

# Pla territorial parcial del Penedès

---

**V**aloració de les aportacions realitzades durant la quarta sessió deliberativa, dedicada a les infraestructures, del procés participatiu del Pla Territorial Parcial del Penedès.



S'han agrupat les aportacions plantejades a la sessió en els següents blocs .

1. La mobilitat interna

---

2. Trànsit de pas

---

3. Les infraestructures energètiques

---

L'objectiu d'aquest document és valorar i donar resposta a les aportacions plantejades durant la quarta sessió deliberativa, dedicada a les infraestructures, del procés participatiu del document d'Avanç de propostes del Pla territorial parcial del Penedès, la sessió es va realitzar, de manera virtual, el dia 26 de novembre de 2020.

El document vol sintetitzar allò que els representants del territori van proposar durant la sessió, a fi d'estudiar la seva incorporació en el document d'Avantprojecte del Pla. S'han recollit a prop de 60 aportacions, per la qual cosa, volem agrair als participants la seva contribució a la millora del Pla.

### **Dades de la Sessió:**

Dia: 26 de novembre de 2020  
de 18 a 20:30 h.

Lloc: Trobada virtual per Zoom

La sessió de treball sobre “infraestructures” va tenir lloc el dia 26 de novembre de 2020, de 18 a 20.30 hores, a través de videoconferència. Durant la sessió es van tractar tres temàtiques:

- La mobilitat interna dins de l'àmbit del Penedès.
- La connectivitat del Penedès amb l'exterior, la problemàtica dels peatges, la connexió amb el tren d'alta velocitat i el projecte de la B-40.
- La necessitat d'implantar un model energètic descarbonitzat i renovable.

## IM-MI La mobilitat interna

### Preguntes plantejades pel debat

---

**IM-MI.1** En relació a la mobilitat interna dins de la vegueria, quines mancances trobeu en la xarxa viària? Per exemple condicionament de la C-15, variant de l'Arboç i la Gornal etc...

**IM-MI.2** Quines opcions de mobilitat alternatives al cotxe privat es poden plantejar per millorar la cohesió entre les ciutats, els pobles, les urbanitzacions i els polígons? Per exemple transport públic, mobilitat a peu, en bicicleta, vehicles elèctrics, carsharing, taxi o autobús a demanda etc...

**IM-MI.3** Com les carreteres i camins poden contribuir a millorar la imatge del territori? Per exemple dinamitzant la xarxa d'itineraris paisatgístics.

**IM-MI.4** Aportacions complementàries fetes durant el plenari.

## IM-MI.1 Mancances en la xarxa viària

### Aportacions

---

#### IM-MI.1.1 Solucionar cas per cas el trànsit interior dels nuclis urbans

La solució de variants no és la més adequada per a tots els municipis que han de desviar el trànsit per l'interior dels seus nuclis urbans. Es posa com a exemple la variant nord de Vilafranca que pot perjudicar greument el paisatge. Cal estudiar cada cas i comptar amb l'opinió de cada municipi.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Variants**

S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès perquè el PTP és només un document d'avanç de propostes per tal de facilitar un procés participatiu. Caldrà completar el document amb les aportacions que faci el territori.

#### IM-MI.1.2 Planificar a escala supramunicipal

Les 'petites' actuacions de cada municipi han de formar part d'una actuació global que tingui sentit i estratègia. Cal establir una direcció planificadora i executora de nivell supramunicipal.

**Valoració: Incorporar**

**Tema: Supramunicipalitat**

El Pla planteja una visió supramunicipal tant escala de vegueria com a escala de Catalunya en el seu anàlisi i estratègies.

Cal tenir present que els objectius de l'avanç del PTP són, per una banda, promoure una mobilitat de proximitat i sostenible d'acord amb uns assentaments urbans de referència associats a una àrea periurbana dins la qual s'incloguin els diferents teixits urbans i els espais oberts preexistents. Dins aquesta àrea, la mobilitat entre els diferents teixits es fonamentarà en la millora de la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger. D'altra banda, el Pla proposa millorar la mobilitat interurbana i l'eficiència de les diferents xarxes ferroviàries de rodalies, la qual cosa comporta el foment de la intermodalitat amb aparcaments dissuasius a les estacions de tren. Veure [capítol 5.3](#)

### **IM-MI.1.3 Preveure les necessitats de la xarxa viària en el futur**

L'opinió expressada en el grup és que la necessitat de carreteres i l'ús de les actuals, disminuirà en el futur.

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial**

**Tema: Xarxa viària**

Cal tenir present que l'avanç del PTP recull les previsions que fan els plans sectorials de mobilitat i infraestructures. El PTP preveu la necessitat d'estudiar la demanda futura, amb el ben entès però, que aquests escenaris, en general, pressuposen una necessària reducció de la mobilitat motoritzada però, també, l'obligació d'harmonitzar les transformacions amb les estratègies de moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola i preservar els espais periurbans.

### **IM-MI.1.4 Una queixa prèvia: no s'entén que s'hagi tallat durant 6 mesos el tren que passa pel Penedès.**

Abans d'iniciar el debat en aquest grup, es vol transmetre la queixa del territori a RENFE pel fet de tallar durant 6 mesos la línia de ferrocarril que passa pel Penedès i tota la línia de mercaderies que passa per Vilanova, sense tenir en compte el cost personal que ha suposat per a molts en temps i en diners, a més d'afavorir l'aïllament del territori.

**Valoració: No és competència del PTP**

**Tema: Transport públic**

Es recull la queixa per tal de traslladar-la a l'administració competent. perquè, tot i ser una queixa comprensible, el Pla territorial no és l'instrument més adequat per a tractar les molèsties derivades d'aquestes obres.

En tot cas, sobre aquestes obres, el document d'avanç del PTP només recull les propostes fixades, per una banda, pel planejament sectorial vigent. Per consegüent, preveu una nova línia d'altres prestacions per a mercaderies entre Sant Vicenç de Calders i Castellbisbal motivada per les necessitats del port de Tarragona. Ara bé, a dia d'avui les perspectives sectorials només aconsellen la implantació d'un tercer fil que és la causa d'aquest tall de la línia durant 6 mesos. De moment, els volums de transit actuals possibiliten la convivència entre trens de passatges i mercaderies. Tot i això, el PTP ja preveu la necessitat d'estudiar, segons quina pugui ser la demanda futura, altres escenaris possibles. Amb el ben entès però, que aquests escenaris s'haurien d'harmonitzar amb les estratègies de moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola i preservar els espais periurbans.

### **IM-MI.1.5 Clara mancança d'interconnexió entre municipis en transport públic.**

Tot i que alguns nuclis més petits estan connectats amb busos llançadora que comuniquen per exemple amb Gelida, Sant Sadurn o Masquefa, tenen poca freqüència i el servei tampoc s'ha generalitzat a altres nuclis que també ho necessitarien.

Es recorda que en paral·lel també s'hauria de millorar l'eficiència en la gestió de la mobilitat amb transport privat. Aquesta complementarietat és fonamental perquè no podem esperar tenir autobusos

amb elevades freqüències de pas per tot arreu. Aquesta aportació és complementària a les aportacions que es fan responnent a la segona pregunta dins d'aquest grup.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Transport públic**

L'objectiu del PTP és promoure una mobilitat de proximitat i sostenible d'acord amb uns assentaments urbans de referència associats a una àrea periurbana dins la qual s'incloguin els diferents teixits urbans i els espais oberts preexistents. Dins aquesta àrea, la mobilitat entre els diferents teixits es fonamentarà en la millora de la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger. A més a més, per la mobilitat interurbana el Pla proposa millorar el transport públic per carretera però, també, l'eficiència de les diferents xarxes de rodalies la qual cosa comporta el foment de la intermodalitat amb aparcaments dissuasius a les estacions de tren. En aquest mateix sentit, inclouen les propostes de millora i nous traçats de la xarxa ferroviària. Veure [capítol 5.3](#)

#### **IM-MI.1.6 Millorar la senyalització informativa i establir una jerarquia dels eixos viaris locals.**

Es demana que es millori la senyalització i que s'estableixi una jerarquia dels eixos viaris locals, segons la tipologia de rutes (si són rutes turístiques, rutes ràpides o rutes panoràmiques).

**Valoració: No és competència del PTP**

**Tema: Senyalització**

No és competència del Pla, el PTP no és l'instrument més adequat per a tractar aquesta qüestió de la senyalètica. Es recull l'aportació per tal de traslladar-la a l'administració competent.

D'acord amb el Catàleg de paisatge del Penedès, el document d'avanç del PTP ja reconeix la xarxa de carreteres i de camins com a itineraris paisatgístics que, per la condició de miradors dinàmics, possibiliten la descoberta del territori. És a dir, el PTP assigna a una part de la xarxa viària i ferroviària l'estratègia de reconèixer en la futura normativa la funció de miradors dinàmics però, també, l'estratègia de vertebrar la mobilitat tova periurbana i incorporar-los en la xarxa viària territorial.

#### **IM-MI.1.7 Mancances de transport públic en l'eix de la C15.**

Es constata que el transport públic és deficitari en l'eix de la C15. De fet dins de la comarca és del tot deficient més enllà de les connexions cobertes de forma directe pel tren. Es recorda que entre Igualada i Vilafranca només hi ha un autobús al dia, entre dos capitals de comarca que sumen vora 100.000 habitants. I entre Vilanova i Vilafranca encara tenim franges del dia que durant dues hores no hi cap servei de bus.

Es proposa que entre capitals de comarca, on previsiblement aquest servei tindria una demanda elevada, valdria la pena fer l'esforç per millorar l'oferta de transport públic. Però quan es tracta de comunicació entre pobles, seria millor buscar solucions alternatives, com ara el transport a demanda de l'usuari, utilitzant aplicacions senzilles pel mòbil.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Transport públic**

Un dels objectius de l'avanç del PTP és **promoure una mobilitat de proximitat i sostenible fonamentada en una estructura nodal jerarquitzada. Aquesta mobilitat es planteja bàsicament amb un servei de transport públic per carretera però, també, amb un servei ferroviari de rodalies i dels FGC més eficient. Tanmateix inclou la proposta de la Línia Orbital Ferroviària perquè contribueix a afavorir la connectivitat interna de la Vegueria. A més a més, el PTP és conscient de la complexitat social dels teixits urbans i, molt especialment, dels petits nuclis. Davant d'aquesta realitat PTP ja preveu la necessitat d'estudiar, segons quina pugui ser la demanda futura, la millora del disseny de la xarxa viària.**

### **IM-MI.1.8 Millora de punts de recàrrega per vehicles elèctrics.**

És una millora de les infraestructures que impulsaria de descarbonització de la mobilitat. Ara mateix n'hi ha molt pocs, sovint estan plens o no funcionen bé.

**Valoració: No és competència del PTPP**

**Tema: Transició energètica**

El PTP no és l'instrument més adequat per a tractar aquesta tema concret dels punts de recàrrega dels vehicles elèctrics.

Tanmateix, cal tenir present, que dins els criteris del Pla es contempla la transició energètica cap a energies renovables per tal de no dependre d'energies fòssil contaminants. Aquest criteri es traduirà en diverses estratègies territorials adreçades a un canvi de model energètic.

### **IM-MI.1.9 Adaptar a persones de mobilitat reduïda les estacions de tren que encara no ho han fet.**

Encara hi ha moltes estacions a la vegueria que encara no estan adaptades a les persones amb mobilitat reduïda. Per exemple Sant Sadurní, La Granada, Gelida, etc..I el problema afegit és que les que teòricament estan adaptades el manteniment dels ascensors és molt dolent. Per exemple l'estació de Calafell ha estat 10 mesos amb un ascensor avariats i per tant és com si no fos adaptada. També s'ha de vigilar que els tres estiguin també adaptats.

**Valoració: No és competència del PTPP**

**Tema: Accessibilitat**

Es recull l'aportació per tal de traslladar-la a l'administració competent.

### **IM-MI.1.10 Millorar el traçat de les carreteres locals.**

Algunes carreteres locals són massa sinuoses i fins i tot perilloses, incòmodes pels transportistes i potser pel mateix turisme. Convindria millorar-ne el traçat.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Xarxa viària**

El Pla proposa un seguit d'estratègies de millora del traçat existent, així com diverses propostes de nous traçats com es pot veure al [capítol 5.3](#). L'Avanç de Pla és un document de propostes que cal completar amb les aportacions que faci el territori.

## **IM-MI.2 Alternatives al vehicle privat**

### **Aportacions**

---

#### **IM-MI.2.1 La lenta alternativa ferroviària**

L'actual mobilitat ferroviària per l'interior de la vegueria és molt deficitària i de difícil i costosa millora, en temps i diners. Es posa com exemple els FGC que difícilment milloraran els temps dels desplaçaments entre estacions.

Tot i amb això, es valora que la Línia Orbital Ferroviària no es tan costosa si es compara amb l'AVE i és la millor solució per connectar poblacions de mitja grandària.

Per tant, tot i que cal apostar pel trànsit ferroviari de persones i mercaderies, cal posar en marxa

alternatives al vehicle privat més immediates.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Transport públic**

L'objectiu de l'avanç del PTP és facilitar una mobilitat de proximitat i sostenible entre els assentaments urbans de referència i l'àrea periurbana associada, dins la qual s'inclouen els diferents teixits urbans i els espais oberts preexistents.

### **IM-MI.2.2 Apostar per les línies de Bus-exprés**

Especialment en l'enllaç de Manresa – Igualada – Vilafranca. Sense gaires parades intermèdies.

**Valoració: No és competència del PTP**

**Tema: Transport públic**

Es recull l'aportació per tal de traslladar-la a l'administració competent. Perquè, tot i ser una proposta d'interès, el Pla territorial no és l'instrument adequat per programar les línies d'autobús.

### **IM-MI.2.3 Millorar les connexions bus-tren**

Millorar la sincronització d'horaris i connexions entre les línies d'autobusos que tenen parada a les estacions de trens.

**Valoració: No és competència del PTP**

**Tema: Transport públic**

Es recull l'aportació per tal de traslladar-la a l'administració competent. Perquè, tot i ser una proposta d'interès, el Pla territorial no és l'instrument adequat per programar les línies d'autobús.

### **IM-MI.2.4 Fomentar l'ús de la bicicleta.**

Connectar els carrils-bici entre municipis.

Fer rutes verdes entre els nuclis urbans i els polígons.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

Un dels objectius de l'avanç del PTP és promoure una mobilitat de proximitat i sostenible entre els diferents teixits, per tant es proposa la millora de la xarxa de carreteres i camins existent amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger.

### **IM-MI.2.5 Millorar l'ús de les infraestructures actuals**

Incorporar la millora de l'ús de les carreteres locals.

Incorporar l'estudi recent de la Diputació de Barcelona: Pla Zonal de la Xarxa Local.

Estudiar nous fluxos de trànsit de pas, per exemple a la N340.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Xarxa viària**

S'analitzarà el Pla Zonal de la Xarxa Local 2020 de la Diputació de Barcelona. Per altra part, el PTP ja preveu la necessitat d'estudiar, segons quina pugui ser la demanda futura, altres escenaris



possibles en relació amb l'ús de les infraestructures. Amb el ben entès però, que aquests escenaris s'harmonitzaran amb les estratègies de moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola i preservar els espais periurbans.

### **IM-MI.2.6 Cal analitzar la situació de les urbanitzacions periurbanes de la franja costanera**

Es tracta d'urbanitzacions que concentren una gran quantitat de població dispersa allunyada dels seus llocs de treball i per tant molt exigent en relació a les demandes de mobilitat.. Caldria explorar fórmules alternatives orientades a concentrar la provisió d'aquests serveis (combinant transport públic i cotxe compartit).

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

El Pla proposa una estratègia de mobilitat fonamentada en la mobilitat de proximitat i en la sostenibilitat dels mitjans de transport.

Cal tenir present que l'objectiu de l'avanç del PTP és promoure una mobilitat de proximitat i sostenible fonamentada, per una banda, en l'existència d'uns nuclis urbans de referència amb una potent oferta de serveis i per l'altre, en una xarxa viària ben connectada amb altres teixits urbans com són les urbanitzacions. Per consegüent, el PTP proposa la millora de la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments periurbans a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger. Veure [capítol 5.3](#)

### **IM-MI.2.7 Fomentar el cotxe compartit i els vehicles a demanda**

Foment del carsharing (elèctric) i els vehicles de transport disponibles a demanda. El cotxe privat, en una generació, hauria de deixar de ser l'eina habitual per desplaçar-se. Les noves apps d'ubicació i la concentració de vehicles compartits en alguns punts de trobada ja és una realitat que amb els anys s'hauria d'estendre.

També es suggereix que si les urbanitzacions per exemple es preservés de l'edificació les parcel·les que superen el 20% de pendent, es podria compactar l'àmbit edificat i així el manteniment dels serveis i propi transport públic seria més rentable.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

Veure resposta IM-MI.2.6

### **IM-MI.2.8 Millorar la seguretat i la capacitat dels aparcaments vinculats a les estacions de tren.**

Es planteja que, per afavorir l'ús del transport públic, com ara el tren, s'haurien de millorar els aparcaments que hi ha a les estacions de RENFE (com ara el de Gelida, Vilafranca o Sant Sadurní). D'una banda, es parla de millorar la vigilància i seguretat i d'altra, ampliar la capacitat o buscar alternatives per evitar el col·lapse que es produeix per l'acumulació de vehicles als voltants de les estacions. Es podria per exemple habilitar zones dissuasives d'aparcament, allunyades de l'estació amb un servei llançadora que t'apropes al tren.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

El Pla proposa millorar l'eficiència de les diferents xarxes de rodalies, la qual cosa comporta el foment de la intermodalitat amb aparcaments dissuasius a les estacions de tren.

## **IM-MI.2.9 Establir jerarquies alhora de planificar la mobilitat. entre nuclis**

Es proposa establir jerarquies pel transport entre nuclis. Primer, el tren per comunicar els nuclis urbans més grans i les capitals. Després, l'autobús i el transport públic a demanda per comunicar les poblacions intermèdies. Per últim la recuperació de camins transitables a peu, en bicicleta pels desplaçaments més propers.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

L'objectiu del PTP és, per una banda, promoure una mobilitat de proximitat i sostenible fonamentada en uns assentaments urbans de referència amb una potent oferta de serveis i una xarxa viària ben connectada entre els diferents tipus de teixits urbans (urbanitzacions, àrees d'activitat econòmica, petits nuclis, cellers, construccions aïllades). Per consegüent el PTP proposa la millora de la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments periurbans a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger. D'altra banda, el Pla proposa millorar mobilitat interurbana, especialment, el transport públic per carretera però, també, l'eficiència de les diferents xarxes de rodalies la qual cosa comporta el foment de la intermodalitat amb aparcaments dissuasius a les estacions de tren. En aquest mateix sentit s'inclouen les propostes de millora i de nous traçats de la xarxa ferroviària. Veure [capítol 5.3](#)

## **IM-MI.2.10 Potenciar els desplaçaments en bicicleta i a peu per a recorreguts interurbans propers**

Reforçant la proposta anterior de mobilitat tova es constata que manquen carrils per bicicleta que connectin els municipis veïns. També es suggereix fer un carril bici paisatgístic a la carretera de les Costes que faciliti els enllaços amb el Parc del Massís del Garraf. En part s'hi està treballant.

S'ha d'estendre el model que s'ha començat a Vilafranca per comunicar amb els pobles veïns (Vilafranca –La Moja / Vilafranca les Cabanyes / Vilafranca els Monjos). A l'entorn de Vilafranca l'orografia és ideal pels desplaçaments no motoritzats i les distàncies entre poblacions són força curtes.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

Veure resposta IM-MI.2.4

## **IM-MI.3 Paisatge i mobilitat**

### **IM-MI.3.1 Proposta d'enllaç de la B-40 per Abrera.**

Es consideren inacceptables les propostes que s'han fet per a la connexió de la B40 amb l'AP7. Es demana una major explicació de la desestimació de la proposta d'enllaç pel municipi d'Abrera

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial**

**Tema: Xarxa viària**

És competència de la planificació sectorial la definició del traçat de la connexió de la B-40 amb l'AP7. Des de la secretaria d'Infraestructures i Mobilitat s'ha estudiat la proposta d'enllaç pel municipi d'Abrera i s'ha considerat que per problemes tècnics no és una solució viable.

### **IM-MI.3.2 Fer una aposta forta de creació d'una xarxa de vies verdes**

Es proposa crear una xarxa de vies verdes, tipus el que s'ha fet a Girona (per exemple, en el cas de la Vegueria, de Monistrol fins a Sant Quintí) Són vies verdes extenses que fomenten un tipus de turisme

més saludable i més ecològic i faciliten també la mobilitat interna.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

L'avanç del PTP del Penedès ja reconeix la xarxa de camins com una via més per a facilitar la mobilitat tova a peu i en bicicleta i com itineraris paisatgístics.

El document de l'avanç del PTP té en compte el Catàleg del paisatge del Penedès per tant ja recull els camins que tenen valor paisatgístic i els hi assigna l'estratègia de reconèixer en la futura normativa la funció de miradors dinàmics però, també, l'estratègia de vertebrar la mobilitat tova periurbana i incorporar-los en la xarxa viària territorial.

### **IM-MI.3.3 Condicionar camins per comunicar nuclis propers, aprofitant-los també com a rutes per la descoberta del territori**

Cal condicionar camins per comunicar nuclis propers i utilitzar-los com a rutes de descoberta del territori, associant-los a la riquesa i la història del territori. Això aniria molt amb el manteniment en paral·lel, del bon estat dels vorals i de les entrades a les poblacions. Els camins s'han de mantenir no només pensant en l'oci sinó com a xarxa de comunicació entre nuclis pels usos més quotidians.

En situació de la COVID pot ajudar a recuperar aquests espais naturals propers vinculant-ho a temes de salut i vigilants de gestionar l'impacte de la sobre freqüentació

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

El PTP proposa la millora de la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments periurbans a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger.

### **IM-MI.3.4 Línia Orbital Ferroviària opció de transport ràpid entre Vilafranca i Vilanova**

La línia orbital ferroviària es considera que és l'opció clara de transport ràpid per donar servei a la mobilitat quotidiana entre Vilafranca i Vilanova. La LOF no s'ha de convertir en un tren turístic.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Xarxa ferroviària**

El PTP inclou la proposta de la Línia Orbital Ferroviària perquè contribueix a afavorir la connectivitat interna de la Vegueria. En aquest mateix sentit, es proposa la millora de la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat de potenciar sobretot els desplaçaments periurbans a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger. A més a més, per la mobilitat interurbana el Pla proposa millorar, especialment, el transport públic per carretera però, també, l'eficiència de les diferents xarxes de rodalies la qual cosa comporta el foment de la intermodalitat amb aparcaments dissuasius a les estacions de tren. [Veure capítol 5.3, pàgines 99.](#)

### **IM-MI.3.5 Podem acceptar noves infraestructures si les actuals són deficientes?**

Podem acceptar noves infraestructures si les actuals són deficientes?.

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial**

**Tema: Xarxa viària.**

Els instruments de planificació sectorial vigents ja determinen una proposta de xarxa viària i ferroviària fonamentada en una estratègia catalana i europea.

Cal tenir present que l'avanç del PTP de moment, recull les propostes fixades per l'instrument legal vigent del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC). Tot i això, el PTP ja preveu per

l'Avantprojecte la necessitat de fixar estratègies destinades a moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola i preservar els espais periurbans. Per consegüent, també estudia la possibilitat d'incorporar directrius amb la finalitat d'harmonitzar els futurs projectes d'infraestructures al lloc i amb l'entorn.

### **IM-MI.3.6 Prohibir el trànsit pesat en determinades vies.**

Reservar algunes vies on no podrien passar vehicles pesats.

**Valoració: No és competència del PTPP**

**Tema: Xarxa viària**

No és competència del Pla definir la prohibició del trànsit pesant en determinades vies. .

## **IM-MI.4 Aportacions complementàries fetes durant el plenari**

A continuació apareixen les aportacions fetes durant el debat. Algunes podrien generar noves propostes i d'altres suposen un reforç o explicació complementària a les plantejades pels grups:

### **IM-MI.4.1 No es vol que la B-40 travessi el Penedès.**

En relació al plantejament de noves vies, no es veu gens clar que es pensi travessar tot el Penedès amb el quart cinturó si el que primer s'hauria de fer és millorar l'A2 o la connexió d'Abrera a l'AP7.

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial**

**Tema: Xarxa viària**

Veure IM-MI.3.1

### **IM-MI.4.2 Prohibir el trànsit pesat en determinades vies.**

En recolza la proposta de classificar les vies i deixar-ne algunes protegides del trànsit pesat, que només es puguin utilitzar per un transport més tou (cotxes). Serien vies on es podria preservar la seguretat dels ciclistes o de la gent caminant. No obstant això, es considera important fer una reflexió sobre les pròpies incongruències que com a societat tenim, ja que està clar que no ens agrada el pas de camions, però ens agrada rebre paqueteria urgent que forçosament es portarà en camions.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Sòl agrícola**

Veure IM-MI.3.6

### **IM-MI.4.3 Recuperar l'antic camí de les costes per segregar les bicicletes.**

Es parla de la carretera de les Costes i l'antic camí que ja existia (per on passaven mules) que en molts trams anava paral·lel a la carretera. Hi ha un estudi fet per la Diputació de Barcelona orientat a recuperar aquesta via. La seva recuperació seria una bona manera de conjugar la seguretat entre vehicles i bicicletes.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Mobilitat de proximitat**

La proposta s'insereix perfectament en l'estratègia que proposa l'avanç del PTP sobre la mobilitat periurbana. Així mateix, cal tenir present que el PTP té en compte el Catàleg del paisatge del Penedès per tant ja recull els camins que tenen valor paisatgístic i els hi assigna l'estratègia de reconèixer en la futura normativa la funció de miradors dinàmics però, també, l'estratègia de vertebrar la mobilitat tova periurbana i incorporar-los en la xarxa viària territorial. En resum, aquest camí de la costa complementa la proposta del PTP de millorar la xarxa de carreteres i camins amb la finalitat

de potenciar sobretot els desplaçaments periurbans a peu, en bicicleta o en vehicle elèctric lleuger.

#### **IM-MI.4.4 Es proposa fer un estudi de mobilitat a 30 anys**

Es proposa fer un estudi, amb una visió a 30 anys, dels desplaçaments (com ens desplaçem, les raons, el sistema de transport que utilitzem, quins serveis s'ofereixen, si són suficients...) i de les infraestructures que calen per millorar aquests desplaçaments. Hem de parlar del Penedès en majúscules i per tant, les comarques que integren la vegueria hem de pensar com estan connectades entre elles i amb l'exterior. Això vol dir cercar una certa uniformitat a tot el territori per evitar que hi hagi deficiències comunicatives (tant de les persones com de les mercaderies)

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Model de mobilitat**

Es recull la necessitat de realitzar un estudi de la mobilitat actual i de la demana futura, així com el plantejament de possibles escenaris alternatius per les infraestructures.

#### **IM-MI.4.5 Impulsar la fabricació de cotxes elèctric i l'adaptació de les infraestructures pel seu funcionament**

En comptes d'acabar amb el cotxe privat, impulsar, d'una banda, una transformació industrial per fabricar cotxes elèctrics, d'altra banda, l'adaptació de les infraestructures i instal·lacions al territori per afavorir i potenciar l'ús dels vehicles elèctrics. S'ha de pensar en que els usos del vehicle privat difícilment s'acabaran totalment.

**Valoració: No és competència del PTPP**

**Tema: Model de mobilitat**

No és competència del Pla fomentar la fabricació de cotxes elèctrics.

#### **IM-MI.4.6 Incloure les propostes del Pla zonal de la xarxa local que ha redactat la Diputació de Barcelona**

En relació a la millora de les infraestructures actuals, s'explica que recentment la Diputació de Barcelona ha redactat el pla zonal de la xarxa local, on es fan propostes de millora per accedir a tots els punts del territori i per tant incideix en la seva vertebració. Hi ha propostes que sí que s'han inclòs en el document d'avanç del PTPP però d'altres no, així que es facilitarà el pla per tal de fer-ne una revisió.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Xarxa viària**

S'analitzarà el Pla zonal de la xarxa local de carreteres de la Diputació de Barcelona.

#### **IM-MI.4.7 Creació de vies verdes**

En relació també a el condicionament de camins, es considera que les carreteres locals poden tenir un important paper a l'hora d'incorporar itineraris interurbans de vianants i ciclistes i de valoritzar el paisatge.

Respecte a la connexió entre polígons d'activitat econòmica, es considera una molt bona alternativa la creació de vies verdes, per afavorir el desplaçament en bicicleta o en patinet elèctric. A més, permetria anar a treballar a persones que necessitarien transport públic (inexistent). Hi ha experiències d'algunes empreses que, amb fons europeus o d'altres administracions incentiven l'ús de la bicicleta entre els seus treballadors per tal d'agafar l'hàbit.

**Valoració:** El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera

**Tema:** Mobilitat de proximitat

Veure IM-MI.3.2

## **IM-MT Trànsit de pas**

### **Preguntes plantejades pel debat**

---

**IM-MT.1** Donada la ubicació del Penedès dins el corredor del Mediterrani, que permet bona connexió amb Europa i la Península, quins són els reptes i les oportunitats de potenciar el transport de mercaderies pel Penedès? Per exemple suposa una oportunitat per a les grans àrees d'activitat econòmica, una dificultat pel territori per l'augment de transit de pas.

**IM-MT.2** Quin és el traçat més adient per connectar la B-40 amb l'AP-7? Discutir sobre les alternatives del document d'avanç de propostes.

**IM-MT.3** Considereu que el Penedès ha de tenir estació del tren d'alta velocitat? Quin seria el lloc adequat?

**IM-MT.4** Aportacions complementàries fetes durant el plenari.

## **IM-MT.1 Reptes i oportunitats de potenciar el transport de mercaderies pel Penedès**

### **Aportacions**

---

#### **IM-MT.1.1 Fer l'eix transversal ferroviari extern a la Vegueria**

Actualment, totes les mercaderies de la Península (Eix Mediterrani, Portugal, Madrid, Bilbao,...) van a parar a Tarragona. De Tarragona a Castellbisbal, per on podrien entrar les vies de l'AVE, les mercaderies han de passar per la R4 (pel tercer fil que s'ha fet, adaptat a la circulació dels trens d'ample europeu).

Pensant en l'objectiu de descarbonitzar el país, una gran part de la mercaderia que transporten els camions que passen pel Penedès haurà de passar per aquest tercer fil ferroviari. El volum és molt gran i per tant, es considera inviable. Per tant, es considera indispensable que hi hagi una variant ferroviària pel Nord de la Vegueria, aprofitant la línia de Lleida-Cervera (seria un eix transversal ferroviari Cervera-Igualada-Martorell), per on podria passar el transport de mercaderies que vingui del centre de la Península i que vagi cap a França o cap al port de Barcelona. Les principals raons que justificarien aquesta intervenció són:

- Descongestionaria l'Alt i Baix Penedès.
- Donaria un servei ferroviari a l'Anoia, que serveixi per deixar el cotxe a qui va a Barcelona. L'actual via quedaria per mobilitat entre els pobles, ja que és una línia massa lenta i entretinguda.
- No hi ha espai per fer aquesta infraestructura al sud del Penedès.

**Valoració:** Condicionat per la planificació sectorial.

**Tema:** Corredor del Mediterrani.

L'avanç del PTP recull les propostes fixades pels l'instrument de planificació sectorial vigents com el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya (PITC). El volum de transit de mercaderies actual permet la convivència entre trens de passatges i mercaderies pel corredor entre Vila-seca y Castellbisbal. Es preveu la necessitat d'estudiar, segons quina sigui la demanda futura, altres escenaris possibles.

### **IM-MT.1.2 Cal un plantejament adequat per donar sortida a les mercaderies que arribin pel mar**

Els ports cada vegada adquireixen més importància: València, Tarragona i Barcelona cada vegada rebran més vaixells de l'Àsia. Per una altra banda, actualment, el transport ferroviari de mercaderies suposa un 3% del total, i cal que arribi a un 25%. Però, mentre hi ha una previsió d'aquest increment en la planificació dels Ports, no hi ha un plantejament paral·lel de generar infraestructures adequades per donar sortida a aquestes mercaderies que entraran pels mar (p.ex. no sembla que hi hagi cap pressupost per un corredor mediterrani). De les propostes que estan damunt la taula:

- Es considera que l'eix Vilanova, Vilafranca, Sant Pere de Ribes no resol res i per tant, cal descartar-ho. En tot cas, aquesta línia podria ser per bus elèctrics.
- També es considera que s'hauria de descartar el traçat transversal ja que es dibuixa un bucle que destrossa la conca d'Odena, i està molt relacionat amb el que seria l'eix transversal que ve de Lleida i se'n va cap a Girona.
- El traçat, en tot cas, hauria d'unificar Vilanova – Vilafranca – Igualada.

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial.**

**Tema: Xarxa ferroviària**

L'avanç del PTP recull les propostes fixades pels l'instrument de planificació sectorial vigents que analitzen tot l'àmbit català. En relació a la línia orbital ferroviària entre Vilanova i la Geltrú i Mataró és una línia de tren per a passatgers amb la finalitat de millorar la xarxa de rodalies de Catalunya i no només del Penedès.

El traçat del tren transversal ferroviari està previst pels instruments de planificació sectorial vigents com a connexió per a mercaderies i passatgers entre Lleida i Girona.

No es planteja una línia de tren paral·lel a la C-15, en aquest sentit, es proposen millores de la carretera preexistent entre Igualada i Vallbona d'Anoia.

### **IM-MT.1.3 El tercer fil pel trànsit de mercaderies cap a Europa és una opció a massa curt termini**

Sembla que el més realista serà utilitzar el tercer fil pel trànsit de mercaderies, per connectar amb Europa, però s'alerta sobre l'elevat volum de trens que passarien (uns 130 trens diaris en una primera fase i després molts més). Això farà inviable aquesta opció, ja que es tractaria realment d'una autopista ferroviària (on es carregaran els camions). Per tant, el Tercer fil és una opció que pot funcionar ara, però no d'aquí a 10 anys.

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial**

**Tema: Xarxa ferroviària**

Els instruments de planificació territorial vigents ja determinen unes necessitats i uns escenaris. A dia d'avui les perspectives sectorials només aconsellen la implantació d'un tercer fil. Els volums de transit actuals possibiliten la convivència entre trens de passatges i mercaderies. Tot i això, el PTP ja preveu la necessitat d'estudiar, segons quina pugui ser la demanda futura, altres escenaris possibles. Amb el ben entès però, que aquests escenaris s'haurien d'harmonitzar amb les estratègies de moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola i preservar els espais periurbans.

## **IM-MT.2 El traçat més adient per connectar la B-40 amb l'AP-7**

### **IM-MT.2.1 L'opció 0 al traçat del 4t. cinturó.**

Es demana el tancament del 4t cinturó per Abrera i en línia recta cap a l'AP7. Es fa referència a l'estudi fet per Jordi Julià, Sebastià Jornet, Miquel Morell, Ignasi Grau i Rosa Fornés. Es tractaria de fer 18 km de autopista i de donar una solució urbana a Abrera, arreglar el front urbà de Abrera i que els seus habitants visquin millor. Les opcions que es plantegen, i que entren dins l'àmbit de la vegueria, fan que es dupliquin les autopistes. Es fa referència a l'estudi del paisatge vitivinícola del Penedès (150 empreses del sector agroalimentari i vitivinícola).

De qualsevol manera, en un context en que cada vegada hi ha d'haver menys transit viari i més ferroviari, no es considera encertada cap de les opcions. S'ha de tenir en compte que el quart cinturó es va dissenyar a l'època del desenvolupament econòmic franquista.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

### **IM-MT.2.2 Repensar el traçat si s'aixequen els peatges.**

Si s'alliberen els peatges cal fer un replanteig que fins ara no s'ha considerat (sembla que el Ministeri de Foment està fent un estudi amb aquesta consideració).

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

### **IM-MT.2.3 Què ens aporta al territori aquest 4art cinturó?**

Caldria saber quin és el servei que aquesta infraestructura dona al territori ja que al Pla no està explicat. A qui donem servei? Quina és la necessitat real d'aquesta infraestructura?. Cal reflexionar sobre aquest tema i justificar-ho bé.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

### **IM-MT.2.4 La B-40 serà una infraestructura intercontinental i per tant, comporta una afecció de 300 metres a banda i banda**

Per aquí pesaran totes les mercaderies del nord d'Europa fins el nord d'Àfrica. Si mirem el Departament d'interior la categoria de les diferents infraestructures, aquesta estaria catalogada en el TRANSCAT com a transit molt alt i comportaria una afecció de 300 metres a banda i banda d'aquesta infraestructura.

Això limita qualsevol ús vulnerable, escoles, hospital, hotels... locals de pública concurrència. En molts casos, a més, seria actualment inviable (p.ex. a Espinells passaria a 100m. de la vitivinícola d'Espinells.)



**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40.**

### **Respostes en relació a la B-40**

L'Avanç del Pla ha recollit totes les propostes que s'han plantejat en relació al traçat de la B-40 per poder-les debatre durant el procés participatiu. La última que planteja el Departament TES és la que aprofita un tram de la B-224 i enllaça amb l'AP-7 al nus de Gelida. Les estratègies i diferents alternatives proposades poden consultar-se als plànols de proposta del Pla. Veure cartografia de proposta.

D'altra banda, els tècnics del Departament es van reunir amb el Sr. Jordi Julià, el Sr. Sebastià Jornet i el Sr. Ignasi Grau a fi d'aprofundir sobre les alternatives del pas de la B-40 per Abrera-Martorell, les han estudiat i les seves conclusions són que no és possible encabir el traçat per aquesta zona per limitacions tècniques.

Per tot això, les úniques opcions per connectar el 4rt cinturó amb l'AP7 entren pel Penedès, i el document d'Avanç de propostes del PTP planteja diferents alternatives que ja suposen una millora de la primera proposta que es va fer des del Ministeri de Foment.

## **IM-MT.3 Estació del tren d'alta velocitat al Penedès**

### **IM-MT.3.1 Acord amb ubicar una nova estació de l'AVE a Vilafranca.**

Encara que s'està d'acord en que l'estació del tren de l'AVE sigui a Vilafranca del Penedès, en cas que s'ubiqués a la nova estació s'hauria de garantir que hi hagués intercanviadors per tal d'accedir per transport públic. Si finalment, s'ha d'agafar un vehicle privat per anar a l'estació, no tindria molt de sentit.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: Estació alta velocitat**

Veure IM-MT.3.2

### **IM-MT.3.2 Proposta d'ubicar l'estació de l'AVE al centre de Vilafranca.**

Pot resultar avantatjós ubicar l'estació de l'AVE al centre de la ciutat (soterrada per no afectar al sistema urbà), ja que suposa una oportunitat per reactivar el nou centre de la ciutat i l'entorn que l'envolta. Contribuiria a modernitzar un barri que estaria a un pas de Barcelona. És una oportunitat de relançar la ciutat. Fer aquesta estació a les afores, es crear una dinàmica que es desplaça fora de la ciutat, amb el perill que es generi una unitat (una macrourbanització) amb les poblacions de Vilafranca i la Granada.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: Estació alta velocitat**

### **Respostes en relació a l'estació d'alta velocitat**

S'estudiaran les diverses ubicacions proposades. Els condicionants tècnics del projecte dificulten la ubicació al centre de Vilafranca.

## **IM-MT.4 Aportacions complementàries, fetes durant el plenari**

A continuació apareixen les aportacions fetes durant el debat plenari. Algunes podrien generar noves propostes i d'altres suposen un reforç o explicació complementària a les plantejades pels grups

#### **IM-MT.4.1 Es confirma la necessitat de l'Eix transversal ferroviari.**

En relació a l'eix transversal ferroviari, es confirma la necessitat d'aquesta infraestructura i s'insisteix en el rigor que l'administració hauria de tenir respecte als planejaments vigents. En aquest cas, no s'entén que el PDU de l'eix transversal ferroviari, sent un pla aprovat, no aparegui dins del PTPP, sent a més com és una infraestructura necessària.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: Xarxa ferroviària**

El PTP inclou la proposta de l'Eix transversal ferroviari pel nord de la Vegueria, aprofitant la línia entre Lleida i Cervera.

#### **IM-MT.4.2 No incloure la B-40 en el Pla**

- La B40 no està feta ni estan fets els estudis previs que justifiquin que s'hagi de fer. Per tant, els enllaços no haurien d'incloure's dins del PTPP.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

#### **IM-MT.4.3 Al Pla Director Territorial de l'Alt Penedès el 4rt cinturó no passava pel Penedès**

- Es demana a l'administració més rigor amb la normativa i planejament vigent. Al territori hi ha malestar perquè no s'han tingut en compte ni el document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera els diferents plans directors que s'han anat fent al llarg dels anys. En concret, dins del Pla Director Territorial de l'Alt Penedès, aprovat l'any 2008, i que va comptar una elevada participació i nivell dels debats, quedava molt clar que el 4rt cinturó no passava pel Penedès i, tot i això, apareix dins d'aquesta proposta de PTP.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Posteriorment a l'aprovació d'aquest Pla Director es va aprovar el Pla Territorial Metropolità de Barcelona, l'any 2010, de rang superior, i que sí inclou diversos traçats del 4rt cinturó.

#### **IM-MT.4.4 Reconsiderar el pas de la B-40 per Abrera**

Es considera una llàstima que no s'hagi obert, dins del PTPP, la possibilitat de debatre sobre la millora del nus d'Abrera i que això pogués fer que s'esvaeixin les alternatives del 4rt cinturó pel Penedès. Entre d'altres raons, s'argumenta que els condicionants tècnics que es plantegen per abandonar l'opció del traçat per Abrera (de longituds de trenat, bàsicament) no els estan complint moltes de les infraestructures actuals i quan durant el debat sobre la ròtula d'Abrera no es va plantejar el pas del 4rt cinturó amb tota la seva longitud.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

#### **IM-MT.4.5 Franja d'afectació de 300 metres a banda i banda de la B-40**

Per últim, no s'entén que es plantegin traçats que passarien a menys de 200 metres d'escoles i de nuclis de població, quan està clar que l'afecció d'aquests tipus d'infraestructures arriba a 300 metres a banda i banda. Aquestes amplades han d'estar recollides dins del PTPP.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

#### **IM-MT.4.6 Dubtes de la necessitat de la B-40**

Difícil preveure la mobilitat a mig o llarg termini, però donada la situació actual provocada pel COVID (que probablement marcarà una tendència a disminuir la mobilitat), ens fa posar en dubte la necessitat d'aquest 4rt cinturó (travessi o no el Penedès).

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

#### **IM-MT.4.7 Utilitzar l'A-P7 per substituir la B-40**

S'hauria també d'analitzar si la connexió del Vallés no seria més viable a través de l'AP7 (una vegada s'hagi alliberat el peatge) en comptes de fer-ho a través de la B40

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

#### **IM-MT.4.8 Aprofitar les vies existents**

Es planteja que s'haurien d'aprofitar més les vies existents, minimitzant d'aquesta manera els impactes que ja ha tingut el territori anteriorment (AVE, AP7,...). Si no podem per la via Abrera, podríem estudiar si es pot plantejar eixamplar la B224

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: B-40**

Veure IM-MT.2.4

#### **IM-MT.4.9 L'estació de l'AVE a les afores de Vilafranca pot afavorir la mobilitat de la Vegueria**

En relació a la ubicació de l'estació de l'AVE, es fa una consideració prèvia: els AVE tècnicament no es poden aturar al centre de Vilafranca del Penedès. Només ho poden fer llançadores, sent aquesta estació una ròtula de connexió. Amb aquesta consideració que es fa, en cas que la estació de Vilafranca hagués de ser per tota la Vegueria, tindria més sentit que estigués fora del nucli, per afavorir la mobilitat de la resta de població de la vegueria.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: Estació del'AVE**

Veure IM-MT.3.2

#### IM-MT.4.10 Millorar la xarxa existent abans de construir una estació de l'AVE

Es considera, de qualsevol manera, que l'estació de l'AVE no hauria d'estar inclosa dins del PTPP, ja que primer hem d'aprofitar i millorar el que tenim. Tant la xarxa de carreteres com la xarxa d'autopistes i la ferroviària han de ser complementàries i s'han de millorar (traçats, temps de viatge, freqüències...), de tal manera que, en el cas dels trens, amb la xarxa de rodalies s'hauria de poder arribar en 30 minuts des de Vilafranca a Barcelona, i això no forçosament comporta la necessitat de construir una estació. Però també es recorden algunes barreres, principalment el fet que per a que sigui més ràpida aquesta línia, s'hauria de fer un nou túnel per entrar a Barcelona, i retallar temps a la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat (carrilet d'Igualada a Martorell). Això suposa una inversió totalment inviable

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: Estació del'AVE**

Veure IM-MT.3.2

## IM-IE Les infraestructures energètiques

### Preguntes plantejades pel debat

---

**IM-IE.1** Una de les estratègies per mitigar el canvi climàtic és transformar el model energètic actual per un més sostenible i promoure les energies renovables en substitució de les energies fòssils. Podríeu acceptar la presència d'aerogeneradors ubicats a les carenes o davant mateix de la costa, i de parcs solars a l'entorn dels nuclis urbans?.

**IM-IE.2** El Pla ha d'afavorir el model d'actuacions productives d'energies renovables d'escala local? Ha de limitar el model d'actuacions d'abast més general? Per exemple, afavorir la implantació de plaques solars per a l'autoconsum a escala local, condicionar tant el nombre, com la grandària, dels parcs eòlics.

**IM-IE.3** Aportacions complementàries fetes durant el plenari.

### IM-IE.1 Ubicació d'instal·lacions de producció d'energies renovables

#### Aportacions

---

##### **IM-IE.1.1 S'ha de tenir en compte el Catàleg del paisatge pels emplaçaments.**

S'ha fet una feina molt gran per elaborar el catàleg del Paisatge a nivell de Vegueria. Si ara implantem infraestructures amb gran impacte, perdem aquells valors i la feina feta. Per un 'altre costat, el catàleg permet identificar els llocs més valuosos que s'han de protegir. Hi ha molta varietat de paisatges a la Vegueria i es poden identificar elements clau que ajudarien a emplaçar correctament les infraestructures que finalment es decideixin fer.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Ubicació renovables**

L'avanç del PTP del Penedès en els diferents estadis del procés de redacció té en compte els elements amb valor que identifica el Catàleg del paisatge del Penedès.

Cal tenir present que l'avanç del PTP ja entén el sòl com un recurs finit i per tant es proposen estratègies per a moderar el consum de sòl. Aquestes estratègies estan motivades, entre altres qüestions territorials, pels valors (naturals, estètics, històrics, socials, productius i identitaris) dels elements que caracteritzen el paisatge del Penedès. Això és així perquè una part de la missió de les estratègies és la no degradació del caràcter del territori. Per consegüent, la selecció de les àrees de sòl als quals es poden ubicar les plantes solars fotovoltaïques i els parcs eòlics han de tenir en compte el potencial energètic de llocs preferents però, també les aspiracions de la ciutadania envers el sòl d'aquestes àrees. Aquestes aspiracions expressen els objectius de qualitat paisatgística que a la vegada es defineixen d'acord amb els elements amb valor del paisatge.

### **IM-IE.1.2 Panells solars als polígons industrials.**

Les infraestructures s'haurien d'emplaçar aprofitant les antigues zones industrials abandonades. També obligar els polígons funcionals a instal·lar plaques solars fotovoltaïques als teulats.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Ubicació renovables**

L'avanç del PTP no tracta de manera explícita la qüestió de les energies renovables pel fet de ser només un primer document de proposta.

Tot i ser un document d'Avanç de propostes, el PTP del Penedès ja es planteja seguir el full de ruta que assenyala el Tercer informe sobre el canvi climàtic a Catalunya (2016) i les regulacions que fixa la Llei 16/2017 sobre el canvi climàtic. Per consegüent i a l'espera dels resultats dels estudis específics encarregats sobre aquestes qüestions, el PTP fonamenta totes les estratègies en moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola, preservar els espais periurbans i crear un model urbà més eficient. De manera indirecta aquestes qüestions, basades especialment en moderar el consum de sòl, incideixen en la possible localització de les plantes solars fotovoltaïques o dels parcs eòlics. En conseqüència, el PTP ja preveu estudiar les possibilitats de proposar primer la necessitat d'esgotar els emplaçaments sobre les cobertes de les edificacions dels diferents teixits urbans, d'aprofitar les possibilitats dels sectors de sòl classificat poc o gens desenvolupats, d'explotar les possibilitats dels espais intersticials de les infraestructures de mobilitat, de transformar els espais ja degradats per activitats econòmiques o amb usos especialitzats obsolets però, també, d'ubicar les instal·lacions a tocar de les Àrees d'activitat econòmica, de les construccions aïllades sense valor paisatgístic o bé de manera contigua a altres instal·lacions preexistents.

### **IM-IE.1.3 L'emplaçament i les dimensions dependran de les tipologies d'instal·lacions**

Pensem en solar i eòlic, però existeixen molts tipus de energies renovables que es podrien promocionar: biomassa, biogàs, geotèrmica, mareomotriu, etc. La geotèrmica pot ser molt interessant i no s'utilitza ara.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Model energètic**

L'avanç del PTP no tracta de manera explícita la qüestió de l'estratègia energètica pel fet de ser només un primer document de proposta però, sobretot, perquè és una qüestió europea i de país i no només de vegueria.

Veure IM-IE.1.2.

### **IM-IE.1.4 Avaluar rigorosament la instal·lació de parcs eòlics**

Existeixen moltes tipologies de parcs eòlics, i tenen un grau d'impacte diferent. S'ha de tenir en compte els accessos necessaris per arribar a les instal·lacions, que acostumen a ser molt visibles donat que s'han de col·locar a la carena de les muntanyes. També es necessiten línies d'evacuació, que podrien arribar a ser autopistes subterrànies de transport energètic que s'afegeixen a les que ja hi ha. Actualment al Penedès n'hi ha pocs aerogeneradors. En cas que s'opti per aquesta tipologia d'energia renovable, s'han d'analitzar totes les tipologies disponibles, buscant la que tindria menys impacte i amb visió de futur.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Ubicació renovables**

L'avanç del PTP no tracta de manera explícita la qüestió de les energies renovables pel fet de ser només un primer document de proposta. El PTP ja preveu, pels parcs solars fotovoltaic, estudiar les possibilitats dels emplaçaments sobre les cobertes de les edificacions dels diferents teixits urbans, d'aprofitar les possibilitats dels sectors de sòl classificat poc o gens desenvolupats, d'explotar les possibilitats dels espais intersticials de les infraestructures de mobilitat, de transformar els espais ja degradats per activitats econòmiques o amb usos especialitzats obsolets però, també, d'ubicar les instal·lacions a tocar de les Àrees d'activitat econòmica, de les construccions aïllades sense valor paisatgístic o bé de manera contigua a altres instal·lacions preexistents. En canvi, el recurs vent al Penedès fa que els mini parcs siguin poc rendibles la qual cosa obliga a localitzar els parcs eòlics en uns llocs molt concrets. A més a més de la localització en el territori, el PTP considera la possibilitat d'incorporar directrius en relació amb la implantació al lloc, la relació amb l'entorn i els condicionants dels projectes sobre parcs solars fotovoltaics i parcs eòlics.

## **IM-IE.2 Model per a les instal·lacions de producció d'energies renovables**

### **Aportacions**

---

#### **IM-IE.2.1 El model hauria de premiar la generació i el consum més local possible**

En general, el model hauria de mirar de determinar el menor impacte possible al paisatge. S'hauria de preferir l'autoconsum. La generació i els consums haurien de ser més locals possibles. Esgotades aquestes oportunitats, cal intentar aprofitar al màxim les zones urbanes i els polígons industrials, evitant ocupar llocs naturals o agrícoles. Aquesta transformació del territori ha de ser gradual i acompanyada d'estudis rigorosos. S'han d'evitar els grans emplaçaments i estructures de transport energètic perquè tenen un impacte molt gran.

**Valoració: Condicionat per la planificació sectorial**

**Tema: Model energètic**

L'estratègia energètica és, sobretot, una competència europea i de país i no només de vegueria. Veure IM-IE.1.2.

#### **IM-IE.2.2 Promocionar un model de les infraestructures gestionades localment.**

A part del dimensionament i emplaçament, és molt important saber qui ho promociona i com es gestiona. Es voldria que els projectes que es promoguin tinguin un benefici directe per a la comunitat local i ser es proposa gestionar aquestes infraestructures a través dels ens locals. S'han d'evitar situacions en les que es desvirtua el territori amb grans projectes sense aquest vincle local. Per exemple, actualment hi ha fons d'inversió proposant lloguers a 20 anys a pagesos perquè posin panells solars en terrenys fèrtils necessaris per a alimentar la Vegueria i per a la conservació del paisatge.

**Valoració: Condicionat per la planificació territorial sectorial**

**Tema: Model energètic**

El PTP Penedès no és l'instrument adequat per definir la gestió de les instal·lacions d'energies renovables. Malgrat tot, l'objectiu de moderar el consum de sòl, incideix en una possible estratègia a seguir. Així doncs, els treballs pel futur document d'Avantprojecte del PTP ja plantegen un escenari on calgui explotar tots els recursos energètics disponibles. Tanmateix, independentment de la resta de recursos energètics, l'escenari més versemblant a curt i mig termini sigui el d'un territori destinat a generar energia elèctrica a partir l'energia solar la qual cosa exigeix un important consum de sòl. En conseqüència, el PTP ja ha començat a plantejar un mapa de possibles localitzacions en el territori, dels parcs solars fotovoltaics i, al mateix temps, la capacitat de càrrega d'aquest àmbit

sense malmetre sòl agrícola. En aquest sentit, el PTP ja estudia pels parcs solars fotovoltaic les possibilitats dels emplaçaments sobre les cobertes de les edificacions dels diferents teixits urbans, d'aprofitar les possibilitats dels sectors de sòl classificat poc o gens desenvolupats, d'explotar les possibilitats dels espais intersticials de les infraestructures de mobilitat, de transformar els espais ja degradats per activitats econòmiques o amb usos especialitzats obsolets però, també, d'ubicar les instal·lacions a tocar de les Àrees d'activitat econòmica, de les construccions aïllades sense valor paisatgístic o bé de manera contigua a altres instal·lacions preexistents.

### **IM-IE.2.3 S' ha de promoure l'estalvi energètic**

L'estalvi energètic i la reducció de consums es clau. El model territorial també hauria d'ajudar a reduir les emissions intentant reduir la demanda d'energia fòssil, i no generar nous impactes, com per exemple els potencialment derivats l'ampliació d'algunes zones industrials incloses en el pla. En la mateixa línia, és important la manera en la què consumim i fer millores a nivell sectorial. Per exemple en el sector agrícola s'intenten reduir els consums en la transformació dels productes (per exemple Cellers).

**Valoració: No és competència del PTP**

**Tema: Model energètic**

No es competència del PTP fomentar l'estalvi energètic perquè no es l'instrument més adequat per a promoure aquesta qüestió.

Malgrat tot, al document d'Avanç del PTP ja es planteja l'objectiu d'estalviar infraestructures amb models de transport eficients i viables. Per consegüent, el PTP assumeix el repte de propiciar la intermodalitat i el transport públic la qual cosa significa millorar la xarxa ferroviària de passatgers i mercaderies però, també, facilitar els desplaçaments de curta distància. A més a més, els treballs pel futur document d'Avantprojecte del PTP ja plantegen un escenari on calgui explotar tots els recursos energètics disponibles i no només l'energia solar. Així doncs, per a ser més eficients es considera com a recursos complementaris la biomassa, el biogàs i la geotèrmia.

### **IM-IE.3 Aportacions complementàries fetes durant el plenari**

A continuació apareixen les aportacions fetes durant el debat plenari. Algunes d'elles podrien generar noves propostes i d'altres suposen un reforç o explicació complementària a les plantejades pels grups.

#### **IM-IE.3.1 Jerarquia per a la ubicació d'energies renovables**

Respecte la ubicació de les infraestructures de producció d'energies renovables, es considera que s'hauria de seguir la següent jerarquia: 1) teulades dels edificis dels nuclis urbans, 2) polígons industrials (els grans, els petits, els que estan funcionant, els abandonats...) i 3) protegir la resta de l'espai natural (protegit, agrícola...) i, en tot cas, analitzar-ho cas per cas. En aquest sentit, s'alerta sobre el perill de "trinxa" el territori amb les línies de distribució que forçosament necessitaran les infraestructures energètiques que estiguin ubicades fora dels nuclis urbans.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Ubicació renovables**

L'avanç del PTP no tracta de manera explícita la qüestió de la localització de les instal·lacions d'energia renovable. Ara bé, els treballs iniciats pel futur document d'Avantprojecte del PTP ja preveuen, pels parcs solars fotovoltaic, estudiar les possibilitats dels emplaçaments sobre les cobertes de les edificacions dels diferents teixits urbans, d'aprofitar les possibilitats dels sectors de sòl classificat poc o gens desenvolupats, d'explotar les possibilitats dels espais intersticials de les infraestructures de mobilitat, de transformar els espais ja degradats per activitats econòmiques o amb usos especialitzats obsolets però, també, d'ubicar les instal·lacions a tocar de les Àrees d'activitat econòmica, de les construccions aïllades sense valor paisatgístic o bé de manera contigua a altres

instal·lacions preexistents. En canvi, el recurs vent al Penedès fa que els mini parcs siguin poc rendibles la qual cosa obliga a localitzar els parcs eòlics en uns llocs molt concrets. A més a més de la localització en el territori, el PTP considera la possibilitat d'incorporar directrius en relació amb la implantació al lloc, la relació amb l'entorn i els condicionants dels projectes sobre parcs solars fotovoltaics i parcs eòlics.

### **IM-IE.3.2 Analitzar l'impacte ambiental de les instal·lacions d'energies renovables**

A més del que s'ha recollit del treball dins del grup sobre l'energia eòlica, també es demana que s'analitzi curosament l'impacte ambiental d'altres tipus d'instal·lacions d'energies renovables, per exemple, dels grans horts solars, que des del punt de vista ambiental passen a ser parcel·les destruïdes, on es perd l'aigua, la pluja... i que finalment poden provocar fenòmens de desertificació.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Ubicació renovables**

L'avanç del PTP no tracta de manera explícita la qüestió de la localització de les instal·lacions d'energia renovable. Ara bé, pel fet que el PTP fonamenta totes les estratègies en moderar el consum de sòl, protegir el sòl agrícola, preservar els espais periurbans i crear un model urbà més eficient, els treballs iniciats pel futur document d'Avantprojecte del PTP ja preveuen, pels parcs solars fotovoltaic, estudiar les possibilitats dels emplaçaments sobre les cobertes de les edificacions dels diferents teixits urbans, d'aprofitar les possibilitats dels sectors de sòl classificat poc o gens desenvolupats, d'explotar les possibilitats dels espais intersticials de les infraestructures de mobilitat, de transformar els espais ja degradats per activitats econòmiques o amb usos especialitzats obsolets però, també, d'ubicar les instal·lacions a tocar de les Àrees d'activitat econòmica, de les construccions aïllades sense valor paisatgístic o bé de manera contigua a altres instal·lacions preexistents.

### **IM-IE.3.3 Necessitat de reduir el consum de sòl i promoure l'autoconsum energètic**

En relació a l'estalvi energètic, es comparteix el plantejament que ha fet el grup i la necessitat de reduir el consum, i s'incideix també en la importància de promoure l'autoconsum per a que poc a poc disminueixi la necessitat de fer grans infraestructures.

**Valoració: El document d'avanç de propostes PTP Penedès ja ho considera**

**Tema: Energies renovables**

L'avanç del PTP entén el sòl com un recurs finit i per tant es proposen estratègies per a moderar el consum de sòl. Per consegüent, la selecció de les àrees de sòl als quals es poden ubicar les plantes de generació energètica han de tenir en compte el potencial energètic de llocs, però, també la protecció dels valors naturals, estètics, històrics, socials, productius i identitaris del territori.

### **IM-IE.3.4 Una lectura recomanable i un exemple a seguir**

Per últim, una lectura recomanable i un exemple a seguir. Per una banda, es fa menció a un llibre "Recursos energéticos y crisis" (autor. Carlos Ribes) on es parla de la crisi de l'energia fòssil, de les tendències futures, de la producció local de l'energia. I per una altra banda, tal i com ja s'havia explicat a la primera sessió deliberativa, es posa com exemple el Monestir de Poblet, on s'ha intentat aprofitar al màxim els petits elements (es tracta d'un entorn protegit) per produir energia renovable. Hem de tendir a dependre menys de l'exterior.

**Valoració: S'estudiarà com es pot incorporar en l'Avantprojecte del PTP Penedès**

**Tema: Estratègia energètica**

A considerar, tot i que no es una competència del PTP determinar una o altra estratègia energètica pel fet que és una qüestió europea i de país i no només de vegueria. Així les coses, els treballs pel futur document d'Avantprojecte del PTP ja plantegen un escenari on calgui explotar tots els recursos energètics disponibles. Tanmateix, independentment de la resta de recursos energètics, l'escenari més versemblant a curt i mig termini sigui el d'un territori destinat a generar energia elèctrica a partir



l'energia solar la qual cosa exigeix un important consum de sòl. En conseqüència, el PTP ja ha començat a plantejar un mapa de possibles localitzacions en el territori, dels parcs solars fotovoltaics i, al mateix temps, la capacitat de càrrega d'aquest àmbit sense malmetre sòl agrícola. A la vegada el PTP estudia la possibilitat d'incorporar directrius sobre la implantació al lloc, la relació amb l'entorn i els condicionants dels projectes sobre parcs solars fotovoltaics i parcs eòlics.