



El PITC fa propostes contra la congestió i a favor del canvi modal. R. Vilalta

El Pla d'infraestructures de transport del Govern de la Generalitat

PER: XAVIER FLORES I SANTI RIBAS, Direcció General de Ports i Transports

NECESSITAT D'UN PLA D'INFRAESTRUCTURES

El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (d'ara en endavant PITC) serà el pla territorial sectorial que definirà la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per a Catalunya, en coherència amb les directrius del planeja-

ment territorial vigent i amb una visió sostenibilista de la mobilitat. Actualment, el Pla està en procés d'informació pública.

La necessitat d'un nou pla d'infraestructures té diverses causes. Les figures de planificació d'infraestructures viàries i ferroviàries de Cata-



lunya estan a punt d'esgotar els terminis de vigència. El Pla de carreteres vigent (aprovat el 1985 i revisat el 1995) exhaureix el termini al final del 2005. El Pla de transport de viatgers també arriba al termini final de vigència el 2005 i els plans sobre infraestructures ferroviàries i logístiques redactats el setembre del 2003 no arribaren a ser aprovats definitivament.

D'altra banda, la nova planificació viària i ferroviària que ha de substituir els plans esmentats s'ha de dur a terme en el marc d'una visió integrada de la política de mobilitat, que englobi infraestructures ferroviàries i viàries i que sigui coherent amb la planificació territorial vigent i en elaboració (actualment s'està revisant el Pla territorial general de Catalunya i s'estan redactant els plans territorials parcials) i amb les directrius de mobilitat (actual-

ment en fase de redacció, en compliment de la Llei de mobilitat 13/2003).

Els reptes de la mobilitat que cal afrontar els anys vinents fan necessari un instrument de planificació que permeti abordar-los dins d'aquest marc. El Pla d'infraestructures de transport de Catalunya vol ser aquest instrument.

ALTRES PLANS TERRITORIALS I DE TRANSPORT CONCURRENTS

El Pla d'infraestructures de transport coexistirà amb molts altres plans, territorials o de transports, d'escala local, regional i interregional, molts dels quals estan en procés de redacció o de revisió. El Pla vol ser la referència d'aquests plans en relació amb les xarxes viàries

i ferroviàries necessàries a escala catalana, però no es pot imposar d'una manera jeràrquica a tots els plans i programes que no depenen directament del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya, sinó que s'ha de coordinar de manera que cadascun dels plans faci una aportació diferent i complementària que en conjunt permeti donar una visió global.

En relació amb la xarxa viària, aquest Pla coexistirà amb els plans i programes següents: els plans zonals (redactats, però no aprovats oficialment), el Programa d'autovies (aprovat el 2005), el Plan Sectorial de Carreteras del Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte (PEIT) del Ministeri de Foment (en redacció), la Xarxa Viària Transeuropea de la Comissió Europea (aprovada el 2004). Així mateix, el Pla s'emmarca en la Llei de carreteres (modificació de 26 de maig de 2005) i en la nova Llei ferroviària (en curs de redacció).

Xarxa ferroviària de mercaderies prevista al PITC



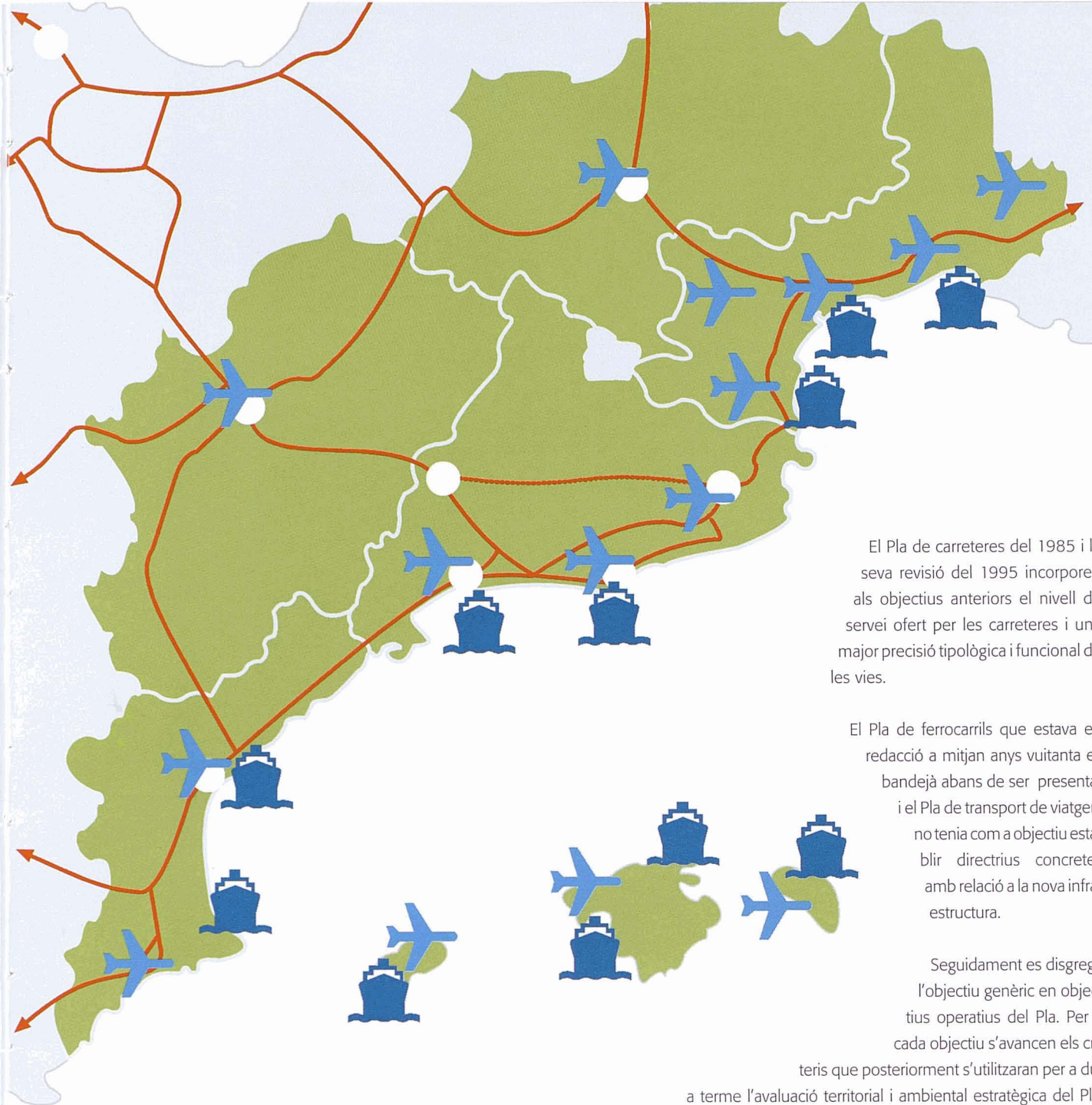
Pel que fa a la xarxa ferroviària, són vigents o estan en curs de redacció el Pla director d'infraestructures 2001-2010 de l'Autoritat del Transport Metropolità (aprovat el 2002, previst de revisar possiblement el 2006), el Pla de rodalia del Ministeri de Foment (en curs de redacció), el Pla sectorial ferroviari del PEIT del Ministeri de Foment (en curs de redacció) i la Xarxa Ferroviària Transeuropea de la Comissió Europea (aprovada el 2004).

A més dels plans estrictament viaris i ferroviaris, hi ha també altres plans, programes i projectes que afecten els ports, els aeroports o les zones logístiques.

L'ÀMBIT DE REFERÈNCIA: L'EUROREGIÓ

Les estratègies de desenvolupament de les xarxes de transport a Catalunya tenen com a primera referència interregional l'euroregió Pirineus - Mediterrània, un àmbit amb 17 milions d'habitants i 7 milions de llocs de treball, format per les regions veïnes de Catalunya, les Illes Balears, el País Valencià, Aragó, Languedoc - Rosselló i Migdia - Pirineus.

En la declaració fundacional de l'Euroregió (signada l'octubre del 2004 pels presidents de cinc de les sis regions que la componen), es manifesta que les xarxes de transport actuals són insuficients per a respondre al creixement econòmic i a l'augment dels intercanvis entre zones i amb la resta del món, i que l'Euroregió hauria de disposar d'un sistema de transports capaç d'induir un nou equilibri dels transports tant de passatgers com de mercaderies, disminuint el creixement relatiu dels trànsits per carretera i augmentant els ferroviaris. També d'acord amb aquesta declaració, les xarxes



Principals infraestructures a la façana mediterrània. DPTOP

de tots els modes de transport s'han d'integrar adequadament en les xarxes transeuropees.

OBJECTIUS DEL PLA

L'objectiu del Pla d'infraestructures de transport 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.

Els objectius dels plans d'infraestructura de transport han evolucionat des dels primers plans de carreteres de Catalunya del 1922 i el 1936, que tenien la voluntat de vertebrar Catalunya i formaven part de la política de construir l'anomenada Catalunya - Ciutat, assegurant uns nivells mínims d'accessibilitat a tot el territori. Aquells primers plans tenien una visió totalitària i es definien integradament amb la resta d'obres públiques (ferrocarrils, obres hidràuliques, xarxes telefòniques, etc.), de manera que no havien de coexistir amb múltiples plans, com succeeix avui.

El Pla de carreteres del 1985 i la seva revisió del 1995 incorporen als objectius anteriors el nivell de servei ofert per les carreteres i una major precisió tipològica i funcional de les vies.

El Pla de ferrocarrils que estava en redacció a mitjan anys vuitanta es bandejà abans de ser presentat i el Pla de transport de viatgers no tenia com a objectiu establir directrius concretes amb relació a la nova infraestructura.

Seguidament es disgrega l'objectiu genèric en objectius operatius del Pla. Per a cada objectiu s'avancen els criteris que posteriorment s'utilitzaran per a dur a terme l'avaluació territorial i ambiental estratègica del Pla.

LA SOSTENIBILITAT

La sostenibilitat es concreta en el fet d'aconseguir augmentar la quota del ferrocarril i del transport públic en el repartiment modal, tant en l'àmbit del transport de viatgers com en el de mercaderies, de mane-

“ L'OBJECTIU DEL PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT ÉS DESENVOLUPAR UN SISTEMA DE TRANSPORT ORGANIZAT COM A XARXA INTEGRADA I MULTIMODAL, SEGUR I SOSTENIBLE, AMBIENTALMENT RESPONSABLE, EQUILIBRAT SOCIALMENT I VIABLE ECONÒMICAMENT ”

ra que es redueixin els consums d'energia i les emissions de diòxid de carboni a l'atmosfera. Aquesta reducció és indispensable per a contribuir al compliment de l'Acord de Kyoto, que augmenta la quota del ferrocarril i del transport públic en el repartiment modal, tant en l'àmbit del transport de viatgers com en el de mercaderies. Així, el Pla incrementa les inversions en infraestructura ferroviària, esta-

bleix com a prioritàries les inversions en els àmbits que tenen més conegestió viària i afavoreix la utilització del mode de transport més apropiat en cada cas des del punt de vista dels costos totals, inclouent-hi les externalitats ambientals.

L'ESTRUCTURA NODAL DEL TERRITORI

L'estructura nodal del territori s'aconsegueix quan es garanteixen uns mínims d'accessibilitat i connectivitat a partir dels diferents nodes urbans i d'activitats del territori i també quan Catalunya s'articula en les xarxes transeuropees de transport, contribuint a la vertebració de l'Euroregió i a la permeabilització dels Pirineus. D'altra banda, les xarxes han d'assegurar l'accessibilitat a les grans plataformes logístiques i als ports. Per a avaluar aquest objectiu s'utilitzaran indicadors d'accessibilitat i dotació.

LA QUALITAT DE SERVEI

La millora de la qualitat de servei del ferrocarril es tradueix en l'establiment d'interval·ls màxims de pas i de velocitats comercials mínimes. En carretera, es tracta de garantir nivells adients de fluïdesa per al conjunt de la xarxa, per bé que no serà completament possible per a algunes vies de l'entorn metropolità de Barcelona. La millora de la qualitat pel que fa als serveis de transport i la fluïdesa viària és essencial per a contribuir al desenvolupament econòmic.

LA SEGURETAT

La seguretat s'ha d'augmentar amb la clarificació de les tipologies viàries, garantint-ne característiques homogènies al llarg dels itineraris. El marc competencial fixat per la redacció del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya no permetrà definir propostes específiques per a reduir l'accidentalitat, però és un objectiu principal de la política de mobilitat de Catalunya i indirectament està present en totes les seves determinacions. L'accidentalitat és el cost humà i econòmic més greu de la mobilitat en les carreteres de Catalunya. L'any 2004 es van produir 373 accidents amb morts a les carreteres catalanes (126 més a zones urbanes), amb 435 persones mortes (136 més en zones urbanes). Tant a Catalunya com a la resta d'Europa hi ha una preocupació creixent per limitar el nombre d'accidents, uns 41.000 anuals a la Unió Europea, i en aquest sentit el Llibre Blanc dels Transports de la Comissió es fixa l'objectiu de reduir a la meitat els morts en la carretera a l'horitzó 2010. El nombre de morts ha aconseguit reduir-se un 36% en els darrers quatre anys.

METODOLOGIA DE REDACCIÓ DEL PLA

El Pla d'infraestructures de transport es va començar a redactar el 2004 partint, per una banda, de l'Avaluació del Pla de carreteres 1985-1995, que es realitzà al llarg del 2003, i d'una primera definició d'objectius generals, i, per l'altra, d'un treball previ de diagnòsi i prognòsi de la xarxa ferroviària catalana realitzat també durant l'any 2004.

Posteriorment, es van portar a terme una sèrie de treballs de diagnòsi entre els quals destaquen els següents:

Objectius del pla d'infraestructures de transport

Objectius dels plans de carreteres anteriors

	Pla 1922 i Pla 1936	Pla 1985-1995
Estructura territorial	●●●	●●
Qualitat de servei	●●	●●●
Seguretat	○	●●
Qualitat ambiental	○	●
Sostenibilitat	○	○

	Pla d'infraestructures de transport
Estructura territorial	● (Pla viari) ●● (Pla ferroviari)
Qualitat ambiental	●● (Pla viari) ●●● (Pla ferroviari)
Seguretat	●●●
Qualitat ambiental	●●●
Sostenibilitat	●●●

Importància de l'objectiu.

Molt important ●●●

Menys important ●

Important ●●

No considerat explícitament ○

PREVISIÓ DE LA MOBILITAT VIÀRIA I FERROVIÀRIA PER AL 2026: EL SISTEMA SIMCAT

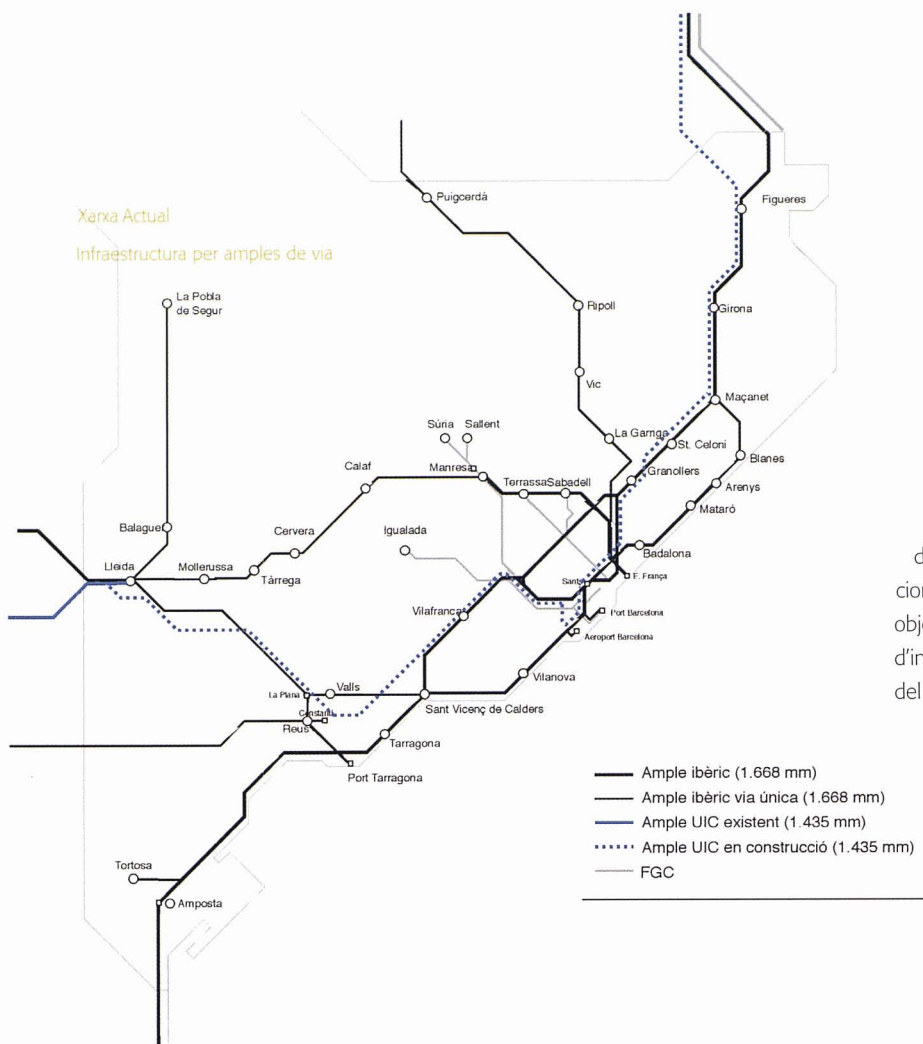
Per a dur a terme les anàlisis i previsions de mobilitat i de trànsits viaris i ferroviaris s'ha creat un sistema que integra informació geogràfica, previsió i avaluació (SIMCAT). El model de previsió és seqüencial, de quatre etapes, desagregat a nivell municipal per tot Catalunya, amb un major nivell de desagregació per a l'RMB, i incorpora les sèries històriques de l'Enquesta de Mobilitat Obligada, d'aforaments de trànsits i serveis ferroviaris.

DIAGNOSI DE LA SITUACIÓ ACTUAL I TENDÈNCIES DE FUTUR

Prèviament a la definició i anàlisi de propostes de noves infraestructures viàries i ferroviàries del PITC, s'ha realitzat una diagnòsi de la situació actual i de les tendències espontànies, amb l'escenari de població i poblament definit en la planificació territorial encara avui vigent. La diagnòsi aprofundeix especialment en els dos aspectes fonamentals del sistema de transport que determinen la necessitat de nova infraestructura:

- L'evolució dels trànsits de mercaderies de llarg recorregut en relació amb l'oferta d'infraestructures existents.
- L'evolució dels trànsits de viatgers de curt i mitjà recorregut en relació amb l'oferta d'infraestructures existents.

En conclusió, i per a cadascun d'aquests aspectes, el Pla fixa les directrius de mobilitat a partir de la Llei de mobilitat i a partir de les directrius que s'estableixen al Llibre Blanc de Transport de la Comissió Europea, on se'n comprova la versemblança.



ció amb la carretera, mentre que el Llibre Blanc preveu per a Europa passar del 16,4% al 28,8% pel que fa a la quota modal ferroviària en relació amb la carretera (que equival a passar la quota del 8,4% al 15% respecte al total de modes), i per a Catalunya, on el ferrocarril té una quota molt menor, sobre el 4% (3,6%), l'objectiu que es fixa en el Pla és passar a l'1,11% (11,1%), del 6% al 18% sense considerar les relacions interiors a Catalunya. Per a assolir aquest objectiu el ferrocarril hauria de tenir una taxa d'increment anual superior al 8,45%, davant del 6% a Europa.

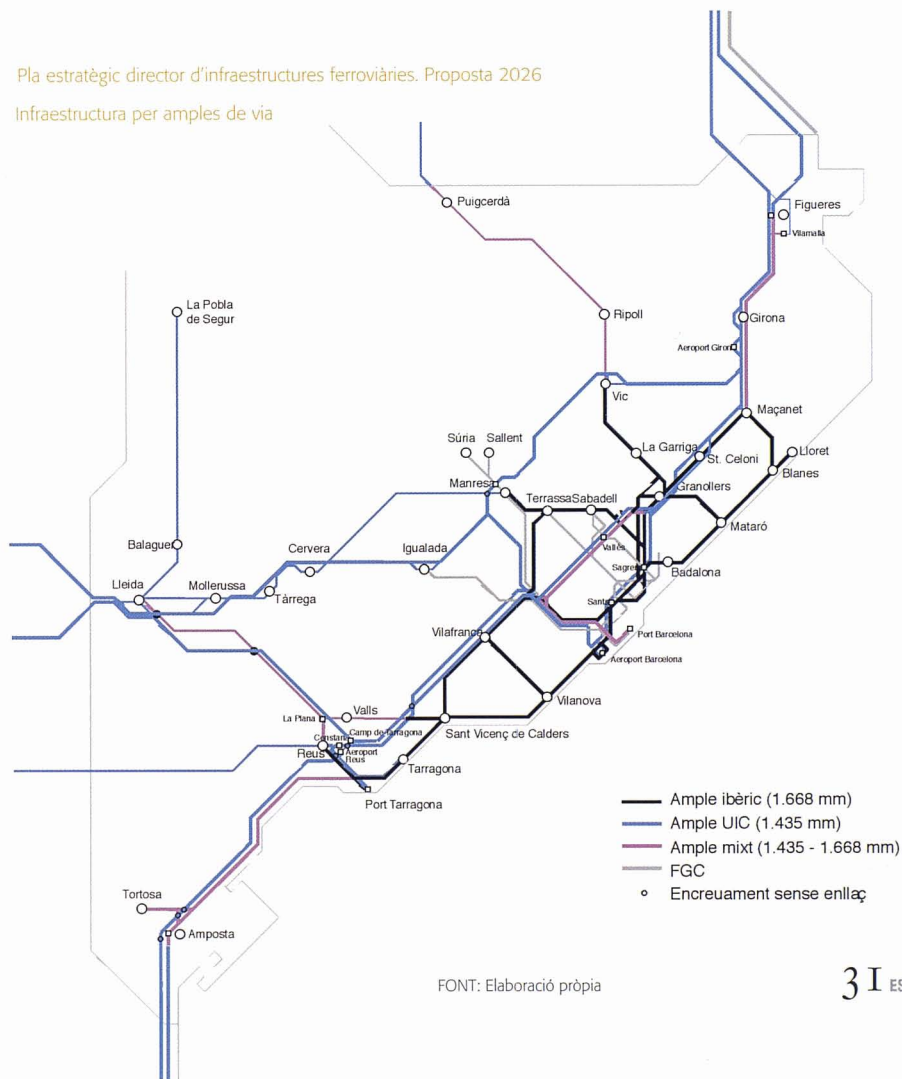
La proposta final s'ha elaborat a partir de l'anàlisi de diferents escenaris alternatius d'infraestructura, la qual cosa ha permès avaluar-los comparativament en termes de nivells de servei oferits als usuaris, d'accessibilitat relativa de municipis i comarques i dels impactes potencials sobre la fragmentació del paisatge, el consum de carburants i les emissions a l'atmosfera.

ELS TRÀNSITS DE LLARG RECORREGUT

El ferrocarril té avui en dia una contribució molt baixa en el repartiment modal de les mercaderies que circulen per Catalunya, que aproximadament és d'un 4%. El ferrocarril és un mode de transport competitiu per a distàncies llargues i, per tant, la quota del ferrocarril en els fluxos interns a Catalunya (1,4%, actualment) té poc marge d'augment. La quota modal per comparació a la resta de la Península (7,8%) és més alta que en comparació amb Europa (4,5%), una diferència només atribuïble a les dificultats tècniques i administratives que suposa travessar la frontera en ferrocarril. Destaca el 10,6% de la relació amb Aragó, a causa d'un fet singular: el transport de més d'un milió de tones de carbó entre el port de Tarragona i la central tèrmica de Samper de Calanda.

Els objectius que s'adopten en el Pla en relació amb el creixement de les mercaderies de llarg recorregut i amb la seva distribució modal a Catalunya són coincidents amb el que estableix el Llibre Blanc: un 3,4% de creixement anual i un augment relatiu del ferrocarril en rela-

Pla estratègic director d'infraestructures ferroviàries. Proposta 2026
Infraestructura per amplituds de via



FONT: Elaboració pròpia

S'ha considerat de manera molt destacada el fet que el trànsit terrestre generat i atret pel port de Barcelona i la Plataforma Logística del Delta (PLD) doblarà el trànsit actual el 2020. En el creixement del transport de mercaderies a Catalunya té un paper molt important el port de Barcelona i l'àrea logística del voltant, formada pel port, per les zones d'activitats logístiques ZAL I i per la futura ZAL II, així com la Zona Franca, el Polígon Pedrosa i l'aeroport. Segons previsions de l'Autoritat Portuària de Barcelona, l'any 2020 la PLD generarà un trànsit diari de 445.400 vehicles equivalents, que representa un creixement mitjà del 3,9% anual i que exercirà una gran pressió sobre l'eix del Llobregat.

Les mercaderies que travessaran els Pirineus augmentaran 2,6 vegades entre el 2002 i el 2026. En l'actualitat, cada dia creuen la frontera amb França més de 8.000 camions i 16.000 a la resta de la

península Ibèrica. Una part important del trànsit de llarg recorregut que circula per Catalunya és de pas: cada dia creuen Catalunya més de 4.000 camions i 11 trens. Els camions de pas circulen majoritàriament per l'AP-7/AP-2 i per l'eix Transversal. En aquest darrer, els camions de pas representen el 30% del trànsit total de camions de l'eix.

Amb les hipòtesis adoptades, les mercaderies que travessen els Pirineus augmentaran 2,6 vegades entre el 2002 i el 2026, de manera que les tones passarien dels 100 milions el 2002 a 269 milions l'any 2026. Amb els objectius fixats el ferrocarril multiplicaria per 11 el volum de tones transportades, passant de 4,2 milions de tones a 48 milions i assolint una quota mitjana del 18% davant del 4,2% actual. Aquestes tones correspondrien a 311 trens, que es distribuïrien equilibradament entre els corredors atlàntic i mediterrani.

La resta de tones es canalitzarien per carretera. Així, els vehicles pesants que creuarien els Pirineus es doblarien, malgrat l'important creixement del trànsit ferroviari, arribant a 41.802 l'any 2026.

Les anàlisis efectuades sobre l'esquema ferroviari previst pel PEIT conclouen que, tot i el nou pas transpirinenc per Aragó (Vignemale), el volum de mercaderies que utilitzaran els corredors catalans per a creuar la frontera serà molt elevat, ja que el trànsit transfronterer tendria a distribuir-se equilibradament pels dos passos actuals (Irun i Portbou), en el cas que les decisions dels operadors logístics depenguessin exclusivament dels temps de recorregut esmerçats en les diferents alternatives.

La capacitat d'una infraestructura ferroviària depèn tant de les característiques tècniques de la infraestructura (distàncies de cantonament, sistemes de bloqueig,...) com de la composició del trànsit que hi circula. Considerant la capacitat d'una línia convencional de trànsit mixt en uns 346 trens per dia en els dos sentits, a partir de l'any 2015 un 70% d'aquesta capacitat (al voltant dels 250 trens per dia en els dos sentits) serà utilitzat i podran plantejar-se problemes de saturació. Aquests problemes de saturació es concentren en el tram entre Vilafranca i Castellbisbal.

Per a resoldre els problemes de capacitat, el Pla proposa actuar en dos sentits:

- Augmentar la capacitat del corredor prelitoral. Això permetria especialitzar vies per a trànsits exclusius de mercaderies i per defecte transformar-ne d'altres en exclusives per a rodalies o passatgers.
- Obrir un nou eix ferroviari transversal, que permetria especialitzar vies per a trànsits exclusius de mercaderies, i transformar-ne d'altres en exclusiva per a rodalies o passatgers.

L'EIX TRANSVERSAL FERROVIARI

L'obertura d'un nou eix transversal Lleida - Igualada - Manresa - Vic - Girona alleugereix significativament la congestió del corredor ferroviari prelitoral al seu pas per l'RMB, encara que el tram Barcelona



Tràfic de mercaderies pel Pirineu actual i 2026. DPTOP



- Vilafranca del Penedès continuarà saturat. En aquest sentit caldrà augmentar la capacitat en aquest tram.

A més, l'Eix transversal ferroviari permet oferir un servei de viatgers d'extraordinària qualitat entre algunes ciutats mitjanes de l'interior de Catalunya (Lleida, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Girona), coherent amb les directrius de la planificació territorial de Catalunya.

ELS PASSOS VIARIS TRANSFRONTERERS

La xarxa transeuropea actual inclou tres nous passos a través dels Pirineus: per Navarra, Somport i la Val d'Aran, i a més reforça el pas del Cadí. Els Pirineus tindrien, doncs, sis passos viaris transeuropeus: la Jonquera, Cadí, Vielha, Somport, Navarra i Irun.

Si es compleixen els objectius d'increment de quota modal del ferrocarril fixats en el Pla, no caldrien ampliacions viàries perquè, tenint en compte que un tren equival a quaranta camions (avui n'equival a vint de mitjana), els 311 nous trens per a travessar la frontera (actualment en són 43, dels quals 25 ho fan per Portbou) podrien substituir un nombre equivalent de 12.500 camions l'any 2026.

De tota manera, la necessitat d'aquests nous passos viaris no pot plantejar-se solament en termes de capacitat i de la necessitat d'aquests nous eixos viaris, sinó també en termes de millora de la connectivitat entre les regions del sud i del nord dels Pirineus. El PITC, en aquest sentit, desenvoluparà un esquema d'oferta viària transeuropea que vertebrï l'Euroregió i que doni bones comunicacions transeuropees més enllà de servir a la regió metropolitana de Barcelona.

L'ADAPTACIÓ DE LA XARXA A L'AMPLE UIC. HIPÒTESIS SOBRE L'EXPLOTACIÓ DE LA XARXA

El PITC no preveu de manera exhaustiva el canvi de la xarxa a ample UIC, però sí que incorpora les previsions del PEIT d'adaptació a aquest ample de la majoria dels traçats ferroviaris actuals i proposa dues hipòtesis possibles d'escenaris futurs.

D'acord amb el PEIT, les línies actuals que entren a Catalunya per Ulldecona i per Lleida tindran característiques estàndard UIC. Per tant, no hi haurà trens de mercaderies compatibles amb línies de característiques ibèriques, tots tindran eixos UIC, tant els que vénen de França com d'Espanya. Per tant, només podran circular trens de mercaderies per vies d'ample UIC o d'ample mixt.

A Catalunya podrien plantejar-se estratègies d'explotació diferents de la xarxa. Una primera estratègia d'explotació consistiria en el fet que les rodalies de Barcelona mantinguessin l'ample ibèric fins a les capçaleres actuals. D'acord amb el punt anterior, la resta de línies convencionals podrien mantenir l'ample ibèric només si hi han de circular trens de viatgers. Les línies convencionals per on només circulin serveis de mercaderies tindran ample UIC. Les línies convencionals on hagin de coexistir trens de viatgers amb conti-

nüitat amb les rodalies de Barcelona i trens de mercaderies han de tenir ample mixt. L'ample mixt s'ha d'estendre des de les capçaleres de rodalies actuals fins on es desitgi perllongar els serveis convencionals (Almacelles - Montsó, Ulldecona, Portbou-Perpinyà...). També serien d'ample mixt el tram Castellbisbal - Mollet, perquè ha de compartir via amb serveis de rodalies, i la nova línia exclusiva de mercaderies Castellbisbal - Port de Barcelona, en aquest cas no perquè hagi de compartir via amb viatgers sinó perquè ja s'està construint amb aquestes característiques; es podria canviar a ample UIC en el futur perquè una hipòtesi bàsica és que tots els serveis de mercaderies només utilitzen ample UIC.

Una segona opció consisteix a establir un nou corredor en doble via d'ample UIC en els trams on els recorreguts de mercaderies se superposen a les rodalies. En realitat, aquesta duplicació és necessària per qüestions de capacitat, i tan sols podria ser dubtosa en el tram Sant Vicenç - Vilafranca, i en el tram Sant Celoni - Maçanet. En el primer cas es pot fer una primera fase on s'assumeix la via mixta i en el segon, una transformació total a UIC i per tant donar el servei a les tres estacions existents amb els regionals. Per a permetre l'accés dels trens regionals convencionals a la ciutat de Barcelona i eludir la transformació en ample mixt d'un dels túnels, es proposa la utilització de material mòbil d'ample variable, que en el cas de regionals té una penalització mínima sobre el temps de recorregut, i a més afectaria només un nombre relativament reduït de circulacions.

Per tant estem davant de possibles escenaris diferents, tots plegats funcionals, compatibles amb la proposta infraestructural que es fa i que permeten circular trens en ample UIC al llarg de tota la xarxa. El PITC no en predetermina cap i considera que han de ser estudis comparatius més aprofundits els que determinin l'opció final, que en tots els casos podrà ser compatible amb la proposta d'infraestructures que es fa.

ELS SERVEIS FERROVIARIS

Tot i que el PITC no és un pla de serveis (aquesta és una funció destinada al Pla de transports de viatgers) un dels seus objectius principals ha estat establir l'esquema ferroviari funcional de la xarxa, constituït per les noves propostes del Pla que han de permetre assolir els objectius de qualitat dels serveis ferroviaris detallats a continuació.

- serveis de llarg recorregut ($V_c = 220-250$ km/h)
- serveis euroregionals ($V_c = 220-250$ km/h)
- serveis regionals ($V_c = 160-220$ km/h)
- serveis de rodalies ($V_c = 50-80$ km/h)

ELS TRÀNSITS DE CURT I MITJÀ RECORREGUT

La tendència històrica dels darrers vint anys marca la participació creixent del vehicle privat en el repartiment modal. Mentre l'any 1981 el vehicle privat representava poc més d'un 40% del total de la mobilitat intermunicipal per treball, l'any 2001 estava prop d'un 70%.

El trànsit majoritari a les carreteres i les línies de ferrocarril és una causa directa de la mobilitat interurbana de persones, treballadors, estudiants o visitants, i en els darrers vint anys, entre el 1981 i el 2001, s'ha produït un augment molt significatiu del percentatge de mobilitat interurbana sobre la total. Així, mentre l'any 1981 de cada 100 persones ocupades, 28 treballaven fora del seu municipi, l'any 2001 ja eren 47. D'acord amb les directrius territorials vigents, que tendeixen a afavorir fins a un cert punt l'autocontenció laboral dels municipis, s'ha previst que aquest increment tendirà a esmoreir-se, establint-se sobre el 60% l'any 2026. Això significa una taxa d'increment acumulat d'un 30,5% en el període 2001-2026.

lona, l'oferta de servei hauria d'augmentar, si més no, en la mateixa proporció que la demanda.

L'acumulació dels tres factors de creixement de la mobilitat (augment demogràfic, taxes d'ocupació i estudi i percentatge de viatges intermunicipals) fa que l'increment global de la mobilitat obligada intermunicipal previst entre el 2001 i el 2026 tingui una taxa anual del 2,3% i una taxa acumulada del 77%. És a dir, per a l'any 2026 es preveu un increment del 77% de la mobilitat obligada intermunicipal.

Tot i preveure un increment molt important del transport públic, el creixement de la mobilitat per carretera serà globalment del 60% entre l'any 2001 i l'any 2026. Per tant, tot i considerar noves inversions viàries significatives, els nivells de congestió, sobretot a la Regió Metropolitana de Barcelona, s'agreuaran al llarg dels propers vint anys.

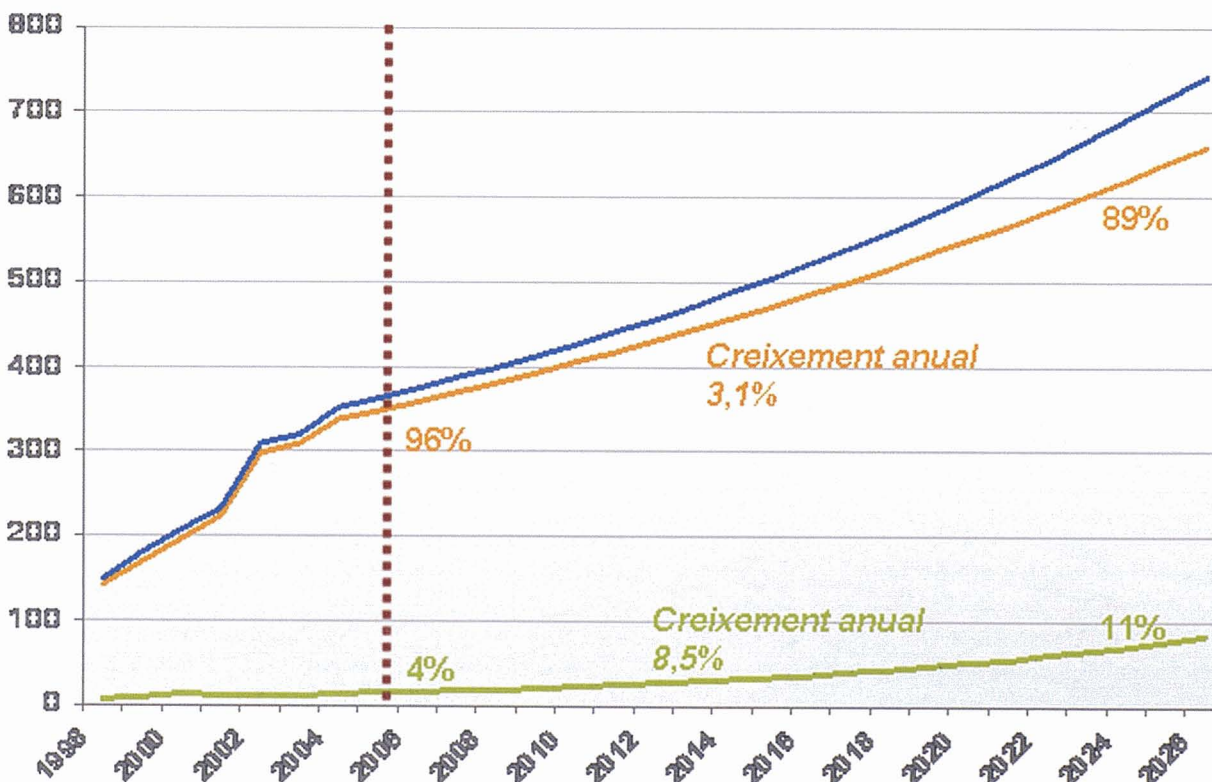
Una conseqüència singularment greu del nivell de congestió de la part baixa de l'eix del Llobregat és l'estrangulament de la Plataforma Logística del Delta (PLD), que inclou el port de Barcelona. El 50% dels 450.000 vehicles equivalents generats i atrets per la PLD l'any 2020 han de canalitzar-se per l'eix del Llobregat.

El PDI 2001-2010 de l'ATM (aprovat l'any 2002 i en revisió l'any 2005) i el Pla de rodalies de Renfe (en curs de redacció) han de definir un esquema ferroviari a la Regió Metropolitana de

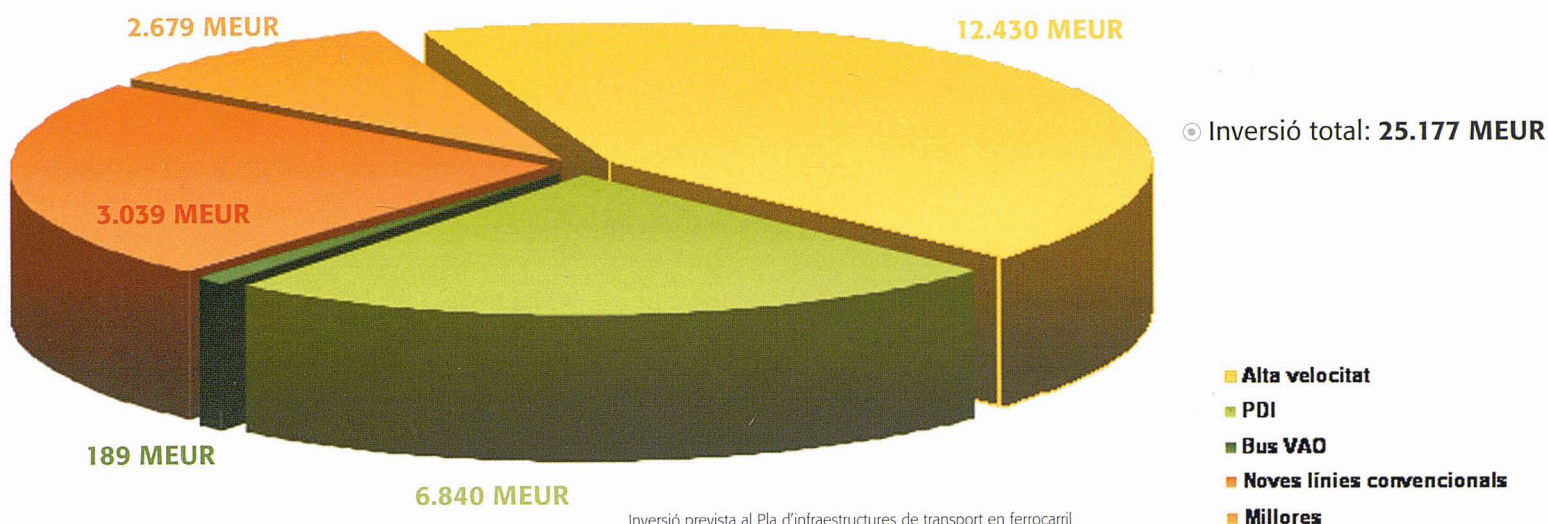
“ LES PROPOSTES DEL PLA BUSQUEN UN CANVI DE LA TENDÈNCIA DEL REPARTIMENT MODAL QUE AFAVOREIXI LA COMPETITIVITAT DEL TRANSPORT PÚBLIC

Les propostes del Pla busquen un canvi de la tendència del repartiment modal que afavoreixi la competitivitat del transport públic. Es tracta de fer possible que la mobilitat en vehicle privat creixi només un 60% i que la mobilitat en transport públic, en contrapartida, ho faci un 114%. Tenint en compte l'alt nivell d'ocupació de les línies ferroviàries actuals a les entrades i sortides de Barce-

Escenari de creixement del tràfic de mercaderies 2006-2026.



FONT: DPTOP



Inversió prevista al Pla d'infraestructures de transport en ferrocarril

Barcelona capaç de fer reduir la quota de mercat al vehicle privat i per tant contribuir a la disminució dels nivells de congestió viària.

Les propostes del PITC van encaminades a reforçar la xarxa ferroviària radial existent (extensions de línies, ampliacions de capacitat, augments de velocitats i freqüències), a ampliar-la amb algun nou corredor (Castelldefels - Sant Boi), a assolir una nova penetració pel Vallès i també a establir alguns corredors transversals (consolidació de la línia C7 recentment inaugurada com a nucli central d'una nova línia orbital...). El nou túnel Sants - Sagrera del TAV permetrà també alliberar capacitat de l'actual túnel del passeig de Gràcia, que podrà ser utilitzat per les rodalies.

La concreció de les propostes del PITC, pel que fa a la regió metropolitana de transport de Barcelona, se subordina al resultat de les anàlisis més detallades que es puguin portar a terme en altres plans territorials i de transport que es puguin realitzar en aquest àmbit. En relació amb la xarxa viària metropolitana, es mantenen totes les reserves urbanístiques del planejament vigent, a expenses del que determini el Pla territorial metropolità de Barcelona.

A la resta de Catalunya cal destacar, de les propostes del PITC, la intensificació de les circulacions per a establir serveis de rodalies a les principals àrees metropolitanes (Tarragona, Girona, Lleida), que faran també funció d'aportació a les noves línies d'alta velocitat, l'eix transversal ferroviari i la modernització i millora de línies convencionals.



Corredors ferroviaris previstos al PITC. DPTOP