

IL·LTRE. SR. CONSELLER DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT
DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT
GENERALITAT DE CATALUNYA

L'Institut del Cava, PimeCava i el Grup UVIPE de l'Associació Vinícola Catalana, en representació de la Plataforma Preservem la Identitat Vitivinícola del Penedès,

EXPOSEN:

I.- El Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya de 13 de juny de 2018 publica l'inici del període d'informació pública, durant 45 dies, del Pla director urbanístic d'infraestructures (PDUI) de la ròtula Martorell-Abrera, per tal que els ciutadans, institucions i ajuntaments afectats puguin presentar les al·legacions que considerin oportunes.

II.- La Plataforma *Preservem el Paisatge Vitivinícola del Penedès*, té com a finalitat el reconeixement d'aquesta identitat vitivinícola, que és motor de la comarca i per tant entén que ha de ser un aspecte clau de consideració en la planificació territorial del Penedès i de la Vegueria en general, que avui per avui trobem a faltar, si més no, al nostre entendre, amb prou intensitat.

III.- Aquesta plataforma es considera part interessada en els efectes que es puguin derivar de l'aprovació del Pla Director Urbanístic d'Infraestructures de la ròtula Martorell-Abrera, pel que formula les següents

AL·LEGACIONS:

Les propostes preliminars del Pla Territorial Parcial del Penedès (PTPP), a les quals s'ha tingut accés, mostren una estreta relació d'aquest pla amb les determinacions del PDUI de la Ròtula de Martorell - Abrera. De fet, s'hauria d'entendre, pel fet de ser la mateixa administració actuant, i concretament el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, la plena coherència entre plans, malgrat la complexitat certa, derivada de les diferents velocitats que es puguin donar en els temps de la seva tramitació.

En aquest sentit, el Pla Director Urbanístic d'Infraestructures de la Ròtula d'Abrera, ordena els territoris limitants al nord de la comarca del Penedès, inclosos actualment en el Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB). Actualment, de fet des de fa quatre anys, està en redacció el Pla Territorial Parcial del Penedès, que resulta de la vuitena unitat funcional de Catalunya i que neix de la integració de territoris d'altres tres unitats funcionals, concretament del Camp de Tarragona, Comarques Centrals i Àmbit Metropolità de Barcelona.

El Pla Territorial Parcial del Penedès es connecta amb aquest espai de ròtula amb diverses infraestructures, que tenen una gran incidència territorial en el Penedès. Destaca d'entre elles, la prolongació del Quart Cinturó (B40), que en el Pla Territorial Parcial del Penedès presenta una variant, tal com es coneix actualment, diferent a la plantejada en el Pla Territorial Metropolità. En tot cas, ambduessón francament lesives per un territori de vinya de gran qualitat, sense aportar cap servei, ni resultant d'una demanda local.

Altres infraestructures, també certament importants, també penetren des d'aquest espai de ròtula cap a l'interior del Penedès, com la B231, Martorell - Piera - Capellades, on connecta amb la C15, o lanova via de connexió Martorell - Sant Sadurní, seguint la vall de l'Anoia, i el corredor de l'AVE.

Aquestes infraestructures, amb un o altre traçat, es mantenen del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, malgrat l'escenari en que el nou Pla Territorial del Penedès, i la pròpia ròtula d'Abrera, es plantegen avui amb un escenari de l'AP7 lliure de peatges, i per tant en un context completament nou.

Sobta doncs que amb un escenari tan diferent, que hauria de permetre una millor utilització de les infraestructures existents, fins i tot el reciclatge d'algunes parts que podrien quedar infrautilitzades, i que ara es presenten com a lliures de peatge, el PTPP i el PDUI de la ròtula de Martorell - Abrera, apostin per una estratègia més expansiva, quant a infraestructures, que el mateix Pla Territorial Metropolità de Barcelona.

En tot cas, tal com es planteja, la ròtula d'Abrera té un paper clau en la connexió de la A2, la C55, la B40 i l'AP7. La solució que es doni a aquesta connexió determina la possible solució d'aquestes infraestructures, al seu pas per Abrera, però també en la seva continuïtat, o no, cap al Penedès, especialment pel que fa a la B40, i l'anomenat eix del Penedès, paral·lel a la via de l'AVE.

El document Preliminar del Pla Territorial del Penedès, preveu una de les alternatives del Quart Cinturó pel corredor d'Abrera, sense connexió amb el Penedès, i una segona, seguint aproximadament el corredor actual definit pel Pla Territorial Metropolità, amb la variant esmentada. Aquestes alternatives es plantegen en els següents termes:

Continuació del Quart Cinturó (B-40)

Aquesta proposta es presenta aquí perquè, conceptualment, és independent dels escenaris considerats, encara que el traçat que acabi sent l'escollit pot considerar-se que s'emmarca més bé en un escenari o en l'altre.

*Bàsicament, d'acord amb els treballs, en curs, del **Pla director urbanístic d'infraestructures de la ròtula de Martorell Abrera**, els traçats possibles són dos:*

L'alternativa 1, amb la continuació del Quart Cinturó amb la baixada amb direcció nord-sud per l'anomenat vial SEAT fins a la sortida de Martorell de l'autopista AP7, cosa que significa que la totalitat de la traça quedi situada fora de l'àmbit del Penedès.

L'alternativa 2, amb la continuació del Quart Cinturó amb la baixada amb direcció nord-sud en territori altpenedesenc, però que el Pla director urbanístic d'infraestructures referit no dibuixa, atès que queda fora del'àmbit d'actuació d'aquest.

La darrera traça proposada per algun instrument de planificació vigent en coherència amb l'alternativa 2 ara esmentada és la continuació del Quart Cinturó com a autovia A-7 del Pla territorial metropolità de Barcelona (aprovat en 2010), que recull la del Ministeri de Foment i situa la baixada amb direcció nord-sud gairebé completament en el terme municipal de Sant Llorenç d'Hortons.

Tanmateix, els equips redactors del Pla director urbanístic d'infraestructures de la ròtula de Martorell - Abrera i del present Pla territorial del Penedès, i el Servei de Planejament i Disseny d'Infraestructures de Mobilitat consideren que la continuació del Quart Cinturó estudiada per aquest darrer Servei amb la baixada amb direcció nord-sud situada més cap a ponent, aproximadament en el límit entre els termes municipals de Sant Llorenç d'Hortons i Sant Sadurní d'Anoia, compleix les mateixes funcions i, per tant, és perfectament equivalent a l'alternativa 2.

A més, no presenta els possibles inconvenients manifestats per alguns membres i assessors tècnics en sessions del Grup de treball del Pla territorial del Penedès i fa innecessària la nova via de caràcter més local que, com a carretera 1+1, caldria proposar entre Abrera, Masquefa / la Beguda Alta i el Clot del Xarel·lo (tot enllaçant amb l'autovia A-2, la carretera C-54 / B-224 i la carretera BV-2249) en el cas de l'alternativa 1 o entre Masquefa / la Beguda Alta i el Clot del Xarel·lo (tot enllaçant amb la carretera C-54 / B-224 i la carretera BV-2249) en el cas de l'alternativa 2.

Per això, tal com mostren els mapes Xarxa viària proposada. Tipologia i Xarxa viària proposada. Actuacions, i els Plànols d'ordenació, el Pla recull aquesta darrera traça de la continuació del Quart Cinturó com a autovia A-7 fins a Sant Sadurní d'Anoia i l'enllaç corresponent amb l'autopista AP-7.

Proposta Preliminar. Pla Territorial del Penedès. Memòria. 6.5. Infraestructures

Mes enllà de valoracions qualitatives que causen certa inquietud (“*A més, no presenta els possibles inconvenients manifestats per alguns membres i assessors tècnics en sessions del Grup de treball del Pla territorial del Penedès...*”), el que és cert és que el Pla Director d'Infraestructures de la Ròtula de Martorell- Abrera no porta a terme una discussió d'alternatives, tal com el document preliminar del Pla Territorial del Penedès esmenta. Ans al contrari, orienta sense cap mena de reflexió la prolongació del Quart Cinturó cap al Penedès, invalidant per tant, a més de la pròpia discussió d'alternatives del PDUI, també la del Pla Territorial Parcial avui en redacció.

En aquest context, encara sobta més allò que esmenta el Document Compresiu del PDUI de la ròtula Martorell- Abrera (Pag 20):

*Així doncs, pels motius indicats al paràgraf anterior, es considera més adient l'escenari 1. Tanmateix, en aquest PDUI es defineix com a configuració viària proposada la considerada a l'escenari 1 sense l'eix del Penedès, perquè d'acord amb l'estudi de trànsit i mobilitat només enregistraria a l'any horitzó una IMD de 1.907 vehicles/dia que pot ser absorbida sense canvis en els nivells de servei pel mateix quart cinturó i l'autopista AP-7. **Aquesta configuració proposada és coherent amb la plantejada actualment en el marc dels treballs de redacció del Pla territorial parcial del Penedès, en què s'ha consensuat amb el territori la modificació del traçat del quart cinturó entre Sant Sadurní i Masquefa pel nord de Sant Llorenç d'Hortons**, i la supressió de l'anomenat eix del Penedès pel seu paral·lisme tant amb l'AP-7 com amb el quart cinturó.*

Aquest consens, al nostre entendre, a més de fictici, no és possible, en el benentès de que tots els actors ens creguem la bondat i transparència de la tramitació del planejament, que entre d'altres, a més de les consultes i les participacions públiques reglades, es fonamenta en la participació ciutadana. A data d'avui el PTPP no ha iniciat encara cap tramitació, ni menys encara cap procés de participació ciutadana. Per tant, no es pot fer referència a un consens, perquè ni tant sols hi ha els instruments per a la seva expressió.

Un exemple de la falta de consens, no menor, és aquesta plataforma, que aglutina les principals patronals del vi i del cava, els principals sindicats agraris, les principals empreses del sector, i altres entitats (fins a 150 adhesions) que representen una part important d'aquest territori. Aquesta s'ha manifestat en contra del traçat suposadament objecte del consens, i per sobre d'aquesta oposició, i més important encara, reclamen reflexió, debat i participació, cosa que en la formulació del PDUI de la ròtula de Martorell- Abrera, sembla es vol impedir.

En relació a consens en el **territori**, cal recordar, alhora, que els Ajuntaments de Sant Llorenç d'Hortons i Sant Sadurní, s'han manifestat obertament en contra d'aquest traçat, alhora que han reclamat major participació i informació al Departament de Territori.

En qualsevol cas, posa de manifest certa falta de coordinació de plans, segurament complexa pels diferents temps en la tramitació i àmbits parcialment superposats, però en tot cas necessària.

Falta de coordinació amb altres projectes d'infraestructures, i concretament amb el Quart Cinturó

El PDUI de la ròtula de Martorell- Abrera, expressa com a objectiu la necessitat d'aquesta coordinació:

Coordinació dels projectes d'infraestructures: necessitat d'una visió global

L'execució parcial d'infraestructures o l'execució de les infraestructures a demanda, element per element, sense contemplar l'escenari global pot comportar duplicitats innecessàries, la fragmentació excessiva d'espais lliures i la insuficient cobertura amb transport públic dels creixements existents i futurs.

És per això, i atès l'avançat estat de programació d'algunes actuacions en matèria d'infraestructures il' elevat nombre d'organismes competents implicats requereix, que aquest Pla esdevé el document per ala coordinació de les diferents administracions implicades en les infraestructures planificades a la ròtulade Martorell en base a un escenari final racional i optimitzat.

L'aportació principal d'aquest PDUI és la mirada conjunta coordinada de les infraestructures i laconfiguració d'un escenari final en què els diferents elements viaris i ferroviaris no es pensen per separatsinó globalment, i són el primer estadi per tal de dotar a l'àmbit de la coherència d'estructura general iorgànica que permeti el desenvolupament dels planejaments municipals de forma coherent, ambl'objectiu de configurar la nodalitat comarcal que promou el PTMB.

El que és cert és que de la metodologia plantejada, que s'exposa en la memòria del Pla i de l'Estudi Ambiental Estratègic del PDUI, no permet aquesta reflexió global completa, ja que una discussió ambiental, certament qualitativa, de caràcter local, respecte la connexió de la B40-C55

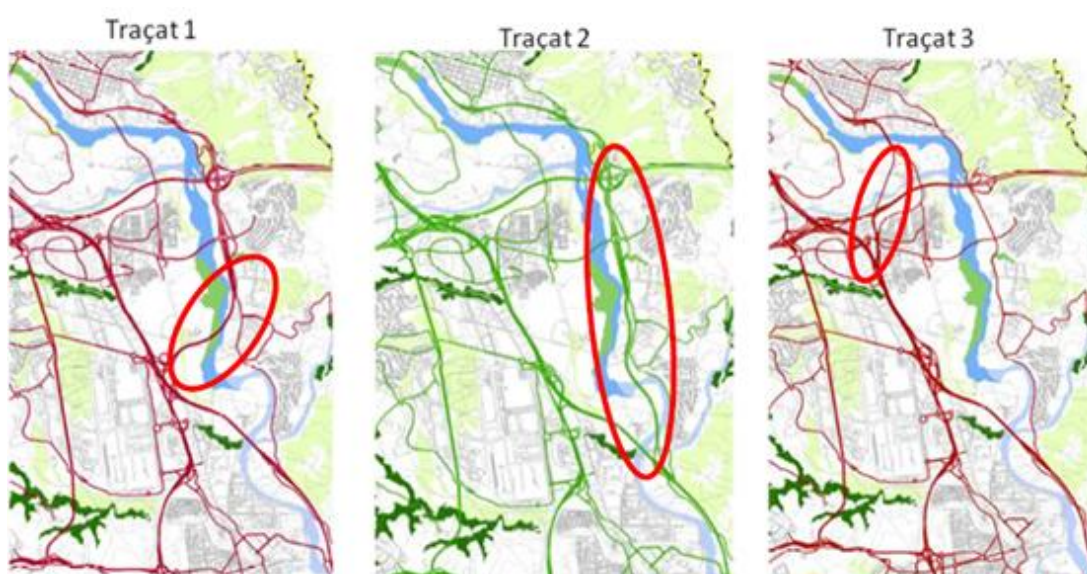
A7 i A2, determina sense la suficient reflexió, la necessitat de la proposta més expansiva de la B40, fonamentada en un suposat consens territorial, que ja s'ha demostrat inexistent.

Així, en el PDUI de la ròtula de Martorell- Abrera, el plantejament de les alternatives es fa en dues fases:

- Fase 1. Solució local a la connexió de la C55-B40- A2-AP7
- Fase 2. Model global

És certament poc adequat, al nostre entendre, aquest plantejament d'alternatives, ja que la solució local condiona del tot el model global, i alhora omet els principals efectes ambientals d'aquesta segona, arribant a una solució extremadament més negativa, des d'una visió territorial, que justament és la que el propi pla reclama com a necessària.

Les alternatives plantejades en la fase 1 són les següents:



D'aquestes, l'Estudi Ambiental Estratègic (EAE) en fa una anàlisi qualitativa, parcial, per arribar a la conclusió que la millor alternativa és la 3, que paradoxalment manté tots els trànsits de la C55 i la B40 per l'interior d'Abrera, persistint amb els efectes sobre el nucli d'Abrera.

Els efectes diferencials avaluats són una afecció quantitativa d'espais protegits i hàbitats no prioritaris, entre d'altres, insuficient i parcial, arribant a la conclusió equivocada que no s'hauria produït si s'hagués comparat amb els escenaris que certament genera, i que són la prolongació del Quart Cinturó cap al Penedès.

Val a dir que l'alternativa 2 no permet l'enllaç B40/AP7 utilitzant el viaducte i enllaç actual amb el peatge de Martorell. Per tant, deixaria aquesta infraestructura completament infrautilitzada.

Alhora, fins i tot, el que és més sorprenentés que després d'aquesta anàlisi, l'EAE conclou el següent:

Amb tot, una vegada analitzades les diferents opcions de traçat, si bé a nivell de funcionalitat de gestió de trànsit podien semblar més operatives les alternatives 1 i 2 de

traçat, es va optar, un cop realitzada la seva valoració ambiental, per definir l'alternativa 3 com la triada per a integrar en els diferents escenaris de model global per l'àmbit. (pag 105 EAE)

Per tant, una anàlisi ambiental local, reduït a pocs aspectes qualitius, determina sense la suficient reflexió l'allargament del Quart Cinturó cap al Penedès, amb uns efectes ambientals extremadament més negatius, que els suposadament aconseguits en la discussió local d'alternatives, que conclouen en l'elecció de l'alternativa 3.

Per tant, el PDUI d'Abrera escull l'alternativa ambientalment menys adequada, sobre el conjunt del territori, fent-lo extensiu al Penedès, i alhora també la menys funcional. És a dir, la pitjor en tots els sentits.

Un cop fet aquest anàlisi planteja el model global en tres escenaris:

- Escenari de referència, situació actual sense peatges.
- Escenari 1, Actuacions proposades en el Pla Territorial de Barcelona, En l'escenari 1 es contempla totes les actuacions de la xarxa viària i ferroviària proposades al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) que afecten als municipis objecte d'estudi.
- Escenari 2, En l'escenari 2 es correspon a un marc de contenció de noves infraestructures i potenciació del transport públic intensiu.

D'aquest plantejament d'escenaris sobta quan fan referència

“a totes les actuacions de la xarxa viària i ferroviària proposades al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) que afecten als municipis objecte d'estudi”

Per tant, la valoració és altre cop parcial, només als municipis objecte d'estudi, i no fa referència, si més no des d'un punt de vista ambiental estratègic, com correspon, a allò que es formulava com a necessitat:

“Coordinació dels projectes d'infraestructures: necessitat d'una visió global.”

Val a dir, que aquests escenaris posen en joc la continuïtat d'infraestructures de la magnitud del Quart Cinturó (B40), quedant-se la reflexió en uns escenaris, que si més no, des d'un punt de vista de discussió d'alternatives són teòrics, i no inclouen amb prou intensitat ni abast, la reflexió territorial ni ambiental que correspondria.

De fet, els escenaris es plantegen estrictament en termes de mobilitat, i les reflexions ambientals sobre dades d'emissions a l'atmosfera. Alhora les conclusions no són claresni concloents, de fet en alguns apartats són contradictòries, apostant per un escenari 1 que és el més expansiu, tal com es recull en el següent paràgraf de l'EAE:

A continuació es valora des del punt de vista ambiental aquest escenari (Escenari 1) respecte als altres dos analitzats:

Es produeix una major reducció del trànsit de vehicles respecte l'escenari de referència i de l'escenari 2. La disminució del trànsit implica una reducció de les emissions de contaminants i GEH més elevada respecte els altres escenaris. Aquesta reducció deriva principalment d'una xarxa viària més extensa, i per tant, en una major distribució dels vehicles kilòmetre, element que té a veure en una menor emissió de contaminants associada

a la menor congestió. Cal tenir en compte, que el nou escenari de peatges que s'ha considerat per analitzar els tres escenaris implica una reducció global del trànsit en aquest àmbit, fet, que permet assolir uns nivells de mobilitat similars als actuals tot i l'increment de mobilitat que es deriva dels nous creixements previstos i per tant, tenint en compte la progressiva millora del parc, permet assolir una reducció en les emissions atmosfèriques en els tres escenaris previstos. Aquest element caldrà tenir-lo especialment en compte en el seguiment del Pla, en tant que una variació en aquest marc respecte als peatges, implicarà la necessitat de redefinir els models i les assignacions de trànsit.

Aquesta major extensió de xarxes de transport, implica, d'altra banda, que l'escenari 1 sigui el que té un major impacte sobre la matriu biofísica que la resta d'escenaris, tal com es recollirà en l'anàlisi detallada de la proposta que es realitza en els apartats següents. No obstant, en el procés de redacció ambiental s'ha analitzat aquest element, intentant minimitzar aquest fet. Així, la tasca prèvia de definició del traçat de connexió entre la C55/B40 i l'A2/AP7 ha suposat una reducció important de l'impacte respecte al traçat que inicialment es preveia al PTMB, i que implicava un important impacte sobre els entorns del riu Llobregat.

Font. 5.3 Justificació ambiental de l'alternativa escollida, EAE pàg 115

D'aquest paràgraf es conclou que la xarxa de l'escenari 1 és la més extensa, tot i que només es valora la xarxa en l'àmbit. Val a dir en aquest punt, que si es valorés tota la xarxa que directament proposa (extensió de la B40 cap el Penedès), encara ho seria molt més.

Alhora es diu que és la que té majors efectes sobre la matriu biofísica, per ser més extensa, però paradoxalment prové de la reflexió anterior (Fase 1 de la discussió d'alternatives), on determinen que l'alternativa escollida (Alternativa 3) ho és perquè es la que té un menor impacte sobre la matriu biofísica.

“Aquesta major extensió de xarxes de transport, implica, d'altra banda, que l'escenari 1 sigui el que té un major impacte sobre la matriu biofísica que la resta d'escenaris.”

Per tant, aquesta avaluació no és en cap cas vàlida, ja que omet les conseqüències de la seva reflexió, donada una avaluació comparativa d'alternatives que sembla parcial i incompleta.

El mateix passa amb les emissions i el transport públic. De fet, l'escenari 2 és de **“potenciació del transport públic intensiu”**, però sorprenentment posa més vehicles a la carretera, i per tant genera més emissions.

Alhora, el mateix estudi exposa que els escenaris ben be no són alternatius, ja que l'escenari 2, de fet és un pas previ **“més realista”** a l'escenari 1, tal com exposa l'EAE (pag 105):

5.1.1.2 FASE 2: Anàlisi de la mobilitat pels tres escenaris, amb l'alternativa de configuració seleccionada de l'escenari 1.

Un cop definit el traçat d'aquest eix viari, principalment element pel que fa a la xarxa viària, es plantegen els 3 escenaris de model que s'analitzen des del punt de vista ambiental. Un correspon al manteniment de la situació actual (per tant, sense plantejament de noves infraestructures) i únicament aplicant les variacions produïdes per la nova configuració de

les vies de peatge. Els altres dos escenaris plantegen dues situacions diferenciades des del punt de vista temporal, però no excloents des del punt de vista de configuració de la xarxa. Així, l'escenari 1 preveu les infraestructures previstes en el PTMB, mentre que el 2 construeix un escenari més realista, en el que es produeix una potenciació de les infraestructures de transport públic.

En conclusió:

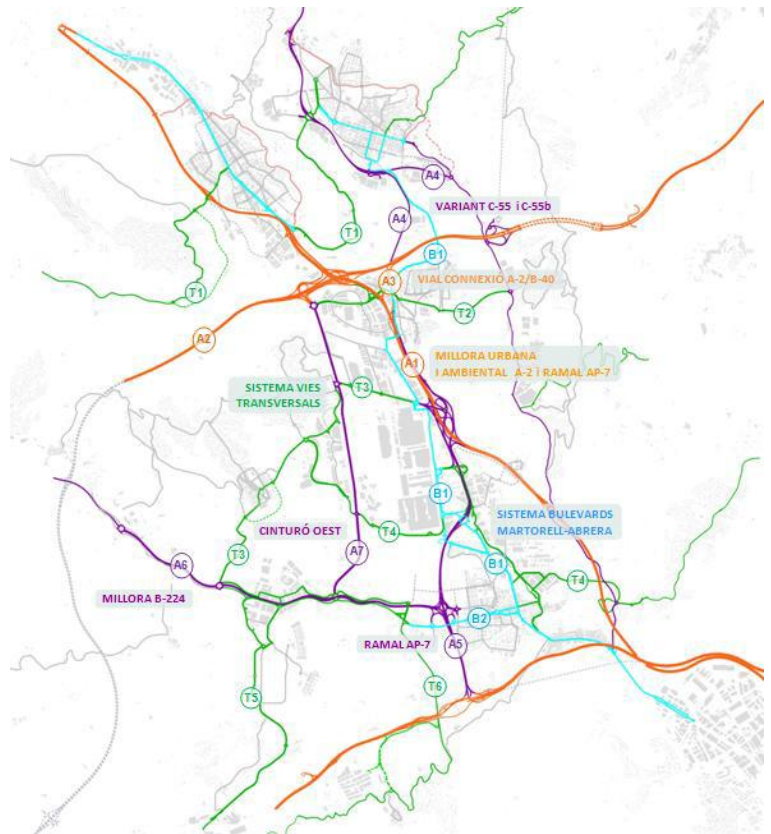
1. No hi ha un plantejament de les infraestructures global, tal com el mateix PDUI reclama.
2. No hi ha una autèntica discussió d'alternatives. La fase 1 planteja alternatives parcials que arriben a conclusions errònies, i contradictòries, fins i tot en el mateix document. Les alternatives de fase 2, teòricament globals, tampoc ho són. De fet són globals només en l'àmbit del PDUI, i alhora, no són alternatives, tal com exposa el propi document, que els planteja diferenciats des del punt de vista temporal, i fins i tot conclou que aquell que no escull és "*més realista*".

Així, finalment s'escull l'alternativa ambientalment menys favorable, sobre el conjunt del territori, fent-lo extensiu al Penedès, i alhora també la pitjor quant a funcionalitat. És a dir, la menys adequada en tots els sentits

3. Es justifica l'extensió del quart cinturó (B40) cap al Penedès, basant-se amb un suposat consens en el marc de la redacció del PTPP, que en el moment actual de la tramitació no és possible, ja que la ciutadania, entre d'altres aquesta plataforma, no disposa dels instruments reglats per a la seva expressió, ni accés a la informació.

Aquests fets serien irrellevants, si no determinessin implicacions territorials tan importants i estratègiques per la nova Vegueria del Penedès, la qual, en el seu planejament territorial, que ara s'està portant a terme, deriva les seves expectatives de reflexió, quant al Quart Cinturó, en aquest PDUI de la ròtula de Martorell- Abrera.

Finalment però, la proposta que s'ofereix és la següent:



ACTUACIONS VIÀRIES		
NOM VIA	CODI	TIPOLOGIA DE LA VIA I ACTUACIÓ
VIES ESTRUCTURANTS PRIMÀRIES [GRANS EIXOS TERRITORIALS]		
A-2	A1	Integració ambiental i urbana de l'A-2. Tram Esparreguera- Martorell
A-7/B-40	A2	Nova A-7, B-40 i Ronda Vallès. Tram Sant Sadurní d'Anoia – Granollers
VIES ESTRUCTURANTS SECUNDÀRIES I SUBURBANES [EIXOS INTERURBANS]		
A-2/B-40	A3	Connexió de la B-40 amb l'A-2 i el ramal d'enllaç amb l'AP-7. Tram Martorell-Olesa de Montserrat
C-55/C-55b	A4	Variante C-55 i connexions amb l'A-2 i la B-40. Tram Abrera i Olesa
RAMAL AP-7	A5	Condicionament i integració del ramal d'enllaç de l'A-2 amb l'AP-7 a Martorell

B-224	A6	Ampliació i millora de la B-224 entre Masquefa i Martorell.
CINTURÓ OEST	A7	Cinturó Oest o vial de connexió B-40 /B-224
VIES INTEGRADES [BULEVARDS I TRANSVERSALS]		
BULEVARD LLOBREGAT	B1	Bulevard de la recta de SEAT (Martorell, Abrera, Olesa)
BULEVARD ANOIA	B2	Bulevard de la carretera de Piera
C-1414 i B- 231	T1	Recorregut entre Olesa, Esparreguera i can Rial, que inclou la variant de Can Rial
CAN VILALBA	T2	Recorregut entre la BV-1201, el nucli d'Abrera i el P.I St. Ermengol, que inclou el pont de can Vilalba
CAN AMAT	T3	Recorregut entre el nus de can Amat i St. Esteve Sesrovires
RONDA NORD MARTORELL	T4	Recorregut entre el nou accés est a Martorell, Av. Montserrat, nou nus N-II/ramal AP-7 i vial sud de SEAT
BV-2293 i ST.SALVADOR	T5	Recorregut entre St. Esteve Sesrovires, can Margarit i Gelida.
BV-2433 i V.CASTELLVÍ	T6	Recorregut entre la crta. de Piera i Castellví de Rosanes, que inclou la variant de Castellví

Aquesta proposta al nostre entendre suposa:

- 1. Generació d'un nou node de comunicacions (nova ròtula) innecessari i extremadament agressiu a Sant Sadurní (inclouria la B40, la AP7/E90, superposat a la línia de rodalies**

R4, AVE Barcelona Madrid, i les carreteres B2244, B2247 i la C243b), duplicant el paper que avui ja be realitzant Abrera, i que en el futur amb l'alliberament de l'AP7, pot millorar amb el reciclatge de les infraestructures existents (viaducte i peatge de Martorell), o les noves que es plantegin.

L'alternativa 2 del PDUI de la ròtula de Martorell- Abrera, substituiria la necessitat del Quart Cinturó del Penedès, alliberant també el nucli d'Abrera, i connectant la C55, la A2, la AP7, i la B40.

2. Travessa un espai vitivinícola de primer ordre, de forma sobrera i redundant amb l'AP7, sense donar cap servei a aquest territori, ans al contrari, malmetent paratges qualificats, que donen vins i caves de la màxima qualitat en el Penedès, i en el conjunt de la DO Cava, i dels paisatges associats.
3. Malmet el paisatge de proximitat de cinc municipis com Sant Esteve de Sesrovires, Masquefa, Sant Llorenç d'Hortons, Gelida i Sant Sadurní, sense que això mereixi cap menció en el PDUI, a més d'itineraris paisatgístics abastament utilitzats pel la població d'aquest àmbit del Penedès.
4. Comporta efectes ambientals, derivats de l'ocupació directe, sobre habitats d'interès comunitari, connectors ecològics, etc.; amb unes proporcions multiplicadores respecte les reflexions ambientals parcials que han conclòs en el PDUI en la pitjor de les alternatives possibles.

Afecta dins l'àmbit del Pla Territorial del Penedès:

- Ocupació superior a 160 ha
- 60 ha de sòls de protecció especial
- 75 ha de sòl d'especial protecció de la vinya

Totes aquestes conseqüències generen també un greu perjudici a la tramitació el Pla Territorial Parcial del Penedès per la **Incompatibilitat i bloqueig de les propostes base de debat del Pla Territorial Parcial del Penedès**, que el PDUI de la ròtula de Martorell- Abrera determina en sentit oposat, i sense una reflexió territorial completa, tal com el PTPP li reclama.

Per tot el que s'ha exposat,

SOL·LICITEN:

Que es deixi sense efecte l'acord d'aprovar inicialment el Pla director urbanístic d'infraestructures de la ròtula de Martorell-Abrera, i es procedeixi en coherència amb els seus propis objectius d'anàlisi global de les infraestructures que ordena, a aprovar inicialment de nou un document que valori a nivell territorial i ambiental les seves implicacions, i que contribueixi, conjuntament amb el Pla Territorial del Penedès, a definir la millor proposta per a ambdós territoris.

Així mateix, es sol·licita que es tingui la plataforma *Preservem el Paisatge Vitivinícola del Penedès* com a part en la tramitació d'aquest Pla Territorial, amb notificació específica dels tràmits que es duguin a terme.

Sant Sadurní d'Anoia, 24 de setembre de 2018.