


**Andreu
ULLIED**

 ENGINYER DE CAMINS,
CANALS I PORTS

LES XARXES S'HAN DE PLANIFICAR DE FORMA INTEGRAL

LA BONA NOTÍCIA és que tots estem d'acord que en els pròxims anys hauria d'augmentar significativament el nombre de persones que utilitzen el transport públic, en trajectes urbans i interurbans, especialment en l'àmbit metropolità de Barcelona. També coincidim que fan falta inversions molt importants per fer-ho possible. La mala notícia és que encara que augmenti el transport públic, diguem un 120% en 20 anys, el transport en vehicle privat ho farà en el millor dels casos en un 70%, Això, a més a més del trànsit de mercaderies, en què avui el ferrocarril encara és insignificant. Així, d'un 20% de vies metropolitanes que avui ja estan congestionades, el més pro-

“Tots coincidim que és vital augmentar el transport públic”

bable és que passem a un 40%, excepte que, o bé s'augmenti significativament la capacitat viària, o bé s'implementin polítiques territorials i models de desenvolupament econòmic molt diferents dels actuals. És evident que hi ha un límit a les carreteres que es puguin arribar a construir, i que més aviat que tard serà necessari reformular radicalment els peatges de les autopistes per optimitzar-ne la capacitat i prioritzar l'accessibilitat intermodal als ports i aeroports.

Ens agradi o no, les infraestructures de transport s'organitzen en xarxes que s'han de planificar d'una manera integral, i és necessari fer-ho anticipadament, perquè es triga més de 10 anys a passar del projecte a la realitat, són inversions cares i tenen impactes territorials considerables, a curt i llarg termini. Potser planificar xarxes d'infraestructura de transport no és la feina més divertida del món, ni de les més fàcils, però hem d'aprendre a fer-ho.