

The background features abstract green line art. The top half shows overlapping geometric shapes and lines, while the bottom half depicts a stylized map of Catalonia with various shapes representing infrastructure or terrain.

Pla d'infraestructures del transport de Catalunya

Infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística

Pla d'infraestructures del transport de Catalunya

Pla d'infraestructures del transport de Catalunya :

infraestructures terrestres : xarxa viària, ferroviària i logística

ISBN 84-393-7139-X

I. Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres

Publiques II. Títol

1. Transport i Estat - Catalunya 2. Transport - Catalunya

3. Infraestructura (Economia) - Catalunya

656(467.1)

Disseny gràfic:

Arsvirtualis

Impressió:

Arts Gràfiques Grinver SA

© Generalitat de Catalunya

Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Av. de Josep Tarradellas, 2-6

08029 Barcelona

1a edició: juliol 2006

ISBN: 84-393-7139-X

Dipòsit legal:

Direcció:

Manel Nadal i Farreras
Secretaria per a la Mobilitat
Jordi Follia i Alsina
Direcció General de Carreteres
Esteve Tomàs i Torrents
Direcció General de Ports i Transport

Direcció tècnica

Xavier Flores Garcia
Santiago Ribas Domingo
Luís Lago Meléndez
David Prat Soto
Alex Sales Duran
Jordi Julià Sort

Col·laboradors tècnics

Josep Martí i Bosch
Jordi Pujol i Gil
Fèlix Burgos Campo
Simón Batlle Blanco
Artur Yelmo Palacín
Francesc Regàs Vigo
Juanxo Barroso Calicó
Xavier Perez Quintela
Patrick Webb

Col·laboració tècnica externa

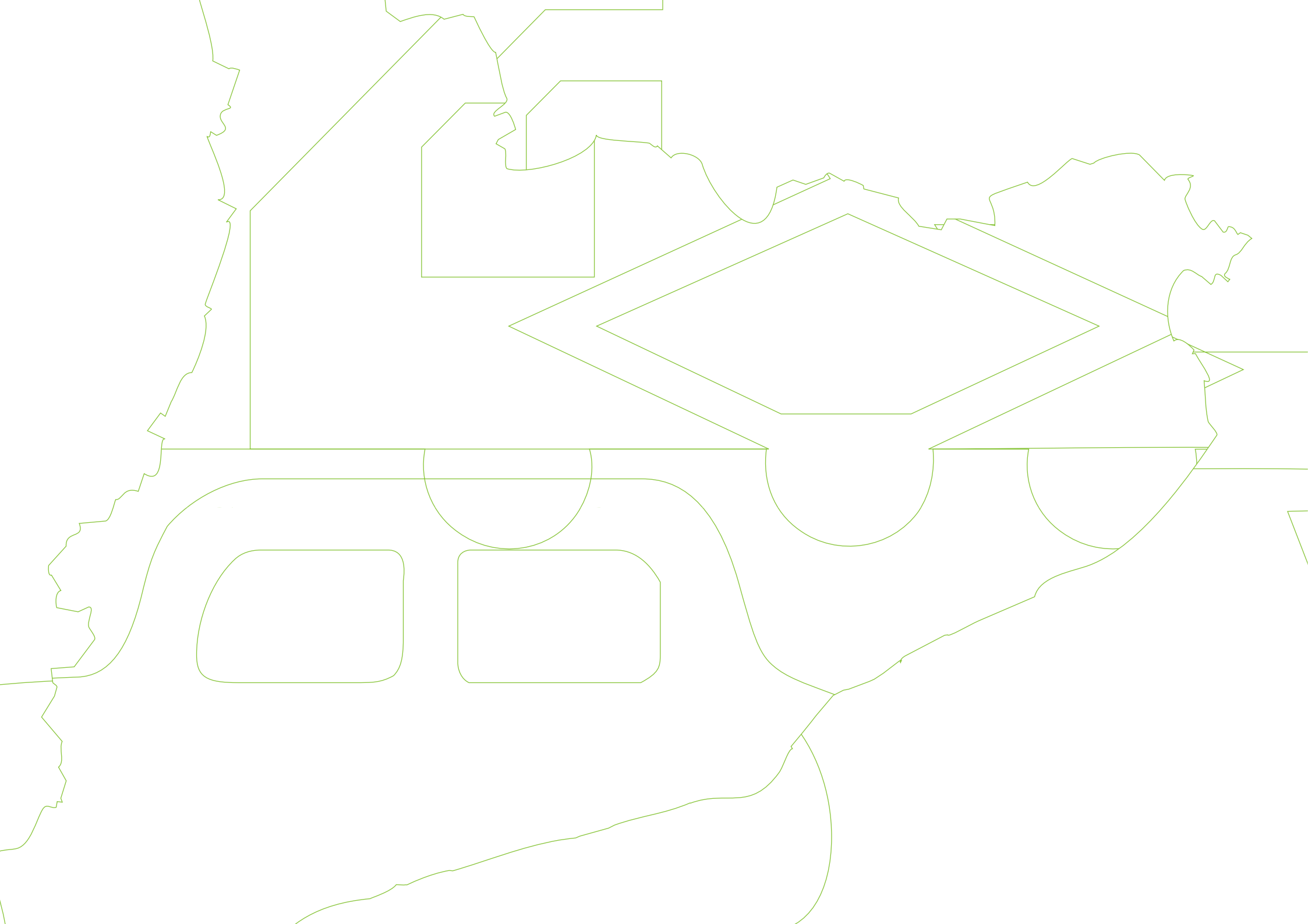
MCRIT

**Interlocutors per part del Departament de
Medi Ambient i Habitatge**

Rufí Cerdán Heredia
Màrius Navazo Lafuente

Edició

Gabinet Tècnic del Departament de
Política Territorial i Obres Públiques



Presentació

Joaquim Nadal i Farreras
Conseller de Política
Territorial i Obres
Públiques i portaveu del
Govern

En una aproximació de conjunt i històrica sobre les infraestructures a Catalunya, Jaume Font ha pogut escriure que “la primera transformació industrial de Catalunya es va haver de fer, pràcticament, sense carreteres”¹. Tributaris de la xarxa de camins marcada per l’empremta dels romans i corregida, transformada i adaptada per la xarxa de camins i peatges medievals, els esforços de diagnòstic dels il·lustrats i de les societats d’amics del país, de la Junta de comerç i de tot el món econòmic de Catalunya, es van quedar a l’hora dels fets en aquest pobre balanç que feia Jaume Font. Malgrat tot el que van representar les inversions privades i posteriorment públiques en la xarxa ferroviària, el fet és que l’aïllament, el dèficit i l’endarreriment, marcaven la tònica de la situació a Catalunya.

Aquest és el panorama que va haver d’abordar el nacionalisme reformista conservador de la Lliga Regionalista quan va arbitrar una fórmula pràctica de coordinació i cooperació territorial i, alhora, un embrió d’articulació institucional de Catalunya, la Mancomunitat de Catalunya. Els volums de *L’obra a fer*, *L’obra realitzada* i *El pla general de vies de comunicació*² marquen molt bé l’agenda i el guió d’una tasca immensa a realitzar en l’afany per trencar l’aïllament històric i acabar amb el dèficit acumulat per la incúria, el desinterès i la manca de planificació.

De fet, a Catalunya, la preocupació pel diagnòstic adequat, l’obtenció i actualització de dades i la corresponent tasca planificadora des de la racionalitat i la sistematització, han estat intermitents i esporàdiques i mai no han acabat de quallar del tot en un instrument de conjunt.

Per això té un gran interès la proposta del *Regional Planning* que formulà Nicolau M. Rubió³ per encàrrec del Govern de la Generalitat i que vol ser, per primera vegada, un intent globalitzador que adequi les polítiques territorials, urbanístiques i d’infraestructures en un document de conjunt que cerca la racionalitat

territorial i la resposta en el curt, el mitjà i el llarg termini. Els entrebancs polítics avortaren la materialització d’aquesta proposta que amb prou feines va passar l’estadi d’una primera definició⁴. En circumstàncies noves es desprèn dels objectius del *Regional Planning* el *Pla general d’obres públiques* de 1935⁵, que va elaborar Victorià Muñoz Oms i que es va materialitzar per l’impuls de Joan Vallès i Pujals a la Conselleria d’Obres Públiques⁶. L’any 1937, Santiago Rubió va dirigir la Conferència de l’aprofitament industrial de les riqueses naturals de Catalunya (CAIRN), però el desenllaç de la Guerra Civil va avortar tots els intents de planificació racional i de determinació de les necessitats reals⁷.

Durant el franquisme, els intents de planificació es van substituir per la discrecionalitat i l’arbitrarietat, i la consumació dels endarreriments històrics i la dependència i subordinació d’unes polítiques d’infraestructures radials i pensades més des de conceptes falsament polítics que des de les necessitats objectives del creixement econòmic.

La recuperació de l’autogovern va significar un trencament amb els mètodes anteriors i la recuperació tímida dels principis planificadors que es concretà en el Pla general de carreteres de 1985⁸, la Llei de carreteres de 1993⁹, l’adaptació del Pla a la Llei el 1995¹⁰ i l’aprovació de la Llei del Pla territorial general de Catalunya, també l’any 1995¹¹.

D’ençà d’aquesta data, l’escassa militància planificadora féu que només en dates molt tardanes arribessin a acompanyar el Pla de carreteres, el plans de ports i d’aeroports, aprovats a darrera hora i passades ja dues dècades de l’assumpció dels compromisos amb l’autogovern de Catalunya. El Pla de ports (aprovat el 29 de maig del 2001), el Pla d’aeroports (aprovat el 26 d’agost de 2003), i un embrió d’escassa entitat de Pla ferroviari no es va arribar a aprovar mai.

Però tots aquests intents resultaren tímids, parcials, plantejats des de plans sectorials i sense un mínim de coherència territorial i globalitzadora i, si bé varen permetre avenços respecte de les dècades anteriors, no van permetre d'articular un model territorial de caràcter conjunt on es combinessin els problemes de la planificació territorial amb l'encaix de les infraestructures, les necessitats del paisatge, els principis de la sostenibilitat, les directrius de la mobilitat, en un model únic.

És per això que em sembla important d'emmarcar el PITC en el conjunt de la política de planificació i que respon, en primer lloc, a un impuls legislatiu que es concreta en:

- ▶ La Llei de millora de barris, àrees urbanes i viles que requereixen una atenció especial (26.05.2004)
- ▶ La modificació de la Llei d'urbanisme, per al foment de l'habitatge assequible, de la sostenibilitat territorial i de l'autonomia local (09.12.2004)
- ▶ La modificació de la Llei de carreteres (26.05.2005)
- ▶ La Llei de protecció, gestió i ordenació del paisatge (02.06.2005)
- ▶ La Llei de la informació geogràfica i de l'Institut Cartogràfic de Catalunya (20.12.2005)
- ▶ La Llei de l'Institut Geològic de Catalunya (20.12.2005)
- ▶ La Llei ferroviària (16.03.2006)

A l'empara d'aquest nou marc legislatiu de base i complementat amb la legislació vigent, el Govern ha impulsat el Programa de planejament territorial i els seus criteris¹², que ha de permetre,

en un termini breu de temps, completar els set plans territorials parcials de Catalunya i, alhora, aprovar el nou Pla territorial general de Catalunya.

Integrat en aquest programa i en els termes que es desprenen de les Directrius nacionals de mobilitat¹³, el Govern impulsa ara el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya¹⁴, que ha d'incloure un primer Pla de les infraestructures terrestres: xarxa viària, ferroviària i logística, i que es completarà de forma immediata amb els nous plans actualitzats de ports i d'infraestructures del transport aeri (aeroports i heliports).

L'apartat de la xarxa viària ferroviària i logística va ser sotmès a informació pública el desembre de 2005 i s'aprova i es publica ara, amb les modificacions i ampliacions que han estat objecte del tràmit d'al·legacions i de negociació amb el món local i el conjunt dels agents econòmics i socials que s'han sentit cridats a opinar i intervenir en un debat ciutadà que es reclamava des de feia temps.

Donem a conèixer ara aquest nou instrument al servei de la planificació, amb plena coherència amb els treballs avançats dels diferents plans territorials i amb coincidència amb una xarxa d'infraestructures que es defineix, no només a partir d'una lògica autònoma i estrictament funcional, sinó que busca l'encaix i la coherència territorials.

Voldria pensar que el futur polític de Catalunya, les inversions de l'Estat i l'autogovern enfortit a partir del nou Estatut d'Autonomia donin continuïtat a aquesta tasca de planificació i evitin noves interrupcions, frustracions i intermitències que en el passat han hipotecat la gestió d'un model integrat destinat a fer que Catalunya creixi, creixi bé i ordenadament d'una manera intel·ligent i sensible.

Notes

¹ Dantí, Jaume. (coord). *Ciutats, viles i pobles a la xarxa urbana de la Catalunya moderna*. Barcelona, Rafael Dalmau, editor, 2005. Molt especialment el text de Jaume Font Garolera, "El sistema de transports preindustrial i la vertebració històrica del territori català", (pàg. 229-259).

² Sobre l'obra i la planificació de la Mancomunitat de Catalunya cal veure,
- *L'obra realitzada.1914-1920*. Barcelona, Impremta de la Casa de Caritat, 1919.
- *L'obra realitzada,1914-1923*.Barcelona, 3 vols., Arts Gràfiques, 1923.
- *L'obra a fer. L'emprèstit de 50 milions*. Barcelona, Impremta de la Casa de Caritat, 1920.
- *El Pla general de vies de comunicació*. Barcelona, Mancomunitat de Catalunya,1920.

³ Rubió i Tudurí, Nicolau M.: *El pla de distribució en zones del territori (Regional Planning). Examen preliminar i solucions provisionals*. Barcelona, Generalitat de Catalunya,1932. Amb la col·laboració de Santiago Rubió i Tudurí.

⁴ Roca, Francesc.: *Política econòmica i territori a Catalunya,1901-1939*. Pròleg de Fabià Estapé. Introducció d'Ernest Lluch. Barcelona, Ed. Ketres,1979.

⁵ *Pla general d'obres públiques*. Generalitat de Catalunya, 1935. Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, 1982. Aquest Pla general fou redactat per Victorià Muñoz Oms.

⁶ Costa i Deu, Joan i Rovira, Joan: *Joan Vallès i Pujals a la conselleria d'obres públiques de la Generalitat*. Reportatge de l'obra que ha de transformar Catalunya. Barcelona, Llibreria Verdager, 1936.

⁷ *Conferència de l'aprofitament industrial de les riqueses naturals de Catalunya*. Barcelona, Conselleria d'Economia, 1937. Treballs dirigits per Santiago Rubió i Tudurí.

⁸ *Pla de carreteres de Catalunya*. Generalitat de Catalunya, Departament de PTOP, 1986, 2 vols. Pla aprovat el 1985.

⁹ Llei 7/1993, de 30 de setembre, de carreteres.

¹⁰ *Pla de carreteres de Catalunya*. Adaptació a la Llei de 1993 i al Pla general territorial de 1995. Text de desembre de 1995.

¹¹ *Pla territorial general de Catalunya*. Barcelona, Departament de PTOP, 1995. Aprovat per la Llei 1/1995 de 16 de març.

¹² *Planejament territorial. Criteris*. Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, gener 2006.

¹³ Directrius nacionals de mobilitat, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, sotmeses al tràmit d'informació pública des del 14 de juliol.

¹³ *Pla d'infraestructures del transport de Catalunya*. Barcelona, Departament de Política Territorial i Obres Públiques, desembre de 2005, sotmès al tràmit d'informació i audiència pública. Tota la tasca legislativa i de planificació s'ha realitzat de manera conjunta i coordinada des de la Secretaria de Mobilitat a càrrec de Manel Nadal, la Secretaria de Planificació Territorial a càrrec d'Oriol Nel·lo i la Secretaria General a càrrec, successivament de Josep Mir i de Carmina Llumà.

Índex

- 10 **Introducció**
 - Necessitat del PITC
 - Directrius nacionals de mobilitat
 - Criteris territorials
 - L'Acord estratègic per a la internacionalització, la qualitat en l'ocupació i la competitivitat
 - El Llibre blanc de transports de la CE
 - El Pla estratègic d'infraestructures del transport

- 20 **Objectius**
 - Objectius del PITC
 - Directrius del PITC

- 26 **Metodologia**
 - Procés de redacció tècnica del PITC
 - Sistema d'avaluació
 - Escenaris de referència per al 2026

- 34 **Anàlisi dels trànsits de viatgers**
 - Directrius
 - Situació de l'oferta d'infraestructures
 - Diagnosi

- 40 **Anàlisi dels trànsits de mercaderies**
 - Directrius
 - Situació de l'oferta d'infraestructures viàries i ferroviàries
 - Situació de l'oferta logística
 - Diagnosi

- 54 **Proposta de xarxa ferroviària**
 - Classificació de les propostes ferroviàries
 - Descripció de les propostes
 - Hipòtesis sobre l'explotació de la xarxa

- 68 **Proposta de sistema de plataformes logístiques i terminals ferroviàries**
 - Descripció de les propostes

- 72 **Proposta de xarxa viària**
 - Classificació tipològica
 - Proposta de xarxa bàsica
 - Classificació dels elements viaris de la proposta de la xarxa bàsica
 - Recomanacions
 - Descripció de les propostes
 - Proposta de xarxa comarcal
 - Elements de la proposta de la xarxa comarcal
 - Política de peatges
 - Proposta de xarxa ciclista

- 96 **Seguretat viària**
 - Estratègies d'actuació en les infraestructures

- 100 **Proposta d'actuacions infraestructurals per fomentar el transport públic**
 - Nous carrils bus
 - Intercanviadors ferroviaris, aparcaments de dissuasió i estacions d'autobusos

Índex

- 108 Els serveis de transport públic**
 - Pla de transport de viatgers
 - Serveis de transport ferroviari
 - Pla de serveis
 - L'aposta pel transport públic als principals sistemes urbans fora de la RMB
- 124 Recerca**
- 126 Memòria econòmica i financera**
 - Prioritats i criteris d'implementació
 - El finançament de les infraestructures de transport
 - Evolució de les inversions a Catalunya
 - El pressupost del PITC
 - Les fórmules de finançament
- 150 Avaluació del Pla de carreteres 1985-1995**
 - Objectius estratègics aconseguits
 - Actuacions pendents de realització
- 160 Memòria ambiental**
 - Anàlisi del procés d'avaluació
 - Síntesi del contingut i dels objectius principals del PITC
 - Directrius del PITC
 - Marc legal del PITC
 - Descripció dels aspectes ambientals
 - Definició dels objectius ambientals
 - Descripció d'alternatives
- 192 Tramitació**
- 196 Plànols**
 - Descripció i avaluació dels impactes ambientals
 - Resultat del procés d'informació pública
 - Avaluació global
 - Mesures de seguiment
 - Informe de viabilitat econòmica
 - Resum sintètic