

CONSIDERACIONS I PROPOSTES D'ENTESA PER SABADELL AL PLA D'INFRASTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA PITC 2006- 2026

En Isidre Soler Clarena, en qualitat de portaveu del Grup Municipal d'**Entesa per Sabadell**, amb domicili a l'Ajuntament de Sabadell, a la Plaça Sant Roc sense número d'aquesta ciutat,

EXPOSA,

Que la Secretaria de la Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha redactat el **Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC)** amb l'objectiu de definir la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries que han de desenvolupar-se fins l'any 2026.

Que aquest Pla s'ha sotmès a informació pública per un període de dos mesos, a comptar a partir de l'endemà de la seva publicació, d'acord amb l'anunci publicat al DOGC 4528 del dia 13 de desembre de 2005. Termini que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va ampliar fins al 20 d'abril de 2006,

Per aquests motius presenta les consideracions i propostes següents:

CONSIDERACIONS GENERALS AL PLA

1. Sobre el plantejament general del Pla

El Pla es planteja a partir d'una **manca de visió global dels aspectes que incideixen en la mobilitat**, com són els impactes ambientals del transport, la seva incidència en el territori o de la seva rendibilitat social i econòmica. Aspectes que avui en dia ja tenen una plasmació en la mateixa legislació de la UE, de l'Estat espanyol i de la pròpia Generalitat de Catalunya.

A partir de com està plantejat i en base a les propostes que realitza el pla s'assembla més a un document que relaciona les **infraestructures a construir en un període de temps que no pas a un veritable Pla de mobilitat**.

No s'observa entre els objectius del Pla cap plantejament sobre la necessitat de contenir la mobilitat motoritzada, ni cap referència a com gestionar-la per a resoldre les necessitats de mobilitat d'una manera eficient amb els mínims impactes ambientals.

En la mateixa línia el Pla defineix les infraestructures a construir **sense considerar quina gestió de la mobilitat es farà**. Es tracta d'un plantejament obsolet que pretén resoldre els problemes de mobilitat construint més i més infraestructures; oblidant que, sovint, aquestes infraestructures són les generadores dels problemes i no la solució d'aquests com erròniament planteja el Pla.

Sorpren que el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya **es tramiti abans que el Pla territorial de Catalunya**, al qual hauria d'atènyer-se. Cal tenir present que les infraestructures són un element clau per definir l'assentament i la distribució geogràfica de la població i dels centres de producció. En aquest sentit les inversions públiques que es facin en els pròxims anys en matèria d'infraestructures són les que acabaran per definir l'ordenació del territori i no el Pla territorial com li correspondria.

Destacar també que la proposta de Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) **no s'ajusta a la Llei de la Mobilitat de Catalunya**. En concret als "Instruments de planificació" (Cap II art 5), especialment a "Les Directrius nacionals de mobilitat (DNM)" (art. 6) i als "Els plans específics" (art. 8). En aquest darrer punt la Llei determina que *els Plans específics que comprenen el conjunt de Catalunya tenen la consideració de plans sectorials territorials*.

Per tant el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) **té caràcter de pla territorial sectorial de carreteres amb un pla ferroviari annex**, que s'ha redactat sense que hagin estat desenvolupades les Directrius nacionals de mobilitat que la Llei preveu i a les quals hauria d'adequar-se.

2. Sobre la previsió de creixement de la mobilitat motoritzada

El Pla parteix de **considerar que la mobilitat motoritzada seguirà l'actual creixement desorbitat**, per tal de justificar una proposta desmesurada de carreteres que, segons els seus promotors, han d'evitar la congestió. D'aquesta manera el Pla pretén resoldre la congestió construint més i més infraestructures, però ignorant que augmentant l'oferta viària estimularà encara més l'ús del vehicle privat i l'expansió urbanística, fet que a la vegada saturarà les noves vies construïdes i s'originarà noves situacions de congestió.

Per altra banda el Pla també sembla ignorar determinades recomanacions com les fetes per l'*Informe Transport 2000 Plus* encarregat per la Comissió Europea, entre les que diu: *Des de fa alguns anys Europa sembla haver superat el punt més enllà del qual qualsevol augment del trànsit és contraproductiu. La suma d'efectes negatius sembla*

anul·lar els increments de riquesa, eficiència i confort, i les mateixes facilitats que l'increment del volum de trànsit hauria de proporcionar. Per tant les conseqüències de l'expansió de la mobilitat motoritzada són ben conegudes (malbaratament econòmic i energètic, efecte hivernacle, pèrdua de biodiversitat, contaminació atmosfèrica i acústica, sinistralitat, destrucció del territori, inhabilitat de les ciutats, exclusió social...).

3. Sobre el suposat dèficit infraestructures

Des de fa un anys el terme *dèficit infraestructures* forma part del discurs oficial i del de diversos agents econòmics, però sense analitzar ni precisar de quines infraestructures es parla, ni amb quins territoris de l'Estat es fa la comparació, en relació a quins països de la UE, en base a quines necessitats de la població, etc.

En realitat, si parlem **infraestructures viàries de gran capacitat** (autovies i autopistes), **l'Estat Espanyol ja ha sobrepassat tots els seus socis de la Unió Europea:** és el primer país europeu en quilòmetres de vies ràpides en relació amb la població i el nombre de vehicles i en relació amb els quilòmetres recorreguts per viatger; el segon en termes absoluts i en densitat de xarxa, i el tercer en relació amb el tonatge transportat (PEIT, 2005).

Catalunya, amb 1.104 km de vies ràpides, **té una densitat de xarxa molt per sobre de la mitjana espanyola i europea: 27,6 km/1.000 km²** (Espanya: 17,9 km/1.000 km²; mitjana UE-15: 15,9 km/1.000 km²). Amb les actuacions previstes en el pla la densitat de la xarxa d'alta capacitat passaria a ser una de les majors d'Europa: **62,9 km/1.000 km²**, per sobre de països com Bèlgica o Holanda (55,8 i 55,2 km/1000 km²).

Si tenim en compte la longitud de la xarxa d'alta capacitat en relació amb la població, Catalunya, amb **16,2 km/100.000 habitants**, també se situa per sobre de la mitjana europea: 13,6 km/100.000 hab., encara que per sota de l'espanyola, que amb 22,9 km/100.000 hab. és la segona de la UE, només superada per Luxemburg (26,2). L'any 2026, amb 2.516 km d'autovies i autopistes, Catalunya tindria **31,8 km/100.000 hab.**, cosa que la situaria, sens dubte, entre les més altes taxes de la UE.

En canvi si analitzem **la dotació infraestructures ferroviàries**, amb 1.491 km de vies (sense comptar els 84 km del metro de Barcelona), **Catalunya se situa per sota de la mitjana espanyola i europea** en relació amb la població: **21,9 km/100.000 habitants** (Espanya: 36,2 i mitjana UE-15: 41,4). Si mesurem els quilòmetres de vies en relació amb la superfície del país: **37,2 km/1.000 km²**, la dotació també és inferior a la mitjana comunitària (48,3), però superior a l'espanyola (28,3).

Així, doncs, **si comparem la dotació infraestructures** amb la dels països del nostre entorn **només es pot parlar de dèficit infraestructures en relació amb el ferrocarril.**

4. Sobre el model de transport pel que aposta el pla

El PITC és un pla continuista que no provocarà el necessari canvi cap a un transport més sostenible i que insisteix en fomentar el creixement de la mobilitat motoritzada

El Pla **aposta de manera clara per les infraestructures insostenibles** (viàries i d'alta velocitat ferroviària). Les principals inversions previstes es destinen a potenciar el transport per carretera amb la construcció de 1.500 km d'autovies. D'altra banda, les inversions en ferrocarril es destinen bàsicament a la construcció de 800 km de línies d'alta velocitat, amb una inversió que suposa la meitat de tota la que es preveu per al ferrocarril, davant de només 300 km de noves vies convencionals.

Per tant, tot i les declaracions d'intencions, **el PITC no aposta pel transport públic** i oblida els greus problemes de connexió amb transport públic de nombroses poblacions de Catalunya, la saturació de les rodalies a l'àrea metropolitana de Barcelona i la necessitat urgent d'incrementar la capacitat de circulació, el nombre de trens i els serveis.

El Pla s'oblida també de l'autobús i l'única actuació que planteja, la construcció de carrils bus-VAO a algunes vies d'accés a Barcelona, no la considera una actuació prioritària, ja que la segueix posposant malgrat que necessita una minsa dotació pressupostària si la comparem amb les megalòmanes infraestructures que es pretén construir.

5. Sobre l'avaluació ambiental del pla

El Pla **no planteja una avaluació ambiental per tal de mesurar els impactes reals** que suposaran aquestes noves infraestructures sobre el territori, ni els costos econòmics, socials i ambientals que generen. No té en compte elements d'avaluació ambiental com: l'impacte sobre el paisatge i la biodiversitat; la qualitat de l'aire; el soroll; el patrimoni històric; la qualitat de l'aigua o la salut humana.

És especialment greu la falta d'avaluació dels **impactes que les noves vies tindran sobre els espais protegits**.

El PITC no fa **cap referència a la contaminació atmosfèrica i acústica** produïda pel transport i als problemes de salut que aquesta contaminació provoca i no estableix objectius concrets de cara l'acompliment de la legislació vigent en temes de qualitat de l'aire.

No hi ha **cap mena de referència al consum de petroli** per part del sector del transport i a la dependència d'aquest tipus de combustible. Ignora les conseqüències del

progressiu esgotament de les reserves de petroli i contradiu els objectius del Pla de l'Energia de Catalunya.

El Pla **no té en compte** els compromisos adquirits per la UE i per l'Estat espanyol en el **Protocol de Kioto sobre les emissions de CO2**, considerant que és en el sector del transport on més creixen aquestes emissions i que aquestes ja han superat amb escreix els límits establerts per a 2012.

CONSIDERACIONS AL PLA EN L'ÀMBIT DE SABADELL I DEL VALLÈS

A banda de les diferents consideracions generals anteriorment assenyalades si se centra l'atenció en l'àmbit de Sabadell i el Vallès més urbanitzat, s'observa que les propostes del PITC són les següents:

Propostes de xarxa viària	Propostes de xarxa ferroviària
Ronda Oest de Sabadell	2 km d'Orbital (enllaç C4 i C7 de RENFE) Túnel d'accés a Barcelona des del Vallès Desdoblament Montcada-Vic Ramal Vallès UIC (by-pass Barcelona) Adaptació ample mixt Castellbisbal-Mollet (per mercaderies)
Autovia A-7 (Quart Cinturó)	
C-35 Molins de Rei-Sant Celoni (Interpolar sud)	
Autovia Túnel d'Horta	
Via de Cornisa (Pallejà-Montcada)	
Autovia marge esquerra del Besòs	
Desdoblament C-59 Mollet-St. Feliu Codines	
Autovia eix riera del Tenes	

De les propostes del PITC es desprèn que, mentre la xarxa viària futura serà sensiblement diferent a l'actual, amb un augment molt significatiu de vies d'alta capacitat, la xarxa ferroviària restarà molt similar a l'actual.

Considerant que la línia de TGV no serà utilitzada quotidianament per la majoria de vallesans, les propostes que aportaran una millora de la xarxa ferroviària seran l'augment de la capacitat de la línia Montcada-Vic, així com el nou túnel d'accés a Barcelona i els 2 km d'orbital per enllaçar les línies C4 i C7. Ara bé, d'aquestes 3 propostes només el nou túnel significa una modificació substantiva de l'actual esquema de xarxa ferroviària al Vallès.

Per tant, és necessari concloure que mentre el PITC transforma profundament l'esquema de la xarxa viària vallesana, manté pràcticament igual l'esquema de la xarxa ferroviària. Per aquest motiu, des de l'ENTESA PER SABADELL afirmem que **el PITC no posa les bases per possibilitar el canvi modal al Vallès**. Canvi necessari segons la Llei 9/2003 de la Mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat (actualment a informació pública).

Des de l'ENTESA PER SABADELL considerem que un pla infraestructures ha d'estar al servei de la mobilitat i tenir present que les polítiques de mobilitat actuals tenen el repte d'assolir els objectius, clarament legíslats, tal i com s'indiquen a continuació:

- **Reducció de les emissions efecte hivernacle**: Ratificació del Protocol de Kioto per part de l'Estat espanyol, en vigor des del 16 de febrer de 2005.
- **Dret a la salut**: reconegut a la Declaració dels Drets Humans, a la Constitució Espanyola i a la proposta del nou Estatut de Catalunya. Més en concret, cal acomplir el Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient. A més, cal tenir present que el Vallès Occidental és objecte de tractament per part del projecte de Decret de zones de protecció especial de l'ambient atmosfèric (DOGC 09/03/06).
- **Mobilitat universal**: es parla del dret a l'accessibilitat tant al Llibre Blanc dels Transports de la UE, com a la proposta de nou Estatut de Catalunya, a la Llei 9/2003 de la Mobilitat i a les Directrius Nacionals de Mobilitat.

Davant de la legislació existent i la rellevància del sector dels transports per al seu acompliment, l'ENTESA PER SABADELL reclama que **el PITC sigui un instrument cabdal per tal d'assolir un model de mobilitat en consonància amb la legalitat vigent**.

Tenint present que l'assoliment d'un nou model de mobilitat passa necessàriament per la consecució d'un canvi modal, i que des de l'ENTESA PER SABADELL considerem que el PITC no possibilitarà aquest canvi modal al Vallès, concloem que **el PITC no possibilitarà l'assoliment dels reptes que l'actual legislació planteja al conjunt de la societat**.

PROPOSTES D'ENTESA PER SABADELL AL PLA D'INFRASTRUCTURES DE CATALUNYA (PITC)

Una mobilitat sostenible ha de tenir per objectiu resoldre les necessitats de la població de la manera més eficient possible i amb el menor impacte territorial i ambiental. Això comporta planificar a partir d'aprofitar al màxim les infraestructures existents i una bona dotació i gestió de serveis de transport públic.

En aquest sentit **proposem que el Pla reculli els plantejaments següents:**

- El PITC ha de respondre a una visió global de la mobilitat. En aquest sentit cal incorporar la totalitat de la informació utilitzada i generada per tal que sigui possible verificar la validesa de la diagnosi i les propostes que es realitzen. L'adaptació a les previsions dels nous Plans Territorials i a escenaris de mobilitat menys continuistes podria donar lloc a una proposta d'infraestructures molt diferent.
- El Pla ha de plantejar escenaris de repartiment modal de la mobilitat de persones i del transport de mercaderies amb un menor percentatge dels desplaçaments en vehicle privat dels que planteja.
- Els dèficits en infraestructures de Catalunya han de ser precisats i especificats millor. No és cert que estiguem en una situació de dèficit en tot tipus de xarxes i, tal i com hem exposat anteriorment, les dotacions de Catalunya són grans en termes europeus en xarxa bàsica vial i reduïdes en ferrocarrils convencionals o en xarxa secundària de carreteres de qualitat.
- Els paràmetres d'accessibilitat cal que facin referència al conjunt de la població i, per tant, no només s'han de calcular per al transport privat motoritzat. Aquesta metodologia permetria posar de relleu els dèficits reals del model basat en el vehicle privat (VP) que el PITC prioritza. La simulació d'escenaris de congestió i de major o menor oferta en transport públic (TP) permet plantejar el funcionament dels diferents corredors i els possibles equilibris VP/TP en àmbits específics de Catalunya.
- El Pla no hauria de voler superar els referents en termes de Xarxa Bàsica Vial d'altres regions similars i sí plantejar-se la possibilitat d'equilibrar-nos amb elles en termes de xarxa ferroviària.
- El PITC hauria de parlar dels serveis de transport que s'exerciran i no només d'infraestructura. L'argument de manca de demanda no és vàlid per si mateix per a negar la construcció d'una línia ferroviària, quan en carreteres moltes vegades no es duen a terme aquestes anàlisis.
- Cal plantejar una extensa xarxa de ferrocarril, equilibrada en termes econòmics i no d'alta velocitat, que relligui molts punts del territori, que alimenti les xarxes més potents i ja consolidades, talment com les carreteres secundàries alimenten la xarxa bàsica vial.

Uns planejaments d'aquest tipus ens permetria acostar-nos molt més al model dels països centre europeus. Un escenari d'ampliació i millor oferta en TP, incorporant la necessària intermodalitat ferrocarril-autobús-tramvia, ha de permetre un major acoblament als objectius dels nous models de mobilitat sostenible, una major autocontenció de la dependència energètica dels recursos externs, una contribució

decisiva a la recuperació de la qualitat atmosfèrica local i una reducció de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

Propostes al Pla en l'àmbit de Sabadell i del Vallès:

- **La contenció de l'oferta viària al conjunt vallesà**, de manera que els increments de demanda futurs siguin absorbits pels transports col·lectius. Essent que el propi PITS reconeix que la congestió viària no té solució en l'àmbit de la RMB, la contenció de l'oferta hauria d'esdevenir una opció poc discutible tant en termes econòmics, com socials i ambientals.
- **L'ampliació de la xarxa ferroviària vallesana**, per tal que el ferrocarril esdevingui l'element clau dels transport col·lectius, sistema a complimentar a través de la xarxa d'autobusos. Ara bé, no es pot confiar a l'autobús l'articulació de la plana vallesana, davant l'estat de congestió de la xarxa viària vallesana, actual i futur.

Davant d'aquestes demandes genèriques, l'ENTESA PER SABADELL **reclama que es desafectin** del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya **les infraestructures següents:**

- Autovia A-7 (Quart Cinturó)
- C-35 Molins de Rei-Sant Celoni (Interpolar sud)
- Autovia Túnel d'Horta
- Via de Cornisa (Pallejà-Montcada)
- Autovia marge esquerra del Besòs
- Desdoblament C-59 Mollet-St. Feliu Codines
- Autovia eix riera del Tenes

Propostes d'estudi a incorporar al Pla:

- Proposta de connexió ferroviària de Sabadell amb Castellar del Vallès.
- Proposta de nou traçat del ferrocarril orbital, de manera que el seu pas pel Vallès no aprofiti les línies ja existents. Essent que la segona corona metropolitana s'està configurant com l'àmbit amb majors increments de mobilitat, és necessari incrementar la cobertura territorial del ferrocarril. El ferrocarril orbital, doncs, ha d'unir les tres capitals vallesanes donant cobertura a barris de Terrassa, Sabadell i Granollers encara sense oferta ferroviària, així com travessant la plana vallesana per allà on es concentra la urbanització (Polinyà, Polinyà, etc.).

- Prioritzar la connexió ferroviària de municipis i àrees encara sense servei ferroviari (Ripollet, Riera de Caldes, tec), a la connexió amb el Baix Llobregat, el Maresme o el Barcelonès. Davant l'elevat grau d'autocontenció que encara presenten certs sistemes urbans vallesans, sumat al decreixement dels desplaçaments radials vers Barcelona, cal una articulació ferroviària que permeti no només el manteniment d'aquesta autocontenció, sinó sobretot la potenciació del canvi modal en l'interior d'aquests.

D'altra banda, cal tenir en compte que la connexió del Vallès amb el Baix Llobregat es podria realitzar de manera eficient i molt més econòmica si es millorés el servei de la línia C7 i es construïssin els necessaris intercanviadors amb la resta de línies vallesanes.

Isidre Soler Clarena

Portaveu del Grup Municipal d'Entesa per Sabadell

Sabadell, 18 d'abril de 2006

Honorable Sr. Joaquim Nadal i Farreras

Departament de Política Territorial i Obres Públiques. Generalitat de Catalunya