

LES INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT I DE SERVEIS TÈCNICS EN EL PLA TERRITORIAL METROPOLITÀ DE BARCELONA (PTMB)

1. Introducció

L'objectiu del PTMB és ordenar el territori per tal d'aprofitar les oportunitats i fer front als riscos que es deriven del procés de metropolitanització, impulsant la compacitat física dels assentaments, la seva complexitat funcional i la seva cohesió social.

La consideració que hi haurà un procés de metropolitanització implica que en el futur hi haurà creixement demogràfic i econòmic. És clar que hi ha gent que considera que aquest creixement no és desitjable i que seria preferible que s'aturés o fins i tot que es produís un procés de decreixement. Aquesta posició condiona com s'ha de planificar i fins i tot si cal planificar. No obstant això, considero que els planificadors han de deixar de banda el seus desigs sobre el que voldrien que passés i han d'intentar preveure què passarà realment en el futur.

Del fet que en el futur continuï el creixement demogràfic i econòmic, se'n deriven conseqüències que condicionen la necessitat de planificar noves infraestructures, ja que hi ha força aspectes que depenen fonamentalment del nombre d'habitants i de l'activitat econòmica com són: el nombre

d'habitatges, la mobilitat, el consum d'energia i d'aigua, etc. És a dir, hem de planificar preveient que en el futur necessitarem més habitatges, es faran més viatges en transport públic, en transport privat, en avió, etc., hi haurà més transport de mercaderies, es consumirà més aigua i energia, etc.

Algú pot creure que la crisi actual comportarà un canvi de tendència, i pot ser també que ho encerti. Des que Thomas R. Malthus va publicar l'any 1798 el seu famós *Essay on the Principle of Population*, on va exposar que la població humana estava abocada a curt termini a la pobresa i l'extinció, fins ara tots els que han predit que el creixement és insostenible s'han equivocat. Això, però, no demostra res, i evidentment hi ha la possibilitat que l'espècie humana estigui abocada a curt termini a la pobresa i l'extinció. En aquest cas aquesta reflexió sobre el PTMB és totalment supèrflua.

No obstant això, l'autor d'aquest article està convençut que la població mundial, de Catalunya i de l'Àrea Metropolitana de Barcelona continuaran augmentant i que en pocs anys el creixement econòmic es tornarà a reprendre. Les reflexions que s'exposen a continuació es basen en la necessitat d'ordenar aquest creixement.

TAULA 7.1. Evolució de la població mundial i catalana

ANY	POBLACIÓ MUNDIAL		POBLACIÓ CATALANA	
	MILERS DE MILIONS DE PERSONES	CREIXEMENT EN EL PERÍODE	MILIONS DE PERSONES	CREIXEMENT EN EL PERÍODE
0	0,2		-	
1000	0,3	55%	-	-
1800	1,0	215%	0,8	-
1900	1,7	69%	2,0	137%
1950	2,5	53%	3,2	65%
2000	6,1	140%	6,3	93%
2010	6,9	13%	7,5	20%

Font: Elaboració pròpia a partir de dades de les Nacions Unides i de l'Institut d'Estadística de Catalunya

2. Contingut del PTMB

El PTMB fa propostes sobre tres temes:

Sistema d'espais oberts. En aquesta categoria s'inclou tot el sòl no urbanitzable que representa el 74,8% de l'àmbit, amb l'objectiu d'aconseguir una xarxa d'espais naturals connectats uns amb els altres. Un 31,9% del sòl no urbanitzable tenia una protecció especial com a conseqüència de l'aprovació del Pla d'espais d'interès natural i de la Xarxa Natura 2000, i el PTMB estableix una protecció especial a un 38,5% adicional.

Sistema d'assentaments. L'aprovació del PTMB no afecta el planejament urbanístic vigent, excepte pel que fa a les determinacions en l'àmbit del sòl no urbanitzable. Les propostes que realitza el PTMB s'hauran de tenir en compte en la redacció de les revisions dels plans d'ordenació urbanística municipal.

Sistema d'infraestructures de mobilitat. Les propostes fan referència a la xarxa viària i a la xarxa ferroviària.

3. Consideracions

3.1 El TMB no considera el sistema d'infraestructures de serveis tècnics

El PTMB, tot i ser un pla d'ordenació física que estableix un model d'ocupació de l'espai, no aborda suficientment la coexistència del sistema d'espais oberts amb el sistema de serveis tècnics, que inclou les xarxes d'aigua (abastament i sanejament), d'energia (elèctrica, gas, oleoductes) i de comunicacions (telefonía, fibra òptica, etc.), que actualment ja passen, en gran mesura, pel sistema d'espais oberts, i que en el futur hauran de continuar desenvolupant-se, i, per tant, hauran de coexistir amb espais amb una protecció especial.

Com ja s'ha comentat, més del 70% del territori metropolità té protecció especial, per la qual cosa és molt probable que qualsevol projecte de col·lector d'aigua residual, dipòsit d'aigua potable, canonada d'aigua, línia elèctrica, etc., entri en conflicte amb els objectius de protecció. Quan es redactin els projectes, cada Administració i cada companyia de serveis aplicarà la seva lògica que normalment és contrària al criteri de concentració de serveis en corredors. En conseqüència es mantindrà la situació actual de camps que pugui, en què cada servei tècnic resol el seu problema com pot.

En la normativa del PTMB s'estableix que l'anàlisi i valoració de la inserció de les infraestructures en l'entorn territorial ha de demostrar que no s'afecten substancialment els valors de l'àrea d'espais de protecció especial on s'ubicarien. Demostrar això de manera irrefutable és pràcticament impossible, ja que la construcció d'una infraestructura del tipus que sigui en un espai protegit sempre afectarà en major o menor mesura els valors de l'espai, i per tant haurà de ser un òrgan adminis-

tratiu qui en valor, discrecionalment, la demostració. Si els espais amb protecció especial ocupessin una petita porció del territori es podria pensar a no fer-hi noves infraestructures, però atès que ocupen el 70% del territori considerem que s'hauria d'haver afrontat de manera diferent de com ho ha fet el PTMB. Entenem que el PTMB hauria d'haver previst una xarxa de corredors de serveis tècnics per on ubicar preferentment les xarxes d'aigua, d'energia i de comunicacions. En força casos les xarxes viària i ferroviària podrien ser el suport d'aquests corredors de serveis.

3.2 La proposta de sistema d'infraestructures ferroviàries és ambiciosa

En el PTMB es distingeixen sis tipus de xarxes ferroviàries amb l'objectiu que el transport de viatgers i de mercaderies per ferrocarril tinguin un paper més rellevant en la mobilitat de la regió metropolitana.

Entenem que la proposta és coherent amb l'objectiu que es vol assolir i d'acord amb el mateix Pla, un cop s'executin les diferents infraestructures ferroviàries previstes, la cobertura territorial per ferrocarril augmentarà un 30% respecte de la situació actual, passant del 54% al 84%.

No hi ha dubte que el cost econòmic de les diferents propostes és molt elevat i lògicament el context econòmic actual obligarà a reprogramar moltes de les actuacions previstes. No obstant això, entenem que la proposta d'infraestructures ferroviàries constitueix un esquelet sòlid per al transport públic d'infraestructura fixa que es pot desenvolupar en les pròximes dècades. El planejament ha de tenir una visió de model final i entenem que ho assoleix ja que permetrà consolidar unes reserves urbanístiques.

3.3 La proposta de sistema d'infraestructures viàries és insuficient

La proposta d'infraestructures viàries és decebedora, ja que bàsicament consisteix a recollir les actuacions que ja estan en execució i a eliminar moltes de les reserves definides en el Pla director de l'Àrea Metropolitana de l'any 1968 i que s'havien anat recollint en el planejament urbanístic vigent. Pràcticament no hi ha cap proposta nova en matèria de xarxa viària.

Tot i que no es diu explícitament, el PTMB traspuja una prevenció en contra de la xarxa viària i contrasta clarament amb la contundència i ambició de la xarxa ferroviària.

Un primer aspecte que mostra que la xarxa viària no s'enfoca adequadament és el tractament del trànsit de pas. El PTMB considera que el desdoblament de l'eix transversal i la construcció de l'eix diagonal (Manresa – Igualada – Vilafranca) permetrà absorbir una part considerable dels trànsits de llarg recorregut al llarg del corredor mediterrani que no tenen el seu origen o destinació a la regió.

La conversió de l'eix transversal en una autovia permetrà derivar una part important del trànsit de pas entre la frontera i el centre de la península, però pel que fa al corredor mediterrani, el plantejament que fa

el PTMB és voluntarista i poc creïble ja que el recorregut entre Girona i Tarragona passant per l'eix transversal i l'eix diagonal és molt més llarg (42 km de més), les vies tenen característiques pitjors i els desnivells són molt més grans, i per tant el temps de viatge, el consum de combustible i la contaminació seran molt més elevats.

El desplaçament del trànsit de pas fora de la regió metropolitana permet obviar els inconvenients que es deriven del seu pas per dins la regió, però creiem que es tracta d'una solució virtual i que el trànsit de pas al llarg del corredor mediterrani continuarà passant per l'interior de la regió metropolitana.

El PTMB tendeix a associar la xarxa viària amb el transport privat establint-hi una connotació negativa. L'Enquesta de mobilitat quotidiana de Catalunya de 2006 mostra que dels 101,2 milions de desplaçaments setmanals que es fan a la regió metropolitana, el 45,9% dels viatges es fan a peu o en bicicleta, el 35,6% en vehicle privat i el 18,5% en transport públic, dels quals únicament un 57,5% es fan amb un mitjà ferroviari i la resta amb mitjans que utilitzen la xarxa viària, fonamentalment l'autobús. Per tant, la xarxa viària pràcticament contribueix en la mateixa mesura que la xarxa ferroviària al transport públic. A més, la xarxa viària constitueix el suport del transport privat, tant de viatgers com de mercaderies, i també de la major part dels desplaçaments en mitjans no motoritzats. És per això que descuidar el sistema viari és un greu error ja que suporta el 90% de tots els desplaçaments.

El PTMB mostra també prejudicis contra les vies d'alta capacitat. Recull, com a mostra de realisme, les autopistes i autovies existents però no fa una aposta per construir-ne de noves.

Des del punt de vista tècnic les autopistes i autovies són carreteres que compleixen tres característiques que són: dues calçades, una per a cada sentit de circulació, separades per una mitjana; absència de creuaments a nivell; absència d'accessos a les propietats confrontants. És a dir, no tenen per què estar dissenyades per donar específicament fluïdesa a trànsits de llarg recorregut i no tenen per què tenir un nombre d'accessos molt limitat.

És important destacar que les actuacions viàries amb un èxit més important des de tots els punts de vista (social, urbà, de seguretat vial, etcètera), que s'han construït en els darrers 25 anys, són precisament vies amb característiques d'autopista (rondes de Barcelona, eix dels túnels de Vallvidrera, Mataró – Granollers, autovia del Baix Llobregat, etc.). Per contra les carreteres que no s'han executat amb aquestes característiques no han funcionat adequadament (desdoblament de la C-17 entre Montmeló i Centelles, variant de la C-59 de Palau-Solità i Plegamans, variants de Cardedeu i Llinars del Vallès de la C-35, eix transversal, etc.).

Atesa l'elevada utilització de la xarxa viària a la regió metropolitana, i tenint en compte l'experiència dels darrers anys, entenem que seria raonable que el PTMB imposés que totes les noves vies estructurants primàries que es construeixin a la regió hagin de tenir necessàriament les característiques d'autovia o d'autopista.

La proposta de xarxa viària del PTMB és poc coherent ja que per una mateixa tipologia de vies, com per exemple les vies estructurants primàries, admet característiques de secció i d'enllaços molt diferents. Un dels aspectes bàsics per a la comprensió i per a la seguretat d'una xarxa viària és precisament la coherència de les vies respectant el principi de continuïtat dels itineraris.