

Barcelona, 27 de novembre de 2023

La PTP presenta al·legacions al Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM)



Valorem molt positivament la feina feta per l'equip redactor, a l'apostar clarament per la mobilitat sostenible i, especialment, pel transport públic.

Veiem molt positivament que s'aposti per un model basat en la continuïtat metropolitana, la infraestructura verda i es pensi més en l'escala humana enlloc de la connexió ràpida en vehicle privat.

Igualment, creiem que cal treballar més a fons les necessitats pròpies del sistema tramviària, atendre millor la mobilitat transversal metropolitana i seguir apostant pels carrils bus en autopistes, més enllà dels previstos a les Avingudes Metropolitanas.

La PTP ha presentat avui les al·legacions al Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM), que ha de ser l'avantsala del POUmet, el qual substituirà el Pla General Metropolità, en vigència des de l'any 1976.

En primer lloc, **valorem molt positivament el contingut d'aquest PDU**, sobretot pel fet que posa molt d'èmfasi en l'emergència climàtica actual i en la necessitat d'una metròpoli ben connectada a través de la mobilitat sostenible i tenint especial cura en el transport públic. De fet, veiem com **el PDUM proposa un canvi de paradigma**, passant d'un model en el que les infraestructures de transport eren cabdals i la infraestructura verda era limitada, **a un model on la infraestructura verda és la base i la resta d'infraestructures s'han de transformar, més que no pas generar-ne de noves**. Es pensa la infraestructura verda en clau de xarxa i com a suport de la mobilitat activa, espai d'ombra, refugi climàtic i habitabilitat.

També en destaquem la visió d'una futura metròpoli amb més mobilitat, però amb menys trànsit: amb un augment d'un 15% dels desplaçaments a llarg termini, es té l'objectiu de reduir la quota modal del vehicle privat del 29% actual al 14%, mentre que el transport públic col·lectiu assoleix la quota del 36% (actualment es troba al 25%). Per tant, es pren consciència que els desplaçaments interurbans també han de ser en transport públic, relegant l'ús del vehicle privat a situacions molt puntuals.

Sobre la jerarquització de la xarxa viària, les infraestructures del transport públic en superfície i els nodes metropolitans previstos al pla

Fins ara, la planificació havia treballat bàsicament amb una jerarquització de vies, autopistes, carreteres, que han portat a una fragmentació del territori. **El nou enfoc tracta de trobar una visió completa de la xarxa viària metropolitana on es conjuguin la intensitat urbana, l'equilibri d'usos i la mobilitat sostenible.**

En aquest sentit, les 10 avingudes metropolitanes previstes esdevenen eixos de suport pel bus o el tramvia, per la mobilitat activa, i també per l'activitat. Tot i així, caldria preveure que **també la xarxa viària d'autopistes haurà de desenvolupar carrils pel transport públic, més enllà de les avingudes.**

Per altra banda, el PDUM proposa **transformar i reconfigurar els nusos viaris i vincular-hi certes activitats**, entenent alguns d'ells com a punts de centralitat metropolitana als que cal conferir d'usos. A diferència dels espais de centralitat que es creen al voltant de les estacions de ferrocarril, els espais de centralitat dels nusos viaris solen tenir unes condicions d'habilitat baixes, pel què veiem aquesta proposta com un repte complex a afrontar.

Insuficiència de les previsions relatives a les instal·lacions tramviàries

La PTP considera que el PDUM hauria d'incorporar majors i millors referències respecte al tractament de la xarxa tramviària. Així, observem que s'ha inclòs la xarxa de tramvia com a sistema viari, tot i que és un sistema ferroviari i així està contemplat en el Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2023 de l'ATM.

Podem entendre que en el PDUM s'ha classificat així perquè el tramvia, dins dels nuclis urbans, es troba inserit dins del viari urbà. Ara bé, **aquest enfocament obvia que una xarxa de tramvia necessita instal·lacions pròpies d'un sistema ferroviari, com són cotxeres, tallers i subestacions elèctriques.** Aquests elements no s'han contemplat al PDUM per a les extensions de la xarxa actual de tramvia, com sí s'ha fet en el cas del tren. Per aquest motiu la PTP planteja que el PDUM hauria de tenir en compte aquesta circumstància i incloure les concrecions anteriors quan es tracta de preveure la xarxa de tramvia.

Per altra banda, **lamentem que no s'inclogui cap altra extensió tramviària més enllà de les previstes al PDI 2021-2030**, especialment pel que fa a la nova línia de tramvia UAB – Cerdanyola – Ripollet - Montcada (coneguda com a «Tramvallès») pel seu gran potencial que té.

Sobre la proposta de xarxa ferroviària

Tot i entendre que el PDUM no és un document no és un document que arribi fins a l'últim detall en matèria de planificació ferroviària, entenem que ha mirat d'**integrar les propostes dels diversos actors**, així com les propostes recollides tant al PDI 2021-2030 com al Pla de Rodalies, així com també **aprofitar tots els actius ferroviaris existents i aportar urbanisme**, i intensitat urbana allà on l'existència d'una estació amb servei de transport públic ferroviari genera accessibilitat.

Tot i així, des de la PTP creiem que **cal atendre millor les necessitats de la mobilitat transversal metropolitana, és a dir, aquella que no necessita passar per Barcelona**. En aquest sentit, i també per la importància del transport de mercaderies, considerem molt important la quadruplicació del corredor mediterrani al seu pas pel Vallès.

Finalment, també creiem necessari **contemplar la possibilitat de la cessió d'espai de la C-17 cap a la R3**, per tal de fer viable el desdoblament d'aquesta línia al seu pas per Montcada i Reixac, dins del punt *11_1.3 Corredors viaris i ferroviaris combinats*, de la memòria del PDUM.