

## Al·legacions al Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM)

**ADRIÀ RAMIREZ PAPELL**, major d'edat, amb DNI XXXXXXXXX, en nom i representació en qualitat de President de **l'Associació per a la Promoció del Transport Públic**, amb domicili al carrer Pere IV 58-60 de Barcelona (08005),

EXPOSO:

- I. L'Associació per a la PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC (PTP en endavant) vetlla per la defensa dels interessos generals en qüestions relacionades amb el transport públic i la mobilitat.
- II. El Consell Metropolità de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) va aprovar inicialment, el 21 de març de 2023, el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM) (Exp. 900511 / 2019).
- III. En data 03/04/2023 es va publicar al Butlletí Oficial de la Província de Barcelona l'anunci pel qual se sotmet a informació pública l'aprovació del PDUM, amb un termini per a la presentació d'al·legacions fins al 30 d'octubre de 2023.
- IV. Dins del període d'informació pública previst, l'entitat que represento desitja traslladar a l'AMB les seves apreciacions i propostes sobre el document sotmès a informació pública.
- V. En termes generals, des de la PTP coincidim en els objectius establerts que planteja el PDUM, però volem assenyalar determinats aspectes que mereixerien majors concrecions. A continuació assenyalarem les al·legacions genèriques i particulars que considerem més rellevants per poder assolir els objectius del Pla.

## **Al·legació 1. Aspectes que signifiquen un avenç en l'ordenació, des del punt de vista de la mobilitat i el transport públic**

**El Pla Director Metropolità (PDUM)** és el document de planejament territorial i urbanístic que desenvolupa les previsions del Pla Territorial General de Catalunya i el Pla territorial Metropolità de Barcelona per l'àmbit de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, i que juntament amb el Pla d'Ordenació Urbanística Metropolità de Barcelona (POUMet), substituirà l'actual i vigent Pla General Metropolità del 1976. És un document, per tant, que se situa entre el planejament territorial més estratègic i el planejament urbanístic.

Els seus principals antecedents són: el Pla Cerdà (1859), el Pla Jaussely (1907), el Pla Comarcal d'Ordenació Urbana (1953) i finalment el Pla General Metropolità (1976).

Pel que fa al context global, el pla director identifica l'emergència climàtica, la transició energètica, l'evolució tecnològica, i les demandes socials i econòmiques com a principals llocs elements contemporanis per definir l'estratègia metropolitana. En aquest sentit, apunta la importància del creixement de la població mundial i la tendència d'aquesta cap als hàbitats urbans. Es subratlla la necessitat de planificació, gestió, recerca de finançament i governança del territori de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

El Pla situa també les persones i la consciència metropolitana com a principis configuradors i identifica 3 models diferents de realitat urbana: la ciutat continua, les ciutats nodals entrelligades i la baixa densitat. El pla estableix els següents objectius:

1. Preservar les funcions ecològiques
2. Consolidar un sistema policèntric articulat amb avingudes metropolitanes i eixos verds
3. Fomentar una mobilitat activa i sostenible: dret a l'accessibilitat no dret a la mobilitat
4. Ordenar els assentaments urbans: ciutat de proximitat saludable i inclusiva
5. Millorar l'eficiència, metabolisme, autosuficiència, minimitzar impactes ambientals

**El PDUM proposa un canvi de paradigma**, passant d'un model en 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.

De la confluència de tots aquests factors surt el PDU, un full de ruta que assenta les bases urbanístiques del futur POUMet.

**Posicionament:** des de la PTP valorem positivament tots els elements configuradors del pla esmentats més amunt.

**Pel que fa a la planificació de la mobilitat**, el pla identifica un seguit de documents a considerar, que comencen per les Directrius de Mobilitat i acaben en els plans de mobilitat urbana, passant pel Pla director de mobilitat, el Pla director d'infraestructures i el Pla metropolità de mobilitat urbana.

Pel PDUM, la mobilitat depèn de factors com la vertebració urbana, l'accessibilitat territorial, el transport públic, l'habitabilitat i el clima. També remarca la importància del municipi de Barcelona com a gran atractor d'activitat, que al mateix temps, expulsa residència cap a la resta de municipis de l'AMB, generant un problema d'impacte de mobilitat en vehicle privat en un entorn poblat dens. Els objectius que es marca pel que fa al repartiment modal són:

- Transport motoritzat privat individual: del 29% actual dels desplaçaments al 14%.
- Transport públic col·lectiu del 25% actual dels desplaçaments al 36%.
- Mobilitat activa: del 46% dels desplaçaments al 50%.

En conjunt preveu un increment del 15% de la mobilitat en nombre de desplaçaments que es donarà en els àmbits bàsicament en els desplaçaments curts i en la mobilitat metropolitana. Si els desplaçaments curts poden tenir resposta en la mobilitat activa, la mobilitat metropolitana necessita abordar de forma significativa la mobilitat interurbana, sigui per reduir-la, sigui per transitar-la cap en transport públic.

El pla proposa trencar amb el model de creixement basat en la xarxa viària d'alta capacitat i preveu:

- Intensificar l'ús de la xarxa ferroviària i el transport públic de superfície
- Reforçar la intermodalitat a escala metropolitana
- Intensificar urbanísticament l'entorn dels corredors de transport públic
- Configurar les estacions de ferroviari com els principals nodes d'accessibilitat
- Configurar entorns urbans on la mobilitat activa es pugui desenvolupar de forma segura

En conjunt, pel que fa a la mobilitat i les seves infraestructures, el PDU es pot entendre com un pla d'oferta, que preveu un 50% de reducció de l'ús del vehicle privat, alhora que incrementa l'ús del transport públic com a mode estructurador. El pla preveu:

- Reduir en 1,5M de desplaçaments en vehicle privat al dia.
- Incrementar en 1,6M els desplaçaments en transport públic, un 62% fins als 2,4M d'usuaris dia
- per Rodalies, preveu un increment del 85%, més de 0,7M usuaris dia
- El transport col·lectiu en superfície ha de créixer un 150%, més de 0,9M de desplaçaments al dia
- I el Metro ha d'incrementar-se un 50%, 0,7M d'usuaris dia

**Posicionament:** des de la PTP valorem positivament tots els elements configuradors de la mobilitat del pla exposats.

## **Al·legació 2. Sobre la jerarquitització de la xarxa viària, les infraestructures del transport públic en superfície i els nodes metropolitans previstos al pla**

Pel que fa a la proposta en relació la xarxa viària, el pla determina que els carrers i vies no són només pel flux de vehicles, sinó també suport de moltes altres activitats que cal posar en valor. Fins ara, la planificació havia treballat bàsicament amb una jerarquitització de vies, autopistes, carreteres, que han portat a una fragmentació del territori. El nou enfocament

mira 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.

El pla proposa un replantejament de les xarxes viàries segregades de mobilitat, sabent que no es poden fer modificacions únicament a l'interior de les ciutats, sinó que cal transformar parts de tota la xarxa i que cal actuar també en els nodes estratègics, interseccions entre infraestructures viàries, amb una visió de transformar aquests nusos.

Les previsions de transformació dels nusos tenen per objectiu reconfigurar-los de forma més ordenada i vincular-hi certes activitats, entenent alguns d'ells com a punts de centralitat metropolitana als que cal conferir d'usos.

Aquesta proposta representa un repte important. Si bé és cert que les interseccions de les infraestructures del transport públic, i les estacions, són els punts de màxima centralitat, no succeeix el mateix amb les interseccions de les infraestructures viàries, que són espais sensibles de cara a la seva principal funcionalitat, connectar vies i carreteres, de la forma més fluida possible. També són espais amb un gran volum de trànsit, on les condicions d'habitabilitat són baixes i sembla preferible allunyar-hi els usos, més que apropar-los.

Finalment, cal destacar que el PDUM ha generat un cos teòric de com transformar aquestes infraestructures. L'enginyeria del trànsit només preveia el creixement de la intensitat de cotxes, quan actualment la volem reduir. En alguns punts òbviament cal fer actuacions de millora de la xarxa viària.

**Posicionament:** des de la PTP entenem que les avingudes metropolitanes suposen una bona mesura per teixir territoris i donar continuïtat metropolitana urbana, i de mobilitat activa i accessibilitat en transport públic, si bé convé recordar que aquests corredors difícilment esdevindran corredors de transport públic d'altres prestacions. Així, caldria preveure que també la xarxa viària d'autopistes haurà de desenvolupar carrils pel transport públic, més enllà de les avingudes.

### **Al·legació 3. 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 que 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, tot i incloure les extensions del tramvia previstes al PDI 2021-2030 al plànol de la xarxa viària, a la memòria no consten com a actuacions cap extensió de la xarxa tramviària actual o creació de nova xarxa. Considerem especialment preocupant no esmentar com a actuació la nova línia de tramvia UAB – Cerdanyola – Ripollet - Montcada (coneguda com a «Tramvallès») pel seu gran potencial que té. Aquesta nova línia de tramvia donaria servei a Ripollet, el municipi de l'AMB amb més habitants que no disposa d'estació de tren, ni de metro, ni de tramvia. A més, en ser una línia transversal, crearia un efecte malla a la xarxa ferroviària del Vallès Occidental, en enllaçar amb el Metro del Vallès de FGC i els serveis R3, R4, R7 i R8 de Rodalies, trencant la radialitat actual del sistema ferroviari. Considerem que aquesta nova línia de tramvia hauria de ser estratègica en el PDUM.

#### **Al·legació 4. Sobre la proposta de xarxa ferroviària**

Amb relació a la xarxa ferroviària, el PDUM parteix de la proposta de xarxa per Barcelona de 1967, i tot i que no és un document expert en matèria de planificació ferroviària, ha previst 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.

Així mateix, constata que, tot i que no existeix una proposta conjunta i de consens dels diferents actors, institucions, administracions, s'ha establert Rodalies i les determinacions Pla de Rodalies i el Pla Director d'Infraestructures com l'esquelet bàsic, i s'han fet propostes integrant-les en aquesta planificació: propostes de reforç, millora, duplicació, o nous corredors. El PDU busca un màxim comú denominador de xarxa ferroviària i intenta lligar-ho amb l'urbanisme. Com a propostes destacades tenim:

- El corredor mediterrani venç la seva reserva el 2025 i des del PDUM aposten per la seva quadruplicació.
- Es proposen dues grans extensions de línies que encara cal concretar: tercer túnel ferroviari de rodalies i una nova connexió amb el Vallès.
- Es proposa també el ramal del delta del Llobregat.
- Es recull en un tram la proposta de portar cap a l'interior la línia de la costa al Maresme.

#### **Posicionament de la PTP:**

. Considerem que el principal dèficit pel que fa a la mobilitat en l'àmbit de l'Àrea metropolitana de Barcelona, el tenim en les infraestructures i serveis que han d'atendre la mobilitat transversal metropolitana, aquella que no necessita passar per Barcelona, així com en la capacitat de l'actual xarxa ADIF passant. Per tant, la PTP considera important prioritzar les infraestructures que atenen aquesta mobilitat. En aquest sentit, i també per la importància del transport de mercaderies, considerem molt important la quadruplicació del corredor mediterrani.

. Pel que fa a les actuacions ferroviàries 10.12 i 10.13, la PTP considera que en cap cas podem perdre infraestructura ferroviària i, en cas d'obrir una nova traça per l'interior, s'hauria de conservar l'actual traçat pel front marítim.

### **Al·legació 5. Tractament de la C-17 a Montcada i Reixac com a zona estratègica d'estudi, sense excloure la cessió d'espai per a la infraestructura ferroviària de l'R3**

La PTP, juntament amb femVallès, el gener de 2023 vam realitzar una proposta per al desdoblament de la línia ferroviària de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac i Santa Perpètua de Mogoda, la memòria de la qual s'ha compartit amb diverses administracions, inclòs el Servei de Redacció del PDUM.

La proposta de la PTP i Fem Vallès amb relació al desdoblament de la línia de l'R3 a Montcada i Reixac consisteix principalment a cedir espai de l'actual autovia C-17 a la infraestructura ferroviària, des de l'extrem nord de l'estació de Montcada Bifurcació fins al final de la trama urbana del barri de Mas Rampinyo. D'aquesta manera, la línia de l'R3 disposaria d'un espai suficient per a la doble via al mateix temps que, a Mas Rampinyo, gràcies a aprofitar el túnel de la C-17, esdevindria semi-soterrada i alliberaria per a l'ús cívic l'espai urbà que ocupa actualment la infraestructura ferroviària entre el riu Ripoll i el límit de la trama urbana de Montcada i Reixac.

La proposta realitzada es motiva per la complexitat d'encabir a la duplicació de la línia de l'R3 dins de l'espai urbà de Montcada i Reixac, que avui dia no compta amb una solució consensuada malgrat que el planejament sectorial aposti per l'actuació i així també quedi recollit, amb bon criteri, a la proposta del PDUM de xarxa ferroviària (actuació 4.04). En efecte, la necessitat d'encabir el desdoblament de la línia en aquest àmbit també queda recollit al punt *11\_ 1.3 CORREDORS VIARIS I FERROVIARIS COMBINATS* de la memòria del PDUM. Amb la finalitat de determinar una solució, recentment el MITMA ha iniciat els tràmits per a la redacció de *l'Estudio funcional de los accesos norte a Barcelona (zona Montcada)*, de forma prèvia a la redacció de l'Estudi Informatiu de la duplicació del tram de línia entre Montcada Bifurcació i Mollet del Vallès.

En aquest sentit, considerem encertat considerar el corredor de la C-17 al pas per Montcada i Reixac com a zona estratègica d'estudi per a transport d'alta capacitat, atès l'elevat grau d'indefinió de l'actuació a dur-hi a terme (entenent que *transport d'alta capacitat* també inclou com a possibilitat el mode ferroviari). No obstant això, precisament per aquesta raó considerem que seria necessari que en el conjunt de la documentació del PDUM no es determinés la implantació d'un carril bus en el corredor de la C-17 per Montcada i Reixac, almenys en el tram de corredor coincident amb la proposta de cedir espai de la C-17 a la infraestructura ferroviària (de Montcada Bifurcació cap al nord). En aquest sentit, remarquem que la petició de no determinar la implantació d'un carril bus al corredor de la C-17 per Montcada i Reixac no afecta el tram d'aquest que queda comprès en la proposta d'Avinguda Vallès (des de l'avinguda Meridiana fins a la confluència amb l'N-150, d'acord amb la fitxa de la memòria).

En la mateixa línia, demanem que en el punt *7\_ 2 TRANSPORT PÚBLIC EN SUPERFÍCIE AL VIARI SEGREGAT* de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada es faci explícit que la

proposta concreta de carril reservat per a transport públic en superfície (carril bus) a la C-17 està delimitada al tram entre l'avinguda Meridiana i la confluència amb l'N-150, o que en qualsevol cas es tracti genèricament com a zona estratègica d'estudi de manera que no se n'exclouï la possible cessió d'espai al mode ferroviari. També demanem que a l'apartat 9. *Proposta PDUM de xarxa ferroviària* de l'Estudi d'avaluació de la mobilitat generada s'hi inclogui en tots els efectes l'actuació 7.07 *Corredor C-17, àmbit d'estudi pel TP d'alta capacitat*, com a actuació potencialment amb component ferroviari, tenint en compte la proposta de la PTP i femVallès (i que particularment quedi recollida als punts 9\_ 4, on es descriu sintèticament la proposta, i 9\_ 6), tal com hi són les actuacions en zones estratègiques d'estudi 7.01, 7.02 i 7.03. Amb la mateixa lògica, considerem que caldria fer-ho amb les actuacions 7.04, 7.05 i 7.06, si dins del seu elevat grau d'indefinió també s'hi pot preveure infraestructura ferroviària com a suport al transport públic d'alta capacitat que es planteja. Encertadament, al plànol 002.1 ja s'hi inclouen totes les actuacions plantejades en zones estratègiques d'estudi.

D'acord amb l'exposat,

**SOL·LICITA:** Que es tinguin per aportades, en temps i forma, les al·legacions contingudes en la part expositiva del present document; siguin preses en consideració i s'incorporin al document objecte d'informació pública (PDUM aprovat inicialment el 21/03/2023), de cara a la seva posterior aprovació definitiva.

Barcelona, 24 de novembre de 2023

Signat: Adrià Ramirez Papell

President de la PTP