

## La PTP valora com a “molt decebedor” el PDI 2021-2030 i hi presenta al·legacions



La PTP valora negativament el contingut del Pla Director d'Infraestructures 2021-2030 (PDI), que recull les actuacions en infraestructures de transport públic per a la propera dècada, i hi presenta nombroses al·legacions.

El PDI no permetrà complir amb els compromisos en matèria de reducció d'emissions gasos d'efecte hivernacle i de lluita contra el canvi climàtic. D'altra banda, el PDI no fa cap revisió de les actuacions previstes en l'anterior PDI 2011-2020 i no iniciades.

La divisió sistemàtica que fa el PDI en funció de l'operador és incompatible amb una perspectiva integradora que fugi del conflicte competencial i entengui que a efectes d'usuari, la xarxa és única.

Com a conseqüència d'aquest enfoc competencial, el PDI conté propostes que suposen solapar actuacions, perpetuar dèficits en determinades xarxes o optar per solucions més costoses i incertes que altres alternatives disponibles.

El PDI retalla la proposta d'extensió de la xarxa tramviària prevista al PDI anterior. La PTP considera imprescindible recuperar tots els projectes tramviaris del PDI 2010-2020, i incorporar-ne de nous.

Finalment, la PTP presenta nombroses al·legacions puntuals que fan referència a les actuacions sobre la xarxa ferroviària, a les infraestructures de transport públic per carretera, a la xarxa tramviària, a la dotació de Park&Ride i a la infraestructura interurbana per a bicicletes.

La PTP ha valorat com a “molt decebedor” el Pla Director d’Infraestructures 2021-2030 (PDI) sotmès a informació pública per l’ATM, i hi ha presentat un total de fins a 24 al·legacions que fan referència tant al seu plantejament general com a determinats aspectes puntuals.

Entre les al·legacions de tipus general, es fa referència a la **insuficiència de l’esforç en la disminució de les emissions de gasos d’efecte hivernacle** (GEH). La pròpia valuació d’impacte ambiental del PDI preveu una disminució de les emissions de GEH per al conjunt de la mobilitat del 7%, insuficient per a complir amb els compromisos assumits per l’administració catalana. Considerem que cal introduir decididament aquelles actuacions que mitjançant un traspàs modal significatiu permeti una reducció important i significativa de les emissions.

Així mateix, resulta inacceptable que en el **Balanç de l’anterior PDI 2011-2020** no es concreti quines són les 11 actuacions que hi estaven incloses, amb un cost previst de 2.942 M€, que no han estat iniciades per la Generalitat ni s’indiqui per quin motiu no s’han endegat. Així mateix, caldria concretar quines són les 15 actuacions no iniciades per l’Administració estatal i quin era el seu cost previst, ja que en aquest cas no es concreta.

El PDI hauria de considerar l’existència d’una **única la xarxa ferroviària** i prioritzar les inversions que poden captar més passatgers i generar més connectivitat. Per contra, el PDI divideix sistemàticament la seva anàlisi i atorga prioritats en funció de l’operador, quan el que cal és una perspectiva integradora que fugi del conflicte competencial. En aquest sentit, trobem a faltar en el PDI la comparació del retorn econòmic de les actuacions de Metro-FGC amb les de la “Xarxa estatal”.

El PDI hauria de reconsiderar algunes actuacions que suposen un **solapament d’infraestructures ferroviàries**, optant per la solució amb menor cost, menor temps d’execució i major retorn econòmic i social. Assenyallem especialment la millora de la comunicació entre el Vallès i Barcelona (mesures XE-05 – Nus de Montcada + Túnel de Montcada, preferible a AX-11 – Nou túnel del Vallès de FGC); la millora de la cobertura ferroviària a Sant Boi (mesures XE10 Nova línia Castelldefels – Cornellà preferible a AX12 Variant d’FGC a Sant Boi de Llobregat). Així mateix, i malgrat no ser un aspecte relacionat amb les infraestructures, el PDI pren opció per l’exploració del nou ramal ferroviari de l’aeroport mitjançant una llançadora independent dels serveis de rodalies actuals, limitant les possibilitats de creixement futures de la xarxa de rodalies d’ample ibèric.

Pel que fa a la **xarxa tramviària**, i mentre que diverses àrees metropolitanes d’arreu d’Europa estan projectant i construint projectes tramviaris com a element central de la lluita contra el canvi climàtic, el PDI no inclou un seguit de projectes que des de la PTP considerem ineludibles: l’ampliació del Tramvallès des de la UAB fins Badia i Barberà del Vallès, les prolongacions completes de la xarxa a Badalona fins a Montigalà, l’arribada del tramvia a Quatre Camins amb connexió a FGC (tal i com han reclamat en una al·legació conjunta les entitats impulsores del tramvia del Baix Llobregat), la conversió de la C-245 a eix tramviari, l’ampliació del tramvia de Glòries a Bellvitge per la Gran Via i l’anàlisi i priorització tècnica de corredors a tramviaritzar a mig llarg termini.

La PTP ha presentat finalment un seguit **d’al·legacions d’aspectes més puntuals**, entre les que volem destacar les que fan referència la inclusió dins del PDI de soterraments de vies fèrries (quan no es tracta d’actuacions que afavoreixin el transport públic sinó actuacions de millora urbanística), sobre l’escassa operativitat aportada pel soterrament de la Torrassa en la seva

formulació actual (cost econòmic estimat: 600 M€, més que tota la duplicació de la línia entre Montcada i Vic), l'absència de les actuacions ferroviàries per a millorar el temps de viatge des de les ciutats de les corones exteriors (Vilafranca, Igualada, Manresa...), l'absència dels projectes dels trams del ferrocarril orbital Vilanova – Vilafranca i Granollers – Mataró, la previsió de desaparició de determinats traçats ferroviaris, la necessitat de realització urgent de carrils bus a les entrades de Barcelona (començant per la inajornable B23 i continuant amb la connexió del ara construït a la C31 amb el d'entrada a Barcelona), els intercanviadors i Park&Rida pendents i l'impuls de l'eficiència energètica en el transport públic.

La possibilitat que en el període de vigència d'aquest PDI hi hagi una disponibilitat econòmica significativa per a les actuacions que afavoreixin la mobilitat sostenible ens ha de fer ser especialment exigents en la seva formulació. Aquest és l'objectiu últim de les al·legacions presentades per la PTP: la prioritització de les mesures amb major retorn econòmic, social i ambiental, més enllà de les circumstàncies competencials actuals.

[Al·legacions PTP al PDI 2021 - 2030](#)

[Al·legacions "Volem Trambaix al Pla" al PDI 2021 - 2030](#)

Per a més informació i declaracions contacteu amb [info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org).