

**Procés participatiu per a l'elaboració del  
Pla Territorial Parcial del Penedès**

**Sessió deliberativa 4. Infraestructures**

**RESUM DE LES APORTACIONS**

Videoconferència, 26 de novembre de 2020



Generalitat de Catalunya  
Departament de Territori i Sostenibilitat  
**Secretaria de l'Agenda Urbana  
i Territori**

## Organitzat per:



## Equip de facilitació



ARC Mediación Ambiental  
[arc@mediacionambiental.com](mailto:arc@mediacionambiental.com)

ARC Mediación Ambiental procura contribuir al desenvolupament sostenible utilitzant productes de baix impacte ambiental, prioritzant l'ús del transport públic i portant a terme una gestió eficient dels recursos.

Seguint aquestes directrius, es recomana imprimir aquest document a doble cara, utilitzant paper 100% reciclat post-consum lliure de clor.

## Índex

<b>1. INTRODUCCIÓ</b>	<b>4</b>
<b>2. DESENVOLUPAMENT DE LA SESSIÓ</b>	<b>5</b>
<b>3. ASSISTENTS</b>	<b>6</b>
<b>PARTICIPANTS</b>	<b>6</b>
<b>ORGANITZACIÓ</b>	<b>7</b>
<b>5. LA MOBILITAT INTERNA</b>	<b>8</b>
<b>MANCANCES EN LA XARXA VIÀRIA</b>	<b>8</b>
<b>ALTERNATIVES AL VEHICLE PRIVAT</b>	<b>10</b>
<b>PAISATGE I MOBILITAT</b>	<b>12</b>
<b>APORTACIONS COMPLEMENTÀRIES, FETES DURANT EL PLENARI</b>	<b>13</b>
<b>6. TRÀNSIT DE PAS</b>	<b>15</b>
<b>REPTES I OPORTUNITATS DE POTENCIAR EL TRANSPORT DE MERCADERIES PEL PENEDÈS</b>	<b>15</b>
<b>EL TRAÇAT MÉS ADIENT PER CONNECTAR LA B-40 AMB L'AP-7</b>	<b>16</b>
<b>ESTACIÓ DEL TREN D'ALTA VELOCITAT AL PENEDÈS</b>	<b>17</b>
<b>APORTACIONS COMPLEMENTÀRIES, FETES DURANT EL PLENARI</b>	<b>18</b>
<b>7. LES INFRAESTRUCTURES ENERGÈTIQUES</b>	<b>22</b>
<b>UBICACIÓ D'INSTAL·LACIONS DE PRODUCCIÓ D'ENERGIES RENOVABLES</b>	<b>22</b>
<b>MODEL PER A LES INSTAL·LACIONS DE PRODUCCIÓ D'ENERGIES RENOVABLES</b>	<b>23</b>
<b>APORTACIONS COMPLEMENTÀRIES, FETES DURANT EL PLENARI</b>	<b>23</b>



## 1. Introducció

El Servei de Planejament Territorial i Paisatge del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya està redactant el Pla territorial parcial del Penedès. En aquest moment ha finalitzat un document d'avanç de propostes que voldria donar a conèixer i obrir a debat entre els actors vinculats a la Vegueria del Penedès i la ciutadania en general.

Els Plans territorials parcials són una figura de planificació territorial derivada del Pla territorial general de Catalunya que estableixen el model territorial de cada un dels 8 àmbits funcionals de Catalunya amb un horitzó de 15-20 anys. L'àmbit funcional del Penedès comprèn les comarques de l'Alt Penedès, el Baix Penedès, el Garraf i els municipis de la comarca de l'Anoia no adscrits a l'àmbit de les Comarques Centrals.

La formulació del Pla requereix de coneixements tècnics i especialitzats en diversos camps, juntament amb l'acord dels diferents governs amb competències al Penedès, així com les aportacions dels experts en temàtiques territorials, del teixit associatiu i empresarial del Penedès i de la ciutadania. És per això que, el Servei de Planejament Territorial i Paisatge del Departament de Territori i Sostenibilitat, conjuntament amb la Direcció general de Participació Ciutadana del Departament d'Acció Exterior, Relacions Institucionals i Transparència han engegat un procés participatiu.

El procés participatiu es va iniciar el 22 de juliol amb la presentació pública. A partir d'aquesta sessió, es van obrir diferents espais de participació (reunions grup motor, seminaris d'experts, sessions deliberatives per eixos i plataforma de participació en línia). Aquest recull resum les aportacions fetes durant la quarta sessió deliberativa, celebrada el 26 de novembre i centrada en l'eix 4 (Infraestructures).

## 2. Desenvolupament de la sessió

Aquesta sessió de treball va tenir lloc el dia **26 de novembre de 2020, de 18 a 20.30 hores**, a través de videoconferència.

L'objectiu de la sessió era, bàsicament, deliberar sobre els següents aspectes:

- 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.

Per assolir aquests objectius, es va seguir aquest **ordre del dia**:

17.50 h Recepció i benvinguda

18.00 h Benvinguda i introducció

- Què és el Pla territorial parcial del Penedès
- En quin moment ens trobem (Avanç de propostes)
- Els assentaments residencials

18.15 h Explicació del desenvolupament de la sessió

18:20 h Debat en Grups:

- La mobilitat interna.
- Trànsit de pas.
- Les infraestructures energètiques.

19.05 h Retorn al plenari.

- Explicacions de les conclusions de cada un dels grups
- Debat conjunt sobre els tres temes

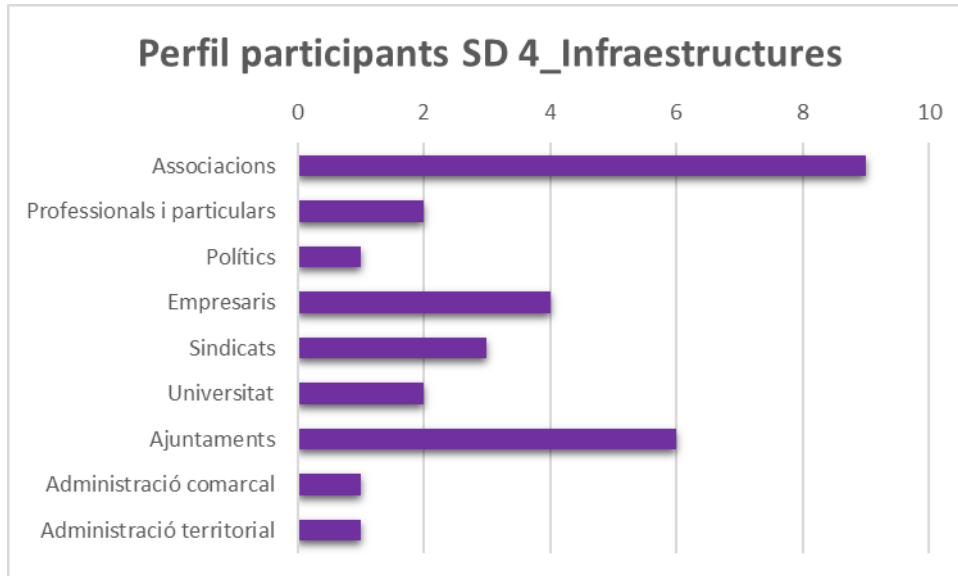
20.25 h Tancament, properes passes i agraïments.

20.30 h Finalització

## 3. Assistents

### Participants

A la sessió van participar **29 persones** dels següents perfils:



Les entitats participants durant els debats han estat les següents:

- AECAVA
- Ajuntament de Sant Llorenç d'Hortons
- ajuntament d'Igualada
- APMA GARRAF
- Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP)
- Associació Provegueria Penedès
- Bosc Verd - EdC, SOS Penedès
- CIMALSA
- Consell Comarcal de l'Anoia
- coordinador comarcal CCOO Garraf
- Diputació de Barcelona
- empelt
- Fundació Cívica Innomnium
- Guanyem Sitges
- Mancomunitat penedès-Garraf
- Oficina de captació d'inversió d'activitat econòmica del Baix Penedès

- Parc Natural del Garraf. Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
- Servei Urbanisme, Ajuntament de Vilanova i la Geltrú
- SOS Penedès
- UGT Anoia Alt Penedès Garraf
- Unió de Pagesos
- Universitat de Barcelona
- UPC
- Vins el Cep

## Organització

**Josep Armengol**, sub-director general d'Acció Territorial i **Pilar Paricio**, de la Secretaria de l'Agenda Urbana i Territori, del Departament de Territori i Sostenibilitat, van ser els encarregats de fer la benvinguda i la presentació de la sessió, així com participar activament durant la part plenària.

A més, durant la part plenària de la sessió, ens va acompanyar personal tècnic de les següents àrees:

- Secretaria de medi ambient (1 persones)
- Equip redactor del Pla territorial Parcial (5 persones)

Per últim, la dinamització de la sessió l'han portat a terme Xavier Carbonell, Mar Fàbregas, Genisa Prats, Annelies Broekman i Emili Grande, de l'equip d'ARC Mediació Ambiental.

## 5. La mobilitat interna

### Mancances en la xarxa viària

#### 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.

#### 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.

#### 3. Preveure la necessitat i l'ús 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.

#### 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.

#### 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 Sadurní 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.

#### **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).

#### **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.

#### **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.

#### **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.

#### **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.

## Alternatives al vehicle privat

### 11. 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.

### 12. Apostar per les línies de Bus-exprés

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

### 13. 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.

### 14. Fomentar l'ús de la bicicleta

Connectar els carrils-bici entre municipis.

Fer rutes verdes entre els nuclis urbans i els polígons.

### 15. 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.

### 16. 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)

### **17. 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.

### **18. 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 dissuasòries d'aparcament, allunyades de l'estació amb un servei llançadora que t'apropes al tren.

### **19. 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.

### **20. 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.

## Paisatge i mobilitat

### **21. Replantejar la necessitat de la B40. 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

### **22. 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.

### **23. 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 vigilant de gestionar l' impacte de la sobrefreqüentació.

### **24. Línia Orbital Ferroviària com opció clara 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.

## 25. Podem acceptar noves infraestructures si les actuals són deficientes?.

Podem acceptar noves infraestructures si les actuals són deficientes?.

## 26. Prohibir el trànsit pesat en determinades vies.

Reservar algunes vies on no podrien passar vehicles pesats.

## Aportacions complementàries, fetes durant el plenari

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

- 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**.
- 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.
- 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.
- 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).

- En comptes d'acabar amb el cotxe privat, impulsar, d'una banda, una **transformació industrial per fabricar cotxes elèctrics** i, 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.
- 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**.
- En relació també a l'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.

## 6. Trànsit de pas

### Reptes i oportunitats de potenciar el transport de mercaderies pel Penedès

#### 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 AVE).

Pensant en l'objectiu de descarbonitzar el país, una gran part dels camions que passen pel Penedès hauran de passar per aquest tercer fil. 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.

#### 2. Cal un plantejament adequat per donar sortida a les mercaderies que arribin pel mar

Els ports cada vegada adquireixen més importància: Valencia, 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'Òdena, i està molt relacionat amb el què 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.

### **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.

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

### **4. 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 dobleguin 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.

### **5. 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).

### **6. Què ens aporta al territori aquest 4<sup>art</sup> 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.

#### **7. 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 100 m. de la vitivinícola de Espinells.)

### **Estació del tren d'alta velocitat al Penedès**

#### **8. 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.

#### **9. 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 macroubanització) amb les poblacions de Vilafranca i la Granada.

## Aportacions complementàries, fetes durant el plenari

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

- 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.
- Es confirmen les reflexions que ja s'han fet al grup sobre el poc encertada que ha estat la via blava (Tercer fil) i que per cobrir les necessitats actuals ja s'hauria de re-fer el seu traçat, que quedarà obsolet ben aviat, especialment pels avanços que està tenint el transport de mercaderies.
- En relació a **l'opció 0, del traçat del 4rt cinturó per Abrera**, per part del DTES es fa una primera **intervenció aclaridora de les raons per les que es va desestimar aquesta alternativa**. Per una banda, s'explica que es tracta d'un entorn ple d'enllaços locals, amb unes distàncies molt curtes, degut a uns assentaments i unes activitats que es van anar progressivament instal·lant al territori. D'altra banda, el que abans era una carretera es va transformar en una autovia. Tot això ens ha portat al funcionament actual d'aquest sistema, que no és molt bo. El PDU d' infraestructures de la ròtula Martorell-Abrera pretén millorar aquestes connexions, però ja no es poden fer més connexions ni més amplades. Si a més es fa arribar la connexió del 4rt cinturó des del Vallès per l'A2, el risc és que es col·lapsi encara més el sistema. Si es portés per una via paral·lela a l'A2 (cinturó oest), ocuparíem una zona destinada a polígons, que a més és estreta, per on passa el gasoducte Martorell Figueres i a més, hi ha la previsió del transversal ferroviari. Per tot això, es va decidir que el 4rt cinturó entrava al Penedès i es van plantejar diferents alternatives que ja suposen una millora de la primera proposta que es va fer des del Ministeri de Foment. Un altre tema és

l'evolució de la mobilitat des de que es va planificar aquest 4rt cinturó fins ara, però, en cas que finalment es decideixi tirar endavant, seria millor tenir definit el lloc per on passaria.

- En relació a tota l'argumentació anterior, s'obre un debat intens. Les principals aportacions han estat les següents:
  - o **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.
  - o 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 incorporat 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. Per part del DTES s'explica que, 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.
  - o En relació a la reflexió anterior, **es proposa que el PTPP**, que es fa pensant en el territori del Penedès i no en la metròpoli, **pugui revertir aquesta situació, i donar la volta a les decisions preses dins del Pla Territorial Metropolità referents al 4rt cinturó.**
  - o 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.

- 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.
  - Díficil 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)**.
  - 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.
  - 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.
- 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.
  - 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.

## 7. Les infraestructures energètiques

### Ubicació d'instal·lacions de producció d'energies renovables

#### 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.

#### 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.

#### 3. L'emplaçament i les dimensions dependran molt 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.

#### 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.

## Model per a les instal·lacions de producció d'energies renovables

### 5. 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.

### 6. Promocionar un model de les infraestructures gestionades localment

A part del dimensionament i emplaçament, és molt important saber qui ho promou i com es gestiona. Es voldria que els projectes que es promouguin tinguin un benefici directe per a la comunitat local i ser 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.

### 7. 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 que 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).

## Aportacions complementàries, fetes durant el plenari

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

- En relació als catàlegs del paisatge, **per part del DTES s'explica que s'està treballant conjuntament amb l'observatori del paisatge.** S'està

incorporant el catàleg del paisatge i es té en compte a l'hora de proposar les estratègies i normativa del PTPP. Per posar un exemple, els objectius que apareixen als catàlegs es valoren a l'hora de proposar instal·lacions d'energies alternatives.

- 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 “trinjar” el territori amb les línies de distribució** que forçosament necessitaran les infraestructures energètiques que estiguin ubicades fora dels nuclis urbans.
- 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.
- 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.
- **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.



*26 de novembre de 2020*