

Infraestructures de transport: Necessitats i impactes

Francesc Magrinyà

Professor d'Urbanisme. Universitat Politècnica de Catalunya

PER UNA NOVA CULTURA TERRITORIAL DE LES INFRAESTRUCTURES

El territori està infestat de traces que l'esquerden

El territori sembla emportat per un remolí de traçats viaris que es desenvolupen i s'intercalen els uns entre els altres, molt sovint sense ordre ni concert. El tram de confluència de l'autovia de Castelldefels (C-31) amb l'autopista del Garraf (C-32) juntament amb la traça del ferrocarril poc abans d'entrar als túnels és una mostra clara d'aquests mecanismes de compartimentació i desfiguració del territori. En molts casos, gairebé mai s'ha preparat una espina dorsal de caire urbà que permeti articular les noves traces amb l'entorn que les envolta, creuar-les a diferent nivell d'una manera natural i protegir-les del seu brogit. Les autovies s'instal·len pertot arreu i al costat es construeixen parets aïllants que esquerden l'espai.

L'existència de solucions disgregadores de traçat no ens hauria d'imbuir un sentiment de resignació. La traça de l'autopista dels túnels de Vallvidrera, entre Terrassa i Collserola, és un bon exemple d'articulació d'una autopista amb l'entorn. El mateix s'esdevé amb la pota sud de la ronda de Dalt de Barcelona, entre l'avinguda de la Diagonal i el nus del Llobregat: un espai difícil des del punt de vista topogràfic que respon a la necessitat de connectar els barris perifèrics de l'Hospitalet, Cornellà i Esplugues. En el mateix sentit ens trobem amb la solució del nus de la Trinitat que és un bon exemple d'articulació d'un node viari amb el seu entorn. Tots aquests exemples ens mostren que és possible dissenyar les infraestructures d'una altra manera. La pregunta que ens podem fer és: per què aquests casos són més una excepció que la regla? Ens hem dotat dels instruments adequats per a construir territori amb més ordre i concert?

Els instruments del planejament i els procediments administratius per a la construcció de les infraestructures: uns elements inadaptats per a les necessitats del territori

Prèviament i abans de projectar el territori, cal considerar quin és el repartiment dels futurs assentaments i com es pensa el sistema de mobilitat. I cal

a més plantejar-se aquesta pregunta amb una periodicitat que ha de ser com a mínim de cinc anys, el període que representa l'*input* de nova informació de cada cens. Les infraestructures de transports i de telecomunicacions han generat un procés dinàmic pel qual les centralitats i els nous eixos de creixement canvien més de pressa en el temps i, si no se'n controla la voracitat per a ocupar l'espai, aquest fenomen pot arribar a ser destructiu per al territori.

Malauradament, després de vint-i-cinc anys d'autogovern, l'Administració catalana ha estat incapaç de construir uns instruments que permetessin afrontar els reptes territorials de les infraestructures. Per una banda, els diferents governs de la Generalitat de Catalunya no han cregut en el planejament territorial. Tan sols s'ha aprovat un únic pla territorial sectorial (el de les Terres del Ebre) i s'ha abandonat les principals conurbacions catalanes (Barcelona, Tarragona, Lleida i Girona) a la contingència de la dinàmica del "projecte a projecte". Una mostra de les conseqüències d'aquesta absència és que no s'ha sabut, per exemple, quina havia de ser la traça d'entrada del tren d'alta velocitat en l'aglomeració de Barcelona, fins que la traça s'ha anat decidint "projecte a projecte" amb les conseqüències negatives que això ha comportat.

Per altra banda, i des de la perspectiva local, l'escala més adequada d'intervenció seria la comarcal. Però en aquest cas els consells comarcals, que haurien d'haver estat els organismes que constituïssin equips redactors de models territorials, disposen d'un recolzament tècnic molt escàs i sense competències. S'ha observat que s'ha confiat més en la hipòtesi que el planejament territorial no servia per a gran cosa i que el que calia era definir uns bons planejaments urbanístics (plans generals d'ordenació urbana). Al final, els planejaments urbans han creat equipaments, han ordenat el creixement de cada municipi, però en la majoria de casos ho han fet al marge de les grans infraestructures viàries i ferroviàries. S'ha posat en evidència, per tant, que per a establir un ordre en les infraestructures cal una escala

de treball que vagi més enllà de l'escala municipal i s'ha constatat a més que la suma d'ordres locals no ha donat lloc a un ordre global.

En conseqüència, si es volen prendre decisions adequades sobre les infraestructures de transport cal respondre prèviament a la pregunta de per quin sistema de mobilitat s'opta i això implica qüestionar-se el repartiment modal que pot arribar a assumir el transport col·lectiu i quines haurien de ser les traces ferroviàries que cal preveure en cas que, en un futur, es necessiti augmentar-ne la presència al territori. A més caldria començar a afrontar el fet que el cotxe és un gran consumidor d'espai respecte dels altres modes i que no te sentit una extensió exponencial de les infraestructures viàries que, per altra banda, no tenen per què ser més eficaces. Tan sols a partir d'aquest coneixement i de la revisió que se'n faci en el temps es poden plantejar quines són les traces viàries, quins són els punts crítics de pas i d'articulació i com s'insereixen les respectives traces que evitin construir un territori desfigurat.

Si tot es confia en els plans urbanístics municipals i en l'elaboració projecte a projecte no s'afronten les infraestructures amb un tractament adequat. No s'és conscient que el territori és un de sol i que cal fer passar la xarxa d'autovies, la xarxa de rodalia, la xarxa d'alta velocitat, la xarxa de carrils per als autobusos urbans i interurbans i articular-los als nodes metropolitans. Si no s'afronta des d'una visió sistèmica, el territori s'organitzarà a escala urbana però es desfigurarà a escala territorial.

El Pla de carreteres: l'únic planejament d'infraestructures però amb plantejaments de passat

Cal, doncs, una nova mirada que vagi més enllà de l'escala urbana local de projectes urbans i de l'escala territorial esquemàtica i sense territori. Però per a això cal una nova cultura territorial de les infraestructures.

Actualment, l'únic plantejament a escala territorial pel que fa a les infraestructures és el Pla sectorial de carreteres que és l'element que acaba legitimant *de facto* les solucions adoptades. Però aquest és un pla que no té plantejaments ambientals ni territorials sobre la funció de la traça, ni aterra a l'escala de projecte urbà. El plantejament del Pla de carreteres és decidir quins arcs del graf s'han de construir i, si s'escau, quina secció de l'arc s'adopta, per poder decidir, a continuació i a través d'una anàlisi cost-benefici, la prioritat de construcció de cada arc plantejat. Des d'una anàlisi de diferents casos s'observa que, en la presa de decisions, el plantejament territorial implícit en el Pla és que la carretera és un objecte aïllat pel que fa al traçat. En cada cas l'eix ha de connectar dos nuclis i al seu pas per un tercer organitzar una circumval·lació del nucli urbà. A més, el territori no existeix com a tal, tan sols és una abstracció esquemàtica en la qual només hi ha nuclis urbans que es connecten.

En aquest plantejament, la infraestructura recorre el territori sense analitzar les interaccions que produeix a mesura que avança. La presa de decisions sobre un traçat encara és molt instintiva. Un tècnic dibuixa un primer traçat i, sobre aquella primera traça, s'hi acostumen a fer variacions. En el cas de les infraestructures, a un arc, s'hi adjunta un altre arc. Canviar un nus és gairebé impossible. Llavors s'opta, en molts casos, per crear un altre nus, i d'aquesta ma-

Cal una nova mirada que vagi més enllà de l'escala local de projectes urbans i de l'escala territorial esquemàtica i sense territori

nera les xarxes es van fent més i més complexes sense augmentar-ne l'eficàcia. El nus del Llobregat o el nus de la B-30 amb la C-58 i la N-150 a l'alçada de Barberà del Vallès en són exemples paradigmàtics. La tecnologia aportada es basa en el fet que els traçats es defineixen per uns eixos que són combinació de rectes, cercles i clotoïdes, que han de complir una normativa, la instrucció general de carreteres. La única relació que aquesta normativa té amb el territori és la seva consideració com a un element de suport i es confia en el fet que el bon encaix de l'eix a definir dependrà de la bona voluntat de la persona que en faci el traçat. De fet, i en definitiva, la definició d'un traçat està especialment associada a un càlcul pressupostari que doni lloc a una partida administrativa per a reservar uns recursos econòmics determinats que permetin construir un tram de carretera. La decisió de per on passa exactament la traça no es contrasta amb la xarxa ecològica de corredors, amb les interaccions econòmiques que pot tenir per al conjunt del territori, ni és té en compte la congruència que pot tenir amb la distribució dels polígons industrials i dels nuclis residencials. Aquests elements haurien de correspondre als plans territorials sectorials, que s'haurien d'haver aprovat des de fa més d'una dècada. Com que aquest planejament no existeix es fa un doble salt mortal. Per una banda, es confia en la bonança del Pla de carreteres com a instrument de planificació territorial. Per l'altra, i com a recurs tranquil·litzant, es confia que abans d'arribar a la fase de redacció del projecte s'hagi fet un estudi d'impacte ambiental previ. En aquest moment l'anàlisi predominant és lineal i aïllada i ja no és territorial ni sistèmica.

L'Estudi d'impacte ambiental: l'element de legitimació territorial i mediambiental d'un territori sense planejar

L'Estudi d'impacte ambiental és un document que acompanya el projecte constructiu desenvolupat a partir del Pla de carreteres i conté tan sols unes comprovacions sobre els impactes mediambientals que la nova línia de traçat pugui generar sobre el medi natural. En el moment de l'aprovació definitiva, que és quan els documents arriben al Departament de Medi Ambient, aquest té un marge d'ac-

tuació i un pes específic molt limitats. La situació porta a una disjuntiva en la qual queda implícit que qualsevol possible canvi en el traçat representa un increment desorbitat del cost. I a menys que el traçat passi per un sector afectat pel Pla d'espais d'interès natural, que condicioni una població de flora o fauna molt específics o que toqui un punt del Catàleg de Patrimoni Cultural, el traçat no es toca. Com que no hi ha hagut un planejament territorial no s'ha decidit un traçat que valorés les possibles sinergies entre el Medi Natural que es vol potenciar (molt més enllà dels sectors puntuals del PEIN), de les rutes patrimonials de la comarca afectada (més enllà de no tocar físicament un monument històric) i dels sectors residencials que cal preservar o de les activitats econòmiques susceptibles de potenciar. Finalment, l'Estudi d'impacte ambiental (EIA) es converteix en un instrument de legitimació ambiental d'un traçat prèviament escollit en el qual en cap moment se n'han qüestionat realment les implicacions territorials. Tot fa pensar que la perspectiva ambiental i territorial estaria present en totes les fases del procés, però a la pràctica no és així.

Instruments per a una nova cultura territorial de les infraestructures

Es posa en evidència, per tant, que els instruments necessaris per a construir un territori articulat amb les infraestructures realment no s'adeqüen a aquests objectius. En primer lloc, doncs, caldria afrontar un model territorial de mobilitat que impliqués una definició sobre quines haurien de ser les infraestructures dedicades al vehicle privat i quines al transport públic. A partir d'aquest model s'haurien de definir uns nodes i uns corredors estratègics, com seria el cas dels nusos de Martorell i Granollers o dels corredors de la B-30, per l'aglomeració de Barcelona, o dels corredors de l'N-340 i l'N-240, en el cas de l'aglomeració de Tarragona, per posar dos exemples significatius.

Per a aquests llocs estratègics caldria analitzar a través de projectes específics les funcions que la nova infraestructura hauria de complir en funció d'un projecte territorial d'infraestructures.

En segon lloc, i per a la resta de projectes, caldria elaborar un document previ, que hauria de ser el Pla territorial sectorial d'infraestructures, confirmat per l'aportació local de cada consell comarcal amb tècnics de gestió del territori, que posés al dia l'estratègia de la comarca. I sobre aquesta base plantejar, més que un estudi d'impacte ambiental o que un projecte constructiu, un projecte territorial de traçat que incorporés l'anàlisi territorial i el projecte constructiu amb les consideracions de la relació entre el projecte constructiu i els potencials econòmic, mediambiental i patrimonial de la comarca per on passa el nou traçat, tenint en compte alhora la seva adaptació a l'escala urbana i la seva articulació amb el sistema general d'infraestructures.

Finalment i en tercer lloc caldria, com a punt essencial, desenvolupar des de l'Administració i des de les universitats una nova metodologia de treball per a aquests nous tipus de documents que integrarien territori i infraestructura. El territori necessita equips multidisciplinars dirigits amb una coherència de projecte i que tinguin com a objecte central les infraestructures de transport, però alhora han de tenir en compte l'impacte econòmic, medioambiental, de patrimoni i de planejament urbanístic de cada solució.

No és tant una qüestió de diners sinó entendre i assumir que dotant-nos d'uns instruments adequats podrem evitar desfigurar el territori i que per això cal un canvi de mentalitat, és a dir, una nova cultura de les infraestructures a l'estil del que ha representat per al territori optar per una nova cultura de l'aigua.

Juan Luis Zalbidea

Director d'Infraestructures i Transports. Cambra Oficial de Comerç, Indústria i Navegació de Barcelona

ELS CORREDORS BÀSICS DE TRANSPORT A CATALUNYA

Definició dels corredors bàsics de transport

A diferència de les xarxes, que tenen un enfocament monomodal i asseguren una accessibilitat homogènia a tot el territori, els corredors de transport són la resposta multimodal a les demandes de mobilitat al llarg dels eixos principals. Els corredors són itineraris al llarg dels quals es concentra el moviment de persones, mercaderies, energia, aigua i informació, i en els quals coincideixen els principals eixos de les di-

ferents xarxes. Permeten organitzar i racionalitzar el transport, ja que disposen de diferents modes de transport, i tenen unes característiques que els fan òptims per a cada tipus de mobilitat. Els punts d'intersecció dels corredors, els nodes, actuen com a centres d'organització i de gestió de la intermodalitat. Ports i aeroports són exemples de nodes, ja que no solament hi conflueix el transport marítim o l'aeri sinó que disposen també de connexions viàries, ferroviàries, energètiques, etc.