

PTOP presenta el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha presentat avui el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, que dibuixa les prioritats actuals i futures en el desenvolupament de la xarxa viària i ferroviària catalana fins al 2026. Per primera vegada el Govern català ha realitzat un document que planifica de forma integrada totes les necessitats en les infraestructures catalanes amb els següents eixos i objectius principals:

- **Aposta pel ferrocarril** amb 800 km de noves línies d'alta velocitat, més de 300 km de noves línies convencionals, la millora de 576 km de línies existents i una inversió que dobla la destinada a carreteres.
- **Millora la xarxa viària** amb uns 1.500 nous km d'autovies i el condicionament i increment de la qualitat del global de les carreteres.
- **Preveu una inversió de 37.115 MEUR fins a l'any 2026**, dels quals més de 25.000 MEUR, un 68% del total, es destinaran al ferrocarril i uns 12.000 MEUR a les carreteres.
- **Planifica una xarxa integrada, multimodal i transversal**, concebut les infraestructures de manera global independentment de la seva titularitat i preveu eixos que acaben amb la radiocentralitat comunicativa.
- **Aportarà una mobilitat més sostenible i segura**, equilibrada socialment i viable econòmicament, tenint en compte les creixents necessitats de mobilitat de viatgers i mercaderies, promovent un repartiment modal en favor del ferrocarril i seguint criteris territorials de sostenibilitat i seguretat.

El primer pla integral d'infraestructures del transport

El Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (PITC) és el pla territorial sectorial que defineix la xarxa d'infraestructures viàries i ferroviàries necessàries per Catalunya, en coherència amb les directrius de planejament territorial vigent i amb una visió sostenible de la mobilitat.

EL PITC coexisteix amb d'altres plans i programes d'infraestructures, que tenen els seus propis àmbits geogràfics i sectorials, en funció del marc competencial propi de les institucions que els impulsen. En relació amb tots aquests, el PITC vol ser l'instrument que permeti el desenvolupament coordinat de les xarxes viàries i ferroviàries a Catalunya, tant pel que fa al transport de viatgers com de mercaderies.

La nova planificació viària i ferroviària s'ha de dur a terme en el marc d'una visió integrada de la política de mobilitat, coherent amb la planificació territorial vigent i en elaboració i amb les directrius de mobilitat. La planificació integrada de les infraestructures és indispensable per a fer un bon ús dels recursos públics, per a evitar retards i sobre costos en les inversions i, en bona mesura, per a facilitar la reducció dels impactes ambientals i la maximització dels beneficis socials i econòmics. Es fa, doncs, indispensable un instrument de planificació com el PITC que integri les xarxes viàries i ferroviàries.

El marc del Pla

El Pla d'infraestructures del transport substituirà el Pla de carreteres i els plans sobre infraestructures ferroviàries i logístiques redactats el 2003, que no arribaren a ser aprovats definitivament. Així mateix, el nou Pla coexistirà i complementarà el Plan de Infraestructuras y Transportes (PEIT) del Ministeri de Foment, el Programa d'autovies del DPTOP, el Pla director d'Infraestructures de l'ATM i la Xarxa viària i ferroviària transeuropea de la Comissió Europea.

Obert a la participació institucional i ciutadana

EL PITC suposa una important innovació en l'àmbit del planejament del Departament de Política Territorial i Obres Públiques, ja que per primera vegada integra en un mateix document la planificació viària i ferroviària per als propers anys.

El document, en la seva tramitació, serà obert en la fase de seguiment a la col·laboració i participació institucional i ciutadana.

Un cop elaborat el projecte, se sotmetrà properament a informació pública i institucional. Durant aquest tràmit el Pla rebrà informes dels ajuntaments catalans, la Federació de Municipis de Catalunya, l'Associació Catalana de Municipis i Comarques, organitzacions empresarials i sindicals més representatives i altres organismes i entitats de la mobilitat. També es procedirà a la seva avaluació estratègica ambiental. Un cop fetes les adaptacions adients serà aprovat pel Govern, que n'informarà al Parlament.

La Secretaria per a la Mobilitat elaborarà bianualment un informe d'estat de la situació i tendències que inclourà una síntesi de les actuacions realitzades i previstes.

Horitzó 2026

En la redacció del PITC s'ha treballat en una anàlisi de la situació actual i les tendències de futur, la definició d'actuacions i l'avaluació i prioritització d'aquestes.

La definició d'escenaris de futur és necessària per poder concretar els objectius sobre els ritmes de creixement i la distribució modal de la mobilitat. Per tal d'establir-los, el PITC es basa en el Pla territorial general de Catalunya, els estudis de mobilitat i el Llibre blanc de transports entre altres.

El Pla territorial: 7,9 milions de catalans

Pel què fa al Pla territorial, preveu com a escenari de referència una població de 7,9 milions de cara al 2026. La regió metropolitana de Barcelona estaria entorn als 4,8 milions, que representa un 61% del total català. La resta de Catalunya tindria uns 3,1 milions, un 39% del total.

Moderar el creixement de la mobilitat

Per tal d'elaborar el PITC s'han tingut també molt en compte les directrius nacionals de mobilitat que, en relació amb aquest augment poblacional, preveuen importants increments tant en el trànsit de viatgers com en el de mercaderies. Per tal d'absorbir aquests creixements i aconseguir una mobilitat eficient i sostenible el PITC es fixa com a objectiu una redistribució modal a favor del ferrocarril i del transport públic.

En aquest sentit, d'una banda, és indispensable l'augment de la capacitat ferroviària en determinats corredors o l'obertura de nous eixos, especialment a l'RMB. D'altra banda, per garantir els nivells de fluïdesa que es pretenen en la xarxa viària, caldrà també augmentar selectivament la capacitat d'algunes vies.

➤ **Mercaderies: el ferrocarril ha de poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026.** Les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026 (actualment és del 4%). El transport per carretera s'ha de mantenir en un 3,1% anual (inferior al 4,9% de creixement actual).

- *El port, l'aeroport i les activitats logístiques:* el trànsit terrestre generat i atret pel Port de Barcelona i la Plataforma Logística del Delta doblarà el trànsit actual el 2020. En aquest sentit els nous accessos viaris i ferroviaris jugaran un paper molt important per absorbir i potenciar aquest creixement.
- *Travessar el Pirineu, el 20% de les mercaderies per ferrocarril:* a nivell peninsular el trànsit de mercaderies augmentarà 2,6

vegades, passant de les actuals 100 milions de tones a 269. La proposta ferroviària en mercaderies del PITC preveu 311 nous trens diaris travessant el Pirineu (actualment són 43) que podrien substituir un nombre equivalent de 12.500 camions. D'aquesta manera un 20% de les mercaderies que travessen el Pirineu es transportarien per ferrocarril.

- **Passatgers: el transport públic ha de créixer el doble que el vehicle privat.** Es proposa una desacceleració de la mobilitat intermunicipal. L'evolució previsible fa que l'increment global d'aquesta mobilitat prevista entre 2001 i 2026, tingui una taxa anual del 2,3%, i una taxa acumulada del 77%. Del total de mobilitat generada, s'ha fixat que la mobilitat en vehicle privat no hauria de créixer per sobre del 60% el 2026, mentre la mobilitat en transport públic ho hauria de poder fer per sobre del 120%.

Objectius

En aquest marc, l'objectiu del PITC és desenvolupar un sistema de transport organitzat com a xarxa integrada i multimodal, segur i sostenible, ambientalment responsable, equilibrat socialment i viable econòmicament. El mateix PITC conté un primer estudi ambiental mitjançant el qual es poden concloure les principals previsions de compliment d'aquests objectius.

Així, amb el desenvolupament del PITC es vol:

- **Contribuir a una mobilitat sostenible:** disminuir el consum d'energia i les emissions de diòxid de carboni tot i l'augment de la mobilitat. Per fer-ho possible, el PITC proposa augmentar significativament la quota de ferrocarril i del transport públic en el repartiment modal, tant en l'àmbit de viatgers com en el de mercaderies.
 - *Reducció del consum energètic:* es calcula que l'aplicació del PITC reduirà un 4,7% el consum de combustible i un 6% les emissions de CO₂, amb la reducció de la congestió i el major protagonisme del ferrocarril.
- **Reforçar l'estructura nodal del territori:** en coherència amb els plans territorials, garantir uns nivells coherents d'accessibilitat als diferents nodes urbans i de connectivitat entre aquests, en funció de la seva situació geogràfica i del seu potencial creixement. Articular les xarxes de transport transeuropees i contribuir a la vertebració de l'Euroregió i a la permeabilització dels Pirineus. Assegurar, així mateix, l'accessibilitat a les grans plataformes logístiques i als ports.

- *Trencar la radialitat*: projectes com l'Eix Transversal Ferroviari, la línia orbital i la millora de la xarxa regional trencaran l'estructura de comunicació radial i multiplicaran les possibilitats de comunicació intercomarcal.
- La població a menys de 10 minuts d'autopistes i vies preferents augmenta en 500.000 persones.
- **Incrementar la seguretat**: garantir característiques homogènies al llarg dels itineraris viaris, per facilitar la conducció segura, tendint a la segregació dels trànsits de curt i llarg recorregut, a través de la jerarquizació la xarxa i, sobretot, de l'afavoriment del transport públic.
 - Amb l'establiment de tipologies viàries més segures es calcula que l'accidentabilitat es reduirà en 1.000 accidents i en uns 115 morts l'any 2026.
- **Millorar la qualitat de servei**: establir intervals de pas i de velocitats comercials mínimes en el cas dels ferrocarrils, i garantir nivells de fluïdesa pel conjunt de la xarxa viària.
 - *Reducció de la congestió*: tenint en compte la tendència d'augment de mobilitat el 2026 estaria saturada el 23% de la xarxa, mentre que amb la proposta del PITC es calcula que serà només un 11%. En aquest sentit es calcula un estalvi global de temps per a l'usuari d'un 20%.
 - *Reducció del temps de viatge*: la proposta ferroviària millora el temps de viatge en ferrocarril a Barcelona entre un 60 i un 80% des de les capitals de comarca.

37 mil MEUR en infraestructures

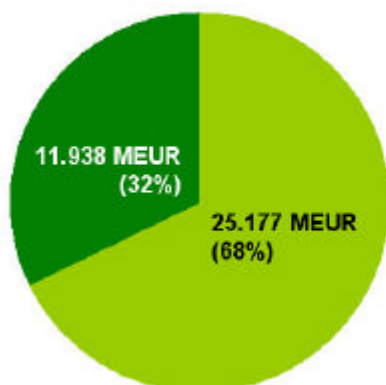
El finançament de les inversions incloses en el PITC es farà bàsicament a través dels pressupostos de les administracions públiques, comptant també amb la participació, a definir, amb agents privats.

La inversió prevista fins a l'any 2026 per desenvolupar aquest pla és de 37.115 MEUR.

- **En actuacions ferroviàries i de transport públic** es destinaran 25.177 MEUR, cosa que suposa el 68% del total. Les principals partides es destinaran a l'alta velocitat, 12.430 MEUR (49%), a l'Eix Transversal Ferroviari, 6.550 MEUR (26%), i a altres actuacions incloses en el PD, 6.840 MEUR (27%).
- **En actuacions a la xarxa viària es destinaran** 11.938 MEUR, el 32% del total. Les principals inversions es fan en noves autopistes (8.400 MEUR) i en la millora de la xarxa viària. El recent conveni signat entre el DPTOP i el MIFO en matèria de carreteres garanteix l'impuls en els propers 7 anys del 50% de les inversions previstes en el PITC a la xarxa viària.

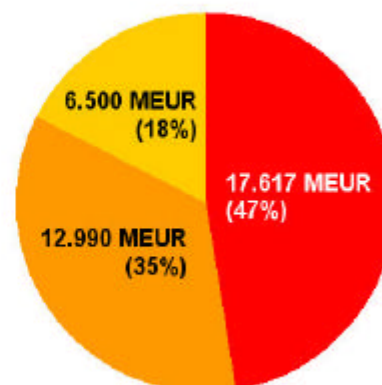
Es preveu que el Ministeri de Foment assumirà un 47% de les inversions i la Generalitat un 35%, tenint en compte la titularitat de les infraestructures i la col·laboració entre administracions. L'Eix Transversal Ferroviari suposarà el 18% restant, el finançament del qual està per definir.

PER MODE DE TRANSPORT



■ Actuacions ferroviàries i transport públic ■ Xarxa viària

PER TITULARITAT



■ Ministeri de Foment ■ Generalitat de Catalunya ■ Eix Transversal

L'aposta pel ferrocarril

EL PITC defineix una clara aposta pel transport ferroviari en el futur, tant pel que fa al desenvolupament de l'alta velocitat com a l'impuls de les rodalies, la millora de la capacitat de la xarxa regional i l'obertura de noves vies per mercaderies.

El desenvolupament del PITC suposarà dotar Catalunya amb 800 km de noves línies d'alta velocitat, més de 300 km de noves línies convencionals i millorar 576 km de línies existents.

Principals noves propostes

Entre les principals noves propostes que presenta el PITC en matèria ferroviària trobem les següents:

- ⇒ **Eix Transversal Ferroviari:** un dels grans projectes ferroviaris és aquesta línia destinada a trànsit mixt, de passatgers i mercaderies, que ha d'unir les principals capitals de la Catalunya Central, des de Lleida fins a Girona. La línia també preveu una connexió amb el Port de Barcelona. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 6500 MEUR.
- ⇒ **Orbital ferroviària Vilanova – Mataró:** actuació amb l'objectiu de donar un servei ferroviari que uneixi les ciutats de la segona corona metropolitana sense passar per la ciutat de Barcelona. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 1.226 MEUR.
- ⇒ **Nova línia d'alta velocitat al corredor mediterrani:** nova línia projectada amb una velocitat de disseny de 300 km/h destinada a permetre el viatge València-Barcelona en 1h 30 minuts i a especialitzar la línia actual en trens de convencionals, especialment mercaderies i regionals convencionals. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 1.080 MEUR.
- ⇒ **Variant Barcelona – Mataró:** variant de l'actual línia Barcelona-Mataró que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera que actualment suposa el ferrocarril respecte a l'accés al mar. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 840 MEUR.
- ⇒ **Nou túnel d'accés a Barcelona des del Vallès:** nou accés ferroviari a Barcelona des del Vallès, a determinar amb més detall dins dels treballs de revisió del PDI. L'estimació pressupostària és de 180 MEUR.

Xarxa d'alta velocitat



Actuacions en línies d'alta velocitat

- ⇒ Línia alta velocitat Lleida-Barcelona-Perpinyà-Montpeller
- ⇒ Corredor mediterrani i connexió amb la línia Barcelona-Madrid
- ⇒ Eix Transversal Ferroviari i ramal Port de Barcelona
- ⇒ Ramal Vallès ample UIC
- ⇒ Accés TGV a l'aeroport

Principals actuacions ferroviàries



Noves línies

- ⇒ Orbital Vilanova i la Geltrú-Vilafranca del Penedès-Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers-Mataró
- ⇒ Perllongament Blanes-Lloret
- ⇒ Connexions ferroviàries amb el centre intermodal Logis Empordà
- ⇒ Ramals mercaderies el Papiol-Can Tunis i l'Hospitalet de Llobregat-Port de Barcelona
- ⇒ Nou túnel penetració Vallès-Barcelona
- ⇒ Ampliació capacitat corredor Mollet del Vallès-Maçanet de la Selva
- ⇒ Bypass mercaderies Girona
- ⇒ Nova línia Reus-Roda de Barà
- ⇒ Nova línia Sant Vicenç de Calders-Castellbisbal

Actuacions de millora en línies convencionals

- ⇒ Desdoblament Arenys de Mar-Blanes
- ⇒ Desdoblament Montcada i Reixac-Vic
- ⇒ Modernització Lleida-la Poble de Segur
- ⇒ Adaptació ample mixt Castellbisbal-Mollet del Vallès
- ⇒ Adaptació a passatgers línia FGC Manresa-Súria i Manresa-Sallent
- ⇒ Variant Barcelona-Mataró
- ⇒ Variant de Figueres
- ⇒ Accés de rodalies a l'aeroport
- ⇒ Supressió de passos a nivell

Xarxa de mercaderies



Xarxa de mercaderies prevista al PITC

- ⇒ Línia d'alta velocitat port-frontera francesa
- ⇒ Nova línia port de Tarragona-Castellbisbal
- ⇒ Línia Saragossa-Móra-Reus (futura adaptació UIC)
- ⇒ Línia Aragó-Lleida-Tarragona (futura adaptació UIC)
- ⇒ Línia Eix Transversal Ferroviari

Millora de la xarxa viària

La proposta viària del PITC té com a objecte la Xarxa Bàsica i la Xarxa Comarcal. La progressiva interconnexió entre tots els nivells de xarxa, des dels carrers fins a les autopistes, és fonamental per al seu bon funcionament. D'altra banda, les propostes del PITC es coordinen amb les xarxes transeuropees i amb el PEIT.

El desenvolupament de les noves infraestructures viàries previstes en aquest Pla reforçaran l'estructura nodal del territori de Catalunya i suposaran una important millora en la seguretat i la mobilitat.

El desenvolupament del PITC suposarà la construcció de 1.500 km de noves autopistes i el condicionament i millora de 1.300 km de carreteres de la xarxa bàsica. També defineix la xarxa comarcal de carreteres de Catalunya, que estarà formada per uns 3.500 km.

Principals noves actuacions

- **Desdoblament de l'Eix Transversal:** el desdoblament íntegre de l'Eix Transversal des de les Oluges, a prop de Cervera, fins a la connexió amb l'N-II a Vilobí d'Onyar tindrà una longitud de 150 km i un cost aproximat de 750 MEUR.
- **Prolongació de l'Eix del Llobregat:** s'ha previst la prolongació de l'Eix del Llobregat amb característiques d'autovia entre Berga, on s'acaben les obres que estan en execució ara, i Bagà on es connectarà amb el túnel del Cadí. Aquest tram té una longitud de 21 km i un cost d'uns 350 MEUR .
- **Tancament de l'Anella de les Gavarres:** la nova planificació preveu la formació d'una autovia a tota l'Anella de les Gavarres, ja que abans només s'hi incloïen alguns trams. Ara es preveu la formació de l'autovia Medinyà-la Bisbal d'Empordà-Palafrugell-Palamós-Platja d'Aro-Llagostera-Cassà de la Selva-Quart.
- **Autovia Besalú – Girona:** la nova autovia de Besalú a Girona acabarà un eix de comunicació entre el Gironès, el Pla de l'Estany i la Garrotxa. El nou tram de Besalú a Banyoles té una longitud de 14 km i un cost de 70 MEUR.
- **Autovia Litoral-Maresme-Vallès Oriental-Osona:** aquesta nova autovia forma un Eix de penetració a l'entorn metropolità de Barcelona. El nou eix s'inicia a la B-20 a Badalona i es desenvolupa mitjançant el túnel de la Conreria fins a Mollet del Vallès. Després l'eix es recolza sobre la C-59 entre Palau-solità i Plegamans i Caldes de Montbui, i finalment s'estableix la connexió entre Caldes de Montbui i Centelles on s'enllaça amb la C-17 cap a Vic. El cost global d'aquesta actuació serà d'uns 435 MEUR.
- **Potenciació de l'Eix Diagonal:** s'ha previst potenciar aquest eix amb la inclusió del desdoblament i formació d'una autovia en el tram de Vilafranca del Penedès a Vilanova i la Geltrú. Aquest tram té una longitud de 18 km i una previsió de cost de 102 MEUR.
- **Nova autovia de Vic a Ripoll:** actualment està previst executar a curt termini la nova autovia de connexió entre Osona i el Ripollès. Aquesta actuació es farà amb el sistema de peatge a l'ombra amb una previsió de cost de 220 MEUR i una longitud de 27 km.
- **Potenciació del corredor del Mediterrani:** amb l'objectiu de formar un itinerari complet en autovia des del límit amb la comunitat valenciana fins a la frontera francesa s'ha ampliat el tram de nova autovia amb la inclusió del "límit de província de Castelló-l'Hospitalet de l'Infant" i el "Tordera-frontera francesa". Aquesta actuació és a càrrec del Ministeri de Foment.

- **Desdoblament Eix de l'Ebre:** El nou Pla preveu tot el desdoblament de l'Eix de l'Ebre entre Sant Carles de la Ràpita, Tortosa i Lleida. Aquesta actuació té un cost estimat de 760 MEUR.

- **Eix Occidental. Lleida-Eix Pirinenc:** s'ha previst la construcció d'una autovia A-14 entre Lleida i l'Eix Pirinenc al Pont de Suert. L'Eix Occidental constitueix una prolongació cap al nord de l'Eix de l'Ebre. Aquesta actuació és a càrrec del Ministeri de Foment, i una gran part del seu recorregut passa per l'Aragó.

- **Nou accés al Pallars Sobirà per Comiols:** Aquest accés, que estarà format per una carretera convencional, passa a formar part de la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya. Actualment s'està redactant l'estudi informatiu de l'actuació amb una previsió de cost de 90 MEUR.

- **Eix del Lluçanès:** S'ha previst la formació d'aquest eix que passa a formar part de la xarxa bàsica com una carretera convencional entre l'Eix Transversal, Olost, Olvan i Gironella, on es connectarà amb l'Eix del Llobregat. Actualment s'ha iniciat la construcció del tram inicial d'aquest eix.

- **Eix Pirinenc:** N-152: condicionament Ripoll – Puigcerdà (túnel de Toses).
N-260: condicionament entre el Pont de Suert i Sort. Inclou el túnel de Perves i Viu i les variants del Pont de Suert, la Pobla de Segur i Gerri de la Sal.

- **Corredor Tarragona - Península (centre - nord):** N-240. Nova autovia Tarragona – Montblanc – Tàrrrega

Xarxa transeuropea



Corredor del Mediterrani

- ⇒ Eix 1: Autopista AP-7
- ⇒ Eix 2: Autovia Castelló-Vilafranca del Penedès-Sant Celoni-Maçanet de la Selva-la Jonquera

Corredor Barcelona-centre-nord peninsular

- ⇒ Eix 1: Autopista A2 Lleida-Cervera-Barcelona (antiga N-II)
- ⇒ Eix 2: Barcelona-el Vendrell-Lleida (B-23, AP-7, AP-2)

Corredor Tarragona-centre-nord peninsular

- ⇒ Nova autovia Tarragona-Montblanc-Tàrrrega

Corredor Transversal

- ⇒ Eix Transversal (C-25) i A-2

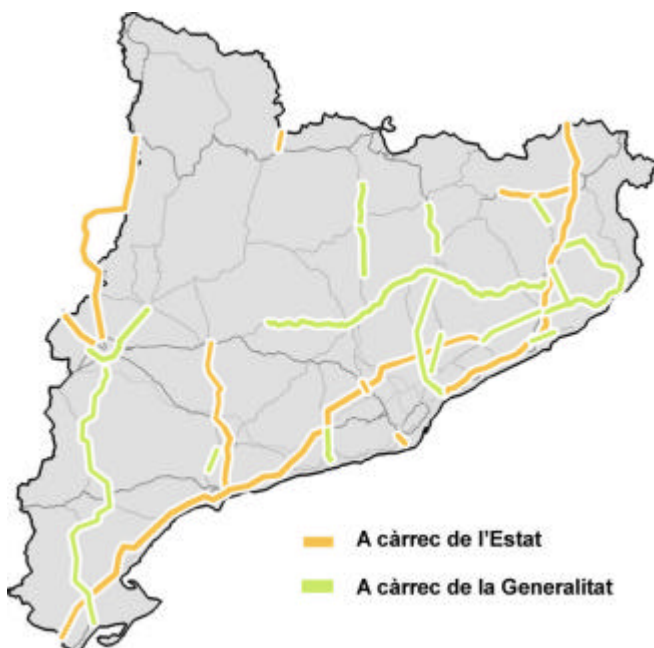
Eix Occidental

- ⇒ Sant Carles de la Ràpita.-Lleida-Pont de Rei

Eix del Llobregat

- ⇒ Barcelona-Puigcerdà pel túnel del Cadí

Autovies



A càrrec de l'Estat

- ⇒ Montgat-Tordera (A-2)
- ⇒ Tordera-frontera francesa (A2)
- ⇒ Castelló-Vilafranca del Penedès-Sant Celoni (A-7)
- ⇒ Lleida-el Pont de Suert (A-14)
- ⇒ Lleida-Osca (A-22)
- ⇒ Seu d'Urgell-Andorra (N-145)
- ⇒ Tarragona-Montblanc-Tàrraga
- ⇒ Besalú-Figueres (A-26)
- ⇒ Cornellà de Llobregat-Port de Barcelona (vial de camions)
- ⇒ Martorell-Abdera

A càrrec de la Generalitat

- ⇒ Sant Carles de la Ràpita-Lleida
- ⇒ Variant sud Lleida i Lleida-Balaguer (C-13)
- ⇒ Reus-Alcover (C-14)
- ⇒ Vilanova i la Geltrú-Vilafranca del Penedès (C-15)
- ⇒ Puig-reig – Berga - Bagà (C-16)
- ⇒ Badalona-Mollet del Vallès-Caldes de Montbui-Centelles
- ⇒ Via Riera de Tenes
- ⇒ Vic-Ripoll
- ⇒ Sant Celoni-Llagostera
- ⇒ Anella Gavarres
- ⇒ Palafolls-Lloret de Mar
- ⇒ Banyoles-Besalú
- ⇒ Eix Transversal

Resta d'actuacions a la xarxa bàsica



Nova incorporació a la xarxa bàsica

- ⇒ L'Aldea-Deltebre
- ⇒ Les Borges Blanques-Mollerussa-Balaguer
- ⇒ Artesa de Segre-Tremp (per Comiols)
- ⇒ Tàrraga-Solsona
- ⇒ Cervera-Pons
- ⇒ Montblanc-Santa Coloma de Queralt-Igualada
- ⇒ Capellades-Martorell
- ⇒ Berga (Gironella)-Vic
- ⇒ Borrassà-Ordis (variant sud de Figueres)
- ⇒ Perllongació de l'Eix Transversal (Riudellots de la Selva-Llagostera)

Altres actuacions a la xarxa bàsica

- ⇒ Balaguer-Tremp-la Poble de Segur: bifurcacions el Pont de Suert i Bonaigua
- ⇒ Eix Pirinenc
- ⇒ Eix Tarragona-Terol
- ⇒ Condicionament carretera la Bisbal d'E.-Figueres
- ⇒ Condicionament carretera el Vendrell-Valls
- ⇒ Condicionament carretera la Bauma
- ⇒ Variant ctra Santa Coloma Farners-Olot
- ⇒ Eix Diagonal Vilafranca P.-Manresa
- ⇒ Condicionament Vic-Gironella
- ⇒ Condicionament accessos Pallars per Comiols

El PITC en relació amb l'RMB

El PITC és el pla de referència de les xarxes viàries o ferroviàries de Catalunya, però no precisa amb detall ni a escala suficient la proposta a tots els àmbits del país.

En aquest sentit el Pla territorial metropolità de Barcelona, i els plans d'infraestructures de mobilitat de l'RMB concretaran les actuacions a realitzar en aquest àmbit.

La xarxa viària a l'RMB

Pel que fa a la xarxa viària de la regió metropolitana es mantenen totes les reserves urbanístiques del planejament vigent.

Les propostes del PITC pel que fa al quart cinturó i al túnel d'Horta se subordinaran al resultat de les anàlisis més detallades que és portaran a terme en altres plans territorials i transports com el Pla territorial metropolità, i el Pla director de mobilitat de l'RMB.

La xarxa ferroviària a l'RMB

Les propostes de xarxa ferroviària del Pla d'infraestructures del transport a l'RMB es validaran amb les anàlisis més detallades en curs pel Pla territorial metropolità de Barcelona, el Pla Director de Mobilitat de l'RMB i el Pla de rodalies.

7 de desembre de 2005