



Al·legacions de SOS Baix Llobregat i l'Hospitalet al document de l'aprovació inicial del Pla director urbanístic metropolità (PDUM)

I. El context d'emergència climàtica

Com a eina estratègica que ha de facilitar el desenvolupament i transformació futura del territori metropolità, on viuen actualment 3,3 milions de persones, el PDUM ha de contribuir de manera prioritària a mitigar les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle (GEH), per aconseguir un balanç net d'emissions zero el 2050, i per tant ha de contribuir a frenar la crisi climàtica. També ha de preveure, des del planejament urbanístic, l'adaptació al canvi climàtic, en tots els fronts, del territori metropolità.

En definitiva, el PDUM ha de complir amb tots els objectius de l'Acord de París, jurídicament vinculant per a l'administració. Tot i que la Memòria justificativa i d'ordenació del PDUM té presents aquestes qüestions i els compromisos relacionats amb l'acció climàtica, a l'hora de la veritat els escenaris de futur del projecte no assoleixen ni de bon tros els objectius exigibles per responsabilitat i per solidaritat, tenint en compte l'impacte clarament negatiu de les emissions de GEH provocades per la població i l'activitat metropolitanes.

No es tracta de fer una millora benintencionada del Pla General Metropolità (PGM) de 1976 per tal de tranquil·litzar la consciència dels redactors del PDUM i de les autoritats que l'hauran d'aprovar, sinó de planificar, des de l'urbanisme i des de l'acció local actuacions ambicioses i urgents, amb escreix, que contribueixin de manera eficaç a assolir els objectius de París. Com diem, avui l'aportació del territori metropolità és negativa i insolidària i, per responsabilitat social i per honestedat, cal concebre un PDUM que reverteixi la situació de manera efectiva.

I.1. Les contradiccions del PDUM

Un nombre significatiu de les previsions del PDUM contradiuen l'estudi ambiental aprovat pel mateix Consell Metropolità. Per tant, cal rectificar el projecte perquè abordi amb decisió els vuit objectius ambientals identificats com a claus, amb actuacions concretes que tinguin prioritat davant de les propostes de creixement, i recollir únicament les obres i plans urbanístics compatibles amb els objectius previstos:

Objectiu 1. Preservar els espais que garanteixen la regulació del cicle de l'aigua a l'entorn metropolità.

Objectiu 2. Garantir la funcionalitat ecològica de la infraestructura verda com a sistema de suport del territori metropolità.

Objectiu 3. Reconèixer el sòl agrari com a element fonamental de la metròpolis.

Objectiu 4. Assolir una mobilitat sostenible i eficient.

Objectiu 5. Potenciar l'eficiència urbana.

Objectiu 6. Preservar els sòls d'activitat econòmica.

Objectiu 7. Reduir les externalitats dels cicles metabòlics per millorar la qualitat de vida de la població.

Objectiu 8. Mitigar les emissions de la metròpolis, adaptar-se al canvi climàtic i ser resilients.

I.2. Compatibilitat amb el Pla Territorial General de Catalunya (PTGC)

El Pla Territorial General de Catalunya de 1995, vigent fins 2026, diu que cal promoure el reequilibri de la població a tot el territori per comptes de plantejar l'atracció i el creixement de la zona metropolitana. És per això que el PTGC preveu potenciar els sistemes urbans de Lleida, Girona i Tarragona i trencar la centralitat i radialitat de la Regió Metropolitana. Fins ara, aquest objectiu no només no s'ha complert, sinó que el desequilibri territorial ha augmentat.

Els factors d'atracció i retenció d'activitat de la Regió Metropolitana, que és on hi ha més serveis, vies de comunicació i infraestructures, no poden justificar un creixement territorial desequilibrat, si es té en compte l'elevat impacte ambiental d'aquest creixement i l'empitjorament de la vida de la població metropolitana que comporta.

A més, actualment l'àmbit territorial de l'Àrea Metropolitana de Barcelona (AMB) té una manca de serveis i d'infraestructures important, que cal esmenar sense augmentar la densitat de població ni malmetre l'ecosistema. En definitiva, s'ha de promoure el reequilibri de tot el territori de Catalunya com preveu el PTGC, per comptes d'afavorir l'atracció i el creixement exagerat de l'AMB.

I.3. Mecanismes d'adaptació al canvi climàtic

El principal efecte del canvi climàtic sobre el territori metropolità serà l'augment de la calor, que tindrà conseqüències directes en la salut de les persones, la qualitat de l'espai públic i el

seu ús, el medi natural i la infraestructura verda, i comportarà entre altres efectes un augment de la demanda de refrigeració als habitatges.

Des de l'urbanisme s'ha d'apostar per l'increment del verd urbà, especialment als teixits urbans on es preveu una incidència més forta de la temperatura. Hi haurà menys recursos hídrics a conseqüència de la disminució de les precipitacions i augmentarà el perill d'incendis forestals. S'hauran de preservar els recursos hídrics propis, garantint que les zones de màxima recàrrega dels aquífers siguin al màxim de permeables possibles.

Proposem (1)

Mesures per a l'adaptació al canvi climàtic com les següents:

- respectar tots els espais naturals, no solament aquells que tenen algun nivell de protecció
- millorar el transport públic
- fer un ús racional de l'energia i els recursos
- potenciar la infraestructura verda a la trama urbana, sols més permeables i incrementar l'espai agrícola com a elements termoreguladors
- evitar allà on sigui possible la construcció d'habitatge nou i optar pel reciclatge i la rehabilitació
- reduir el nombre de carrers nous
- substituir voreres per paviments drenants
- prohibir la gespa artificial i ciment als jardins públics i privats

II. Manteniment de la biodiversitat

Els espais oberts són el conjunt de sòls d'interès natural i agrari que el PDUM preserva, tot reconeixent el paper cabdal que tenen en el manteniment de la biodiversitat, la regulació del cicle de l'aigua, la mitigació i l'adaptació als efectes de canvi climàtic, la prevenció dels riscos naturals i el subministrament d'aliments de proximitat. El PDUM identifica com a zones amb més biodiversitat els aiguamolls del Delta del Llobregat, Collserola, el Garraf, l'Ordal, la serralada de Marina i alguns mosaics agroforestals de les Muntanyes del Baix.

La biodiversitat és un indicador del bon estat del medi. En conseqüència, i d'acord amb les prioritats que considerem en el punt anterior:

Proposem (2)

Que el PDUM inclogui un sistema d'indicadors que permetin fer un seguiment de l'execució del projecte i comprovar que efectivament té un impacte neutre o positiu en la biodiversitat –i en totes les altres variables estratègiques– al territori metropolità.

Un sistema d'indicadors, amb fites periòdiques, permet fer l'avaluació dels resultats i facilita la consulta i la participació ciutadana. En aquest sentit, seria útil que la societat

civil organitzada estigui representada en la comissió que haurà de vetllar pel seguiment i l'execució del PDUM.

II.1. Zona d'Especial Protecció de les Aus

El Delta del Llobregat es troba sotmès des de fa anys a múltiples projectes urbanístics i d'infraestructures que han comportat una important pèrdua dels seus hàbitats naturals i agrícoles, malgrat l'existència de diverses figures normatives que pretenien salvaguardar els seus ambients naturals, com són les Declaracions de Reserves naturals parcials de la Ricarda-Ca l'Arana i del Remolar-Filipines, l'any 1987, o la declaració d'una part del Delta del Llobregat com a Zona d'especial protecció de les aus (ZEPA), l'any 1994, i Lloc d'interès comunitari (LIC), l'any 1997. Entre els projectes que més impacte han tingut sobre aquest espai hi ha el Pla Delta de l'any 1994, que va comportar l'ampliació del port de Barcelona i l'aeroport del Prat, així com el desviament del riu Llobregat.

La Comissió Europea ha plantejat l'ampliació dels límits de la ZEPA i del LIC, però el problema bàsic està relacionat amb la gestió de l'espai objecte de protecció, i de poc serviria canviar de límits sinó hi hagués un canvi molt més transcendent en el model de gestió de l'espai objecte de protecció i de l'entorn en el qual se situa.

Proposem (3)

Que el PDUM incorpori les figures de protecció corresponents al projecte de modificació de la ZEPA Delta del Llobregat i de modificació del LIC Delta del Llobregat, i que la Memòria justificativa del projecte inclogui una recomanació motivada sobre els instruments i les formes de gestió dels diferents espais protegits perquè la planificació que se'n faci sigui eficaç.

II.2. Connector passera imprescindible: Garraf-Delta

Un dels àmbits classificats com a espais oberts en el PDUM és el dels connectors passera. Els defineix com un àmbit dins d'entorns altament fragmentats que actuen com a passera d'hàbitat, tot afavorint la connectivitat ecològica. En situar-se en entorns urbanitzables o amb alta presència d'infraestructures, requereixen una protecció addicional enfront a la pertorbació per garantir funcions com la pol·linització o la dispersió de llavors entre àrees nucli.

El PDUM n'identifica quatre al Vallès, però al Baix Llobregat n'omet un de molt important, l'únic connector biològic entre els espais protegits del Garraf i el Parc Agrari. Aquest connector està inclòs en la "Cartografia de la connectivitat ecològica a Catalunya" del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya (2019), així com al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) de 2010, i cal planificar-lo amb una amplada suficient per garantir la connectivitat de tota mena de fauna, especialment pel fet que és l'únic que encara sobreviu en els 12 km de zona de contacte entre la muntanya i la plana deltaica.

Com és sabut, el Pla de Ponent de Gavà destrossa aquest connector i preveu que s’hi construeixin habitatges, amb una visió de l’urbanisme anacrònica basada en l’expansió desaforada. La documentació del pla és obsoleta i ha de ser objecte d’una revisió, per tal que els terrenys on encara no s’ha construït esdevinguin sòl no urbanitzable.

Proposem (4)

Recuperar i preservar tots els connectors ecològics i incloure com a zona protegida el darrer connector biològic que encara existeix entre Garraf i la plana del delta per preservar-lo de l’especulació urbanística, tot entenent que es tracta de mantenir un ecosistema que té una gran riquesa natural i que vertebrava el territori, tot resseguint els eixos fluvials, esponjant el continu urbà i constituint un pulmó verd en una zona molt densificada.

Així, tot l’espai que ocupen el Pla de Ponent i el polígon dels Joncs al terme de Gavà, limítrof amb el de Castelldefels, ha de ser qualificat com a sòl no urbanitzable, amb la consideració d’Àrea nucli de la infraestructura verda. Com que és una zona emprada com a connector per l’àliga cuabarrada –espècie considerada com a protegida en el Catàleg d’Espècies Amenaçades de Catalunya–, l’amplada no hauria de ser inferior a 1 km per tal de garantir-ne la continuïtat funcional

A més a més, tot l’espai que ocupa el polígon dels Joncs s’ha d’integrar en el Parc Agrari del Baix Llobregat, amb la qualificació de sòl no urbanitzable, amb la consideració d’infraestructura verda plana agrària.

III. La infraestructura verda. Els espais agraris

En els darrers 60 anys s’ha urbanitzat el 30% del territori de l’AMB i s’han perdut tres quartes parts dels terrenys agrícoles. Al Baix Llobregat, en els darrers 40 anys s’ha perdut el 53,55% del sòl agrícola. En contrast amb això, en el futur immediat faran falta més aliments de proximitat, de qualitat i ecològics, i per tant els espais agraris en general s’han de preservar i potenciar.

Cal tenir en compte que el 45% de la superfície de l’AMB té un pendent superior al 20% i que, del sòl no urbanitzable, únicament el 6,9% té pendents inferiors al 20%. Això condiciona enormement les terres que es poden dedicar a l’agricultura i justifica que es preservi tota la plana del Delta, tot classificant-la com a espai obert plana agrària. Sobretot el Parc Agrari del Baix Llobregat, que cal ampliar als espais contigus encara dedicats a l’activitat agrícola o susceptibles de ser-ho.

Amb tot –com ja hem comentat en l’apartat 2.1 anterior–, la delimitació dels espais i la normativa de protecció i de gestió d’aquests espais són mesures insuficients, i cal, a més, dotar-los de les infraestructures necessàries (rec, prevenció d’inundacions...), d’instruments de gestió capaços i eficaços i de polítiques actives adequades.

Proposem (5)

Incorporar com a sòl agrícola totes aquelles terres en terreny pla que es conreen o que s'han conreat en el passat i que avui en dia estan afectades per plans urbanístics no executats o només parcialment, com per exemple el Pla de Ponent de Gavà i Castelldefels o l'ARE Ribera-Salines de Cornellà de Llobregat.

Cal implementar actuacions de regeneració agrària per millorar la funcionalitat en entorns vulnerables per la pressió periurbana i reduir les externalitats dels cicles metabòlics per millorar la qualitat de vida de la població. Com afirma el mateix PDUM, "la plana agrària esdevé un actiu d'importància estratègica per a l'AMB i per a l'assoliment d'un model que tendeixi a la sobirania alimentària" amb productes de proximitat, qualitat i elevada productivitat.

IV. La infraestructura verda. Els espais naturals i les zones forestals

El Baix Llobregat ha arribat al límit de la degradació ambiental i aquesta tendència s'ha d'aturar i revertir amb tots els instruments de protecció de què disposin el PDUM i la normativa urbanística i d'ordenació territorial. Els boscos i zones verdes s'han de preservar i mantenir, a més com, a refugis climàtics, perquè seran cada cop més necessaris en un àrea tan densament poblada.

A més, cal coordinar els òrgans de gestió de tots els espais naturals protegits i estudiar-ne la possible fusió o gestió conjunta, inclòs el Parc Agrari del Baix Llobregat (d'acord amb la proposta que fem en l'apartat 2.1 anterior).

Proposem (6)

Declarar per decret el massís del Garraf i els Espais Naturals del Delta del Llobregat com a Parcs Naturals, i iniciar la tramitació perquè les Muntanyes del Baix siguin declarades també Parc Natural.

A més d'aquestes actuacions, cal que el PDUM tingui presents els casos concrets següents:

- La Rierada, al Parc Natural de Collserola. Cal que el PDUM inclogui un reconeixement clar dels espais naturals protegits (parcs naturals, reserves naturals, etc.), tant en aquest cas com en tots els altres.

Proposem (7)

Identificar clarament al PDUM l'enclavament particular de la Rierada. A més, cal evitar les actuacions extremes a nivell urbanístic que, en el futur, puguin impedir la unificació de la Reserva Natural Parcial o la restauració de la riera com a connector ecològic

interior i exterior del Parc. La normativa ambiental es contraposa a la normativa urbanística que la limita i el PDUM ho ha d'afrontar i resoldre.

- Infraestructura verda metropolitana a Sant Boi de Llobregat i a Santa Coloma de Cervelló. El projecte de PDUM assenyala diferents espais i zones del municipi de Sant Boi i els qualifica d'“infraestructura verda metropolitana”, tot exclouent algunes parts actualment consolidades com a “zona verda” o com a “equipament”. Aquests espais estan delimitats en el document Pla director del verd urbà Sant Boi de Llobregat, de novembre de 2018, elaborat pel Servei d'equipaments i espai públic de la Diputació de Barcelona en col·laboració amb els serveis tècnics de l'Ajuntament de Sant Boi de Llobregat.

Proposem (8)

Ampliar la “infraestructura verda metropolitana” de Sant Boi de Llobregat a la totalitat dels espais susceptibles de formar-ne part, actualment lliures d'ús i qualificats com a sòl verd o com a espai verd consolidat. Concretament, volem dir el parc estructurant de la Riera de la Bòbila, entre el carrer Ter i Benviure; el parc estructurant del sector Torrelavila, entre l'avinguda Aragó i el carrer Joventut; el parc estructurant de Bonaventura Calopa, entre la carretera Fonda i el carrer Bonaventura Calopa; el parc connector de la Riera de Can Soler, davant del carrer Lluís Companys, i el parc estructurant equipat de Can Carreras, entre el carrer Lilàs i el camí de Can Carreras.

La mateixa consideració s'ha d'atorgar a l'entorn de la Colònia Güell, al municipi de Santa Coloma de Cervelló.

- ARE Ribera Salines, a Cornellà de Llobregat. Ribera Salines és zona agrícola, en zona de recàrrega d'aqüífers, punt connector ecològic, al costat d'infraestructures de transport perillós amb alta contaminació i zona clau de resiliència contra el canvi climàtic.

Proposem (9)

Que el PDUM declari la totalitat de la superfície afectada com a sòl no urbanitzable i, per tant, a efectes pràctics anul·li l'ARE Ribera Salines de Cornellà de Llobregat. El PDUM ha d'establir la necessitat de potenciar la zona de Ribera Salines per convertir-la totalment en una verdadera infraestructura verda i connector ecològic, com a Parc de Vora en sòl no urbanitzable i/o plana agrària, mitjançant l'elaboració del corresponent pla d'adequació i d'usos.

- Àmbit Estació-Seda-Paperera i sector Eixample Nord del Prat de Llobregat. Aquests nous sectors de creixement urbà són l'exemple de la política urbanística que el PDUM

ha de donar per acabades. Es tracta d'una operació especulativa, com ja ho ha estat l'ARE Eixample Sud, que augmentaria la densitat de població, la impermeabilització del sòl i les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle, a costa de la necessària preservació i recuperació de l'aquífer i d'uns espais naturals altament degradats per l'abandó i l'absència de gestió.

Proposem (10)

Desclassificar l'àmbit Estació-Seda-Paperera i tot el sector Eixample Nord del Prat de Llobregat i qualificar el sol de no urbanitzable, delimitant els espais agraris o recuperables per a l'agricultura, els espais naturals i els espais d'interès cultural que conserven restes del patrimoni industrial del Prat.

- Tram final del riu Llobregat. El PDUM parla de reordenar el tram final del riu per crear sinergies i explica que les grans operacions previstes (Biopol Gran via, Can Trabal, Seda-Paperera, el Prat Nord i el replantejament de la C-31, per transformar-la en la Gran Via Metropolitana) el converteixen en estratègic per trencar la radialitat de la ciutat central i canalitzar una mobilitat més sostenible amb implicacions a tota la metròpolis. Noves grans infraestructures de transport de mercaderies per accedir al port descarbonitzaran l'activitat logística i descongestionaran l'àmbit de l'interior de les rondes. Aquestes infraestructures s'integren amb l'Avinguda Litoral, un gran traçat que generarà activitat econòmica d'alt valor afegit mantenint el caràcter de port logístic de Barcelona, i cerca l'equilibri entre maximitzar el funcionament del port i aeroport i les restriccions del territori tan sensible que ocupen.

Proposem (11)

Davant la fragilitat de l'ecosistema del Delta del Llobregat en el seu tram final, i degut a les múltiples agressions que ja ha patit –entre altres el desviament de la desembocadura– l'únic que cal fer és protegir-lo, afavorir la seva renaturalització i evitar la penetració del mar. Les noves grans infraestructures no solament no descarbonitzaran, sinó que la mateixa construcció d'aquestes infraestructures produirà un nivell de CO₂ molt elevat. El PDUM parla de reduir l'asfalt, però quan fa propostes concretes va en sentit contrari: una nova avinguda litoral representa més asfalt, més contaminació i menys verd.

El port de Barcelona ha d'assumir que ja no pot créixer i que s'ha de coordinar amb el port de Tarragona i potenciar la transmodalitat. Únicament així es podrà trencar amb la radialitat de la ciutat central i amb la congestió creixent de l'AMB: descentralitzar a la resta de Catalunya. A més, si es fa això, moltes de les grans operacions immobiliàries com el Prat Nord, Biopol Gran via, Can Trabal, deixaran de ser necessàries i millorarà la qualitat de vida i els espais verds en àrees ja densament poblades i contaminades.

- Zona Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) de Castelldefels. El PDUM proposa reordenar grans infraestructures i potenciar grans equipaments, entre els quals la UPC de Castelldefels, on hi ha l'espai natural protegit de l'Olla del Rei, inclòs en el projecte de modificació de la ZEPA Delta del Llobregat i de modificació del LIC Delta del Llobregat. Qualsevol projecte per potenciar la UPC de Castelldefels ha de respectar aquest espai.

D'altra banda, com a criteri general, els projectes de grans infraestructures com l'ampliació de l'aeroport del Prat o del port de mercaderies de Barcelona s'han d'abandonar, ja que afecten a espais protegits, són infraestructures altament contaminants i no ajuden a frenar el canvi climàtic sinó que l'acceleren. Cal optar per altres solucions i condicionar la planificació urbanística a les polítiques portuària, aeroportuària i de mobilitat que s'estableixin, sostenibles en qualsevol cas.

Proposem (12)

Que el PDUM qualifiqui el sector de l'Olla del Rei com a sòl no urbanitzable i que aquest espai sigui considerat com a infraestructura verda, parc connector o parc estructurant. L'Àrea de Nova centralitat AC7 haurà de tenir en compte els valors naturals de l'Olla del Rei.

A més, proposem la configuració d'un nou connector ecològic entre el Garraf i el Delta del Llobregat a través de Ca n'Aimeric, corredora mestre de Castelldefels, l'Olla del Rei, el Canal olímpic, la Marinada (de Gavà) i la Pava.

- Ciutat aeroportuària. El PDUM diu que la ciutat aeroportuària ha d'aprofitar la gran capacitat d'atracció de fluxos i les importants infraestructures de mobilitat sostenible per potenciar activitat de gran valor afegit, de manera integrada amb els diversos municipis.

Proposem (13)

Canviar la denominació i el concepte de ciutat aeroportuària i que Aena en traspassi la titularitat i la gestió a l'administració local, per vincular-la a la política territorial de les institucions de Catalunya.

- Franja litoral. El projecte proposa transformar la franja litoral per acostar-la a la població, protegint i integrant els espais naturals de la Murtra, el Remolar, Filipines i la Ricarda, però no concreta com.

Proposem (14)

El PDUM hauria d'explicar detalladament en què consisteix la proposta: com menys intervencions s'hi facin, millor es recuperarà la natura.

V. Cicle de l'aigua

El PDUM ha d'assumir les polítiques de gestió del cicle de l'aigua per tendir cap a l'autosuficiència de l'àrea metropolitana en tots els usos i en la mesura que sigui possible. Cal aturar el procés d'impermeabilització del sòl, executar les compensacions pendents des de 2002 per l'ampliació de l'aeroport del Prat i complir les sentències sobre els runams de la zona minera del Bages, especialment la causa penal per salinització (242/14).

Així mateix, cal restaurar i recuperar les zones humides del Delta del Llobregat, prohibir l'edificació a totes les zones inundables, evitar la contaminació dels aqüífers –sigui quin sigui l'origen de la contaminació– i separar les aigües brutes de les aigües netes a tots els corrents.

Segons l'estudi ambiental del PDUM, l'increment de la temperatura mitjana serà d'entre 1,9-4 graus centígrads a final de segle i augmentaran de forma rellevant les nits tòrrides i tropicals. La precipitació mitjana anual podria reduir-se fins a un 19%, amb períodes més llargs de sequera i més recurrència de pluges intenses. A més, l'increment de població i habitatges comportarà un increment del 15% en el consum d'aigua.

Segons ha estimat la plataforma Aigua és Vida, el 2051 hi haurà una disminució de la disponibilitat d'aigua a l'AMB d'aproximadament el 22%. Per tant, és imperatiu gestionar bé la demanda abans de planificar creixements urbanístics i econòmics. Per això, cal una implicació màxima de tots els estaments per fer front a la sequera actual i a les futures sequeres, atès que de fet vivim en una sequera contínua, amb breus períodes de precipitacions. I no només s'ha de treballar per afrontar les conseqüències. També cal posar l'accent en la prevenció: fa anys que se sap que aproximadament una quarta part de l'aigua potable es perd per fuites a les canonades, i no s'ha actuat perquè el percentatge és similar al de la resta de països d'Europa; està clar que no ens ho podem permetre.

Proposem (15)

Que el PDUM incorpori les propostes d'Aigua és Vida per a l'AMB relacionades amb l'urbanisme:

1. Promoure la desqualificació d'urbanitzables o d'urbans de tots aquells sectors, actualment d'ús agrícola o natural, no desenvolupats, per garantir la seva conservació com a no urbanitzables i així preservar el màxim de territori no urbanitzat a l'AMB.
2. Instal·lar les dobles xarxes separatives als cascals urbans amb el compromís d'assolir-ho el 2035, per evitar els vessaments d'aigües brutes al medi i promoure així l'aprofitament de l'aigua pluvial.
3. Preservar les zones de transició o connexió entre rius i torrents, i evitar la seva fragmentació, garantint la integritat del sistema, més enllà de la limitació establerta com a Domini Públic Hidràulic (100 m a banda i banda de la llera com a mínim).

4. Redimensionar preceptivament les infraestructures que travessen els espais fluvials (ponts, guals, canonades de serveis, etc.) perquè siguin elements diàfans i integrats, que no interrompin o dificultin la connectivitat ecològica al llarg dels sistemes fluvials.
5. Considerar els espais fluvials com a sòl no urbanitzable de protecció especial i lliure de circulació, protegint-los més enllà del previst a la Llei del Domini Públic Hidràulic, a partir del Q-500 i com a mínim el Q-100, en casos excepcionals, per garantir les connexions biològiques i la funcionalitat del sistema.

Segons el PDUM, els aqüífers aporten un 20% de l'aigua potable d'abastament i són estratègics davant un possible dèficit de recursos d'aigua futurs. Per tant, cal que el PDUM preservi les zones de recàrrega dels aqüífers, especialment la de l'aqüífer profund del Delta del Llobregat. És per això que s'ha de potenciar de manera generalitzada la permeabilitat del sòl i aturar els plans urbanístics que ho impedeixin.

Finalment, cal el reaprofitament de l'aigua de les depuradores i reformular la gestió de l'aigua com a bé escàs que és, assumint-la directament des de l'administració local.

VI. La transició energètica

Quan el PDUM fa referència al model energètic i a la generació d'energies renovables, estima que caldrà dedicar entre 60.000 i 80.000 hectàrees a la instal·lació de plaques fotovoltaïques, encara que sigui a costa de destinar zones verdes a aquest propòsit. D'entrada, sembla una previsió excessiva, que no compta amb la reducció del consum d'energia que cal promoure (més estalvi, més eficiència...) A més, estem en desacord amb la utilització dels espais oberts per destinar-los a la producció d'energia renovable fins que no s'hagin exhaurit totes les possibilitats que ofereixen les cobertes dels edificis (industrials i residencials) i s'hagin creat comunitats energètiques a tots els municipis.

Com a referència, són útils les dades de l'Informe de Transició Energètica del Baix Llobregat de 2017, que estimava en 7.071,87 el nombre d'hectàrees de plaques fotovoltaïques per cobrir les necessitats energètiques de la comarca en aquell moment. Tenint en compte aquesta dada, i que els polígons industrials de l'AMB tenen en total una superfície de 13.201 hectàrees,

Proposem (16)

Com a opció més possibilista, amb menys impacte ambiental i, probablement, amb més acceptació social, instal·lar plaques solars fotovoltaïques en les cobertes de tots els edificis on sigui possible. En segon lloc, programar el decreixement del consum energètic, amb uns augments d'activitat i de població limitats als nivells que siguin sostenibles.

VII. Els assentaments urbans. L'habitatge

El PDUM estima les necessitats d'habitatge a partir de l'evolució de la població prevista per l'Idescat (Institut Català d'Estadística). En les presentacions públiques del projecte, els redactors han explicat que les dades de nous habitatges corresponen al sostre del nombre d'habitatges que es podrien construir a l'AMB, sense que això vulgui dir necessàriament que es construeixin.

Amb tot, el PDUM defineix un model de creixement urbanístic expansionista, tot assegurant que l'objectiu és donar resposta a les necessitats de la població tot basant-se en les capacitats del territori. La projecció de creixement per al 2050 implica la construcció de 217.000 habitatges nous al territori de l'AMB, més de la meitat dels quals (111.319) al Baix Llobregat. En aquest cas, algunes poblacions podrien arribar a multiplicar per 10 o més el creixement previst en el planejament vigent.

La xifra global seria encara pitjor si hi afegíssim les poblacions del Baix Llobregat que no formen part de l'AMB, però sí de la Regió Metropolitana (Abrera, Castellví de Rosanes, Collbató, Esparreguera, Martorell, Olesa de Montserrat, Sant Esteve Sesrovires i Vallirana), que estan ampliant els seus plans generals, amb una concentració preocupant de població i d'infraestructures viàries en la denominada ròtula Martorell-Abrera.

El sostre de 217.000 habitatges nous és molt superior al del PTMB vigent. Per tant, si s'aprovés generaria expectatives a propietaris, promotors, constructors i "fons voltor", i provocaria tensions i moviments especulatius en el mercat que posarien noves dificultats a l'exercici del dret a l'habitatge ("el dret de tota persona a accedir a un habitatge digne que sigui adequat, en les diverses etapes de la vida de cadascú, a la situació familiar, econòmica i social i a la capacitat funcional", d'acord amb la Llei 18/2007, de 28 de desembre, del dret a l'habitatge).

No es poden plantejar creixements en l'àmbit de l'habitatge sense promoure el reequilibri de la població a tot Catalunya –sent com son el Baix Llobregat i l'Hospitalet les àrees amb més densitat de població, amb 1.715,1 i 21.406,8 hab./km², respectivament, després del Barcelonès– i, a més, fer-ho a costa dels pocs espais verds i agraris propers als nuclis urbans.

És insostenible, tant des d'un punt de vista ambiental –en el context de crisi climàtica i de biodiversitat– com des del punt de vista del risc per a la salut de les persones que hi viuen, amb una qualitat de l'aire inferior a la que recomana l'Organització Mundial de la Salut (OMS).

Recordem que l'estat espanyol ja ha estat condemnat per la sentència de 22 de desembre de 2022 de la Sala Sisena del Tribunal Superior de Justícia de la Unió Europea, per la superació sistemàtica i continuada en les àrees metropolitanes de Barcelona i Madrid dels valors límit fixats per al diòxid de nitrogen (NO₂).

VII.1. Necessitat de decreixement

Per arribar al model de ciutat que proposa, el PDUM parteix dels quatre eixos següents:

1. Que la infraestructura verda sigui el principal condicionant,
2. Que hi hagi més equilibri i integració amb els espais oberts,
3. Que millori la qualitat de vida de les ciutadanes, reduint els impactes ambientals,
4. Una millor adaptació al canvi climàtic, reaprofitament dels recursos i una economia més sostenible.

Tots quatre son incompatibles amb el creixement, i per tant la conclusió és que cal decreïxer. En canvi, el PDUM conclou que hi ha tres alternatives que s'aniran combinant i totes elles preveuen el creixement:

1. Transformant en nous barris residencials, una bona part dels polígons industrials integrats en la trama urbana per consolidar la ciutat continua residencial (=creixement).
2. Densificant selectivament els municipis de manera proporcional a les seves capacitats (=creixement).
3. Intensificant les centralitats metropolitanes i creant-ne de noves (=creixement).

A banda d'això, les previsions del PDUM no es corresponen amb l'evolució real de la població al Baix Llobregat, que en els darrers anys ha crescut molt poc. Un bon exemple és el cas de Gavà, on les dades mostren un creixement demogràfic de 48,6 habitants per any durant la darrera dècada, una demanda que es podria cobrir amb els habitatges que van quedant buits. Per tant,

Proposem (17)

Optar per la política sostenible del reciclatge urbà i la rehabilitació, tot destinant una part dels habitatges rehabilitats al parc d'habitatge públic de lloguer, com preveu el projecte del Pla territorial sectorial d'Habitatge de Catalunya (PTSH).

VII.2. Habitatge social

L'AMB pateix de manera especialment punyent els efectes dels augments del preu de l'habitatge, tant de compra com de lloguer. Aquests augments generen grans dificultats d'accés a l'habitatge a capes cada vegada més àmplies de la població, fins a derivar en situacions d'emergència habitacional. La Llei del dret a l'habitatge i el projecte de PTSH estableixen que tots els municipis amb demanda forta i acreditada han de complir en 20 anys l'objectiu de solidaritat urbana (un 15% dels habitatges principals destinats a polítiques socials i, d'aquests, com a mínim la meitat ha de ser de lloguer social).

Proposem (18)

Incloure en el PDUM les propostes del PTSH que no impliquin la construcció d'habitatge nou, com ara destinar a lloguer social l'habitatge desocupat, l'adquisició de l'ús o la propietat dels habitatges en mans de bancs i grans tenidors (especialment els que són buits), establir polítiques de mediació i la declaració d'àrees dedicades al dret de tanteig i retracte.

A més, cal que el PDUM adopti un model urbà basat en la ciutat compacta, el reciclatge i la rehabilitació, enfront de l'expansió. Els nous reptes mediambientals demanen la consideració del sòl com un bé finit i escàs.

VIII. Mobilitat, qualitat de l'aire i mitigació

El PDUM estableix l'objectiu de reducció d'emissions de GEH d'un 13 % respecte a la situació de referència (2019) i la reducció d'emissions per habitant equivalent, del 21 %. No fixa objectius més ambiciosos perquè els vincula únicament a les mesures que des de l'urbanisme poden tenir una incidència directa o indirecta en les emissions, i atribueix a altres mesures complementàries (sectorials i tecnològiques) de concreció totalment incerta la responsabilitat de l'assoliment de la neutralitat en carboni.

En poques paraules, el projecte es queda curt, es limita a tranquil·litzar consciències i menys té l'estat d'emergència climàtica declarat pel Consell Metropolità per unanimitat el març de 2021. Però el PDUM no pot renunciar a la condició d'instrument poderós de política territorial i urbanística i ha de ser capaç de fixar objectius de la màxima ambició, sense derivar la responsabilitat a altres polítiques o institucions.

VIII.1. Mobilitat

El PDUM preveu un increment del 13% en el nombre de desplaçaments diaris associats a l'increment de població, i fixa l'objectiu de reduir un 42% l'ús de vehicle privat respecte a la situació actual i incrementar en un 62% els desplaçaments en transport públic. Objectius que compartim plenament.

L'increment de desplaçaments diaris és especialment significatiu a l'àmbit Delta, amb un augment del 44% i un increment de la mobilitat intermunicipal (principalment amb el Prat de Llobregat) d'un 149%. Hi ha poblacions com Gavà, el Prat de Llobregat o Begues on el nombre de viatges augmentarà més del 50%. Si aquest increment no pot ser absorbit pel transport públic, no té cap sentit planejar augments de població.

La millora del transport públic, amb tot, ha de concentrar les actuacions i les inversions de recursos públics en les necessitats principals i prioritàries de mobilitat. Així, demanem la supressió de la nova estació de tren planejada entre Gavà i Castelldefels, en un espai especialment sensible des del punt de vista ambiental (enmig del principal connector ecològic entre el delta i la muntanya) i enmig de dues estacions separades per menys de 2 km.

En canvi, és necessari invertir en les estacions ja existents de Gavà i de Castelldefels per millorar-les i optimitzar el servei que presten. És sabut que l'únic objectiu de la hipotètica nova estació seria atendre l'increment d'uns 15.000 habitants de Gavà si s'executés el Pla de Ponent, que impugnem des de tots els punts de vista.

Proposem (19)

Arranjar les estacions de tren ja existents, tot millorant la seguretat de l'andana central, i també millorar el servei de Rodalies, tant en la freqüència com en la fiabilitat dels trens (per exemple, és imprescindible que en dies festius a Barcelona però laborables als altres municipis de l'AMB el servei de transport públic sigui de dia laborable i no de dia festiu [que redueix la freqüència de trens i busos]).

VIII.2. Qualitat de l'aire

Segons el PDUM, si continuéssim creixent com fins ara les emissions de GEH s'incrementarien en un 11% respecte a la situació actual, i si creixéssim segons el nombre d'habitatges que preveu el mateix PDUM, però sense dur a terme cap pla de millora de la mobilitat, les emissions augmentarien un 23% respecte a la situació actual.

En canvi, si creixem segons els nombre d'habitatges previst al PDUM però, alhora, es posen en pràctica les mesures de millora de la mobilitat que preveu el projecte –tot potenciant el transport públic–, les emissions es reduiran un 35% respecte la situació actual. D'aquesta manera, diu el PDUM, millorarà la qualitat de l'aire al territori metropolità i ens aproximarem als límits màxims recomanats per l'OMS (Organització Mundial de la Salut).

Però no cal esperar a construir més habitatges nous per impulsar mesures que millorin la qualitat de l'aire, ni preveure que es resoldran els problemes de la població futura si no es poden resoldre els de la població actual. Per això,

Proposem (20)

Destinar recursos a millorar la xarxa de transport públic fins a complir els objectius del PDUM (una reducció del 42% del vehicle privat i un increment del 62% en l'ús del transport públic) i també les recomanacions de l'OMS sobre la qualitat de l'aire.

VIII.3. Emissions associades a la construcció

És greu que l'estudi ambiental i els altres documents del PDUM no facin cap estimació de l'increment d'emissions de GEH vinculades al procés de construcció d'habitatges nous –en especial en les àrees de transformació d'interès metropolità–, naus industrials, grans infraestructures i vies de comunicació. Avui en dia no es pot dissenyar cap pla urbanístic sense tenir-ho en compte, i per això proposem que el PDUM incorpori aquestes estimacions.

VIII.4. Vies de comunicació

El PTMB proposa actuacions en vies que designa com a integrades, és a dir, en vies amb un paper estructurant bàsicament local i de connexió amb les vies de rang superior. Totes les propostes del PTMB en aquest sentit són recollides i assimilades pel PDUM.

- Connector estructurant Begues-Torrelles de Llobregat. Segons explica el PDUM a la secció III del document de normativa (article 53), els connectors, a més del transport privat i transport públic que poden compartir, han de tenir una vorera o voral de servei adequat pel qual puguin circular vianants i bicicletes, així com espais confortables i segurs per a les parades de transport públic. Res d'això és possible, ni aconsellable, al traçat actual d'aquesta pista.

Proposem (21)

Que s'arrangi la pista forestal Begues-Torrelletes, sense convertir-la en carretera, per l'elevat impacte ambiental pels ecosistemes i l'entorn natural. A més, tant el nucli de Torrelletes com el barri de la Rectoria-Bassa Blanca rebrien un impacte absolutament insostenible a causa del gran moviment de vehicles de tot tipus que generaria. La pista ha de continuar essent un camí rural de connexió entre els dos pobles, i fer un voral que implicaria eixamplar la pista és contraproductiu.

- Via de Cornisa Begues-Sant Climent de Llobregat. El PDUM proposa que l'antic traçat de la via de Cornisa esdevingui un eix de mobilitat sostenible, que recolzi les connexions amb Begues i Sant Climent de Llobregat i que complementi la C-245. Indica que s'ha de mantenir la vora amb els espais oberts, per tal que esdevingui un eix permeable i no una barrera.

Proposem (22)

Entre Begues i Sant Climent avui en dia només hi ha un camí transitable a peu –l'antic camí Ral de Barcelona a Vilafranca–, un camí històric mil·lenari que també era camí de Sant Jaume i que s'ha de preservar. En cas que existís una reserva viària per convertir-lo en carretera, cal que el PDUM la desafecti.

- Connector Castelldefels-Begues. En parlar dels àmbits de transformació d'interès metropolità (ATIM), el PDUM fa referència a un connector Castelldefels-Begues.

Proposem (23)

Que s'expliqui bé què vol dir aquest connector. Si es tracta d'una proposta de carretera entre Begues i Castelldefels, s'ha de tenir en compte que és del tot inviable. És Parc, zona del Pla d'espais d'interès natural (PEIN) i zona ZEPA.

- Travessera Metropolitana. El PDUM parla de reforçar l'articulació a partir de la C-245, que s'està transformant en una avinguda urbana: la Travessera Metropolitana.

Proposem (24)

En aquesta travessera urbana cal plantar-hi arbres. El mateix PDUM diu que una forma de lluitar contra el canvi climàtic es que hi hagi més verd urbà. El nombre de persones que es desplacen a peu, en bicicleta o patinet entre poblacions ha augmentat i a l'estiu no hi ha ni una sola zona d'ombra (almenys entre Castelldefels i Gavà).

- Gran Via Metropolitana (C-31). El PDUM proposa la transformació de la C-31 en la Gran Via Metropolitana, convertint-la en el gran eix estructurador dels teixits i fluxos de mobilitat sostenible i de la nova centralitat a Castelldefels.

Proposem (25)

Fer aquesta transformació un cop s'hagi garantit la millora i increment de transport públic (freqüència de trens, metro, tramvia i autobusos) que permetin pacificar aquesta via d'accés sense col·lapsar la població que es desplaça per mobilitat obligada. És molt important que es preservin les pinedes, boscos i espais naturals que hi ha, sense que s'hi faci cap nou pla urbanístic.

- Porta del Garraf. El PDUM menciona que el projecte és una oportunitat per reconfigurar la porta del Garraf a l'AMB.

Proposem (26)

En alguna ocasió s'ha donat a entendre que la porta del Garraf hauria de ser per la Sentiu, on actualment hi ha l'abocador clausurat de la Vall de Joan. En qualsevol cas, els serveis de l'AMB expliquen que han de transcórrer més de 30 anys abans que es pugui obrir aquest espai a la ciutadania, ja que el terra no es estable i hi ha emanacions de gasos tòxics i de lixiviats. Caldria, això sí, declarar per decret el Parc Natural del Garraf, com ja hem dit. S'ha de tenir en compte que amb la restauració de l'abocador de la Vall de Joan s'ha generat un hàbitat obert d'un valor extraordinari per la fauna protegida i amenaçada del Garraf, incompatible amb la construcció d'una entrada al parc per allà.

- Xarxa de camins històrics supramunicipals.

Proposem (27)

Incloure en el PDUM un inventari o xarxa de camins històrics supramunicipals, garantir la connectivitat dels que són recuperables, promoure la mobilitat no motoritzada a través seu i evitar-ne l'ocupació i fraccionament per plans urbanístics i infraestructures,

tot obligant a garantir-ne la continuïtat i connexió a través de trams alternatius quan sigui inevitable.

IX. Desclassificació

Segons el PDUM, 19 sectors quedarien desclassificats i 27 més reduirien la superfície. El projecte justifica aquests canvis perquè es tracta de pendents alts, perquè hi ha riscos naturals com ara sectors inundables, per evitar l'aïllament, per evitar els models extensius de desenvolupament, per una mala accessibilitat amb els teixits contigus o perquè són punts crítics de connectivitat ecològica.

En definitiva, majoritàriament es desclassifiquen zones que en el seu moment van ser erròniament classificades, però el projecte no fa un esforç per desclassificar els plans urbanístics objectivament lesius per al territori i per la població actual.

Proposem (28)

Que es desclassifiquin tots els plans urbanístics en zones inundables. Avui en dia, coneixent els riscos que ens esperen associats al canvi climàtic, seria d'una gran irresponsabilitat construir en zona inundable. No s'ha d'admetre cap afectació a les zones inundables i no es poden contradir les directrius per al planejament urbanístic que prohibeixen construir en sòl inundable, tal com disposa l'article 9.2 del text refós de la Llei d'Urbanisme.

Si malgrat tot l'administració permet la construcció en zones inundables, a més d'imposar al promotor totes les condicions necessàries per evitar que un aiguat afecti els habitatges, ha d'advertir del risc als compradors i fer-se responsable de tots els perjudicis materials i humans que pugui causar un aiguat.

A més a més, el projecte ha de recuperar i preservar tots els connectors ecològics i, per tant, desclassificar tots els plans urbanístics que els afectin. Cal desclassificar especialment els terrenys del Pla de Ponent on encara no s'ha construït i convertir-los en sòl no urbanitzable.

També cal que es desclassifiquin i es refacin tots els plans urbanístics dissenyats abans de la declaració d'emergència climàtica de la Generalitat de Catalunya (2019), ja que no es va tenir en compte en redactar el projecte i avui en dia és imprescindible.

X. Convivència entre el Pla General Metropolità i el PDUM

Totes les decisions d'ordenació territorial i de planejament urbanístic del PDUM, per encertades o avançades que siguin, no substituiran el PGM ni seran d'aplicació fins a l'aprovació posterior del Pla d'Ordenació Urbanística Metropolità (POUMet), previst en la Llei 31/2010, del 3 d'agost, de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Des de l'aprovació definitiva del PDUM fins a l'aprovació del POUMet podrien passar ben bé deu anys, durant els quals el PDUM tindria una funció cosmètica i ineficaç perquè prevaldrien els diferents plans urbanístics vigents i el PGM i el PTMB, que no contemplen l'emergència climàtica ni l'esforç imprescindible per mitigar les emissions de GEH.

La hipòtesi de deu anys més sense traslladar a la planificació urbanística una acció climàtica que ja és urgent, seria l'equivalent a una mena de suïcidi col·lectiu que ningú no desitja, tret dels sectors insolidaris i depredadors que tenen interessos particulars en la propietat del sòl o en la promoció i l'especulació urbanístiques.

Proposem (29)

Que fins l'aprovació del POUMet no s'executi cap pla urbanístic contradictori amb el PDUM. A més, que fins l'aprovació definitiva del PDUM s'apliqui la suspensió de llicències a tota obra o projecte urbanístic d'habitatge o industrial en terrenys actualment d'ús agrícola o forestal o que estiguin ubicats o puguin afectar connectors ecològics identificats al PTMB.

I perquè consti, signem les presents al·legacions en nom de SOS Baix Llobregat i l'Hospitalet, inscrit en el Registre de grups d'interès de Catalunya amb l'identificador únic 4294, el dimarts 26 de desembre de 2023.

(signatures de quatre persones en representació de la plataforma)

contacte: sosbaixilh@protonmail.com