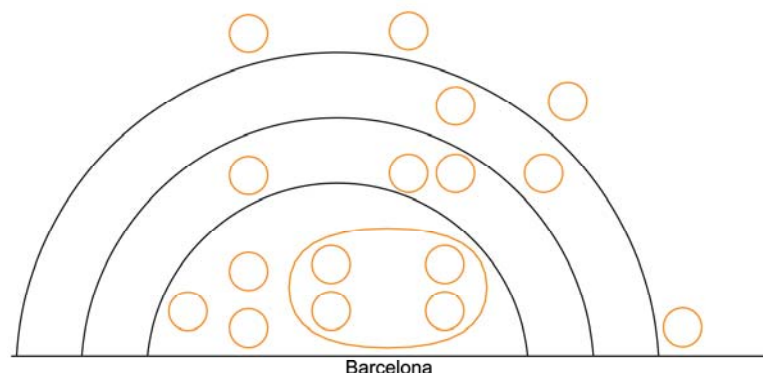


Projecte Via Vallès

Fets / Principis / Projectes / Actuació

Fets	
1	<p>Més de 1.200.000 habitants.</p> <p>La població del Vallès, amb 1.223.140 habitants (2007), supera la de sis Comunitats Autònomes espanyoles (la Rioja, Cantàbria, Navarra, Balears, Astúries i Extremadura) i empata amb la setena (Aragó). També podríem dir que el Vallès equival al 77% de la població de la ciutat de Barcelona.</p> <p>Però aquest balanç no és cap demanda cantonal, sinó la reivindicació que volem ser barcelonins de primera, no de tercera. Ciutadans de la Regió Metropolitana de Barcelona, però amb el reconeixement de la singularitat del Vallès.</p>
2	<p>La tercera economia industrial d'Espanya.</p> <p>El Vallès és la tercera economia industrial de l'Estat, per davant de València. Aquesta dinàmica no és derivada de la capital, sinó força autònoma i amb dinàmica pròpia. 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 el caràcter de districte industrial que aquella perifèria no té.</p>
3	<p>La condició de perifèria i marginal.</p> <p>Barcelona presenta al món una cara ordenada i amb una notable inversió i implicació pública (a la capital) 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 que precisaria una atenció correcta envers la perifèria metropolitana.</p> <p>El Vallès està sotmès al malefici de la divisió entre primera corona metropolitana i segona corona, a més de la divisió clàssica entre Occidental / Oriental. No hi ha comparació possible entre l'esforç fet per la Generalitat en la planificació metropolitana a Girona, Lleida i Tarragona, o al Vallès.</p> <p>Al Vallès, la dimensió pròpia de les relacions internes de mobilitat, tot deixant de banda la relació amb Barcelona i les comarques veïnes, és molt més potent i significativa que a la resta de caps de província. Però no és comparable el grau d'atenció específic al Vallès amb l'efectuat als caps provincials en temes de planificació (previsió de tramvia, estacions AVE, nous serveis ferroviaris, ATM, implicació de les inversions de l'Estat, generació de noves centralitats...).</p> <p>El Vallès no ha de ser perifèria de Barcelona, com tampoc ha de tenir perifèries interiors.</p> <p>L'àrea metropolitana real va del Delta a Mataró i de Martorell a Granollers. El Vallès metropolità va de Terrassa a</p>

Granollers.



Una metròpoli de corones, amb diferents graus de perifèria ?

-
- | | | |
|---|---|--|
| 4 | 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 i alhora amb una relació de qualitat amb Barcelona. Des de llavors hem fet totes les autopistes de peatge possibles (a excepció de la C58 que és lliure) i el <i>by-pass</i> 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. El Vallès, i la resta de perifèria metropolitana, assoleixen un tracte inversor per part de la Generalitat que se situa a molta distància de la ciutat central del Barcelonès. 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. |
| 5 | Gallecs, l'únic parc de la plana que ha estat reconegut. | Resultat d'una ACTUR (actuació urgent ministerial de creixement dels seixantes), n'ha sobreviscut el cor de l'espai natural inicial i els creixements s'han fet als nuclis del perímetre. És la torna d'un creixement que en altres llocs han estat simplement destructius i sense torna (molts polígons industrials a la plana i moltes àrees residencials a les muntanyes), 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 per 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. Hi ha molts projectes metropolitans al Barcelonès: del Fòrum a l'Aeroport, ara la Sagrera, amb un gran oblit de la perifèria metropolitana; també al Vallès calen projectes públics d'escala metropolitana, dels quals, potser, la única excepció seria la Plana del Castell a Cerdanyola (sincrotró). |
-

-
- | | | |
|----|--|--|
| 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 de la Regió de Barcelona, 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, encara està més esmicolat: Pla General Metropolità (PGM) de Barcelona, Mancomunitat de municipis de Barcelona (antiga Corporació Metropolitana), Autoritats de Transport, del Medi Ambient, etc. Altres elements, com el Pla Estratègic de Barcelona, amb un àmbit que arriba fins mig Vallès (l'AP7) no afirmen cap vocació pel Vallès i solament el fracturen sense perspectiva. |
| 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. Semblantment, les entitats socials, com per exemple les econòmiques, manquen d'una veu i de propostes que permetin fer-se respectar i ser tingudes en compte. 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. És hora d'impulsar un debat per damunt de cada localitat i amb visió conjunta sobre el futur del nostre territori. |
| 10 | Debat social. | Només mitjançant un debat social al Vallès que superi la fragmentació del conjunt de municipis i que expressi les raons del malestar d'un territori massa deixat com a perifèria, podrem aportar la pressió que permeti al Vallès 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 estructuren el Vallès:

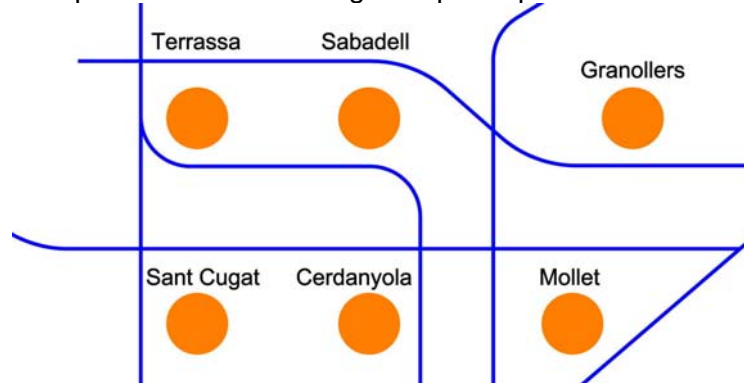
Dues polaritats històriques: Terrassa i Sabadell.

Una polaritat històrica a reforçar: Granollers.

Una polaritat recent: Cerdanyola.

Una polaritat en formació: Sant Cugat.

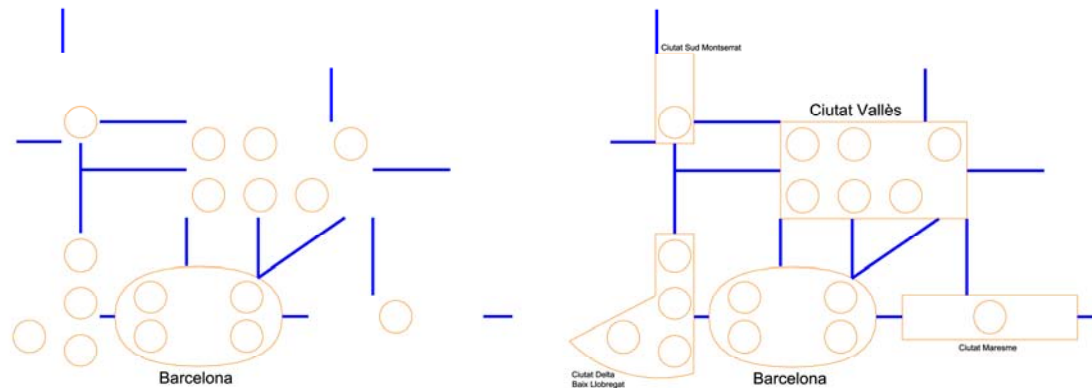
Una polaritat nova reconeguda i per impulsar: Mollet – Parets – Montmeló.



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.



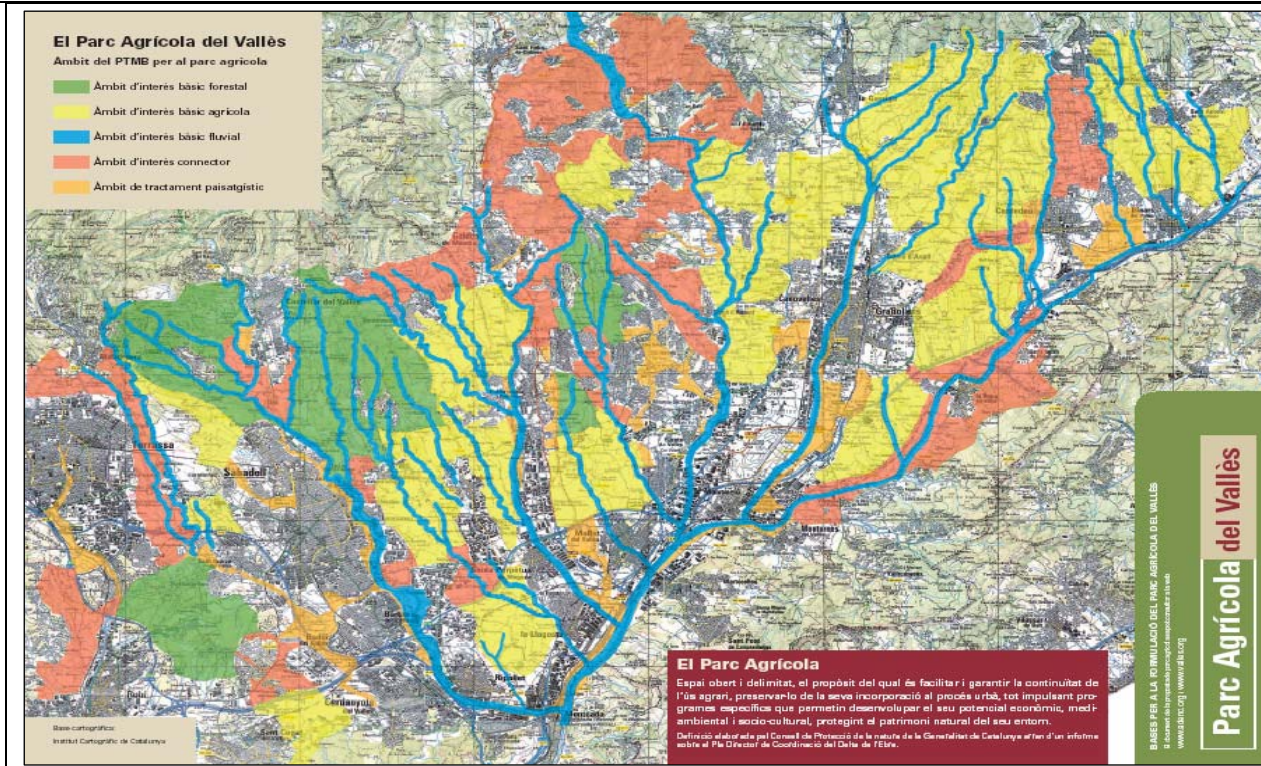
Una Ciutat de Ciutats ?, o una Ciutat, de Ciutats, de Ciutats?

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 la 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. Les grans ciutats-metròpoli, com a llocs econòmics destacats al món, demanen, en el nostre cas, la integració urbana del Vallès.
- 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 en el conjunt que cap opció econòmica ni infraestructural ha de trencar. El primer valor dels grans espais rurals és la seva magnitud i consistència. 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.
- En aquests moments fins a 18 ajuntaments han donat recolzament a la proposta del Parc Agrícola del Vallès (PAV), sense que això hagi servit per a un major compromís d'altres institucions.
-



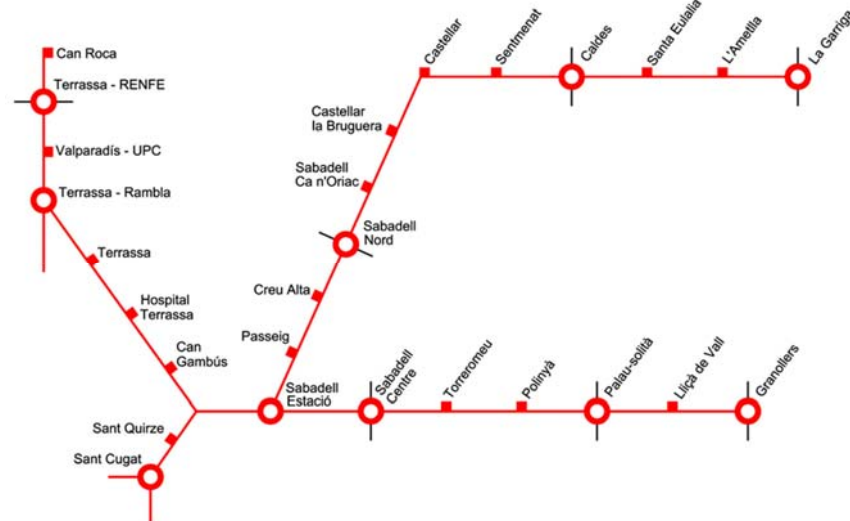
Parc Agrícola del Vallès

- | | |
|---|---|
| 4 | <p>Visió intermodal i urbana en els transports.</p> <p>La ciutat de Barcelona aconsegueix 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 d'uns serveis públics estesos amb més equitat.</p> <p>Ferrocarrils i xarxa viària han de servir a l'estructuració del sistema urbà del Vallès amb visió d'integració.</p> |
| 5 | <p>Jerarquies vials correctament establertes.</p> <p>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.</p> |
| 6 | <p>El tronc ha de ser comú entre carretera i ferrocarril sempre que sigui possible. Cal</p> <p>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.</p> |

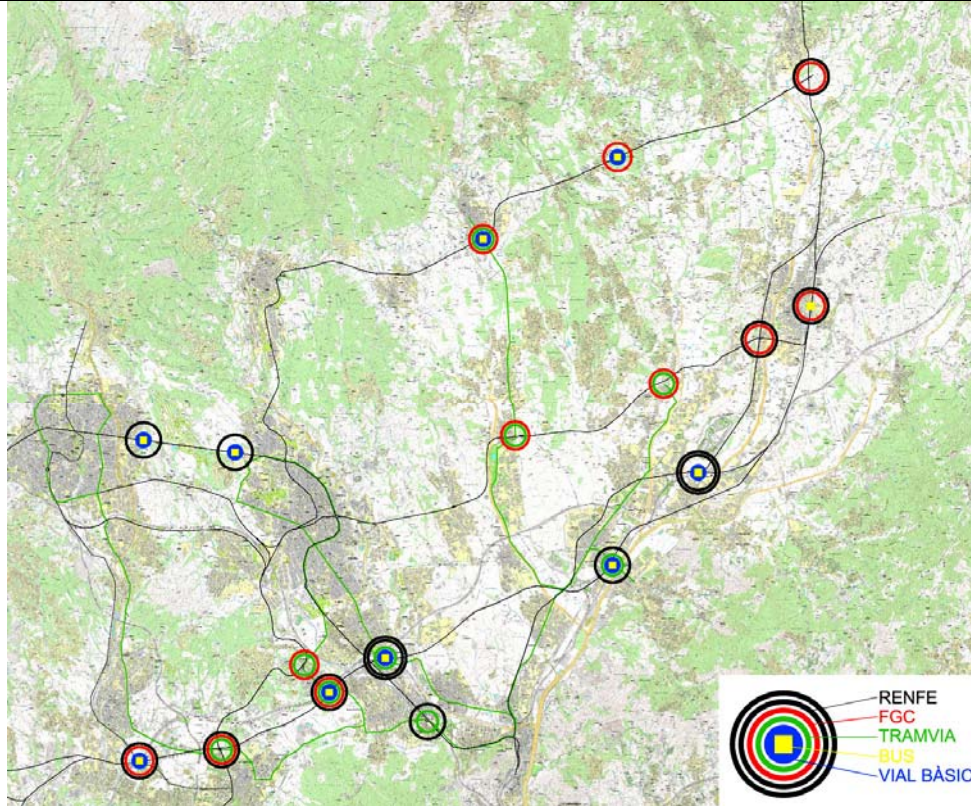
	l'estalvi en la trituració del territori.	Les xarxes d'infraestructures han de servir per a estructurar els sistemes urbans, sense malmetre els sistema dels espais oberts.
7	Principi d'eficàcia i contenció en el sistema de xarxa bàsica viària.	Una visió desviada i gens europea planteja que l'increment 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. És l'hora de saber servir-se d'aquestes infraestructures i de superar una visió que demana sempre més ciment. El projecte clàssic del Quart Cinturó, i en particular del tram en obres d'Abrera 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 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. És l'hora de planejaments econòmics realistes en la inversió i rendibilitat de les xarxes i de superar els prejudicis contra l'extensió de la xarxa a la perifèria. 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 contracció entre el model general desitjable per al Vallès i les voluntats locals expressades. És possible una conciliació d'ambdues visions que ara el PTMB, en canvi, trenca per una banda pel no reconeixement (de les polaritats de Cerdanyola, Mollet i Sant Cugat) o per l'altra per la confrontació directa (Lliçà, i Palau-solità i Plegamans, com a noves ciutats de gran creixement).
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 obres d'aquest, 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. La revisió propera del PEIT (Plan Estratégico de Inversiones en Transporte) del Ministerio de Fomento ha de fer justícia a la perifèria metropolitana.
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.

Projecte

- 1 Parc agrari de la plana. Política ambiental. Partim del respecte, el reconeixement i la protecció de les principals planes agrícoles del Vallès. Es planeja el reconeixement del Parc Agrícola del Vallès, àmbit que constitueix el paisatge històric i l'element major de la seva biodiversitat. Cada part del Parc queda relligada a un municipi, o a uns pocs, en una visió propera que ha de facilitar la seva gestió i vinculació.
- 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. La major capacitat que atorgarà la futura Cua de Maniobres de Plaça Catalunya permetrà l'extensió de la xarxa com a primera opció. Un nou accés a Barcelona és positiu (Sagrera), però no ha de ser la condició obligada per a una extensió aturada des de fa 80 anys. La vocació dels ferrocarrils és la d'anar més lluny.



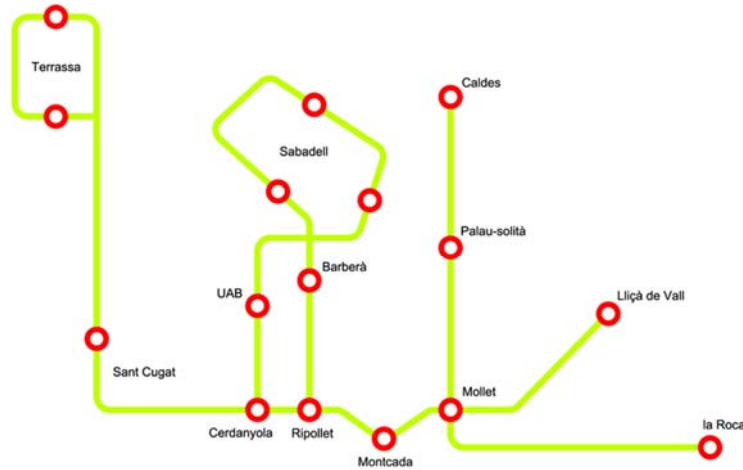
Allargament de les línies actuals dels FGC.



Nodes emergents del sistema ferroviari augmentat.

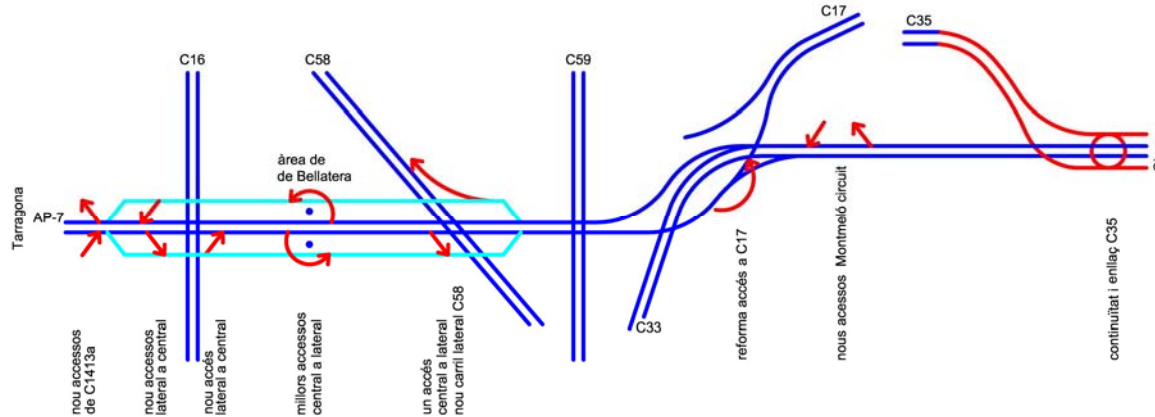
3 El Tramvia als sistemes urbans: Tram Vallès

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. Badia i UAB són les grans implantacions que el temps ha paït, però entre elles continuen d'esquena tot i la seva proximitat. Fer-les origen del tramvia del Vallès qualificaria i relligaria ambdós territoris. El Tramvia seria la única xarxa pública de mobilitat específica del Vallès.

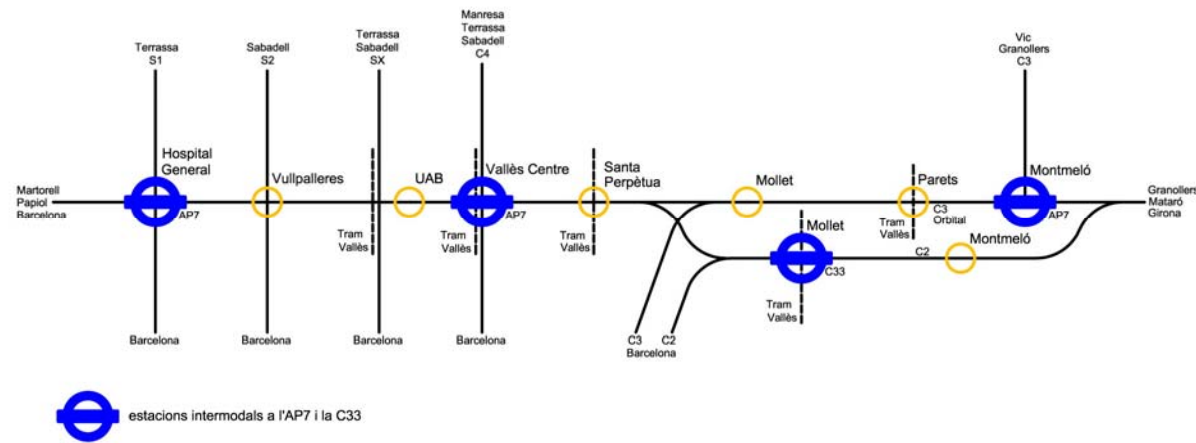


esquema de xarxa del Tram Vallès

- 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.

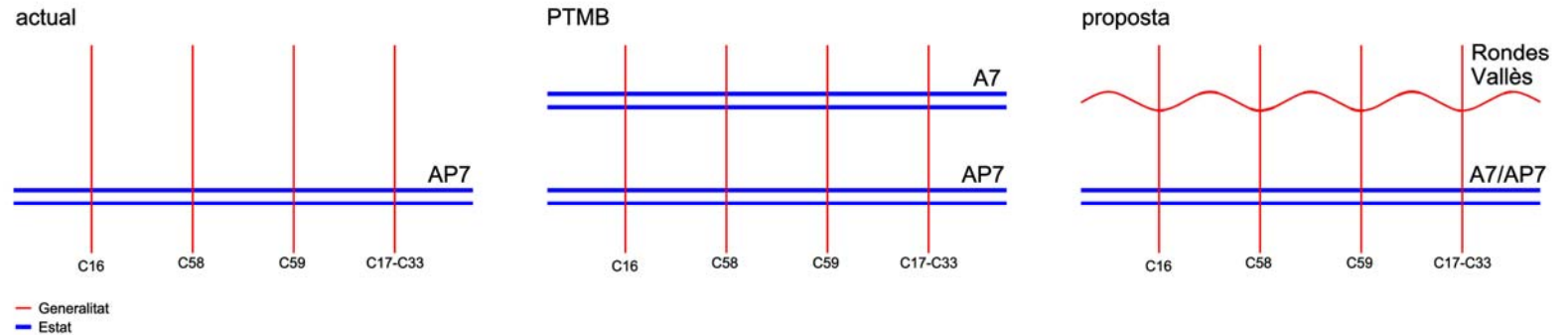


Millores en l'AP7 / A7



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 la 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 de 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 les vies perpendiculars s'han 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 continua 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 | <p>Reconeixement institucional.</p> | <p>Cal un Pla Director Territorial del conjunt del Vallès 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.</p> |
| 9 | <p>Oportunitat de la integració d'elements de política econòmica i industrial en el planejament urbanístic i en la seva gestió.</p> | <p>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 sistema fluvial 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.</p> |

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 a 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.

Actuació

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, TramVallès.
- Consorcis de les polaritats, entre els Ajuntaments i Departaments de la Generalitat (Política Territorial, Indústria, Universitats, Agricultura,...).
- 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·lelisme.

Participació i debat.

La redacció del Pla Territorial Metropolità de la Regió de Barcelona (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.

El Vallès, abril 2009.

