



Avaluació del Pla de carreteres 1985-1995



El Pla de carreteres de Catalunya (PCC 1985, revisat el 1995) fou el tercer pla de carreteres definit amb perspectiva catalana que ha estat vigent, tot i que és l'únic que arriba normalment al seu termini de vigència i que pot avaluar-se.

Els dos plans d'infraestructures anteriors, el de la Mancomunitat de Catalunya (1922) i el Pla general d'obres públiques (1936), no arribaren ni a poder-se implementar per circumstàncies polítiques alienes als plans. El Pla de carreteres de 1985 (revisat el 1995) és, així, el primer pla d'infraestructures que arriba a esgotar el seu termini normalment. El director del Pla de la Generalitat Republicana, Victorià Muñoz Oms, encara va poder assistir, seixanta anys més tard, a la inauguració d'un dels projectes viaris més emblemàtics proposats en el Pla general d'obres públiques de 1936: el tram de l'eix Transversal entre Vic i Girona (1995).

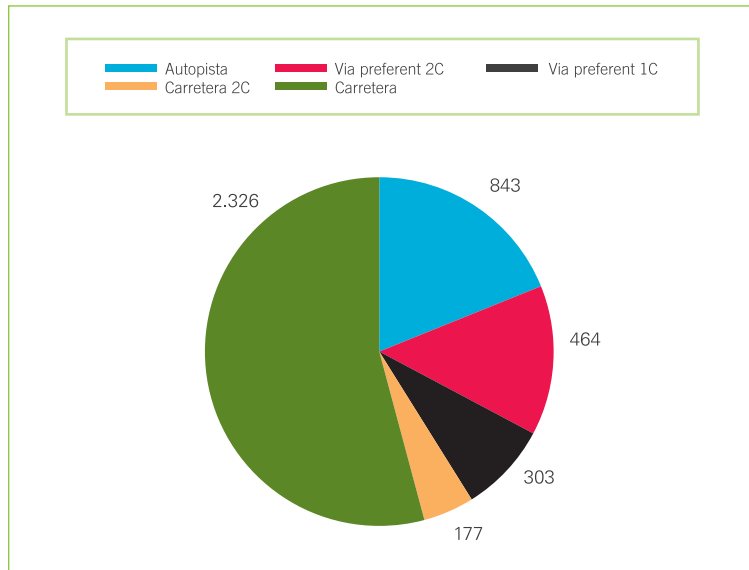
A causa del dèficit històric d'inversió pública per part de l'Estat a Catalunya, la iniciativa privada ha tingut un paper destacat en la construcció d'infraestructures. Així, entre 1969 i 1975 s'inauguraren 500 km d'autopista (460 finançats amb peatge directe), i la construcció no es reprengué fins al 1989, quatre anys després de l'aprovació del Pla de carreteres, amb els 33,5 km de l'autopista Terrassa-Manresa (també de peatge). Tot i que el Pla de carreteres de 1985 preveia la construcció de 374 km nous d'autopistes, en la seva revisió de 1995 es va rebaixar en 92 km la xarxa d'autopistes proposada i va definir-se el nou concepte de via preferent de calçada doble, del qual se'n proposaven 453 km, incloent-hi les antigues autovies.

L'objectiu del PITC no pot centrar-se en l'equilibri territorial, en els termes dels plans d'obres públiques de principi del segle vint, inspirats en els projectes civilitzadors del Noucentisme; tampoc no pot centrar-se només en els objectius de funcionalitat i eficiència que, addicionalment als territorials, introduí el Pla de carreteres de 1985. Tot i que la qualitat del servei ofert per les carreteres i l'equilibri territorial continuïn sent objectius importants, el nou PITC ha de fer compatibles aquests objectius tradicionals amb els nous requeriments emergents: la seguretat de les persones i la millora de la qualitat ambiental i paisatgística, d'acord amb el principi de la sostenibilitat.

Al llarg dels darrers vint anys d'autogovern a poc a poc s'ha anat perdent a Catalunya l'impuls d'aquells primers treballs de planificació dels anys vuitanta (dels quals el Pla de carreteres de 1985 és potser l'exemple més reeixit), i la planificació d'infraestructures s'ha convertit, en moltes ocasions, en un mer tràmit administratiu (com mostra el cas de la revisió del Pla de carreteres de 1995), potser perquè les inversions en grans infraestructures viàries, ferroviàries, portuàries i aeroportuàries, competència de l'Estat, tampoc no han seguit plans i programes estables a mitjà i llarg termini.

El Pla de carreteres de 1985 tenia l'any 2001 com a any horitzó i proposava una xarxa bàsica de 932 km d'autopistes i 585 km de vies de calçada única amb control d'accessos. Calia, doncs, construir 374 nous km d'autopistes i construir de nou o condicionar 585 km de carreteres de calçada única per convertir-les en vies segregades. Es proposava també condicionar els 3.668 km restants de xarxa bàsica per adequar-los als criteris establerts, incloent-hi un centenar de noves variants a les carreteres de l'anomenada xarxa bàsica.

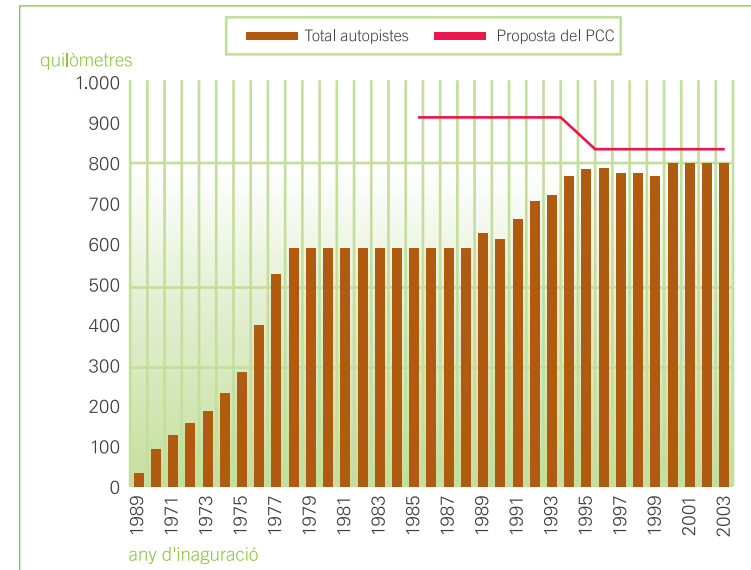
Longitud de la xarxa bàsica del PCC 1995 (km)



El Pla preveia 7.250.000 habitants a Catalunya l'any 2001 (el 1985 la població estava situada sobre els sis milions, però el 2005 pràcticament assolírem els set milions), amb un cert reequilibri, que situava Barcelona amb uns 2.475.000 habitants; se suposà un creixement del producte interior brut del 3,5% anual acumulatiu per al període 1991-2001 i un índex de motorització al voltant dels 400 vehicles per 1.000 habitants. Amb aquestes hipòtesis es realitzà la previsió del trànsit, que serví per justificar les vies necessàries i la seva capacitat (a partir d'uns llistats d'IMD mínims per proposar el desdoblament de les carreteres o la construcció de nous eixos). A més d'aquest criteri funcional, s'empraren altres indicadors d'accessibilitat per justificar actuacions a l'interior menys dens de Catalunya.

La revisió de 1995 es realitzà sense actualitzar la diagnosi ni realitzar cap avaluació del grau de compliment del Pla, ni en termes d'o-

Longitud de la xarxa bàsica de carreteres



bra feta ni d'objectius aconseguits. Es va rebaixar a 843 km la longitud de xarxa d'autopistes proposada i va definir-se el nou concepte de via preferent de calçada doble, del qual es proposaven 464 km. A més, es proposaren 303 km de vies preferents de calçada única. La revisió va ampliar el termini del Pla fins al 2005.

Els primers treballs previs a la redacció del PITC consistiren precisament en l'avaluació detallada del Pla de carreteres vigent.

Objectius estratègics aconseguits

El creixement de la població de Catalunya ha estat molt inferior al previst per al PCC 1985 fins al 2001, tot i que després el creixement hagi augmentat sobtadament i és possible que cap al 2007 s'assoleixi la previsió del PCC 1985; d'altra banda, el creixement econòmic ha estat només lleugerament inferior al previst. Amb tot,

Pla de carreteres 1995

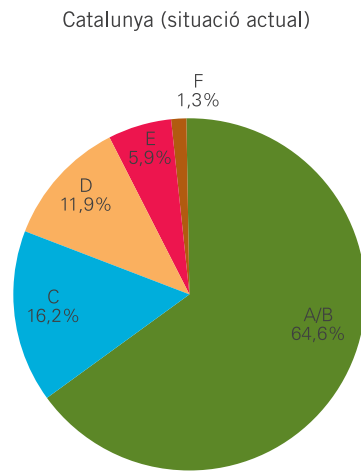


PLA DE CARRETERES 1995

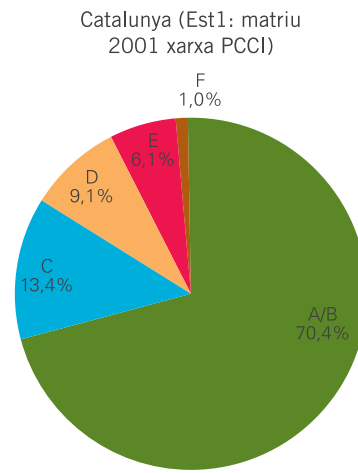
Tipus de vies

- Autopistes
- Vies preferents de doble calçada
- Vies preferents de calçada única
- Carreteres de doble calçada
- Carreteres de calçada única

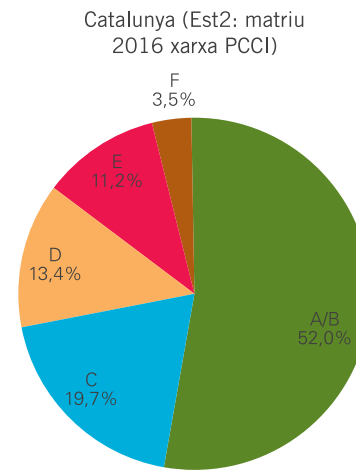
Nivells de servei en hora punta (% de km de xarxa bàsica amb cada nivell de servei)



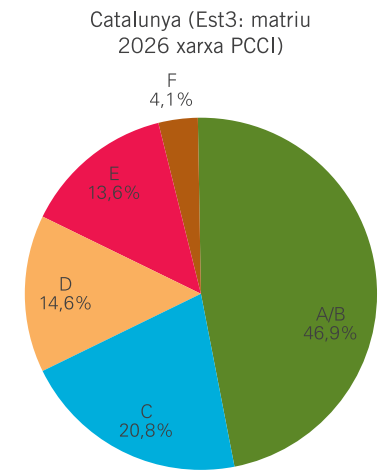
7,2% EF



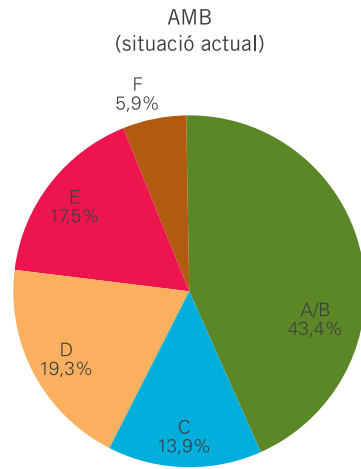
7,1% EF



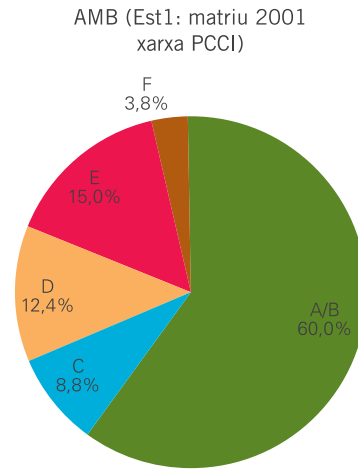
14,7% EF



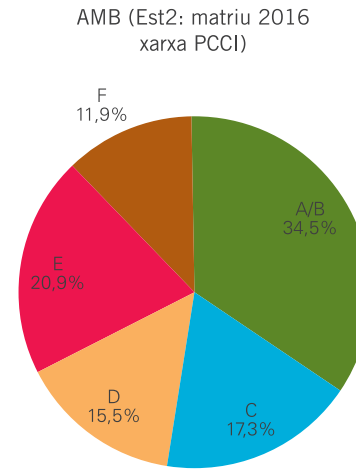
17,7% E/F



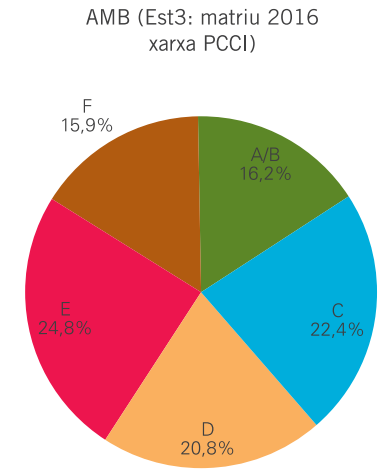
23,4% E/F



18,8% E/F



32,8% E/F



40,7% E/F

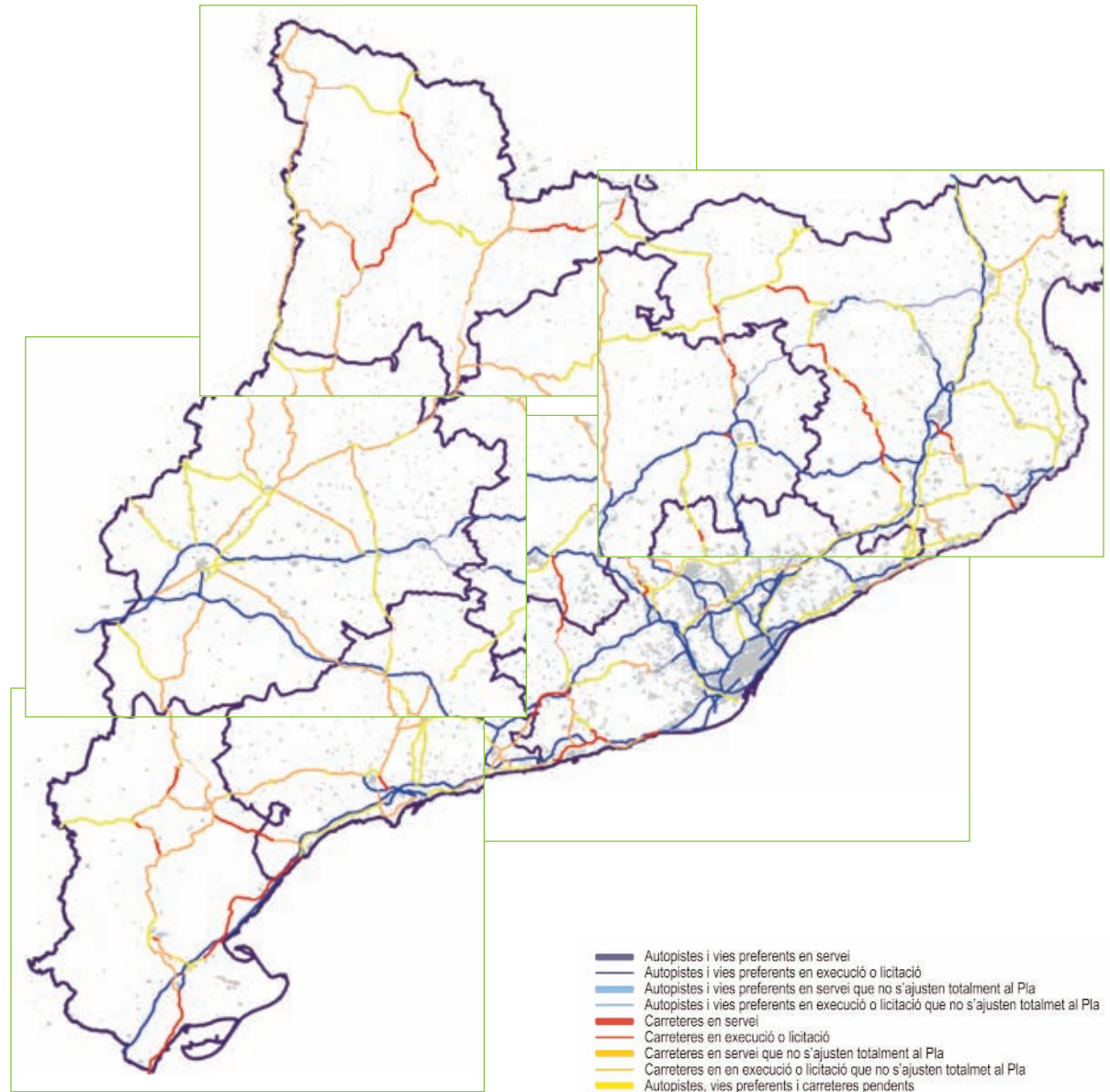
les previsions del PCC 1985 resulten bàsicament coincidents amb la realitat quant a eixos com l'eix Transversal (sobre els 10.000 vehicles/dia en trams entre Vic i Manresa), sobredimensionades en trams de la Catalunya interior o de l'eix del Pirineu (dels 5.000 previstos al túnel de Vielha n'hi havia uns 3.000) i més aviat infradimensionades en l'àmbit metropolità, més per les carreteres que per les autopistes. Tenint en compte que un percentatge relativament important de les actuacions previstes no s'han realitzat, és comprensible que quasi el 25% de la xarxa viària metropolitana i poc més del 7% de la xarxa de tot Catalunya tingués problemes de congestió (era en nivell E o F) el 2001. Si s'hagués realitzat el PCC com s'havia previst, els percentatges serien aproximadament del 20% per a l'àmbit metropolità. Suposant que fins l'any 2026 només s'ampliés la capacitat de la xarxa viària segons el que encara falta per fer del PCC, i sense modificar l'actual sistema de gestió de l'oferta i la demanda de trànsit, ni la competitivitat relativa del transport públic, el percentatge de xarxa metropolitana amb problemes de congestió arribaria al 50%, i per al conjunt de Catalunya al 25%, bàsicament concentrada als trams metropolitans i del litoral.

És important tenir en compte que, des del 2001 fins al 2005, els creixements dels trànsits han estat molt superiors als registrats en els anys precedents, de manera que els nivells de servei de la xarxa viària s'han degradat ràpidament, sobretot a l'entorn metropolità de Barcelona. Els objectius relatius a l'accessibilitat i dotació d'infraestructures també foren analitzats (els resultats es presenten en els mapes i taules adjunts).

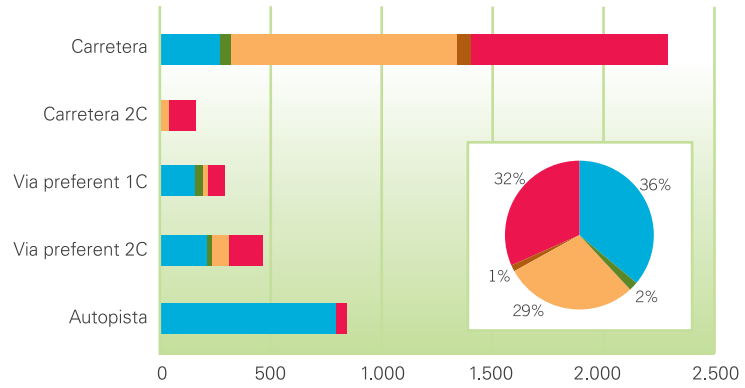
Actuacions pendents

L'any 2003, quan es realitzà l'avaluació del PCC de 1985, quedaven pendents de fer, en relació amb la revisió de 1995:

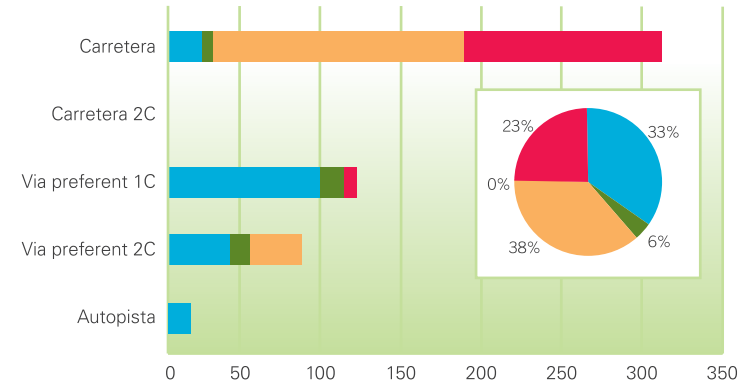
- ▶ 43 km d'autopistes (túnel d'Horta, enllaç entre la C-32 a Palafròlles i l'AP-7 a Vidreres, de l'accés de l'N-II al port).
- ▶ 149 km de vies preferents de calçada doble (Quart Cinturó la Roca-Olesa, Tarragona-Montblanc, Maçanet-Santa Cristina, Olot-Besalú, Santa Perpètua-Caldes, marge esquerre Besòs).
- ▶ 82 km de vies preferents de calçada única (Costa Brava, Besalú-Figueres, Quart Cinturó Sant Celoni-Sant Antoni de Vilamajor).
- ▶ 1.008 km de condicionaments de carreteres de calçada única o desdoblaments.
- ▶ 92 variants de població.



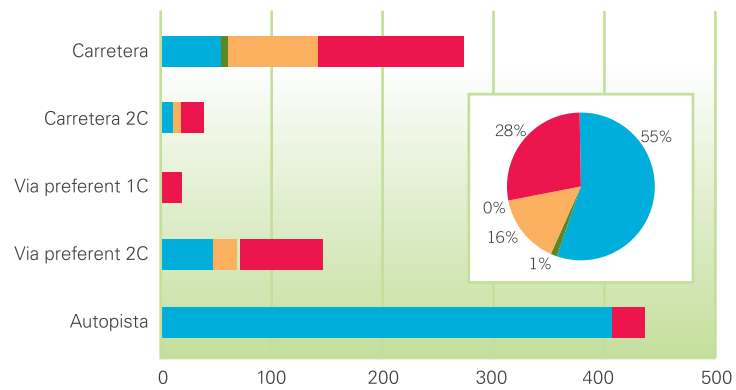
Desenvolupament de la proposta del PCC (2003)



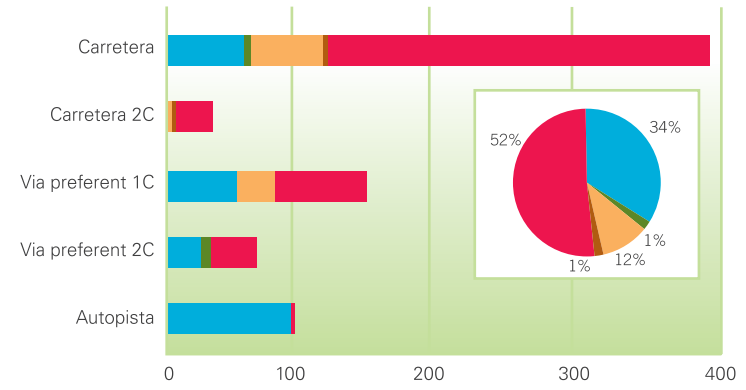
Comarques central (2003)



Àmbit metropolità (2003)

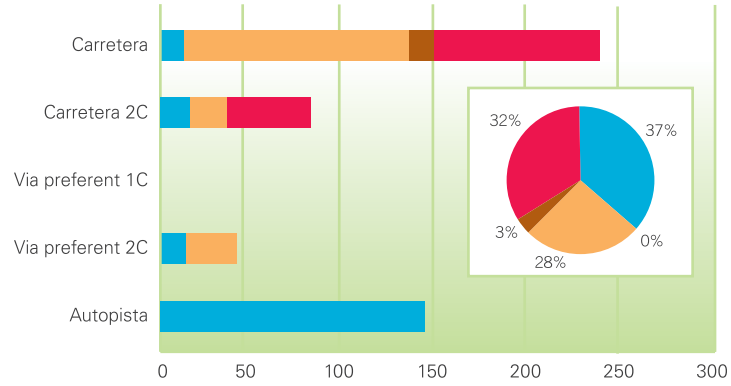


Comarques gironines (2003)

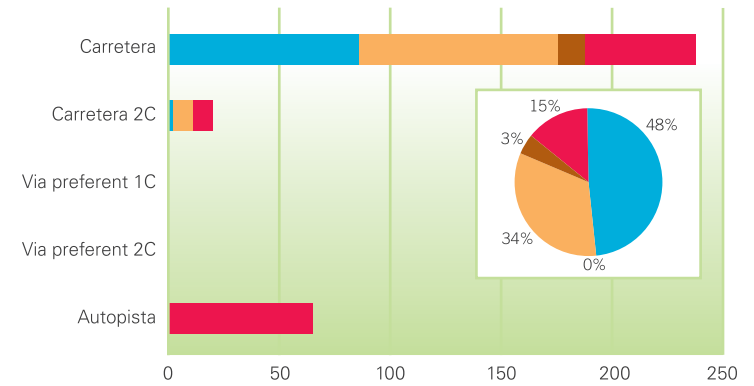


Desenvolupament de la proposta del PCC (2003)

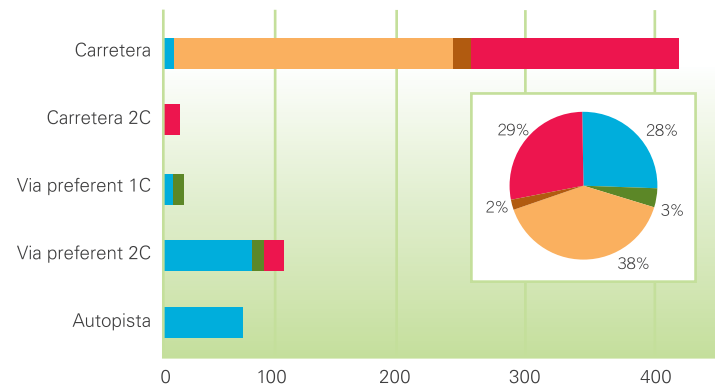
Camp de Tarragona (2003)



Terres de l'Ebre (2003)



Ponent (2003)



Alt Pirineu i Aran (2003)

