

## Pla per retallar al 30% del total els viatges metropolitans en cotxe

- Un projecte del Govern pretén reduir de manera progressiva l'ús del vehicle privat fins a l'any 2012
- La iniciativa aposta per l'ampliació de les xarxes ferroviàries de rodalies i dels carrils bici

XABIER BARRENA  
BARCELONA

El cotxe, amb prop del 40% dels viatgers desplaçats el 2004, és el rei de la regió metropolitana, i aquests trajectes, majoritàriament, són absolutament necessaris. Amb aquesta doble premissa la Conselleria de Política Territorial ha aprovat un pla de mobilitat metropolitana, amb horitzó en el 2012, per aconseguir equiparar el transport en vehicle privat amb el transport públic. L'objectiu d'aquesta mesura és que tots dos tipus de mobilitat i també la que es fa a peu o en bici es reparteixin a terços el total de desplaçaments. El camí passa per acabar amb aquesta necessitat mitjançant l'ampliació de les infraestructures de transport públic.

Anar de Sant Boi a Sant Feliu de Llobregat i de Terrassa a Sabadell en transport públic suposa, a dia d'avui, tota una excursió malgrat la proximitat entre els respectius nuclis urbans. No recórrer al cotxe en aquests casos --si se'n disposa-- està a l'abast, únicament, d'autèntics militants del transport col·lectiu. El creixement de la regió metropolitana, que comprèn 164 municipis de la província de Barcelona i 4,84 milions de persones, ha convertit en una antigalla l'actual esquema de transport excessivament radial, és a dir, dissenyat per connectar tots i cadascun dels municipis amb Barcelona i que es desentén de la connexió entre localitats.

### DIÀSPORA BARCELONINA

L'èxode de ciutadans i empreses des de Barcelona cap a altres punts de la regió ha consolidat el paper del vehicle privat i ha convertit en inajornable una actuació de l'administració per rebaixar els fums -- literalment-- al cotxe. Aquest pla, que pretén reduir en un 5% la utilització del vehicle privat, tindrà, a més a més, altres efectes beneficiosos com ara la disminució, en un 20,5%, de les emissions de diòxid de carboni i un 48% de les partícules en suspensió. A part de reduir en un 25% el nombre de morts al volant.

El 2004, el 39% dels 3.300 milions de desplaçaments que hi va haver es van fer en vehicle privat, pel 29% del transport públic i el 31% dels que es van fer a peu o en bicicleta. Si s'exclou el municipi de Barcelona, l'avantatge dels vehicles privats encara és més aclaparador.

El primer pas que es marca el Govern per a l'any 2012 és tenir a punt els 283 quilòmetres de noves vies fèrries, per passar dels actuals 762 quilòmetres i 340 estacions a un total de 1.045 i 418. Aquestes actuacions, definides amb anterioritat en el pla director d'infraestructures del transport (PDI i PITC) preveuen, per exemple, la construcció de la línia orbital, que connectarà el Garraf amb el Maresme pel Vallès, la nova línia entre

Castelldefels i Cornellà (projectada al principi com la L-12 del metro de Barcelona) i el desdoblament de les línies Barcelona- Vic i del Maresme.

El pla aprovat ahir també preveu la reestructuració de les línies del servei de rodalies de Ferrocarrils i Renfe. Aquest últim, si es compleixen les previsions, el 2012 ja farà quatre anys que estarà en mans de la Generalitat. Així mateix, s'estableix, per al cas del metro de Barcelona, una millora de la freqüència de pas dels combois per deixar-la en 2,5 minuts.

La Generalitat també farà actuacions en l'àmbit de la vialitat. Així, l'actual trama de carreteres de 2.127 quilòmetres creixerà 391 quilòmetres més fins arribar als 2.418. A més, es preveuen construir 150 quilòmetres de carril bici i 50 estacions amb servei de Bicing, actualment concebut com una forma de transport municipal i que, així, fa el seu salt metropolità. D'aquesta manera es compliria un vell somni dels defensors de les dues rodes: unir Castelldefels amb Mataró amb un carril bici.

## MÉS AUTOBUSOS

Les noves carreteres --i les que ja existeixen-- no seran d'ús exclusiu dels vehicles privats. Política Territorial i Obres Públiques promourà la creació de noves línies interurbanes i adequarà els accessos a les principals ciutats metropolitanes --especialment Barcelona-- perquè es puguin construir carrils bus- les principals ciutats metropolitanes --especialment Barcelona-- perquè es puguin construir carrils bus- VAO (vehicles d'alta ocupació, és a dir, cotxes amb més d'un ocupant). També està previst doblar els aparcaments en estacions de tren per facilitar el *park & ride*, és a dir, per desplaçar-se des de la urbanització separada fins a l'estació i, des d'allà, agafar el tren fins a la destinació escollida.

Amb tot, l'èxit del futur de la regió passa perquè la Generalitat aconseguixi un dels punts que s'enuncien en el seu pla: planificar el territori amb criteris de mobilitat sostenible. L'agrupació de polígons industrials en àrees servides pel transport públic i la dosificació en la construcció d'urbanitzacions de baixa densitat són els objectius que la conselleria té entre cella i cella.