

# Pla territorial parcial del Penedès

---

**R**espostes a les qüestions plantejades a l'equip redactor del Pla durant la quarta sessió d'experts (infraestructures) del procés participatiu del Pla Territorial Parcial del Penedès.

S'han agrupat les preguntes i preocupacions plantejades a la sessió en els següents blocs diferents per donar una resposta completa a les principals qüestions.

## 1. Quart cinturó

## 2. Infraestructura ferroviària al Penedès

## 3. Transport ferroviari de mercaderies

## 4. Estació de l'AVE a Vilafranca del Penedès

## 5. Transport públic i mobilitat reduïda

## 6. Transport Bus-Carril VAO

## 7. Mobilitat tova: bicicletes i vianants

## 8. Connexió entre nuclis urbans i PAE amb transport públic

## 9. Reflexions generals sobre el sistema d'infraestructures

## 10. Patrimoni de la pedra seca

## 11. Enllaços a documents

L'objectiu d'aquest document és donar resposta a les qüestions plantejades a l'equip redactor del Pla territorial parcial del Penedès, durant la quarta sessió d'experts sobre infraestructures dintre del procés participatiu del Pla realitzada, de manera virtual, el dia 19 de novembre de 2020 i que en aquella sessió no es van respondre, atès el format preestablert. Algunes de les preguntes, dirigides als diferents experts que hi van participar, ja van ser respostes per ells mateixos durant el debat i que es poden recuperar a partir de l'enllaç de la gravació que també està publicada a la web Participa.Gencat.cat i que és el següent:

<https://participa.gencat.cat/processes/ptppenedes/f/2953/meetings/399>

En aquest document es responen les preguntes formulades per escrit en el xat de la sessió sobre el sistema d'infraestructures del Penedès i el seu tractament en l'avanç de propostes del Pla. Les preguntes plantejades a les sessions anteriors, dedicades als altres sistemes que s'aborden com són els espais oberts, els assentaments residencials i l'activitat econòmica, han estat contestades en els documents corresponents, malgrat que els tres sistemes etsiguin relacionats.

### **Dades de la Sessió:**

Dia: 19 de novembre de 2020  
de 18 a 19:30 h.

Lloc: Trobada virtual per Zoom

Ponents:

**Xavier Flores.** Direcció General d'Infraestructures de Mobilitat. *Les infraestructures de mobilitat al Penedès.*

**Joan Prat.** Associació de Municipis per la Mobilitat i el Transport Urbà. *El transport urbà al Penedès.*

**Jaume Casañas.** Pro Vegueria Penedès. *Les infraestructures i la cohesió del territori*

**Pau Batlle.** SOS Penedès integrat dins Pro Vegueria Penedès. *El model territorial i les infraestructures.*

## Preguntes

A tots els ponents: A St Llorenç d'Hortons ens preocupa el pas del 4rt Cinturó pel Penedès, i en especial pel nostre municipi. Que en pensen els ponents? no es possible entrar a l'AP7 per Martorell i evitar destruir unes vinyes d'alta qualificació, un espai verd d'entrada al Penedès? Quina previsió de flux de vehicles hi ha?

---

Al Xavier Flores: Ens pot concretar la banda d'afecció d'una via d'alta capacitat amb transport de mercaderies perilloses, com el 4t cinturó? Les vies en el transcat tenen una afecció de 300 metres banda i banda. Seria la mateixa pel 4t cinturó?

## Respostes

---

Les preguntes dirigides als ponents han estat respostes durant la sessió i es podeu consultar en [aquest enllaç](#).

## Reflexions

---

El Quart Cinturó és del tot innecessari des del nostre punt de vista, un projecte obsolet fet des de l'òptica desarrollista del segle passat (dissenyat l'any 1966).

el quart cinturo queda completament innecessari si a l'AP7 s'elimina el peatge finalment

Hi ha un estudi molt complert i seriós fet per tècnics qualificats experts que demostren que la millor opció és el pas per Abrera.

Son 300 metres (l'afectació pel transport de mercaderies perilloses). Estaria be que s'informés.

Seria una figura que impediria qualsevol us de pernoctació, usos vulnerables (escoles, ...), pública concurrència (hotels, enoturismes,....)

Totalment d'acord amb el Pau Batlle, primer protegir el nostre espai i paisatge. Res de 4t cinturó pel Penedès, L'urbanisme i les infraestructures son disciplines de difícil conciliació. Estaria be, que la Direcció General de Carreteres, sàpigues que les vies d'alta capacitat afecten directament, per transports de mercaderies perilloses, els usos al seu voltant. S'entenen ara els traçats autistes que es proposen. La restricció és usos com pernoctació, pública concurrència, enoturisme, ..... Cap protecció afecció amb majúscules.

Estic molt sorpresa dels comentaris del Sr Director General en referència al 4art cinturó i el desconeixement de la seva afectació

Xavier, si no veus la relació entre la falta de transport públic i la no necessitat de desdoblar una carretera utilitzada només per el cotxe privat... tenim un greu problema

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, un equip de tècnics del Departament de Territori i Sostenibilitat, han estudiat diferents alternatives de situar l'enllaç de la B40 amb l'AP7 als municipis d'Abrera i Martorell. Concloent que, atès els requeriments normatius que s'exigeixen a aquestes vies, físicament no és possible encabir aquest traçat d'aquesta en aqueta zona.

## 2. Infraestructura ferroviària al Penedès

### Preguntes

Al Xavier Flores: Amb quina previsió de data es treballa per la posada en marxa de l'ETF? Hi ha prevista alguna millora al ferrocarril Igualada Barcelona que redueixi la durada del viatge?

---

Al Xavier Flores: La connexió ferroviària directa amb Tarragona des de Vilafranca es una petició repetida i promesa pel territori, per quan?

---

Al Joan Prat: Si 8 de cada 10 persones treballen dins la Vegueria, és evident que cal millorar el transport públic intern per evitar l'ús excessiu del vehicle privat. Però només en autobús? Perquè no en tren? S'ha descartat la LOF així d'entrada?

---

Al Jaume Casañas i Pau Batlle: Es pot recuperar el baixador de Vallcarca per accedir al Parc del Garraf a la vegada que es fa compatible l'activitat industrial amb el corredor biològic costaner?

### Respostes

---

Les preguntes dirigides als ponents han estat respostes durant la sessió i es podeu consultar en [aquest enllaç](#).

EL Pla preveu la millora de la línia dels FGC per millorar la connexió entre Igualada i Barcelona, així mateix inclou el traçat de l'Eix Transversal Ferroviari, que connectaria Cervera-Igualada-Martorell.

Així mateix, el Pla aposta per fomentar el transport ferroviari com a base del transport públic. Les propostes que el Pla recull sobre la Línia Orbital Ferroviària, milloraran la connectivitat entre les principals centralitats de l'àmbit, on les noves estacions, a més de contenir aparcament dissuasius, hauran de fomentar la intermodalitat amb el transport públic per carretera.

### Reflexions

---

La millor forma de vertebrar el territori amb un procés de descarbonització és fent-lo accessible per tren o amb vehicles elèctrics autònoms (avui en estat embrionari, però possiblement potencialment operatius en un futur) Per tant s'hauria de valorar el cost i els terminis d'ambdues xarxes pensant en un horitzó dels propers deu anys.

L'Anoia continua sent una comarca mal comunicada i necessita solucions immediates i no promeses utòpiques o de difícil realització.

## 3. Transport ferroviari de mercaderies

### Preguntes

Al Xavier Flores: Si els ports dels Països Catalans incrementen la seva capacitat de carrega del transport euroasiàtic fins a extrems preocupants, com és que no es preveu una autopista ferroviària adequada a aquesta intensitat de trànsit? Qui controla aquesta descompensació que afectarà el territori i generarà un impacte ambiental greu?

---

Al Xavier Flores: Però com vols gestionar una autopista ferroviària, si no existeix?

Al Xavier Flores: On és el tren de mercaderies?

---

Al Xavier Flores: Coneixent la teva especialització en els trens, sorprèn que no et sumis al que ara està dient en Casañas de fer una variant ferroviària per evitar que totes les mercaderies de la península passin per les vies de rodalies que uneixen l'Alt i Baix Penedès amb Barcelona. Si no es fa, quedarà hipotecada la mobilitat ferroviària del Penedès amb Barcelona.

---

Al Xavier Flores: Tens raó, però cal fer aquestes infraestructures accessibles al Penedès, per evitar la saturació de la xarxa local, la seva congestió i els recorreguts poc eficients fins els punts actuals de connexió. On carreguem el ferrocarril, perquè a la terminal a més de connexió, ha d'estar adequada a la seva càrrega i descàrrega al tipus de mercaderia?

---

Al Xavier Flores: si augmenten les circulacions de trens de mercaderies per la línia R4 amb la conversió a l'ample mixt i la potenciació com a autopista ferroviària (que està molt bé), no hipotecarà les circulacions de Rodalies impedint augmentar freqüències? No s'hauria d'estar plantejant ja la triplicació o quadruplicació de la línia en alguns trams. Especialment preocupant és el tram Martorell - Castellbisbal pel nombre de circulacions actual?

---

## Respostes

---

Les preguntes dirigides al Sr. Xavier Flores han estat respostes durant la sessió i es poden consultar en [aquest enllaç](#).

Sobre la previsió d'una autopista ferroviària per al port, s'està treballant en la seva implementació des de fa temps amb les empreses que presten el servei. L'autopista ferroviària requereix inversions en terminals, petites en relació al que son les inversions ferroviàries lineals, i empreses que ofereixin els serveis.

## Reflexions

---

L'actual sistema de transport de mercaderies al Penedès amb el pas de 11.800 trens de mercaderies a l'any per la línia interior, dels quals 1.200 son de mercaderies perilloses, es un desastre. Hem de construir un infraestructura per que les mercaderies quedin segregades per les xarxes de Rodalies per treure del cor de les ciutats les mercaderies.

Estem parlant a 18 anys vista i si es vol descarbonitzar, el tren és bàsic. Si tots els trens de mercaderies han de passar per la via de rodalies amb tercer fil, matarem les rodalies. Per això sembla lògic que el Pla prevegi que en un cert moment caldrà tenir un altra pas de mercaderies pel centre de Catalunya, aprofitant potser la línia de Lleida cap a Cervera, fent de nou el pas per Igualada i cap a Martorell.

Estic d'acord que el tercer fil és una solució de trams extrems i no de trams centrals, per la seva difícil convivència amb les rodalies, però si bé preferiria aprofundir si la solució és o no és la nova línia Lleida Cervera, que té ja un PDU, cal també tenir en compte que estem parlant de molts més anys que 18!!!!

És evident que la implantació definitiva del corredor Mediterrani farà un augment exponencial de trens de mercaderies per la línia interior als ja 11.800 trens que ara circulen. Amb uns trens de 700 metres de llargària que afectaran qualsevol millora de serveis de trens de Rodalies.

## 4. Estació de l'AVE a Vilafranca del Penedès

### Reflexions

---

L'AVE ja passa pel costat de l'estació de rodalies de Vilafranca.

A Vilafranca te lògica una estació per els regionals d'AVE i connexió a la xarxa de l'alta velocitat

Durant el debat es va generar una discussió sobre la millor ubicació a l'estació del AVE a Vilafranca del Penedès i es pot consultar en [aquest enllaç](#).

La línia de tren d'alta velocitat passa soterrada per Vilafranca, però no queda espai per posar-hi andanes, de manera que a la ubicació de l'actual estació de Vilafranca no es pot col·locar l'estació d'alta velocitat.

## 5. Transport públic i mobilitat reduïda

### Preguntes

Al Joan Prat: L'accessibilitat a les estacions de tren per persones amb mobilitat reduïda falla quan fallen els ascensors de l'estació, d'altra banda el sistema de parades d'autobús de la Generalitat es un desastre per que no són accessibles per a tots els usuaris donat que estan a vorals de carreteres inaccessibles. Tenen estudis i solucions per aquest problemes?

---

A tots els ponents: No se si heu vist la pregunta que he fet, per si de cas la tornaré a repetir, però per que me la contesti qualsevol, donat que entenc que quan parlem de mobilitat i fem plans territorials per millorar el transport, els usuaris son l'element nuclear. L'accessibilitat a les estacions de tren per persones amb mobilitat reduïda falla quan fallen els ascensors de l'estació, d'altra banda el sistema de parades d'autobús de la Generalitat es un desastre per que no són accessibles per a tots els usuaris donat que estan a vorals de carreteres inaccessibles. Tenen estudis i solucions per aquest problemes?

---

Un dels ascensors de l'estació de Calafell ha estat 9 mesos avariats, de traca.

---

A tots els ponents: En el tema de l'accessibilitat al transport a tothom es un desastre i veig solucions amb la resposta que han donat. Vull dir que no veig solucions per tothom amb la resposta de l'accessibilitat al transport

---

Al Joan Prat: de 7 estacions de RENFE a la vegueria, nomes 1 esta preparada per accés a minusvàlids i 2 son practicables, les altres res de res. un desastre

---

La supressió de barreres arquitectòniques i l'accessibilitat a al transport públic és una qüestió de projectes i de gestió d'infraestructures. El PTP no té competències per actuar sobre aquesta problemàtica.

## 6. Transport Bus- Carril VAO

### Preguntes

Al Xavier Flores: com pot ser que s'hagi aprovat l'ampliació de la C-15 Vilafranca-Igualada quan només hi ha una única expedició diària de bus entre Vilafranca i Igualada? Com pot ser que hi hagi demanda per ampliar la carre-

tera per a cotxes però no per crear una línia de bus? El 2014 el Departament va presentar una línia de bus exprés Vilanova - Vilafranca - Igualada - Manresa que s'havia de posar en servei el 2015. Què se'n sap d'aquesta línia?

---

Al Joan Prat: el preu d'aquests transport flexible? es de baixada de bandera o serà com una targeta de bus?

---

Al Xavier Flores: Hi ha previsió de posar BusVAO a la B23?

---

Al Xavier Flores: Es preveu que hi hagi acord aviat per la B23? Fa massa anys que espera el carril bus de la B23?

---

El Bus VAO de la B-23 depèn del traspàs de la via de l'Estat a la Generalitat. Fa anys que està en projecte i s'està a l'espera de poder signar el traspàs per a executar-la.

## 7. **Mobilitat tova: bicicletes i vianants**

### Reflexions

---

Tema bicicleta: passeu per les costes qualsevol dissabte o diumenge en cotxe,...

La C-31 ha de ser una travessera urbana, amb carril bici i més permeabilitat, pacificant el trànsit. Però, cal un acord amb els peatges.

Crec que una bona proposta seria fer compatible la carretera de les costes del Garraf amb l'ús per part de vianants i de bicicletes. O sigui un 3r carril segregat per a vianants i bicicletes tot recuperant alguns trams encara existents de l'antic camí de les Costes.

Una de les estratègies del Pla és promoure una mobilitat de proximitat i sostenible que superi la falta de connectivitat actual entre els diferents nuclis urbans. La proposta planteja vertebrar els diferents nuclis i millorar la xarxa de camins i carreteres que connecta els diferents teixits urbans (urbanitzacions, polígons d'activitat econòmica, petits nuclis etc.) amb els seus nuclis de referència i dissenyar una xarxa que faciliti la mobilitat a peu i en bicicleta.

## 8. **Connexió entre nuclis urbans i PAE amb transport públic**

### Preguntes

Al Xavier Flores: Adaptar i millorar la xarxa bus... Es contempla crear i mantenir les comunicacions entre nuclis urbans i els PAE? És un tema molt tractat i difícilment assumible per les administracions locals-comarcal. Es preveuen ajudes/subvencions per fer-ho? És clar, amb les freqüències adequades als torns habituals de treball (6h-14h-22h).

Aquesta pregunta dirigida al Sr. Xavier Flores va ser resposta durant la sessió i es pot consultar en [aquest enllaç](#).



## 9. Reflexions generals sobre el sistema d'infraestructures

### Reflexions

---

Em preocupa continuar veient les comunicacions de manera radial i per a crear desenvolupament i creixement, per a fer país necessitem les connexions orbitals.

Partir de la base de que tot està bé, com diu el representant del Departament (o ho sembla) no sé si és la millor manera d'encarar un Pla Territorial.

Tampoc és moment d'obres faraòniques. Però, les que es concretin, caldria calendaritzar-les i fer-les.

En pocs mesos, la mobilitat del Penedès pot canviar bastant, l'AP-7 serà gratuïta. Caldrà veure què suposa això, a nivell de mobilitat.

El model de comunicacions ve condicionat pel model soci-econòmic que es vol implementar-hi en el territori, tenim que apostar per una model que potenciï els veïns i veïnes dels nostres pobles, prioritzant la comunicació entre els pobles més propers, en un primer moment mitjançant carreteres i camins, envers de la substitució dels mateixos per autovies i autopistes de peatge que produeixen una separació gran, recupera-hi els camins i carreteres tradicionals abandonades. Això en una segona fase es complementa amb una xarxa de Ferrocarril que uneix-hi els principals nuclis de la Vegueria i, faciliti la comunicació amb els centres principals destins dels treballadors i estudiants. Per tant, no calen mes autopistes ni autovies ràpides ni el 4t cinturó, ni el AVE, que només destrueixin l'entorn i el sistema ecològic i només serveixin per creuar deixant contaminació i sense profit social (inclou les externalitats sobre el territori transitat)

Correcte, estan força vinculades les infraestructures i el models socioeconòmic. Proposem xarxes tancades en el Penedès? De que es viurà? Si volem progressar econòmicament també han d'haver infraestructures amb capacitat i distància. Racionalitzem el transport. I això es diu logística. O omplirem les xarxes locals de camions gairebé buits per arribar a les (poques) terminals (no adaptades a tota mercaderia) o als ports? Perquè les infraestructures es poden fer amb seny, respectuoses i que promoguin un transport sostenible

A7/N340/C15/Eix Transversal Ferroviari/Tercer fil ferroviari. No n'hi ha prou d'infraestructures passants? Potser cal millorar la xarxa existent abans de plantejar-ne de noves.

El pla de infraestructures té que fonamentar-se en les carreteres, ferrocarril i autopistes actuals, es evident que aquestes hi han de millorar-se i posar-se al servei de la Vegueria (la AP7, es l'exemple de la vergonya). Encara que existeixin propostes noves, com tren de mercaderies i autovia ciclista, basades en bones intencions i futurs no definits, crec que la primera prioritat es una bona comunicació interna dins la vegueria, amb poca despesa, basada en una xarxa de camins entre pobles i una millora de les carreteres locals existents (incloent la N340 i la C15) amb variants en els pobles i fent una xarxa de comunicació àgil, ràpida i còmoda pel comerç local i els polígons existents. Una segona prioritat, es completar-hi les comunicacions amb el nostre entorn (Barcelona, Tarragona, Valencia, Lion, ...) el corredor mediterrani de mercaderies, basat en el tren (mai en l'asfalt). L'asfalt, és un gran destructor del mediambient, contaminant i agent desertizador, etc

Al Baix Penedès, caldria reforçar la comunicació amb l'aeroport. Tenim turistes que vénen en avió i els és molt difícil arribar al Prat i al revés.

Dins el criteris del Pla figura reduir el consum de sòl, tant en lo relatiu als assentaments com a les infraestructures, així com prioritzar l'acondicionament i reciclatge dels teixits i infraestructures ja existents. En aquest sentit, el Pla minimitza el nou consum de sòl per infraestructures viaries, potencia i millora les xarxes existents, allibera el peatge de l'AP-7 i només planteja com a nou traçat viari la connexió de la B-40 amb l'AP-7. La resta de traçats previstos son petites variants per treure el transit de l'interior dels nuclis. Veure [Fitxes del capítol 5.3 \(pàgina 98-99\)](#).

## 10. Patrimoni de la Pedra Seca

---

### Preguntes

---

A tots els ponents: Els quatre ponents d'aquest Seminari d'experts, creieu fermament que les administracions, han fet, fan i faran el que cal, per preservar i defensar el nostre singular territori, i l'important patrimoni de la pedra seca que hi ha escampat arreu, i que el novembre de 2018, la UNESCO va reconèixer l'art de la pedra seca com a Patrimoni Cultural Immaterial de la Humanitat, i que les nostres administracions promocionaran aquest patrimoni i el difondran cultural i turísticament, en lloc de voler-hi instal·lar grans polígons industrials i noves infraestructures viàries, que el trinxaran de d'alt a baix?

El PTP del Penedès ja considera que el paisatge de l'agricultura de secà amb tots els elements associats (murs i cabanes de pedra seca, barraques, pous, mines d'aigua o safareigs entre molts d'altres) és un tret que caracteritza l'àmbit. L'actual extensió de sòl agrícola, de quasi 50.000 ha, és una oportunitat per a crear sinèrgies entre diferents sectors econòmics. El valor paisatgístic estètic, històric i identitari d'aquests elements de pedra seca suma a favor de considerar l'agricultura com a recurs econòmic a nivell agropecuari, agroalimentari i turístic.

## 11. Enllaços a documents

---

### Preguntes

---

Aquestes presentacions de SOS Penedès i la de AMTU es podem aconseguir?

Les presentacions de tots els ponents estan publicades a la web participa i es poden consultar en [aquest enllaç](#).