



MOCIÓ DEL GRUPS MUNICIPALS PSC, ERC, CIU, ALTERNATIVA D'ABRERA I ABRERA EN COMÚ RELATIVA AL PLA DIRECTOR URBANÍSTIC LA RÒTULA MARTORELL – ABRERA

Vista l'aprovació inicial del Pla Directori Urbanístic d'Infraestructures de la Ròtula Martorell-Abrera (PDU – RMA) i analitzat el projecte i els seus impactes sobre el nostre territori.

Atès que el PDU – RMA és una projecció d'infraestructures, de gran impacte i pressió al territori, sobre les quals la Generalitat de Catalunya elabora el seu planejament sense diàleg institucional ni sense processos de participació ciutadana que recullin els interessos del propi territori i de tots els agents socials, polítics i econòmics.

Atès que per Abrera aquest PDU suposa una modificació radical del seu planejament urbanístic i una transformació forçada i no escollida del seu entorn urbà i mediambiental, per la qual haurà de suportar la pressió d'infraestructures noves que es sumen a les actuals ja existents.

Atès que els impactes que es projecten tindran conseqüències sobre la població i la seva salut, sobre l'entorn natural i fluvial, essent una hipoteca pel futur d'Abrera planejada sense cap tipus de consideració per la sobirania municipal i la participació dels abrerencs i abrerencues.

Els grups municipals PSC, ERC, CiU, Alternativa d'Abrera i Abrera en Comú, proposen al Ple Municipal l'adopció dels següents ACORDS:

Primer.- L'Ajuntament d'Abrera insta al Govern de la Generalitat i, en concret, al Departament de Territori i Sostenibilitat, a complir i recollir els següents principis i reivindicacions al PDU-RMA en la planificació d'infraestructures sobre el terme d'Abrera i la comarca del Baix Llobregat Nord:

1) La Memòria d'Ordenació d'aquest Pla Director Urbanístic de la Ròtula Martorell –Abrera, ha de recollir la preocupació sobre el retard en la finalització de les obres en els eixos viaris adjacents a la Ròtula, i que estan també afectant a la mobilitat d'aquest àmbit; connexió C32/A2 a Sant Boi de Llobregat, connexió A2/AP7 a Sant Andreu de la Barca–El Papiol i la construcció B40 Abrera Terrassa, infraestructura, aquesta última, que porta anys paralitzada i sobre la qual Abrera es va oposar i ha vist com a exemple del malbaratament de recursos públics. També haurà d'analitzar l'efecte sobre la mobilitat de la Ròtula que comportarà la finalització de les concessions de les autopistes: AP2 i AP7

2) L'execució de les inversions viàries i ferroviàries requereix de la concertació entre les diverses Administracions titulars de les infraestructures: especialment entre el govern de l'Estat i la Generalitat, diàleg que hores d'ara és del tot inexistent. Si l'Estat no participa en l'elaboració

d'aquest Pla Director es corre el risc de preveure inversions sense que hi hagi un compromís real en la seva materialització. Per tal de garantir la corresponent implicació i el compromís de les diferents administracions és convenient la participació d'aquestes en la formulació d'aquest PDU. Un exemple de la no coordinació entre Generalitat i l'Estat és la no incorporació al PDUI dels projectes *Millora de la connexió entre l'autovia A-2 i la B-40 en el terme municipal d'Abrera Fase 1* i *l'Avantprojecte de l'estudi de viabilitat, adequació, reforma i conservació de l'autovia A-2 tram Igualada-Martorell* plantejats recentment per la Demarcació de Carreteres de l'Estat, una qüestió aquesta que demostra fins a on arriben les mancances d'aquest PDUI.

Aquest PDU és fa per tal de desenvolupar el vigent Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), en els termes que el Pla Territorial estableix i amb les determinacions que posteriorment va introduir el DTES. En aquest sentit cal recordar que la formulació del PTMB i el seu seguiment posterior correspon a un òrgan el Departament de Territori i Sostenibilitat (DTES) anomenat Comissió d'Ordenació Territorial Metropolitana de Barcelona (COTMB). La composició d'aquesta Comissió és paritària entre Generalitat i Administració Local i compta amb la presència amb veu i vot de l'Administració de l'Estat.

- Per Llei, la COTMB ha de reunir-se com a mínim una vegada a l'any i aquest precepte legal s'està incomplint des de l'any 2010, any d'aprovació del PTMB per part del Govern de la Generalitat.

- Cal, doncs, la represa dels treballs de l'esmentada COTMB amb la finalitat de fer el seguiment preceptiu del PTMB i com a mecanisme polític de concertació entre les administracions implicades.

Tot i tractar-se d'un Pla supramunicipal, ni Generalitat ni Estat poden fer cas omís de l'Administració local com a part interessada i obligada a defensar lícitament el seu territori i els interessos de la seva ciutadania que prenen forma en els diferents acords plenaris existents fins al moment i contraris al contingut d'aquest PDUI.

3) L'aprovació definitiva del Pla Director comportarà la creació de reserves d'infraestructures. Si aquestes no tenen un calendari precís, els terrenys afectats s'aniran degradant, supeditats a determinats usos provisionals, perjudicant també les finques adjacents, com ha succeït amb experiències anteriors; cas de la reserva de la interpol sud al Vallès Occidental.

- Davant la complexitat del nostre territori pel que fa a la quantitat d'infraestructures que el travessen, unes donant-li servei i altres simplement passants, es fa necessari coordinar tots els traçats fent que totes les infraestructures optimitzin funcionalitats i minimitzin impactes ambientals i socials això implicar fixar moltes reserves urbanístiques que han de servir per un desplegament d'inversions a curt, mig i llarg termini. Tot això, sumat a les limitacions pressupostàries de les diferents administracions, fa inviable la fixació d'un calendari "precís".

- Aquesta qüestió implica formular, des del PDU, instruments clars i acordats que permetin coordinar de forma adequada les actuacions de les administracions implicades mitjançant: l'establiment de mesures de protecció dels terrenys, limitació d'usos provisionals i altres que es considerin pertinents amb la finalitat d'impedir la degradació dels sòls afectats per les reserves urbanístiques que el PDU ha d'establir.

4) El Pla Director necessita d'una agenda econòmica que prioritzi i prevegi cronològicament quan s'executaran les inversions, i que comprometi els pressupostos futurs de les Administracions titulars de les infraestructures.

Les inversions han de prioritzar el transport públic, i dins del transport públic, la millora i ampliació de la xarxa de rodalies i la millora i ampliació del sistema de mercaderies per tal de reduir el trànsit de camions de les nostres carreteres.

5) La ròtula Abrera-Martorell és un territori extremadament complex, pel pas d'infraestructures existents en una zona intensament urbanitzada, i una orografia sensible als espais fluvials del Llobregat, l'Anoia i altres afluents locals. Qualsevol nova inversió ha de preveure actuacions ambientals complementàries pel territori, destinades a dues finalitats:

- Mesures compensatòries d'aquelles infraestructures que es van executar sense Declaració d'Impacte Ambiental, perquè encara no era prescriptiva en aquell moment. Aquestes mesures han de corregir els diversos impactes: acústics, lumínics i superar els efectes barrera. En aquest sentit, Abrera encara no ha rebut cap compensació ni per la implantació de la C-55 ni de la B-40, un peatge territorial el qual creiem suficient.

- Cal protegir i impulsar aquells espais verds protegits existents a l'àmbit de l'espai fluvial del Llobregat i afectats per aquest PDUI com per exemple el Torrent Gran d'Abrera i la ZEPA d'Abrera (Inclusa al PEIN del riu Llobregat i a la xarxa Natura 2000) així com impulsar el Parc Fluvial del Llobregat, per tal que es recuperi la qualitat de l'aigua, es consolidi el bosc de ribera i el restabliment de camins que permetin arribar des de Collbató fins al Delta del Llobregat.

6.- La complexitat territorial de la Ròtula motiva que el planejament territorial descarti la generació de nous creixements urbans. Aquest Pla Director només preveu infraestructures, però aquestes acostumen a fomentar l'extensió de les poblacions, aprofitant les bones comunicacions. Resulta necessari una modificació del Pla Territorial Metropolità de Barcelona que estableixi que no és possible generar nou sòl urbanitzable, i que fins i tot desclassifiqui sòl urbanitzable no delimitat, i per tant, que a partir d'ara es centrin els esforços en executar el sòl urbanitzable delimitat i especialment, la remodelació dels espais urbans (tant residencials com industrials) abans que es degradin.

- Cal definir amb precisió quins són els topalls màxims i mínims de desenvolupament i la futura configuració del sistema urbà conjunt dels municipis implicats amb coherència amb el sistema d'infraestructures a establir i la protecció i millora del sistema d'espais oberts. El PDUI, en el cas d'Abrera, afecta de forma molt important a una de les principals reserves de sol urbà de que disposa el municipi, Can Morral, qüestió aquesta que no ha estat presa en consideració i d'importància cabdal pel futur creixement urbanístic d'Abrera.

- Cal definir la infraestructura verda d'aquest tram de la conca del Llobregat, protegint les zones protegides com el PEIN del Riu Llobregat que inclou la zona ZEPA d'Abrera així com el Torrent Gran d'Abrera almenys amb la mateixa precisió que la resta d'infraestructures de transport, tenint present els espais fluvials com a estructura vertebradora del territori comarcal i de tot el conjunt d'espais naturals agrícoles i connectors a diverses escales, concretant i completant amb la precisió

del planejament urbanístic les determinacions del planejament territorial (PTMB) pel que fa al Sistema d'Espais Oberts.

- Cal analitzar com el pas d'infraestructures energètiques, com el gasoducte, pot afectar la implantació de noves reserves d'infraestructures de mobilitat, per tal d'evitar superposicions de traçats i riscos en la seguretat.

7) Cal que es faci un estudi acurat de la mobilitat associada a les variants viàries previstes en el Pla Director. En concret com afecten els bulevards a la qualitat urbana dels espais per on transiten (possible augment de la contaminació atmosfèrica, lumínica, acústica, efecte barrera) i a la viabilitat dels diversos connectors biològics de la comarca.

- Cal afegir per aquest tipus de vies urbanes i interurbanes de caràcter metropolità, a considerar com a espais públics estructurants (bulevards), la configuració dels espais adequats per a la mobilitat de vianants, bicicletes, altres mitjans de mobilitat individual i transport públic.

8) Els Plans Directors Urbanístics d'Interès Supramunicipal, com aquest, són instruments on les diverses fases d'aprovació depenen exclusivament de la Generalitat de Catalunya. Resulta imprescindible establir un òrgan de gestió d'aquest Pla on a més de les diverses administracions titulars de les infraestructures, participin tots els municipis, els agents econòmics, socials i ecologistes de la Ròtula, per tal de treballar des de la coordinació i el consens.

- Sense perjudici de l'establiment d'un òrgan de gestió específic per a l'àmbit territorial concret d'aquest PDU i en base a la importància i la incidència de les determinacions d'aquest Pla sobre tots els territoris veïns caldria reactivar la COTMB, tal com es demana al punt 2.

9) Aquesta Ròtula territorial és bàsica pel bon funcionament de tot el sistema ferroviari català: Corredor mediterrani de viatgers i mercaderies, Alta velocitat, trens Regionals, Rodalies de Catalunya, Ferrocarrils de la Generalitat Bages i Anoia i futures línies Orbital Ferroviària (LOT) i Eix Transversal Ferroviari (ETF).

La prioritat inversora en ferrocarril en els propers anys ha de ser en la millora i perllongació del sistema de rodalies i en la millora i perllongació del transport de mercaderies.

La configuració ferroviària resultant ha de generar noves oportunitats pels municipis existents de manera que les noves estacions de mercaderies i viatgers i el reforçament de la xarxa ferroviària globalment considerada aportin noves possibilitats d'accessibilitat al nostre territori que el Pla territorial vigent estableix com a Àrea de Reforçament Nodal d'escala metropolitana.

En aquest sentit cal que el PDU acabi de definir i concretar la localització de les noves estacions i la millora de les existents, enteses totes elles com a nous punts de centralitat territorial pel que fa a les de mercaderies i urbana o metropolitana pel que fa a les de viatgers amb les implicacions i determinacions sobre les reserves i altres determinacions urbanístiques que això comporta.

Segon.- Notificar aquests acords al Departament de Territori i Sostenibilitat, a la Delegació del Govern de l'Estat a Catalunya, als Grups Parlamentaris del Parlament de Catalunya, als Ajuntaments del Baix Llobregat Nord, al Consell Comarcal, a la Diputació de Barcelona, a les entitats mediambientals d'Abrera.

Abrera, 26 de setembre de 2018

Francisco Sánchez Escribano
Portaveu PSC

Francesc Xavier Serret i Marsiñach
Portaveu ERC

Mònica Torre Marin Cuesta
Portaveu CIU

Miguel Carrión Mateo
Portaveu AD'A

Valeri Mena Doce
Portaveu Abrera en Comú