

Més quilòmetres i menys peatges

D'AQUÍ AL 2020 ES CONSTRUIRAN MÉS DE 600 KM ADDICIONALS D'EIXOS VIARIS DE GRAN CAPACITAT –AMB EL DESDOBLAMENT DE LES PRINCIPALS CARRETERES DE TITULARITAT ESTATAL I NOVES AUTOVIES LLIURES DE PEATGE– I 550 KM DE CARRETERES.

La xarxa viària del Principat, tot i estar molt més desenvolupada que no la del ferrocarril, necessita millores importants, sobretot en la xarxa que depèn de l'Estat, per afrontar les exigències d'una economia cada dia més oberta i interdependent. El fet que entre el 1997 i el 2007 l'estat només dedicés a les carreteres catalanes 386 euros per capita –mentre que la mitjana espanyola durant el mateix període fou de 961 euros– dona una idea de les necessitats –i endarreriments– que presenten les carreteres de titularitat estatal a Catalunya.

Les autopistes de peatge han compensat en certa manera les necessitats de comunicacions del país, però alhora

han establert un greuge comparatiu amb la resta de l'estat espanyol, perquè les infraestructures més utilitzades han estat finançades pels usuaris catalans, bé siguin ciutadans o empreses. La Generalitat ha mirat de limitar l'efecte negatiu dels peatges sobre la butxaca de l'usuari, tot aplicant descomptes als usuaris habituals o eliminant el peatge als trams que esdevenen circumval·lacions de zones urbanes.

El Llibre Blanc del Transport a la Unió Europea recomana la tarifació per a ús de les infraestructures, amb criteris com els que ara mateix fa servir Alemanya per als camions que circulen per vies de gran capacitat, per exemple, les autovies. Algunes ciutats com ara Londres o Estocolm han adoptat

Variant de les Masies de Voltregà, primer tram del desdoblament de la C17 entre Manlleu i Ripoll.



el peatge urbà o el road pricing (que fa pagar per diversos conceptes –aparcament, congestió, etc.– segons la mena de vehicle, l'hora en què se circula, etc.). En un futur Catalunya s'haurà d'adaptar també a les exigències europees.

Autovies gratuïtes. L'objectiu principal del Pacte Nacional per a les Infraestructures pel que fa a carreteres és dotar el país d'una xarxa viària ben integrada i segura, que garanteixi l'accessibilitat al territori en condicions de fluïdesa i de sostenibilitat. La prioritat, pel que fa a eixos viaris d'alta capacitat, és fer créixer l'oferta d'autovies lliures de peatge arreu del país, fins a sumar uns 600 quilòmetres addicionals d'aquesta mena de vies. El desdoblament de l'eix transversal, el desdoblament de la C12 o eix de l'Ebre (Sant Carles de la Ràpita - Amposta - Lleida) i l'autovia C15 o eix diagonal (entre Vilanova i la Geltrú i Manresa) són algunes de les obres que és previst que assumeixi la Generalitat de Catalunya, mentre que l'estat ha de finançar la construcció de nous trams de l'A7, entre el País Valencià i Abrera (Baix Llobregat), de l'A2 entre Tordera, Fornells de la Selva i la frontera, de l'A22 (Lleida-Osca) i l'A14 (Lleida-Sopeira, Alta Ribagorça).

Aquestes actuacions sobre vies amb capacitat d'absorbir molt trànsit són molt vistoses, però també s'actuarà sobre les carreteres convencionals per tal de fer-les més segures i còmodes. En total, incloent-hi nous trams, variants urbanes i condicionament d'alguns sectors malmesos, és previst de construir 550 km de xarxa viària bàsica.

Es tracta d'obres més petites, però la llista és força extensa i afecta tota la geografia catalana. Les que pre-

visiblement necessitaran una assignació pressupostària més elevada per part de la Generalitat seran la C14 entre Tàrrrega i la Seu d'Urgell i el condicionament de la C51 entre el Vendrell i Valls. L'estat, d'una altra banda, invertirà les partides més importants a arranjar la N152 (incloent-hi el túnel de Toses, la variant de Ribes de Freser i el tram entre Puigcerdà i la frontera) i l'eix pirinenc entre Besalú i Llançà, o a millorar la N260 (amb les variants de la Seu d'Urgell, Gerri de la Sal i la Pobla de Segur).

La Generalitat continua reivindicant la dotació del fons de rescat dels peatges, però també vol reformular-los com a instrument generalitzat de gestió de la mobilitat, de manera que es guanyi amb eficiència i serveixi per a fomentar la sostenibilitat. L'objectiu és reduir al màxim els peatges troncats, amb l'excepció lògica del que dona entrada i sortida a la concessionària, promoure mecanismes automàtics de pagament i generalitzar l'ús del teletac. També es vol aconseguir que el trànsit sigui més racional i trobar sistemes per a afavorir els vehicles d'alta ocupació (VAO), els camions amb càrrega, la circulació en hores vall o els vehicles de baix impacte energètic. La idea és de reservar carrils específics per a vehicles d'alta ocupació i transport públic, perquè puguin entrar a les ciutats sense tantes dificultats. El primer carril VAO ja es construeix a la C58 entre Ripolllet i Barcelona.

Per aconseguir tots aquests objectius, eliminar les desigualtats entre els peatges i combatre la congestió, la contaminació i l'accidentalitat, l'administració crearà un fons de rescat i homogeneïtzació de peatges.

Carreteres comarcals i camins rurals. El Pacte Nacional per a les Infraestructures també preveu la modernització de la xarxa viària comarcal i local per tal de dotar-la d'uns estàndards mínims de qualitat i augmentar la seguretat dels usuaris. La voluntat és afavorir el reequilibri territorial i la connexió entre poblacions que no garanteixi la xarxa bàsica. Entre les accions previstes hi ha la carretera que uneix Calaf, Guissona, Agramunt, Balaguer i Alfaràs –a Ponent– i la variant de Sant Pere Pescador, a l'Alt Empordà, en conveni amb la Diputació de Girona.

Pel que fa als camins rurals, el pacte també propugna de completar i mantenir la xarxa viària rural, però també promoure-hi el transport col·lectiu bàsic que garanteixi a tots els ciutadans l'accés a serveis bàsics d'educació i sanitat.

També es compromet a activar el pla de camins rurals que preveu el condicionament de 10.000 km de camins de titularitat pública en l'horitzó 2007-2015, tenint en compte que cal adequar-los al pas de maquinària agrària. Aquest pla tindrà un pressupost de 600 milions d'euros a la primera fase del pacte.



Recreació virtual del futur eix diagonal entre Vilanova i la Geltrú i Manresa.