

Projecte Via Vallès

Fets / Principis / Projectes / Actuacions

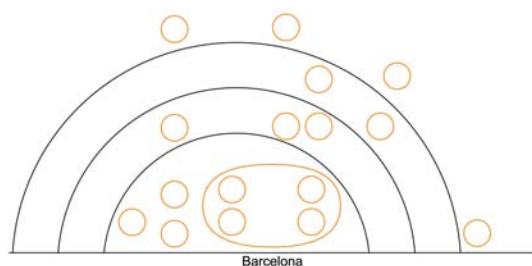
Fets

- Més de 1.200.000 habitants.

La població del Vallès, amb 1.223.140 habitants (2007), supera la de sis Comunitats Autònomes espanyoles, empata amb la setena, i equival al 77% de la població de Barcelona.
Volem ser barcelonins de primera, no de tercera. Ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona, però amb el reconeixement del Vallès en ella.
- La tercera economia industrial d'Espanya.

El Vallès és la tercera economia industrial de l'Estat, per davant de València. El Vallès també seria la tercera ciutat espanyola, molt per davant de València i Sevilla, i superant de llarg la perifèria sud de Madrid, assolint a més el caràcter de districte industrial que aquella perifèria no té.
- La condició de perifèria i marginal.

Barcelona presenta al món una cara ordenada, i amb una notable inversió i implicació pública, que té la seva esquena o contradicció en la resta de la regió metropolitana. Catalunya desaprofita les oportunitats d'un lligam positiu entre la capital i el conjunt del país.
El Vallès està sotmès al malefici de la divisió entre primera corona metropolitana i segona corona, a més de la divisió clàssica administrativa entre Oriental / Occidental.
No és comparable el grau d'atenció al Vallès amb l'efectuat als caps provincials (Girona, Lleida i Tarragona).
El Vallès no ha de ser perifèria de Barcelona, com tampoc ha de tenir perifèries interiors.
L'àrea metropolitana real va del Delta a Mataró i de Martorell a Granollers. El Vallès metropolità va de Terrassa a Granollers.



Una metròpoli de corones, amb diferents graus de perifèria ?

- Les debilitats de la inversió i la supeditació de les infraestructures

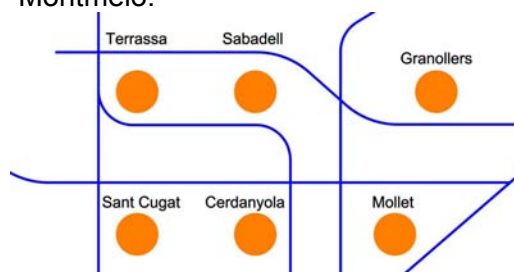
Només els Ferrocarrils Catalans (FFCC, ara FGC) de fa vuitanta anys van suposar una opció forta per l'estructuració interna del Vallès. Des de llavors hem fet totes les autopistes de peatge possibles i el *by-pass* del ferrocarril Mollet – Papiol que ara usarem per a passatgers, però ha mancat sempre una inversió amb visió territorial, com van ser els FGC al seu origen.
És l'hora d'una visió i d'unes inversions de qualitat que mai no han existit i d'una visió que també assoleixi el valor d'estructuració interna i no solament el de vies de pas o d'escala general.
- Gallecs, l'únic

Ha sobreviscut el cor de l'espai natural inicial i els creixements s'han fet als

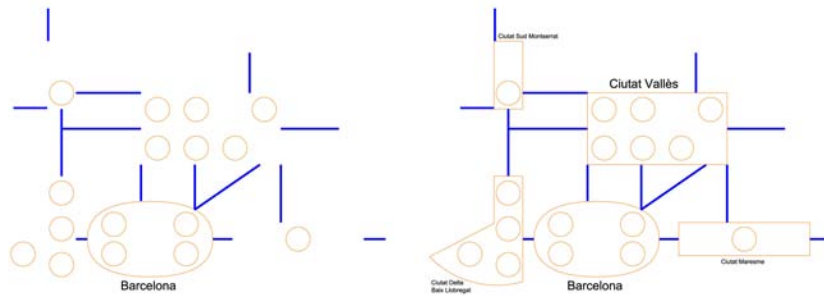
	parc de la plana que ha estat reconegut.	nuclis del perímetre, però apareix ara com un exemple del valor que caldria atorgar a molts espais de la plana. S'ha destruït massa paisatge al Vallès.
6	L'excepció de la UAB (Universitat Autònoma).	Avui no es faria la Universitat Autònoma al Vallès. En els anys seixanta es va decidir descentralitzar un element conflictiu, però mai més cap element de la categoria d'una universitat ha sortit del Barcelonès. Badia, al costat de la UAB, va ser l'altra gran implantació estatal, però amb tot un altre signe.
7	Mai no hi ha hagut cap planejament del conjunt del Vallès.	A diferència de l'Empordà, de l'Alt Penedès, de la Conca d'Òdena, etc., que han aconseguit els seus propis Plans Directors, el Vallès només és una part del Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona (PTMB), que s'esmicolarà en diversos plans locals.
8	Esquarterament institucional.	La divisió Vallès Oriental / Occidental és històrica, però sovint ens fa perdre la visió unitària que precisa aquest territori, el qual, en altres ordres administratius i institucionals, encara està més esmicolat.
9	Manca de representació.	A diferència d'altres comarques, amb una capital forta, la riquesa del fet de disposar de tres capitals històriques i de noves ciutats emergents ha perjudicat el Vallès a l'hora de parlar amb veu pròpia. El Vallès és una perifèria física i també social i política. Mentre que territoris com l'Alt Penedès han exercit el debat i han estat escoltats, el Vallès està mancat de respecte.
10	Debat social.	Només mitjançant un debat social al Vallès que superi la fragmentació podem aportar la pressió que permeti fer un salt endavant. Aspirem a una refeta de la regió metropolitana en termes molt més positius que una divisió entre primera corona central i una segona corona deixada de banda. Al Vallès es juga bona part de les relacions futures que aprofitin i articulïn en un únic projecte el capital de Barcelona i el del conjunt de la Regió respecte de Catalunya.

Principis

- 1 Un sistema correcte de polaritats.
- Sis polaritats estructuraran el Vallès:
- Dues polaritats històriques: Terrassa i Sabadell.
 - Una polaritat històrica a reforçar: Granollers.
 - Una polaritat recent: Cerdanyola.
 - Una polaritat en formació: Sant Cugat.
 - Una polaritat nova reconeguda i per impulsar: Mollet – Parets – Montmeló.



Cada polaritat és un conjunt de municipis. Els sis pols han de posseir equipaments universitaris, centres de recerca públics i privats, i han de ser espais de relació entre empresa i equipaments de recerca. Les polaritats a reforçar s'han de gestionar amb consorcis entre els ajuntaments i la Generalitat. L'esquema de polaritats del corredor prelitoral es complementa amb la polaritat de Martorell, fora del Vallès.



Una Ciutat de Ciutats ?, o una Ciutat, de Ciutats, de Ciutats?

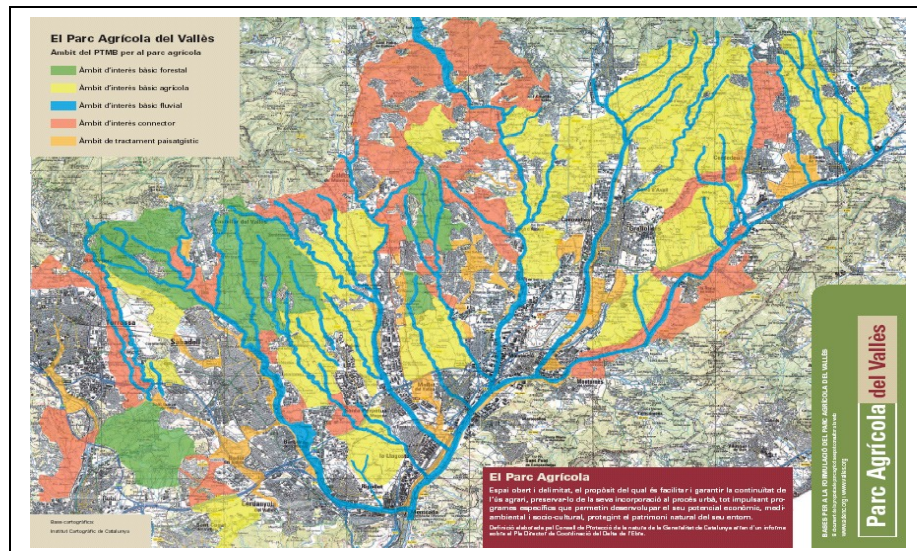
L'àmbit metropolità real no ha de ser solament una ciutat (1) de ciutats (+de 14), que afavoreix una dualitat centre fort i perifèria feble, sinó que ha de ser una ciutat (1) de ciutats (5) de ciutats (+14). La major estructuració interna implica l'aprofitament i l'organització de la complexitat.

A cada gran ciutat de les 5 de la regió metropolitana li cal un Pla Director Urbanístic propi.

L'estructura del Vallès la formen el conjunt de sistemes urbans, als quals les infraestructures han de servir. Les infraestructures han de ser el mitjà, no l'objectiu.

- 2 La prioritat de la dimensió econòmica. L'espai del corredor entre Martorell i Granollers és el centre de Catalunya. No és la capital, però sí l'espai de l'articulació de Catalunya com a espai econòmic i de Barcelona com a àrea metropolitana potent. Només una regió d'aquesta magnitud pot ser operativa a escala europea. La integració del Vallès suposa la seva integració com a districte industrial eficient en l'àrea i en la regió metropolitana. El Vallès és un capital per a Catalunya i també per a Barcelona. L'espai estratègic va més enllà de les façanes de la B30 i aplega el conjunt del territori metropolità del Vallès.

- 3 El Vallès és camp i ciutat. És decisiva la protecció de la plana. La presència d'àrees agrícoles al centre del Vallès és un element de qualitat. El paisatge és un capital del Vallès. Aquest paisatge, tot i que malmès, és de primer ordre a Catalunya i comparable al de les comarques més mítiques.



Parc Agrícola del Vallès

- 4 Visió intermodal i urbana en els transports. La ciutat de Barcelona assoleix una mobilitat amb més d'un 50% en transport públic, percentatge que a determinats llocs del Vallès cau fins a menys del 10%. És hora d'una visió integrada de la metròpoli amb uns serveis públics

	estesos i més equitatius. Ferrocarrils i xarxa viària han de servir a l'estructuració del sistema urbà del Vallès amb visió d'integració.
5	Jerarquies vials correctament establertes. Massa sovint hi ha duplicitats i manca de jerarquia en el sistema viari: acaben passant més vehicles per una carretera local que per una autopista paral·lela de peatge, i aquest fet es vol resoldre amb més xarxa bàsica, quan el sistema ha de tenir un funcionament rigorós i econòmicament eficient.
6	El tronc ha de ser comú entre carretera i ferrocarril sempre que sigui possible. Cal l'estalvi en la trituració del territori. La gran fragmentació dels espais lliures al Vallès i la concentració urbana fa valuosos els espais agrícoles de la plana, així com els boscos clapats que la caracteritzen. La nova traça d'infraestructures ha de fer-se de manera eficient i la possible traça conjunta entre un nou vial i una nova línia ferroviària representaria una opció respectuosa, alhora que integrada, de mobilitat en transport públic i privat. Les xarxes d'infraestructures han de servir per a estructurar els sistemes urbans, sense malmetre els sistema dels espais oberts.
7	Principi d'eficàcia i contenció en el sistema de xarxa bàsica viària. Una visió desviada i gens europea planteja que l'increment de les autopistes i autovies és per ell mateix un element necessari i un motor econòmic. La realitat és que Catalunya i la regió metropolitana encapçalen els màxims de les dotacions en aquestes infraestructures, quan en ferrocarril estem per sota de la meitat dels països més civilitzats. El projecte clàssic del Quart Cinturó, i en particular del tram en obres d'Abreia a Terrassa, és tot el contrari del que caldria al Vallès i d'allò que ha de ser una via metropolitana en un espai sensible. La necessitat d'una alternativa al Quart Cinturó és la prova de càrrega a la nova cultura del territori: no es pot quedar en formulacions sense un mínim nivell de qualitat.
8	Més Ferrocarril. És l'hora de fer créixer el ferrocarril en la perifèria metropolitana i no solament en el centre com a metro. Cal estendre al Vallès Oriental aquella ordenació que, ara fa més de 80 anys, els Ferrocarrils Catalans van exercir al Vallès Occidental. L'allargament de les línies està pendent des de llavors.
9	El respecte al món local. No hi ha una contradicció entre el model general desitjable per al Vallès i les voluntats locals expressades. És possible una conciliació d'ambdues visions.
10	La implicació del Ministerio de Fomento. Hi ha espai al Vallès on el Ministerio ha de fer la seva actuació potent. No ens cal un Quart Cinturó del Ministerio, a l'estil de les seves obres, sinó que el Ministerio ha de millorar i qualificar el pas de l'A7 i els ferrocarrils de la regió. Les inversions del Ministerio, coordinades amb la Generalitat, han de suposar nous recursos per a Catalunya.
11	Integració i reconeixement del Vallès. Sense voler una institucionalització contrària a la regió metropolitana a la qual pertanyem, cal un reconeixement específic del Vallès que faci possible superar la seva perpètua condició marginal. En tot cas, l'àmbit del Vallès urbà, entre Terrassa i Granollers, ha de formar part de l'àmbit administratiu de l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Projectes

1	Parc agrari de la plana. Política ambiental. Es planeja el reconeixement del Parc Agrícola del Vallès, àmbit que constitueix el paisatge històric i l'element major de la seva biodiversitat.
---	---

2 Allargar els FGC.

Línia de Sabadell a Granollers. Amb estacions a Polinyà, Palau-solità i Plegamans, Lliçà de Vall i Granollers.
 Línia de Terrassa a Barcelona. Per la N-150 vers Sabadell i des de la UAB fins a la Sagrera de Barcelona, amb estació a Cerdanyola.
 Línia de Castellar a la Garriga. Amb estacions a Sentmenat, Caldes, Santa Eulàlia de Ronçana, l'Ametlla i la Garriga.



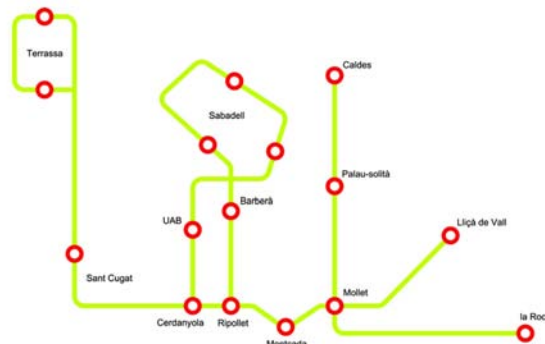
Allargament de les línies actuals dels FGC.



Nodes emergents del sistema ferroviari augmentat.

3 El tramvia als sistemes urbans:
Tram Vallès

Des de Badia i la UAB com a origen central, per a relligar el conjunt dels sistemes urbans, els quals seguirien el model urbà / fluvial del Vallès.



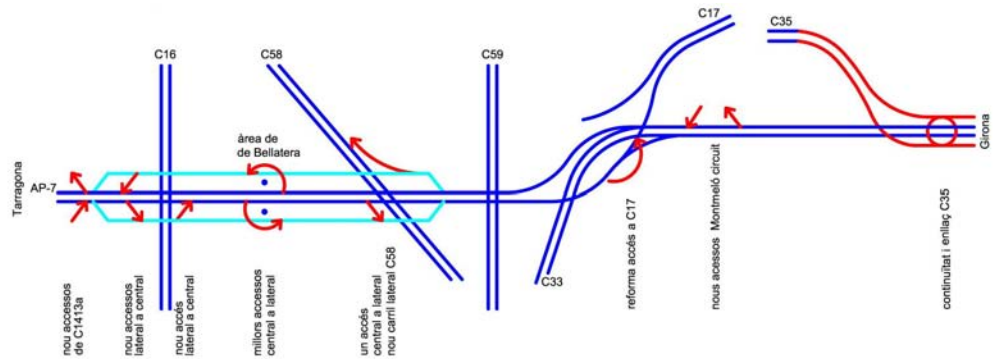
esquema de xarxa del Tram Vallès

4 A7, projecte d'Estat.

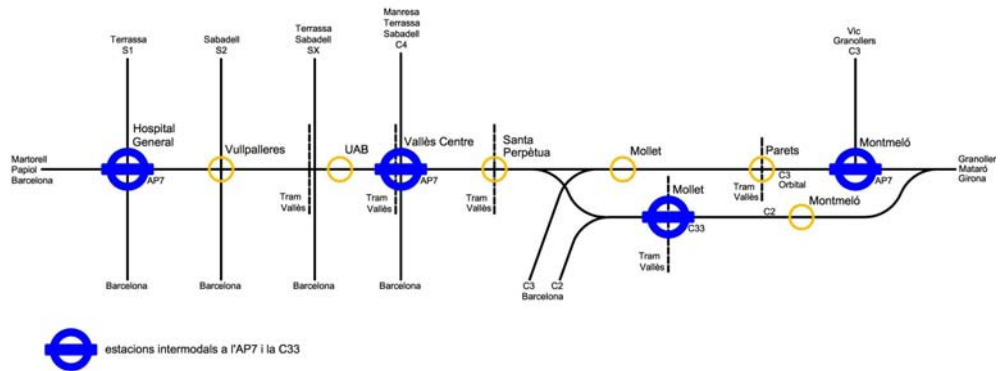
Cal una visió integrada de vials i ferrocarril en el corredor del Vallès. Cal l'eliminació de peatges troncats de les Fonts, Martorell, Mollet i la Roca. En l'AP7 hi ha d'haver tres grans nodes intermodals: Hospital General,

Baricentre (Vallès Centre) i Montmeló.

L'A7, la via lliure sense peatge, és la mateixa AP7, millorada en funcionament.

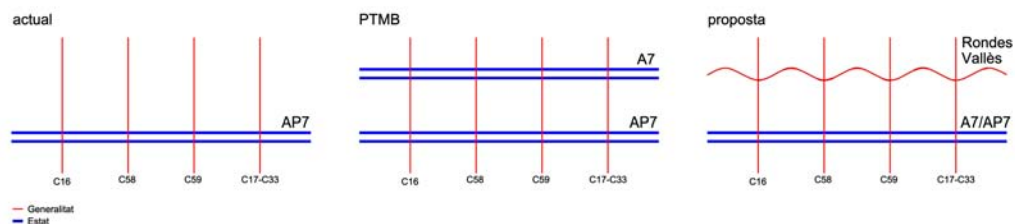


Milliores en l'AP7 / A7



Espina ferrocarril del Vallès, proposta

- 5 Oportunitats urbanes: nova polaritat Granollers. Granollers ha de ser la nova gran polaritat metropolitana que, conjuntament amb les altres del Vallès, faci el salt d'escala que permeti el lligam entre capital i país. Elements com la universitat i la reforma d'espais envellits han de ser una prioritat catalana, acordada amb el municipi i gestionada en un consorci Generalitat / Ajuntament.
- 6 Oportunitats urbanes: nova polaritat Mollet – Paret – Montmeló. El reconeixement i elevació de grau de la ciutat emergent en el Vallès que forma el conjunt de Mollet, Paret i Montmeló passa per l'oportunitat de la pacificació de la C17 i la seva eliminació com a via duplicada de l'autopista C33. Cal completar la C33 amb les sortides que manquen abans del peatge i els accessos un cop passat, inexistents per gasiveria. Un consorci amb la Generalitat definiria i gestionaria la transformació d'aquest sòl.
- 7 Rondes del Vallès. El feix de l'AP7 i de les vies perpendiculars s'ha de completar amb un conjunt de vies urbanes i secundàries que no dupliquin el gran eix de la vall. Les rondes urbanes i les variants de carreteres han de formar una xarxa contínua que relligui el Vallès sense trencar mai els espais lliures més valuosos, i que ajudi a articular els sistemes urbans des de la proximitat de servei. El sistema vial català del Vallès no pot quedar com a residual i supeditat respecte de la xarxa estatal i sense elements d'articulació pròpia.



Model vial al Vallès: incomplet, supeditat o equilibrat ?

-
- 8 Reconeixement institucional. Cal un Pla Director Territorial del conjunt del Vallès urbà (de Terrassa a Granollers).
Cal una ATM en el transport, si més no com a divisió operativa per al Vallès en l'ATM de Barcelona.
El Vallès metropolità ha de quedar tot dins d'una recuperació institucional de l'Àrea Metropolitana (Corporació). Aquesta institució ha d'arribar a la serra prelitoral (Sant Llorenç del Munt, Farell, Puiggraciós, Montseny), però no pot quedar-se al mig del Vallès fracturant-lo en dos.
-
- 9 Oportunitat de la integració d'elements de política econòmica i industrial en el planejament urbanístic i en la seva gestió. L'oportunitat de la redacció del Pla Director Territorial del Vallès ha de ser alguna cosa més que una intervenció urbanística i sobre les infraestructures. Òbviament ha de ser ambiental i donem per suposat que l'element decisiu serà el respecte i protecció dels espais agrícoles de la plana, dels sistemes fluvials i de les àrees de bosc. Però també ha de ser una oportunitat de política econòmica. L'economia també es juga en l'espai i en el districte industrial del Vallès.
-
- 10 L'economia en la dimensió territorial El plantejament de la funció del Vallès en l'economia catalana ha de formar part de l'estratègia territorial de la millora d'aquest territori, tant pel que fa a les inversions públiques del Ministerio de Fomento i de l'Estat com de la Generalitat. Les infraestructures, les polaritats, les inversions en equipaments econòmics i universitaris... ha de fer-se en una estratègia conjunta, d'eficiència econòmica i energètica, de consolidació del Vallès com a districte industrial integrat, i amb qualitat urbana i ambiental.



Centres Universitaris a les grans polaritats

L'articulació dels districtes industrials mereix unes infraestructures i uns elements d'equipament públic (universitat, laboratoris,...) estratègicament situats respecte dels espais de les empreses per tal que junts construeixin un millor espai econòmic. El corredor de Martorell a Granollers no pot ser perifèria, és a dir absència, d'aquests elements, sinó punt de centralitat, dotació i qualitat.

Actuacions

- Gestió Un Pla Director Territorial-Urbanístic del Vallès ha de concretar les opcions no resoltes en el PTMB. Cal un Pla Director Territorial amb visió de Projecte. El Pla Territorial s'ha de desenvolupar en projectes específics d'intervenció de les administracions, de manera que la claredat operi en favor de la seva concreció.
- Projectes per a cada administració:
- Ministerio de Fomento: en l'eix de l'AP7 i ferrocarrils d'ADIF.
 - Generalitat de Catalunya, Departament de Política Territorial i Obres Públiques:
 - Nous vials d'estructuració, rondes del Vallès.
-

-
- Continuació de les línies de ferrocarrils, FGC.
 - Xarxa de tramvies, Tram Vallès.

- Consorcis de les polaritats, entre ajuntaments i departaments de la Generalitat (Política Territorial, Indústria, Universitats, Agricultura,...).
- Generalitat de Catalunya / Diputació de Barcelona / Consells

Comarcals / Mancomunitats de municipis: espais naturals - Parc Agrari de la plana.

Consorci del Ministerio de Fomento amb la Generalitat per al Projecte AP7/ferrocarrils ADIF. A semblança de com es van fer les rondes de Barcelona, ara cal una estreta relació Ministerio / Generalitat en la principal infraestructura del Vallès i en el cor de la regió.

Acords entre el Ministerio de Fomento i la Generalitat per a l'eliminació dels peatges interns de les Fonts i Mollet i el desplaçament dels de Martorell i la Roca fora de l'àrea metropolitana.

El conjunt de les grans opcions del Pla Territorial al Vallès poden ser operatives des de la primera fase i poden actuar en un elevat grau de paral·lisme.

Participació i debat.

La redacció del PTMB és el moment adequat per començar a incloure els projectes formulats. Altres instruments, com el Pla Director d'Inversions (PDI) en transport col·lectiu 2010-2020 en serà un altre i estem a les portes de la futura llei d'organització territorial de Catalunya. Aquest debats han de comptar amb propostes amb visió de Vallès.

Via Vallès

El Vallès, abril 2009.



viavalles@gmail.com