

Barcelona, 27 de noviembre de 2023

La PTP presenta alegaciones en el Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDUM)



Valoramos muy positivamente el trabajo realizado por el equipo redactor, al apostar claramente por la movilidad sostenible y, especialmente, por el transporte público.

Vemos muy positivamente que se apueste por un modelo basado en la continuidad metropolitana, la infraestructura verde y se piense más en la escalera humana en lugar de la conexión rápida en vehículo privado.

Igualmente, creemos que es necesario trabajar más a fondo las necesidades propias del sistema tranviario, atender mejor la movilidad transversal metropolitana y seguir apostando por los carriles bus en autopistas, más allá de los previstos en las Avenidas Metropolitanas.

La PTP ha presentado hoy las alegaciones al Plan Director Urbanístico Metropolitano (PDUM), que debe ser la antesala del POUMet, el cual sustituirá al Plan General Metropolitano, en vigencia desde el año 1976.

En primer lugar, **valoramos muy positivamente el contenido de este PDU**, sobre todo debido a que pone mucho énfasis en la emergencia climática actual y en la necesidad de una metrópoli bien conectada a través de la movilidad sostenible y teniendo especial cuidado en el transporte público. De hecho, vemos cómo **el PDUM propone un cambio de paradigma**, pasando de un modelo en el que las infraestructuras de transporte eran primordiales y la infraestructura verde era limitada, **a un modelo donde la infraestructura verde es la base y el resto de infraestructuras deben transformarse, más que generar nuevas**. Se piensa la

infraestructura verde en clave de red y como soporte de la movilidad activa, espacio de sombra, refugio climático y habitabilidad.

También destacamos la visión de una futura metrópoli con mayor movilidad, pero con menor tráfico: con un aumento de un 15% de los desplazamientos a largo plazo, se tiene el objetivo de reducir la cuota modal del vehículo privado del 29% actual al 14%, mientras que el transporte público colectivo alcanza la cuota del 36% (actualmente se encuentra en el 25%). Por tanto, se toma conciencia de que los desplazamientos interurbanos también deben ser en transporte público, relegando el uso del vehículo privado a situaciones muy puntuales.

Sobre la jerarquización de la red viaria, las infraestructuras del transporte público en superficie y los nodos metropolitanos previstos en el plan

Hasta ahora, la planificación había trabajado básicamente con una jerarquización de vías, autopistas, carreteras, que han llevado a una fragmentación del territorio. **El nuevo enfoque trata de encontrar una visión completa de la red viaria metropolitana en la que se conjuguen la intensidad urbana, el equilibrio de usos y la movilidad sostenible.**

En este sentido, las 10 avenidas metropolitanas previstas se convierten en ejes de apoyo por el bus o el tranvía, por la movilidad activa, y también por la actividad. Sin embargo, habría que prever que **también la red viaria de autopistas tendrá que desarrollar carriles para el transporte público, más allá de las avenidas.**

Por otra parte, el PDUM propone **transformar y reconfigurar los nudos viarios y vincular en ellos ciertas actividades**, entendiendo algunos de ellos como puntos de centralidad metropolitana a los que es necesario promover ciertos usos. A diferencia de los espacios de centralidad que se crean en torno a las estaciones de ferrocarril, los espacios de centralidad de los nudos viarios suelen tener unas condiciones de habilidad bajas, por lo que vemos esta propuesta como un reto complejo a afrontar.

Insuficiencia de las previsiones relativas a las instalaciones tranviarias

La PTP considera que el PDUM debería incorporar mayores y mejores referencias respecto al tratamiento de la red tranviaria. Así, observamos que se ha incluido la red de tranvía como sistema viario, aunque es un sistema ferroviario y así está contemplado en el Plan Director de Infraestructuras (PDI) 2021-2023 de la ATM.

Podemos entender que en el PDUM se ha clasificado así porque el tranvía, dentro de los núcleos urbanos, está insertado dentro del viario urbano. Ahora bien, **este enfoque obvia que una red de tranvía necesita instalaciones propias de un sistema ferroviario, como cocheras, talleres y subestaciones eléctricas.** Estos elementos no se han contemplado en el PDUM para las extensiones de la red actual de tranvía, como sí se ha hecho en el caso del tren. Por este motivo, la PTP plantea que el PDUM debería tener en cuenta esta circunstancia e incluir las concreciones anteriores cuando se trata de prever la red de tranvía.

Por otra parte, **lamentamos que no se incluya ninguna otra extensión tranviaria más allá de las previstas en el PDI 2021-2030**, especialmente en lo que se refiere a la nueva línea de

tranvía UAB – Cerdanyola – Ripollet - Montcada (conocida como «Tramvallès») por su gran potencial que tiene.

Sobre la propuesta de red ferroviaria

A pesar de entender que el PDUM no es un documento que llegue hasta el último detalle en materia de planificación ferroviaria, entendemos que ha tratado de **integrar las propuestas de los diversos actores**, así como las propuestas recogidas tanto en el PDI 2021-2030 como en el Pla de Rodalies, así como también **aprovechar todos los activos ferroviarios existentes y aportar urbanismo**, e intensidad urbana donde la existencia de una estación con servicio de transporte público ferroviario genera accesibilidad.

Sin embargo, desde la PTP creemos que **es necesario atender mejor las necesidades de la movilidad transversal metropolitana, es decir, aquella que no necesita pasar por Barcelona**. En este sentido, y también por la importancia del transporte de mercancías, consideramos muy importante la cuadruplicación del corredor mediterráneo a su paso por el Vallès.

Por último, también creemos necesario **contemplar la posibilidad de la cesión de espacio de la C-17 hacia la R3**, para hacer viable el desdoblamiento de esta línea a su paso por Montcada i Reixac, dentro del punto *11_1.3 Corredores viarios y ferroviarios combinados*, de la memoria del PDUM.