que no massa més. La veritat és que una autopista no té una capacitat molt més gran que una carretera desdoblada. Al desdoblament de calçada se li retreu que les rotondes redueixen velocitat i això tampoc no és dolent, fins i tot és bo. L'altre inconvenient del desdoblament és que ha de donar accés a la propietat dels voltants i la voravia a certs llocs es transforma en una via d'incorporació del trànsit general i n'hi ha que creuen que aquesta possibilitat d'accés a través de la propietat dels voltants podria suposar un major perill. A mi em preocupaven molt les causes d'accidents i sempre examinava els comunicats d'accidents, i he de dir que les causes d'accidents per sortides de finques no són massa freqüents. Hi ha més perill als encreuaments que no als accessos. Si ha de ser autopista o no la prolongació fins a Alcúdia, és un problema ideològic i em resulta perfectament acceptable que per fidelitat a un programa i a una manera de pensar, bàsicament fonamentada en temes ecològics i econòmics es defensi la possibilitat d'un desdoblament de calçada, em sembla bé.

LES GRANS INFRAESTRUCTURES GENEREN TRÀNSIT

-També s'ha de tenir en compte que una autopista genera trànsit més ràpidament que una carretera.

-Les autopistes generen trànsit, aquest és un fet. Quan es va fer l'autopista de Son Sant Joan, amb un desviament cap a la platja, a la Platja de Palma no hi vivia pràcticament ningú. Es fa l'autopista: la Platja de Palma es posa a deu minuts de Palma i la gent comença a viure-hi. Quan es va fer l'autopista de Palmanova, el nombre de restaurants i hotels al port d'Andratx va augmentar d'una manera espectacular, perquè hi havia una gran facilitat d'accés. Quan la taxa de creixement de trànsit a una carretera convencional era de l'ordre del 3% al 5%, a una autopista es parlava del 12% i del 15% anual. És a dir, una autopista genera trànsit i qualsevol millora d'una carretera genera trànsit també.

-Respecte del transport marítim i aeri, quina política s'hauria de seguir?

-Dins l'elaboració del Pla de transports s'han contractat una sèrie d'estudis i un d'ells és el del transport interinsular. El transport interinsular s'ha de tenir absolutament en compte. Ara sembla que el port de Palma vol redistribuir el trànsit de passatgers i el de mercaderies. Si duen al dic de l'Oest les mercaderies, no sé si la rotonda de Portopí bastarà, perquè tot el trànsit de mercaderies hi haurà de sortir per prendre la via de cintura, perquè no pot passar pel Passeig Marítim i si els passatgers vénen a la terminal de

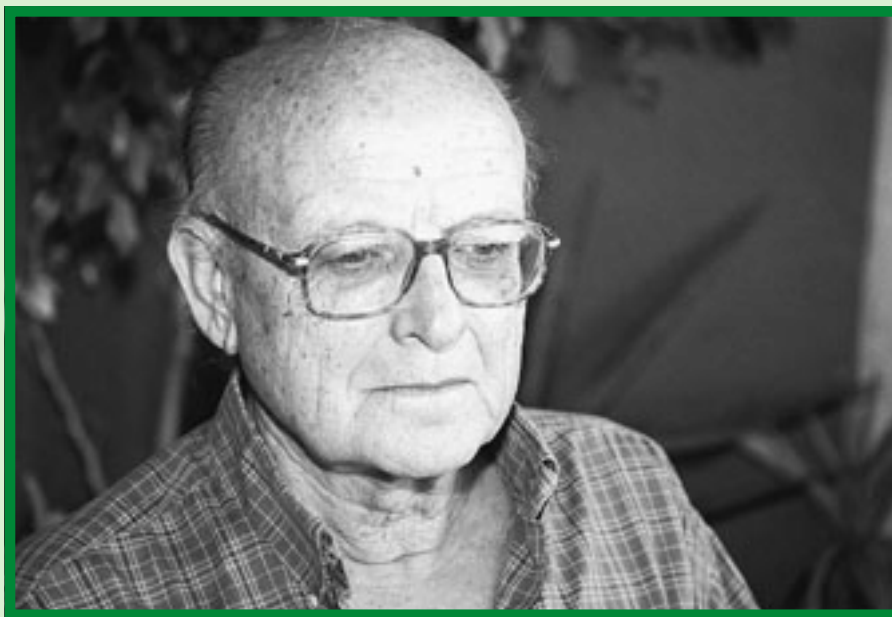
Palma es poden produir uns moments de punta que s'han de tenir en compte. Abans els vaixells eren de passatge i càrrega i ara hi ha passatge tot sol o passatge amb cotxe i vaixells de càrrega, bàsicament per portar contenidors. El problema del trànsit marítim pot ser la tremenda estacionalitat. El que és clar és que el concepte d'intermodalitat s'ha d'aplicar també a les terminals aèries i marítimes. Un

"Moltes vegades es prenen decisions en ordenació del territori i en matèria urbanística, sense considerar el transport que aquesta activitat generarà".

senyor que baixa del vaixell o de l'avió ha de poder connectar immediatament amb un sistema de transport i no ha d'haver d'esperar tres hores per agafar un autobús. També la intermodalitat, bitllet únic i connexió s'ha de donar a les terminals marítimes, quan baixes del vaixell has de poder connectar immediatament amb un sistema de transport.

-Un tren a l'aeroport li semblaria bé?

-A l'aeroport de Palma el trànsit xàrter representa de l'ordre del 80%. Les persones que vénen en xàrter tenen inclòs el transport de l'aeroport a l'hotel, els vénen a cercar amb un autocar i els duen a l'hotel i a l'inrevés. D'entrada,



hi ha un 80% de la gent que va a Son Sant Joan o en ve, que no utilitza el transport col·lectiu regular. S'haurien de fer estudis.

-També s'ha parlat de fer un tren cap a la universitat, li sembla justificat?

-No tots els estudiants i personal viuen devora de la plaça d'Espanya, i s'ha de veure si agafaran el cotxe per anar a cercar el tren o si per fer tres quilòmetres més ja aniran directament en cotxe fins a la universitat. No ho sé. En definitiva, som poc amic de resoldre per intuïció les coses, s'haurien d'estudiar aquests temes, fer unes enquestes. Hi ha molta gent que fa feina a l'aeroport i a la universitat, però no es pot treballar per intuïcions, s'han de fer els corresponents estudis.