



Objectius

Els objectius dels plans d'infraestructures de transport han canviat molt des dels primers plans de carreteres de Catalunya de 1922 i 1936, que tenien la voluntat de vertebrar una *Catalunya-Ciutat* a través de garantir uns nivells mínims d'accessibilitat a tot el territori. També han canviat els marcs de referència: aquells primers plans de transports partien d'una visió *totalitària*, es deia, i es definien integradament amb tota la resta d'obres públiques.

El Pla de carreteres de 1985 incorporà als objectius anteriors el fet de garantir un millor nivell de servei als usuaris de la carretera, i una precisió tipològica i funcional de les vies (l'altre antecedent directe del PITC, el Pla de ferrocarrils que estava en redacció a mitjan anys vuitanta, s'abandonà abans de la presentació, i el Pla de transport de viatgers no tenia com a objectiu establir directrius concretes en relació amb la nova infraestructura).

L'objectiu del PITC, en línia amb els plans d'infraestructures contemporanis, és *desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, equilibrat socialment i viable econòmicament, obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana.*

S'ha de tenir en compte que:

- ▶ No és objecte del PITC precisar els traçats ni detallar les característiques de les infraestructures proposades. Seran els documents normatius corresponents (com l'estudi informatiu, estudi d'impacte ambiental, projecte constructiu) els que desenvoluparan les propostes de manera que s'incorpori la variable ambiental i l'estudi d'alternatives.

- ▶ No és objectiu del PITC establir les reserves d'afeccions de sòl derivades de les noves infraestructures proposades, que es definiran posteriorment en d'altres documents. En el cas d'infraestructures de caràcter estratègic o que travessin zones especialment compromeses, s'impulsaran plans urbanístics específics que reservin el sòl com a garantia de pas de la futura infraestructura. En el desenvolupament del Pla es duran a terme estudis previs i informatius de forma que es garanteixi la compatibilitat entre les noves infraestructures amb el paisatge preexistent, tenint cura de la seva adequada integració amb les activitats agrícoles i la xarxa de camins i vies pecuàries.

Objectius del PITC

Els objectius del PITC es detallen a continuació. Per a cada objectiu s'avancen els indicadors que posteriorment s'utilitzaran per dur a terme l'avaluació ambiental estratègica.

La sostenibilitat ambiental

Per tal de contribuir al compliment de l'Acord de Kyoto, els consums d'energia i les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera generats pel transport interurbà haurien de disminuir, tot i l'augment previsible de la mobilitat. Per fer-ho possible, el PITC proposa, en línia amb el Llibre blanc de transport de la Unió Europea i el PEIT, augmentar significativament la quota del ferrocarril i del transport públic en el repartiment modal, tant en l'àmbit de viatgers com en el de mercaderies. Així, el PITC incrementa substancialment les inversions en infraestructura ferroviària, estableix com a prioritàries les inversions als entorns amb més congestió viària i afavoreix la utilització del mode de transport més apropiat en cada cas des del punt de vista dels costos totals, incloent-hi les externalitats ambientals.

Per avaluar aquest objectiu s'han emprat indicadors d'emissions a l'atmosfera i consum de combustible, entre d'altres.

L'estructura nodal del territori

El PITC reforça l'estructura nodal del territori, en coherència amb la política territorial adoptada pel Pla territorial general i els plans territorials parcials, garanteix uns nivells coherents d'accessibilitat i de connectivitat amb els diferents nodes urbans, en funció de la seva situació geogràfica i del seu potencial de creixement, articula les xarxes de transport catalanes en les transeuropees i contribueix a la vertebració de l'Euroregió i la permeabilització dels Pirineus. D'altra banda, les xarxes proposades pel PITC asseguren l'accessibilitat a les grans plataformes logístiques i als ports.

Per avaluar aquest objectiu s'han emprat indicadors d'accessibilitat i dotació territorial d'infraestructures.

El progrés social i econòmic

La millora de la qualitat del servei en ferrocarril es tradueix en l'establiment d'interval·ls màxims de pas i de velocitats comercials mínimes. En relació amb la carretera, es tracta de garantir nivells adients de fluïdesa per al conjunt de la xarxa, que no seran, però, possibles ja en algunes vies a l'entorn metropolità de Barcelona. La millora de la qualitat en els serveis de transport i la fluïdesa viària és essencial per contribuir al desenvolupament d'una economia com la catalana, industrial i exportadora, cada dia més orientada als serveis, amb un pes creixent del turisme.

Per avaluar aquest objectiu s'ha calculat la capacitat necessària en cada tram de la xarxa viària (bàsicament el nombre de carrils necessaris) adoptant com a criteri general que el trànsit previst l'any 2026 no la saturi (no arribi al nivell de servei anomenat D, de trànsit fluid) en més de 100 hores al llarg de l'any. Aquest criteri no

és, però, aplicable a les vies de l'RMB, on els increments de capacitat viària necessaris d'acord amb aquest criteri resulten inviàbles.

La seguretat

La seguretat és un objectiu principal de la política de mobilitat de Catalunya que està present en totes les seves determinacions. A aquest efecte, el marc competencial del PITC inclou la definició de les estratègies d'actuació a la xarxa viària, tant pel que fa als trams existents com als de nova construcció amb l'objecte de reduir l'accidentalitat.

Directrius del PITC

Les directrius establertes per a la redacció del PITC es basen en les Directrius nacionals de mobilitat en curs d'aprovació per part del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, en la direcció d'assolir unes pautes de mobilitat més sostenibles. Bàsicament, les Directrius nacionals de mobilitat proposen millorar l'accessibilitat dels diferents àmbits funcionals del territori, reduint els costos socials i ambientals, a través no tan sols de les infraestructures i serveis de transport, sinó també els processos de planificació i gestió.

Les directrius que directament emmarquen el PITC en el període 2006-2012 (el PITC té com a horitzó el 2026) són les següents:

- ▶ El transport públic ha de créixer en els propers sis anys a un ritme d'un 6% cada any.
- ▶ El transport en vehicle privat ha de créixer un 3%.
- ▶ El nombre de cotxes per cada 1.000 habitants s'ha de reduir en un 5% de 453 vehicles el 2004 a 430 el 2012.

- ▶ Les víctimes mortals d'accidents de trànsit han de baixar de 571 a 360, fet que representa un 37%, el 2012. Els accidents amb víctimes ho faran un 15%.
 - ▶ Hi haurà un augment del 10% en la velocitat comercial dels autobusos urbans i del 15% en la dels autobusos interurbans, com a element indispensable per assolir un increment del 12% dels viatges intramunicipals en transport públic.
 - ▶ Cal aconseguir l'augment d'un 10% en l'ocupació per persones dels vehicles privats respecte a les 1,18 que els utilitzaven el 2004.
 - ▶ A conseqüència de l'augment en un 12% dels quilòmetres de xarxa ferroviària per cada 1.000 habitants, la càrrega global transportada per carretera hauria de descendre un 10%, fins al 72%; el volum de productes distribuïts per tren ha de créixer un 8,5% cada any, mentre que les mercaderies carregades en camions ho faran un 3,1%.
 - ▶ Els quilòmetres de vies ciclistes, especialment la xarxa bàsica ciclista, experimentaran un notable augment, fins a situar-se al voltant dels 1.300 km.
 - ▶ Basant-se en aquestes directrius, el decret sobre mobilitat i urbanisme obliga a incorporar als nous plans d'ordenació estudis de viabilitat de les mesures previstes per al transport públic i el privat.
- ▶ En relació amb els trànsits de mercaderies de llarg recorregut la directriu adoptada se situa en la banda més ambiciosa i optimista en línia amb el Llibre blanc i el PEIT, i suposa un canvi radical de la situació actual.
 - ▶ En relació amb els passatgers, on les inèrcies derivades de l'estructura territorial i els mercats laborals són molt grans, s'han analitzat acuradament tots els components de la mobilitat interurbana de Catalunya per poder arribar a definir unes directrius realistes de reducció dels ritmes de creixement relatiu de la mobilitat interurbana en vehicle privat.

Així, per tal que el ferrocarril pugui servir els volums de trànsit que el PITC li atribueix, serà indispensable l'augment de la seva capacitat en determinats corredors i l'obertura de nous eixos, especialment en l'RMB. D'altra banda, per garantir els nivells de fluïdesa que es pretenen en la xarxa viària, caldrà també augmentar selectivament la capacitat d'algunes vies. Les directrius del PITC s'especifiquen per mercaderies i viatgers com segueix:

Sobre els trànsits de mercaderies: el ferrocarril ha de poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026

Les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar en un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026 (actualment és del 4%). La carretera s'ha de mantenir creixent en un 3,1% anual. Així, el PITC proposa la realització de les infraestructures necessàries per fer possible que el ferrocarril reverteixi la seva tendència històrica de decreixement continuat i pugui arribar a créixer anualment en un 8,5% (per sobre del 3,1% de la carretera). Cal dir, però, que disposar d'una capacitat suficient d'infraestructures és una condició necessària però no suficient per assolir aquest

Directrius del PITC

D'acord amb les Directrius nacionals de mobilitat, en el PITC es fixen com a directrius assolir els nivells de creixement dels trànsits de passatgers i mercaderies i la redistribució modal a favor del ferrocarril i el transport públic següent:

objectiu, que depèn d'altres condicionants del mercat del transport i de les pròpies estratègies dels operadors logístics que ultrapassin el marc del PITC.

Sobre la mobilitat de passatgers: el transport públic ha de poder créixer un 120% fins al 2026

L'evolució previsible dels tres factors de creixement de la mobilitat obligada intermunicipal (augment demogràfic, taxes d'ocupació i estudi i percentatge de viatges intermunicipals) fa que l'increment global de la mobilitat obligada intermunicipal de passatgers prevista entre 2001 i 2026 tingui una taxa anual del 2,3% i una taxa acumulada del 77%. En relació amb la mobilitat no obligada, de la qual no es disposen de dades prou precises, s'ha suposat que creixeria almenys en la mateixa proporció. Del volum de la mobilitat total generada, s'ha fixat que la mobilitat en vehicle privat no hauria de créixer per sobre del 60% el 2026, mentre que la mobilitat en transport públic ho hauria de poder fer per sobre d'un 120%. Aquests límits resulten de suposar que prop d'un 5% de les relacions totals entre cada origen i destinació, que tendencialment correspondrien al vehicle privat, serien captades pel transport públic.

S'ha comprovat que els escenaris del Pla territorial general en curs de redacció, que contenen previsions tant per població ocupada resident com per llocs de treball localitzats en cada àrea, suposen uns índexos més elevats d'autocontenció i d'autosuficiència muni-

cipal i, per tant, ritmes menors de creixement dels viatges intermunicipals, i que s'estabilitza el percentatge de mobilitat interurbana sobre el 40% del total de viatges generats, inferiors al 50% suposat en el PITC a partir dels escenaris del Pla territorial general vigent. Tot i així, en elevar la previsió de població total de 7,5 a 7,9 milions d'habitants l'any 2026 (les dades de padró continu ja donen un 6,8 el 2005), els nous escenaris del Pla territorial produïrien una mobilitat interurbana global que resulta equivalent a la considerada en el PITC pel conjunt de Catalunya. Per a l'RMB caldrà dur a terme estudis més detallats de mobilitat en el marc del Pla territorial metropolitana de Barcelona, també en curs de redacció, per validar-ho.

