

# La problemàtica de les infraestructures lineals i la qualitat de vida de les persones de la Regió Metropolitana de Barcelona

Baix Llobregat nord (zona Martorell): INFRAESTRUCTURES DE  
MOBILITAT.

---

**Maig-Setembre 2021**

**Treball elaborat per:**

Llorenç Planagumà i Guàrdia (CST)

**Amb el suport de:**

Sígrid Muñiz (CST), Nel·la Saborit (PEMB) i Irene Navarro (PEMB).

En el marc de col·laboració entre el Centre per a la Sostenibilitat Territorial (CST) i el Pla Estratègic Metropolità (PEMB). *“Acció conjunta d’identificació, debat i recollida de propostes sobre conflictes territorials metropolitans. Dins del Procés Barcelona Demà. Compromís Metropolità 2030”.*

## **La problemàtica de les infraestructures lineals i qualitat de vida de les persones de la Regió Metropolitana de Barcelona. Estudi a través del Baix Llobregat nord (zona Martorell).**

### **INTRODUCCIÓ**

Les infraestructures lineals planificades en la regió metropolitana des dels anys 70, bàsicament carreteres en format d'autovies i autopistes, han predeterminat un model de mobilitat entre municipis i un efecte directe a la qualitat de vida de les persones en forma de sorolls, contaminació i dependència als vehicles particulars. La dinàmica encetada aquests darrers 50 anys encara persisteix, tot i albirar-se canvis a mig i llarg termini a causa del canvi climàtic i la contaminació de l'aire que afecta greument la salut de les persones. Malgrat tot la disposició urbanística a l'entorn de la ciutat de Barcelona generarà reptes complexos per aquest canvi de mobilitat que tothom diagnostica però pocs aporten solucions clares.

Un altre efecte gens solucionat és que aquestes infraestructures actuen de barrera per la connectivitat ecològica, un d'aquests punts exponent de la inconnectivitat ecològica és la zona del turó de les Forques i els horts de can Albareda a Sant Andreu de la Barca. Però segons la cartografia consultada 14 punts són crítics per la biodiversitat en la RMB. La connectivitat ecològica en les àrees metropolitanes és un dels reptes més complexos ha solucionar en l'estratègia d'infraestructures verdes d'Europa junt amb els serveis ecosistèmics.

El Baix Llobregat nord és un cas paradigmàtic d'aquestes problemàtiques al confluir-hi un elevat nombre de vies de comunicació, elevada densitat de població, la unió d'espais d'interès natural de la Xarxa Natura 2000 i propostes de noves vies de comunicació com el 4 cinturó, parcialment fet. Aquesta zona pot ajudar a respondre diferents interrogants: cal apostar per el model d'infraestructures que han generat aquestes problemàtiques? Pot afectar el desenvolupament econòmic un altre tipus de model? 50 anys són molts, que ha provocat que es mantingués aquest model? cal disputar el model de progrés? Un territori metropolità resilient com a d'afrontar l'aïllament dels espais naturals, es poden tornar a connectar? ...

### **OBJECTIUS**

- 1) Detectar les problemàtiques metropolitanes referent a la concentració d'infraestructures de comunicació.
- 2) Conèixer amb més profunditat les polítiques planificades i aplicades fins l'actualitat referent a problemes derivats d'aquests grans infraestructures de mobilitat.
- 3) Identificar alguns dels actors implicats i recollir algunes de les seves propostes/visions per al cas concret i per al context metropolità.

## METODOLOGIA

### Plantejament metodològic

Inicialment, es preveu estudiar la zona del Baix Llobregat Nord on hi conflueixen infraestructures, combinació de poblament dispers i zones amb elevada densitat i espais naturals protegits, la problemàtica que genera les autovies i autopistes actuals i com es valora la construcció de noves i l'ampliació d'altres.

Mentre es redactava el document han aparegut dos conflictes relacionats amb infraestructures que també s'ha considerat fer-ne esment, l'ampliació de l'aeroport i la gratuïtat de l'AP7. Ambdues representen una afectació directa la mobilitat de la zona, a l'aeroport hi entren en un any normal 20.000 vehicles dia de mitjana on una part circulen per la zona estudiada i l'AP7 pot derivar a incrementar l'ús del vehicle particular.

### Mètodes de recerca

- Recerca documental i webgrafia: Es revisen documents oficials, estudis/informes diversos informació de la xarxa per tal de contextualitzar la problemàtica, fer un anàlisi previ i identificar els actors clau a entrevistar.
- Banc d'informació pròpia del Centre en entrevistes, treball de camp i informació en articles de col·laboradors.
- Entrevistes: A persones de la xarxa de contactes del CST, es selecciona una sèrie de persones amb les que poder dialogar i preguntar diferents aspectes relacionats amb la problemàtica en qüestió.

Les entrevistes realitzades han estat:

Persona	Descripció	Data reunió / font
Jaime González	Anda Abrera	28/6/2021 i 2018
Alfred Belles	Martorell Viu	28/6/2021
Pere Macias	Universitat Politècnica de Catalunya	7/7/2021
Ferran Campillo	Pediatría ambiental	Entrevistes 2020 i 2021
Jose Manuel Jurada	CCOO Baix Llobregat	3/6/2021
Josep Germain	ICHN – Comissió Urbanisme Generalitat AMB	Gener 2021

## ANTECEDENTS

Els conflictes per les infraestructures en carreteres fa anys que s'estan donant<sup>1</sup> i han generat diferents manifestos i plataformes dins la RMB com per exemple:

Declaración de la Comisión de Investigación del Colegio de Doctores y Licenciados sobre la "Autovia Mar de Garraf"	1976
Manifest contra la perllongació de la carretera de les Aigües	1996
Paons per dir no al túnel d'Horta	2000
Manifest el Vallès sense el Quart Cinturó	2007
Continuem dient NO al Túnel d'Horta	2007

I alhora reivindicant una mobilitat sostenible

Fem la ciutat habitable	1976
Barcelona és la suma dels seus barris	1990
Manifest de la Coordinadora Via Verda de Cerdanyola	1997
Abans de tot, les persones.	2004
Repensar Barcelona - Situación urgente en el Forat de la Vergonya	2006
Manifest "Volem la rambla acabada ara"	2009
Manifest de la Plataforma Diagonal per a tothom	2010
Manifest per la Via Verda del Vallès, el Camí Verd	2005
L'A7 o la colonització de Catalunya	2010
Manifest de la crisi de les infraestructures	2010

Segons Alió, tots aquests textos venen a ser una mena de crítica al model de sistema urbà que es proclama en la literatura tècnica que recolza les infraestructures per a tots els territoris en la cultura de la planificació i la política neoliberal. La qual contrasta amb el model emergent des de la població, que insisteix en un sistema de cooperació d'espais locals des dels quals es reclama el potencial de la natura i dels ecosistemes rurals per a compensar les crisis i l'esforç que ha suposat el creixement constant del model hegemònic per el territori.

## RESULTATS: CONFLICTES I REPTES

Conflicte s'entén com a una disputa social de caràcter públic, en les que existeix una component ambiental i territorial central. És a dir, aquells conflictes multipart, que involucren accions col·lectives, i tenen a veure amb intervencions que promouen o permeten les administracions (Muñiz, 2012)<sup>2</sup>.

En la implantació de les infraestructures vials s'han generat diferents conflictes territorials i ambientals.

- Ecològic per la impermeabilitat que generen aquest tipus d'infraestructures respecte la connectivitat ecològica al suposar un perill greu per la biodiversitat de la zona.
- Respecte la qualitat de l'aire i les persones que conviuen amb les infraestructures.

<sup>1</sup> Maria Àngels Alió. [http://www.centresostenibilitat.cat/wp-content/uploads/2020/01/Anuari-2019-SV\\_electronica.pdf](http://www.centresostenibilitat.cat/wp-content/uploads/2020/01/Anuari-2019-SV_electronica.pdf)

<sup>2</sup><https://dag.revista.uab.cat/article/view/v58-n3-muniz/8-pdf-es>

- La fragmentació i dispersió urbanística que genera dependències al vehicle particular o l'ús de camions en determinats polígons i la conseqüent demanda d'ampliació de les carreteres per excés de vehicles.
- La gratuïtat de l'AP7.
- Ampliació aeroport.

## RESULTATS: ACTORS IMPLICATS PER LA REALITZACIÓ DE PROPOSTES PER UN CANVI DE MODEL EN INFRAESTRUCTURES DE MOBILITAT MÉS SOSTENIBLE

ACTORS		
Tipus		Descripció/ Actors concrets
Administració pública	Policy	Estat: Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana. Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico Autonòmic: Departament d'Acció Climàtica, Alimentació i Agenda Rural. Departament de Polítiques Digitals i Territori Regional: AMB. Diputació de Barcelona. Consell Comarcal Baix Llobregat Local: Ajuntaments
Sector ecologista	Citizenship	.Martorell Viu .Ecologistes en Acció .Anda Abrera .ADENC
Sindicats	Economy	CCOO UGT
Empresaris	Economy	Polígons Industrials, SEAT
Sector agroforestal	Economy	Unió de Pagesos i les poques explotacions agrícoles que queden a la zona.
Universitat i centres de recerca	Science, Education	UPC (que treballa infraestructures), UAB (poblament dispers)

## RESULTATS: ASPECTES CLAU A TENIR EN COMPTE

### La impermeabilitat de les carreteres en la connectivitat ecològica

En aquest àmbit es localitzen 5 punts que són considerades molt crítics per la connectivitat<sup>3</sup> ecològica terrestre i quasi tota la zona està considerada que la connectivitat ecològica és nul·la (annex 1). En la diferent informació analitzada no hi ha cap actuació prevista de millora clara d'aquesta connectivitat, tot i que en tots els documents ho consideren un greu problema. Aquesta manca de connectivitat genera que el moviment, que és un fet essencial de la vida, no sigui possible<sup>4</sup>.

Aquests punts crítics estan situats de nord a sud, entre els Horts de Ca n'Albareda i Sant Andreu de la Barca, dos punts situats a cada marge del Llobregat en la zona del polígon industrial de vora Can Pedrarol de Baix i la Roca d'Adroc, entre el polígon industrial de les Argiles i el Llobregat i entre la riera de Rubí i les roques Blanques.

<sup>3</sup> <https://sig.gencat.cat/visors/hipermapa.html>

<sup>4</sup> [http://cads.gencat.cat/web/.content/Documents/Publicacions/connectivitat\\_ecologica\\_baja.pdf](http://cads.gencat.cat/web/.content/Documents/Publicacions/connectivitat_ecologica_baja.pdf)

De totes maneres segons entitats locals caldria afinar molt més la impermeabilitat de les infraestructures ja que hi ha molts més punts que la fauna no pot desplaçar-se d'un indret a una altre.

Aquesta connectivitat pot empitjorar encara més amb els projectes planificats com el desdoblament de la C54 que Martorell Viu s'hi oposa o continuar amb els obres del 4 cinturó d'Abrera a Terrassa. En els dos projectes hi ha hagut oposició que proposa una reducció de la mobilitat i no ampliar més les carreteres en format autovies o desdoblaments.

En l'avanç del PDU metropolità es recull un annex sobre fragmentació a l'àmbit metropolità de Barcelona<sup>5</sup> i en concret analitza el Baix Llobregat on destaca que les infraestructures generen barreres a: les connectivitats ecològiques, agrària i pel lleure. Reflexionar que aquests tres aspectes estan estretament lligats i són dependents és important per tal d'humanitzar i fer més ecològica l'àrea metropolitana.

I si analitzem el PDU d'infraestructures de la ròtula de martorell-abrera<sup>6</sup> destaca que des del punt de vista de la connectivitat ecològica cal destacar la importància del sistema fluvial del Llobregat i l'Anoia –i la xarxa de torrents associats, en particular el torrent dels Llops– com a elements vertebradors de la funcionalitat ecològica del territori, particularment en relació a l'avifauna. I això malgrat el seu estat de conservació actual, que no és gaire bo. Cal remarcar que el Llobregat posa en contacte tots els espais naturals, majoritàriament forestals, de la Serralada Prelitoral amb els de la Serralada Litoral i el Delta del Llobregat. El potencial ecològic d'aquests ambients fluvials és molt gran, especialment si es regeneren les comunitats de vegetació de ribera i millora la qualitat de l'aigua.

I que els resultats dels diferents models de connectivitat territorial elaborat en el marc de l'avaluació ambiental del PTMB, per els grups de mamífers i ocells forestals, s'observa com en les zones protegides de las muntanyes de l'Ordal, a Castellví de Rosanes, i el bosc del Gavatx, a Olesa de Montserrat, el grau de connectivitat és màxim. En canvi en les planes de Martorell, Abrera, Castellbisbal, Sant Esteve Sesrovires i Esparraguera, degut als continus urbans, a la gran artificialització i, sobretot, a la xarxa d'infraestructures que vertebreren el territori, dificulten el desplaçaments dels grups esmentats.

El pla respecte la connectivitat es marca els següents objectius: Preservació, ordenació i potenciació del Parc fluvial del Llobregat i l'Anoia com a element estructural de l'àrea urbana i com a corredor natural amb una funció ecològica i paisatgística important. Garantir la permeabilitat ecològica de les noves infraestructures de transport i també de les existents, especialment de l'A-2 entre Martorell i Abrera, i d'aquelles localitzades en els espais connectors del Congost de Martorell i el corredor de la riera de Magarola i potenciar l'accessibilitat als espais fluvials a través de la xarxa de camins per potenciar la percepció paisatgística d'aquests.

---

<sup>5</sup> [A3 FragmentacioAMB Avanc PDU 6 Annexos.pdf](#)

<sup>6</sup> [PDUI DOP DIE.pdf \(gencat.cat\)](#)

## Propostes-Desafiaments:

- Com impulsar una visió en xarxa entre les zones naturals per impulsar la infraestructura verda per així abordar un problema cada vegada més gran i més complexa referent a la connectivitat ecològica, agrària i pel lleure.
- Mantenir els espais agroforestals i connectors pel lleure també ajuda a la connectivitat ecològica.
- Planificar diferents infraestructures de passos de fauna per tal de cosir ecològicament les zones amb menys connectivitat.
- Realitzar seguiments de fauna impulsant la ciència ciutadana i, en especial, d'atropellaments per la zona.
- Promoure que el verd en les zones urbanes es prioritzi la funcionalitat per damunt de l'estètica potenciant així la millora dels fluxos ecològics.

## El model de mobilitat i la qualitat de l'Aire

En aquest aspecte i analitzant les dades del visor de la generalitat<sup>7</sup> hi un empitjorament de la qualitat de l'Aire del 2014 al 2017 generant períodes de contaminació greu (superior 100) en quasi tot el corredor de carreteres paral·lel al Llobregat. Per la zona en les diferents carreteres que té l'estat (AP7 i NII) hi circulen més de 100.000 vehicles en els diferents aforaments que es tenen arribant a 140.000 a la zona del Papiol amb un 20% de camions pesats<sup>8</sup>

Segons l'article de Campillo publicat en l'anuari del CST<sup>9</sup> la manera en què ens desplacem al nostre lloc de feina, centre educatiu o a les activitats de lleure ha passat a ser un factor cabdal per a la salut i qualitat de vida. Un any abans de l'inici de la pandèmia de la COVID-19, l'Organització Mundial de la Salut (OMS)<sup>10</sup> situava la contaminació atmosfèrica i el canvi climàtic com el principal repte sanitari a abordar en el següent lustre, essent-ne el responsable més directe la crema de combustibles fòssils. A Europa i particularment a l'Estat espanyol, el trànsit motoritzat és la principal font d'emissions de diòxids de nitrogen (NOx) i la tercera en partícules en suspensió de menys de 2,5 micres (PM2,5)<sup>11</sup>. L'exposició a la contaminació atmosfèrica provoca 33.300 morts prematures cada any a l'Estat espanyol segons l'Agència Ambiental Europea (EEA)<sup>12</sup>, 3.500 per any a l'AMB. Una pandèmia que es repeteix any rera any.

---

<sup>7</sup> [Hipermapa \(gencat.cat\)](#)

<sup>8</sup> <https://mapas.fomento.gob.es/mapatrafico/2019/>

<sup>9</sup> [Per una nova cultura del territori, responsable amb el deure de custòdia \(centresostenibilitat.cat\)](#)

<sup>10</sup> [Thirteenth general programme of work 2019-2023 \(who.int\)](#)

<sup>11</sup> European Environment Agency. National Emission Ceilings Directive emissions data viewer 1990-2018 [Internet]. [cited 2020 Oct 14]. Available from: <https://www.eea.europa.eu/data-and-maps/dashboards/necd-directive-data-viewer-3>

<sup>12</sup> European Environment Agency (EEA). Air quality in Europe — 2019 report — EEA Report No 10/2019 [Internet]. Publications Office of the European Union; 2019 [cited 2020 Feb 1]. Available from: <https://www.eea.europa.eu/publications/air-quality-in-europe-2019>



Les debilitats per la reducció del trànsit i la promoció de la mobilitat activa o el transport col·lectiu es deu a la construcció de més infraestructura pel trànsit motoritzat com ampliar carreteres i aparcaments tant urbans com en els polígons. Al final representen una demanda induïda<sup>13</sup> que incrementarà la contaminació. Cal prendre mesures més restrictives cap el vehicle particular tot facilitant la mobilitat activa i la mobilitat multimodal, per exemple de les urbanitzacions disperses en aquesta zona es pot utilitzar la bicicleta elèctrica que són fàcilment pedalables fins i tot en desnivells importants i així es manté la mobilitat activa que alhora suposa millorar la salut de les persones. En comparació amb els desplaçaments en vehicle privat motoritzat, els desplaçaments en bicicleta s'associen a una reducció de la taxa de mortalitat global del 20%, un 24% de les d'origen cardiovascular, un 16% de les relacionades amb càncer, i una reducció de la incidència de càncer d'un 11%<sup>14</sup>. Amb els viatges en tren la reducció global de la mortalitat és del 10% i de la incidència de càncer un 12%; també a peu hi ha un descens de la incidència de càncer en un 7% respecte de qui ho es desplaça en vehicle privat. La mobilitat activa (desplaçaments a peu o bicicleta) també s'ha relacionat amb una millora en salut mental<sup>15</sup>.

La problemàtica a corregir és que el model d'infraestructures de l'AMB és fruit de la planificació que els anys 60 es va realitzar en el marc del "desarrollisme", és un model similar a altres àrees metropolitanes del món. Aquest model de mobilitat ha deixat de ser viable, des d'un punt de vista social, ambiental i climàtic. Per tant, molts actors del conjunt del territori reclamen un nou model que prioritzi de manera decidida les inversions en transport públic tot deixant enrere l'afavoriment del trànsit pesat i els vehicles particulars en resposta a les demandes de mobilitat. Com comentava el portaveu de la Campanya contra el quart cinturó: *"volem un quart cinturó però de tren i busos, és a dir de transport col·lectiu"*.

Entitats locals que tot el sistema de la mobilitat i moviments està (des de fa més de 100 anys) basat en paràmetres dels conductors i vistos des de darrere del parabrisa. Sabem que a les ciutats hi ha més persones que caminen i ciclistes cap al o des del transport públic, més que usuaris dels vehicles privats. Per això es fan massa concessions als conductors. A Barcelona solament un 15 % dels usuaris del sistema viari són conductors de vehicles a motor. A l'àrea metropolitana els conductors també són una minoria.

---

<sup>13</sup> Speck J. Understand Induced Demand. 2018;

<sup>14</sup> Patterson R, Panter J, Vamos EP, Cummins S, Millett C, Laverty AA. Associations between commute mode and cardiovascular disease, cancer, and all-cause mortality, and cancer incidence, using linked Census data over 25 years in England and Wales: a cohort study. *Lancet Planet Heal* [Internet]. 2020 May 1 [cited 2020 Aug 21];4(5):e186–94. Available from: <http://www.ncbi.nlm.nih.gov/pubmed/32442494>

<sup>15</sup> Hansson E, Mattisson K, Björk J, Stergren PO, Jakobsson K. Relationship between commuting and health outcomes in a cross-sectional population survey in southern Sweden. *BMC Public Health*. 2011;

## **Propostes-Desafiaments:**

En aquest àmbit des de fa anys que es realitzen diferents debats i s'impulsen documents i accions des dels diferents municipis com per exemple el Pla d'Acció Supramunicipal per a la millora de la qualitat de l'aire a 12 municipis del Baix Llobregat (2019 – 2025)<sup>16</sup>

Destacaríem un aspecte important com a proposta de governança que també serviria de debat de quin model (governança) es vol.

- Generar una taula estable entre ajuntaments i ciutadania per tal d'analitzar les accions i rendir comptes dels diferents plans engegats.

D'altres desafiaments importants són:

- Com assolir una reducció del vehicle particular en les diferents urbanitzacions disperses en el territori.
- Els vehicles de pas per les diferents autopistes s'ha de solucionar a partir d'una bona diagnosi de la mobilitat més enllà de l'Àrea Metropolitana i com fomentar connexions amb transport col·lectiu.
- Els autobusos d'empresa o polígons industrials com opció per la reducció del vehicle particular i no discriminar l'accés al treball si no es disposa de vehicle particular.
- La governança de la regió metropolitana de Barcelona i la seva relació amb el govern de la Generalitat.
- Reduir trànsit de pas – travesses prioritàries en molts municipis. És necessari invertir les prioritats de velocitat en moltes vies bàsiques dels municipis de l'AMB. Una clara prioritat pel transport públic de superfície. Restricció del temps i coordinació de semàfors per cotxes i motos.

## **Gratuitat de l'AP7**

La gratuïtat de l'autopista té pros i contres que han de fer-lo valorar com un conflicte territorial. La gratuïtat comportarà deixar de pagar un sobrepagament per al benefici privat que suposava un greuge a gent treballadora o que vivia a la zona i que no tenia ben cobert el transport públic en els seus desplaçaments. Però alhora suposa que el vehicle particular sia més competitiu que altres tipus de mobilitat que generin menys contaminació i impactes en el territori. La PTP lamenta que la lentitud dels darrers governs no hagin establert un model alternatiu més just i sostenible<sup>17</sup>.

En aquest sentit hi ha diferents opcions en aquest moment com per exemple l'Eurovinyeta que es paga una tarifa plana que permet circular per totes les vies o el pagament per km de les vies d'alta capacitat i que tinguin en compte descomptes per situacions específiques i que compleixi el principi de qui contamina paga.

---

<sup>16</sup> [2222.pdf \(cervello.cat\)](#)

<sup>17</sup> <https://transportpublic.org/peatges-setembre-2021/>

Un dels models proposats en les entrevistes és el d'Estocolm en contraposició al de Londres per tal d'implementar a l'entrada de Barcelona. La taxa a pagar depèn de l'hora del dia en què l'usuari entra o surt de l'àrea gravada. No es cobra els dissabtes, diumenges, ni en els festius oficials o el dia anterior d'un festiu, ni tampoc durant les nits. (18:30-06:29), i tot el mes de juliol és exempt.

#### **Debats:**

- Quin model de finançament volem per accedir a la Regió Metropolitana de Barcelona que sigui social i ambientalment just i s'adapti a les regulacions per fer front a la mitigació del canvi climàtic i la salut de les persones.

#### **Ampliació de l'Aeroport**

Si bé l'Aeroport no es localitza en la zona del Baix Llobregat Nord, per la rellevància que ha pres el conflicte hem cregut incloure'l en l'informe ja que és una infraestructura rellevant que també té les seves implicacions en la mobilitat i el canvi climàtic i, alhora, com exemple paradigmàtic de model que actualment està en debat.

En la disputa per l'ampliació de l'aeroport per una part tenim qui la defensa, el govern de l'Estat, de manera tèbia el govern de la Generalitat i els empresaris, argumentant que és necessària per la dinàmica econòmica regional i que podria passar d'aportar el 7% del PIB de Catalunya al 9%<sup>18</sup>. I per l'altra banda els actors que s'hi oposen, ajuntament del Prat de Llobregat, una part de l'ajuntament de Barcelona, entitats ecologistes i veïnals, amb l'argument que afectarà espais de zona humida Xarxa Natura 2000 i que no s'ajusta al canvi de model que demana el canvi climàtic. Algunes veus d'experts i sindicals es queden entremig defensant la inversió però sense l'ampliació de l'aeroport.

Hi ha incògnites que no estan del tot solucionades, quina relació ha de tenir amb els aeroports de Girona i Reus? Cal un altre hub internacional si Madrid ja en fa la funció? s'instal·larà cap gran companyia? Cal invertir en gestionar millor l'aeroport i no ampliar? Com connectar millor en transport col·lectiu l'aeroport?

Més enllà d'aquestes incògnites aquest conflicte es vincula amb la qualitat de l'aire i l'afectació a la biodiversitat com el cas d'infraestructures que comentàvem del Baix Llobregat Nord que només un canvi de model pot abordar els reptes necessaris. La diferència és que l'ampliació de l'aeroport es converteix en un conflicte simbòlic de model de gestió territorial i de posicionament de diferents actors que permet visualitzar clarament la veritable disputa distributiva que te a veure amb l'assignació d'uns beneficis i d'uns costos socioecològics

---

<sup>18</sup> [https://www.eldiario.es/catalunya/pros-contras-ampliacion-aeropuerto-barcelona-lagunas-aviones-decision-manos-ue\\_1\\_7987530.html](https://www.eldiario.es/catalunya/pros-contras-ampliacion-aeropuerto-barcelona-lagunas-aviones-decision-manos-ue_1_7987530.html)

perceptibles per part dels actors, que s'hi impliquen amb la intenció de poder incidir en aquesta distribució com hem comentat.

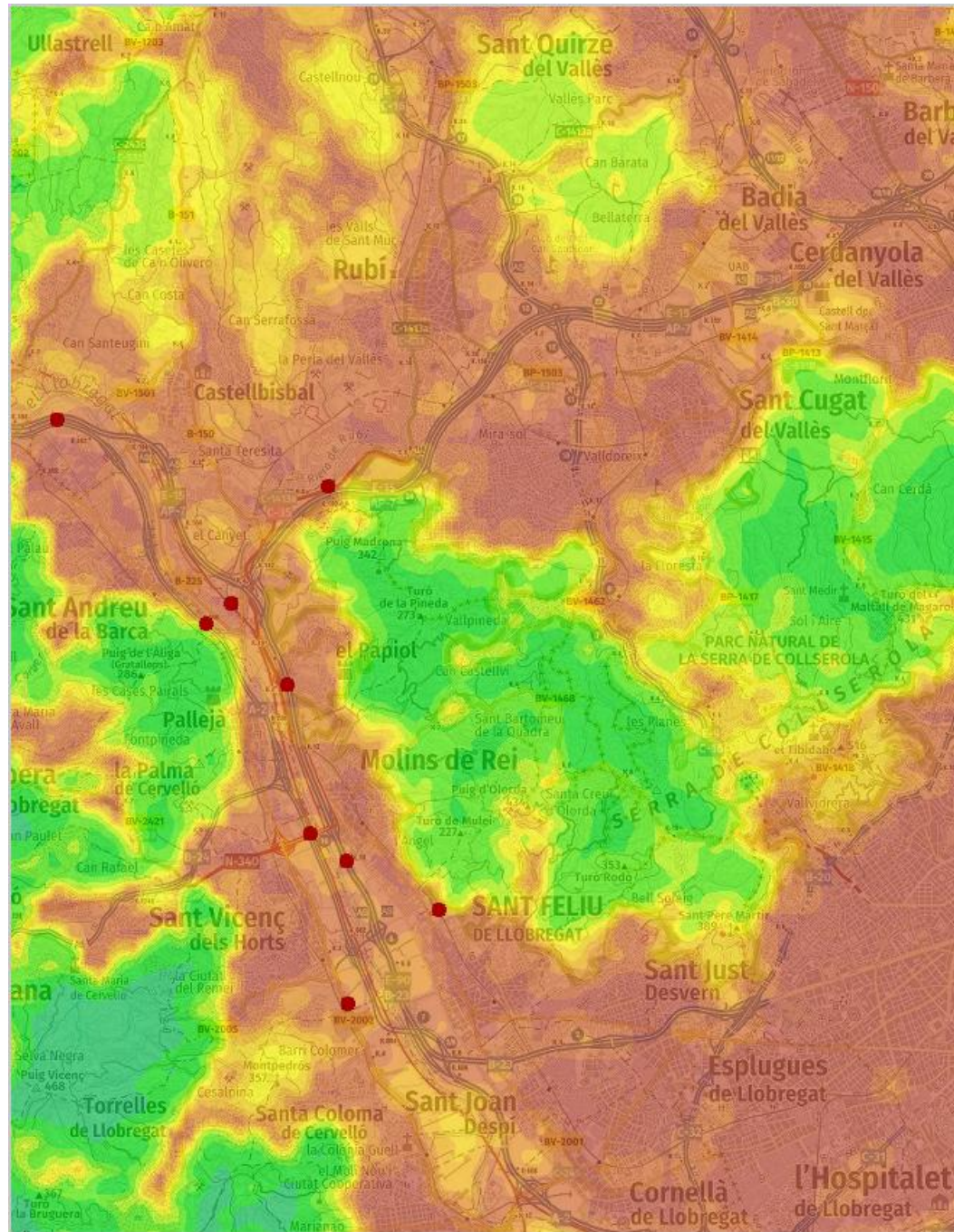
És en aquests conflictes que l'administració competent hauria de promoure un procés de mediació ambiental – territorial independent. Crear un espai mediat on els actors puguin reunir-se i compartir informació, contrastar punts de vista, intercanviar diagnòstics i, finalment, establir una base comuna de coneixement sobre la que poder construir solucions col·lectives. Però, alhora, sia un espai facilitat on es tingui en compte la conflictivitat de la problemàtica, tant per llimar les dificultats que això pot comportar per al treball conjunt com per poder aprofitar les oportunitats que el conflicte ens brinda. Una negociació col·lectiva entre les diferents parts.

**Propostes-Desafiaments:**


- Generar una cultura de la mediació territorial - ambiental com espai de negociació entre les diferents parts per tal de poder construir solucions col·lectives.
- Com s'ajusta l'aeroport a les directrius de reducció d'emissions.


La problemàtica de les infraestructures lineals i qualitat de vida de les persones de la Regió Metropolitana de Barcelona. Estudi a través del Baix Llobregat nord (zona Martorell)			
Aspectes clau	Debats	Propostes - Desafiaments	Conflictes
La impermeabilitat de les carreteres en la connectivitat ecològica		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Com impulsar una visió en xarxa entre les zones naturals per impulsar la infraestructura verda per abordar un problema cada vegada més gran i més complexa per la connectivitat ecològica, agrària i pel lleure.</li> <li>-Mantenir els espais agroforestals i connectors pel lleure també ajuda a la connectivitat ecològica.</li> <li>-Planificar diferents infraestructures de passos de fauna per tal de cosir ecològicament les zones amb menys connectivitat.</li> <li>-Realitzar seguiments de fauna impulsant la ciència ciutadana i, en especial, d'atropellaments per la zona.</li> <li>-Promoure que el verd en les zones urbanes es prioritzi la funcionalitat per damunt de l'estètica potenciant així la millora dels fluxos ecològics.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Ecològic per la impermeabilitat que generen aquest tipus d'infraestructures respecte la connectivitat ecològica al suposar un perill greu per la biodiversitat de la zona.</li> <li>-Respecte la qualitat de l'aire i les persones que conviuen amb les infraestructures.</li> <li>-La fragmentació i dispersió urbanística que genera dependències al vehicle particular o l'ús de camions en determinats polígons i la conseqüent demanda d'ampliació de les carreteres per excés de vehicles.</li> <li>-La gratuïtat de l'AP7.</li> <li>-Ampliació aeroport.</li> </ul>
El model de mobilitat i la qualitat de l'Aire	- Quin model de governança en les polítiques de la millora de la qualitat de l'aire es vol.	<ul style="list-style-type: none"> <li>-Com assolir una reducció del vehicle particular en les diferents urbanitzacions disperses en el territori.</li> <li>-Els vehicles de pas per les diferents autopistes s'ha de solucionar a partir d'una bona diagnosi de la mobilitat més enllà de l'Àrea Metropolitana i com fomentar connexions amb transport col·lectiu.</li> <li>-Els autobusos d'empresa o polígons industrials com opció per la reducció del vehicle particular i no discriminar l'accés al treball si no es disposa de vehicle particular.</li> <li>-La governança de la regió metropolitana de Barcelona i la seva relació amb el govern de la Generalitat.</li> <li>-Reduir trànsit de pas – travesses prioritàries en molts municipis. És necessari invertir les prioritats de velocitat en moltes vies bàsiques dels municipis de l'AMB. Una clara prioritat pel transport públic de superfície. Restricció del temps i coordinació de semàfors per cotxes i motos.</li> </ul>	Actors entrevistats
Gratuïtat de l'AP7	-Quin model de finançament volem per accedir a la Regió Metropolitana de Barcelona que sigui social i ambientalment just i s'adapti a les regulacions per fer front a la mitigació del canvi climàtic i la salut de les persones.		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Jaime González      Anda Abrera</li> <li>-Alfred Belles        Martorell Viu</li> <li>-Pere Macias            Universitat Politècnica de Catalunya</li> <li>-Ferran Campillo      Pediatría ambiental</li> <li>-Jose Manuel Jurado   CCOO Baix Llobregat</li> <li>-Josep Germain        ICHN – Comissió Urbanisme Generalitat AMB</li> <li>-M.Àngels Alió</li> </ul>
Ampliació de l'Aeroport		<ul style="list-style-type: none"> <li>-Generar una cultura de la mediació territorial - ambiental com espai de negociació entre les diferents parts per tal de poder construir solucions col·lectives.</li> <li>-Com s'ajusta l'aeroport a les directrius de reducció d'emissions.</li> </ul>	

**ANNEX 1**



**Llegenda**

 Fluvial

 Terrestre

Punts crítics per la connectivitat ecològica

Connectivitat ecològica



1 (nul·la)

2

3

4

5

6

7

8

9

10

11

12

13

14 (molt alta)

**Índex de connectivitat terrestre general**

Connectivitat ecològica