

Barberà del Vallès a 21 de juliol de 2009

Assumpte: Pla Territorial Metropolità de Barcelona

Situació: En fase d'Exposició pública amb dret a al·legacions.

Destinari: qui correspongui del Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.

En FABIÀ DÍAZ-CORTÉS, en qualitat de representant de l'espai polític municipalista ESQUERRA ALTERNATIVA PER BARBERÀ, amb adreça a efectes de notificació a carrer Sant Pere 4 08210 Barberà del Vallès, compareix com a part interessada i un cop estudiada la documentació subjecta a informació pública planteja les següents consideracions, al·legacions i propostes sobre el Pla Territorial Metropolità de Barcelona:

## **EXPOSEM**

El municipi de Barberà es localitza de forma estratègica a la Plana del Vallès, on històricament ha estat un lloc de pas entre les principals viles de la comarca i la ciutat de Barcelona, pel Coll de Montcada, i a través del corredor de la Mediterrània, però que a partir dels anys setanta s'ha anat configurant com una vila amb entitat pròpia i definida a la comarca i on la residència permanent de persones i famílies és el fenomen que defineix millor el present i futur de la ciutat, i també les seves necessitats col·lectives i quotidianes.

En els darrers anys, però, aquest procés s'ha vist accelerat de forma desequilibrant per l'especulació urbanística, promoguda tant des del sector privat com des de les administracions públiques, que ha fet possible la densificació de la majoria de nuclis urbans, com pel cas de Barberà, tant des del punt de vista residencial (augment desproporcionat de població) com de la mobilitat (augment del trànsit i dels desplaçaments en vehicles rodats per carretera).

Davant d'aquest escenari actual de desequilibris i impactes al municipi de Barberà, tant des d'un punt de vista social, urbà com mediambiental, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha posat en Informació Pública, segons l'anunci publicat al Diari Oficial de la Generalitat de Catalunya en data 2 de juny de 2009, una proposta de Pla Territorial que a la seva pàgina 12 (*1.1 El marc legal*) de la Memòria reitera que els "plans territorials parcials han de tendir al reequilibrament territorial global de Catalunya" tenim com a criteri els següents objectius:

- Fomentar el desenvolupament sostenible del país.
- Respectar les terres d'ús agrícola o forestal d'especial interès, ja sigui per llur extensió, per llur ubicació o per llur fertilitat.
- Incentivar l'ús eficient dels recursos energètics i hidràulics.
- Salvaguardar els espais naturals d'especial interès.
- Afavorir el mínim impacte ambiental de les actuacions amb incidència territorial.

Al mateix temps, a les pàgines 18 i 19 (*1.4. Criteris*) de la mateixa memòria s'exposen els 15 Criteris de Planejament sobre els quals s'ha de regir qualsevol Pla Territorial, com en el cas del Pla Territorial Metropolità de Barcelona:

1. Afavorir la diversitat del territori i mantenir la referència de la seva matriu biofísica.
2. Protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori.
3. Preservar el paisatge com un valor social i un actiu econòmic del territori.
4. Moderar el consum de sòl.
5. Afavorir la cohesió social del territori i evitar la segregació espacial de les àrees urbanes.
6. Protegir i potenciar el patrimoni urbanístic que vertebra el territori.
7. Facilitar una política d'habitatge eficaç i urbanísticament integrada.
8. Propiciar la convivència d'activitats i habitatge a les àrees urbanes i racionalitzar la implantació de polígons industrials o terciaris.
9. Aportar mesures de regulació i orientació espacial de la segona residència.
10. Vetllar pel caràcter compacte i continu dels creixements.

11. Reforçar l'estructura nodal del territori a través del creixement urbà.
12. Fer de la mobilitat un dret i no una obligació.
13. Facilitar el transport públic mitjançant la polarització i la compacitat dels sistemes d'assentaments.
14. Atendre especialment la vialitat que estructura territorialment els desenvolupaments urbans.
15. Integrar Catalunya en el sistema de xarxes urbanes i de transport europees mitjançant infraestructures concordants amb la matriu territorial.

## **AL LEGUEM I PROPOSEM**

### **I. Visió de conjunt del Pla Territorial.**

En general, considerem que les propostes, sobretot en el seu apartat d'infraestructures viàries, del Pla Territorial Metropolità de Barcelona, i pel cas de la ciutat de Barberà, responen a interessos de grans ciutats com Barcelona i Sabadell i d'influents sectors econòmics i comercials que fonamenten la seva existència exclusivament en l'explotació i ús del trànsit rodat i per carretera, hipotecant el present i futur del municipi de Barberà i empitjorant les condicions de vida, tant des del punt de vista del benestar col·lectiu com de la salut de la seva població.

Tampoc volem passar per alt el fet que el períodes d'informació pública i d'alegacions hagin quasi coincidit amb els tradicionals períodes de vacances, però sobretot considerem molt contraproductiu per als interessos públics i col·lectius que els dos mesos d'audiència als ajuntaments coincideixin amb els mesos d'agost i setembre, uns mesos, sobretot el d'agost, on bona part de les administracions municipals redueixen la seva activitat política i administrativa al mínim. Aquest tipus de temporitzacions no ajuden gens a poder desenvolupar processos informatius, participatius i de discussió, al revés, malmeten el dret a la informació i a poder participar al conjunt de persones i entitats sobre les quals vol actuar el Pla Territorial.

### **II. Sobre les infraestructures viàries.**

Les propostes de Via Interpolar Sud ("Ronda Sud" de Sabadell) i Autovia del Ripoll ("Ronda Est" de Sabadell) són d'un gran i negatiu impacte per al municipi de Barberà.

La Via Interpolar Sud suposa l'agreuament de la descohesió territorial i urbanística de sectors urbans (barri de La Romànica) i d'espais lliures (àrea del Ripoll i Granja del Pas) que limiten amb el terme municipal de Sabadell, just quan en l'actualitat són espais que estan rebent una clara intervenció urbanística i comunitària amb fons públics per tal d'incidir en la cohesió social i territorial amb el conjunt de la ciutat de Barberà. A més, com autovia que està pensada per descongestionar el trànsit a la zona sud de Sabadell i, també, per promoure el transport de mercaderies entre polígons industrials, suposaria un augment del trànsit dels vehicles rodats per l'interior de Barberà, una situació que empitjoraria notablement la qualitat de vida i de salut del seu veïnat, sigui soterrada parcialment o no. Al mateix temps, l'impacte paisatgístic i mediambiental a l'única àrea natural i agrícola al terme Barberà, la del Ripoll-Santiga -actualment en procés de recuperació- es veuria clarament afectada amb la construcció del viaducte previst perquè l'autovia salvi l'orografia d'aquest espai fluvial.

En aquest sentit, la proposta de Via del Ripoll incideix encara més en l'impacte negatiu que es generaria a l'únic espai natural i agrícola localitzable al terme municipal de Barberà i característic de la plana del Vallès, ja que proposa un traçat que afectaria a la massa forestal del Bosc de ribera i mediterrani de Santiga i a edificis històrics i patrimonials de la ciutat, com el Castell de Barberà. A més, de dur-se a terme tant la Via Interpolar com la Via del Ripoll, l'àrea barberenca del Ripoll-Bosc de Santiga s'acabaria de desintegrar del sistema de rodals agrícoles i naturals que caracteritzen el territori de la Plana del Vallès.

### **III. Sobre les infraestructures ferroviàries.**

En matèria d'estratègies que en l'àmbit ferroviari planteja el Pla Territorial ens identifiquem amb el pla, però no així amb la concreció en propostes que, en el cas de Barberà, només suposen alguna millora que es concreten en una nova xarxa ferroviària de rodalies i una línia de tramvia. La necessitat de canvi cap a un model territorial i de mobilitat basat en el transport públic i col·lectiu imposa ser més valents en la implementació de polítiques i projectes que fomentin la mobilitat en ferrocarril i tramvia i, en general, tenir com a criteris bàsics i fonamentals la racionalització del

sistema ferroviari, la seva accessibilitat i la interconnexió dels diversos nuclis urbans de la regió metropolitana.

En aquest sentit valorem negativament que no es contempli com actuació prevista l'entrada en funcionament per a passatgers de la comarca el conjunt de la línia de ferrocarril existent entre Mollet-Papiol.

Al mateix temps considerem com a insuficients les actuacions que en matèria de xarxa de tramvies es proposa que donin servei a Barberà.

Cal afegir que en la proposta de Pla Territorial es continua deixant en una situació de disfuncionalitat a la línia de ferrocarril Barcelona-Manresa al seu pas pel municipi de Barberà, així com a la mateixa estació que dona servei als veïnes i veïnes de Barberà i Badia del Vallès, ja que la línia continua dividint i fragmentant la ciutat i l'estació es continua ubicant en un lloc de forts pendents, sobretot en el sector que dona al barri barberenc de Can Gorgs i la ciutat veïna de Badia del Vallès, que impossibilita o dificulta la seva accessibilitat.

#### **IV. Sobre la xarxa de camins i carrils per bicicleta.**

La millora de les infraestructures i de la mobilitat urbana i interurbana ha de contemplar un major compromís per habilitar camins, itineraris i carrils segurs per a tot tipus de vianant i de transports saludables com la bicicleta, un aspecte que creiem que el Pla Territorial no acabar de definir ni de concretar en el model territorial i de mobilitat de la regió metropolitana.

#### **DEMANEM**

1) La retirada del Pla Territorial de la proposta de construcció de la Via Interpolar (soterrada o no) i de la Via del Ripoll, ja que incompleixen 14 del 15 Criteris de Planejament, anteriorment esmentat, sobre els quals s'ha de regir qualsevol Pla Territorial, així com també els acords de Reducció de les emissions d'efecte hivernacle (Acompliment del Protocol de Kioto per part de l'Estat espanyol, vigent des del 16 de febrer de 2005) i de Dret a la Salut (reconegut a la Declaració dels Drets Humans, a la Constitució Espanyola i en el nou Estatut de Catalunya, així com al Reial Decret

1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient i al Decret 152/2007, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire). Considerem que les alternatives a aquestes propostes estan en la xarxa de carreteres existents, en el cas de la Via Interpolar a través de l'AP-7, i de la Via del Ripoll a través dels eixos viaris existents al Polígon industrial de Provasa-Santiga.

2) Que es reculli l'entrada en funcionament per a passatgers de la totalitat de la línia de ferrocarril entre Mollet del Vallès i el Papiol, així com també de les actuacions que en matèria de tramvia hi ha previstes entre els nuclis urbans del Campus de Bellaterra (UAB)-Badia-Barberà-Sabadell i que es contemplin altres línies de tramvia com la Cerdanyola-Barberà-Sabadell (per la Nacional 150). A més a més, demanem que s'inclouï una reubicació de l'estació existent a Barberà de la línia de ferrocarril Barcelona-Manresa (al sector Torre d'en Gorgs-carrer Urgell) per tal de millorar la seva funcionalitat i accessibilitat, així com el seu soterrament per tal de superar la fragmentació urbana entre els barris d'una banda i l'altra de la línia de ferrocarril.

3) Que es reculli una clara i ferma aposta per la millora dels itineraris per a vianants que en l'actualitat existeixen al municipi i que també la intercomunique amb els municipis veïns, i que s'habiliti definitivament l'itinerari per a vianants que comunica el nucli urbà de Barberà amb els nuclis urbans de Ripollet i Cerdanyola a través de l'eix de la Nacional 150 i que connecta amb l'àrea comercial i de lleure de Baricentro.

Barberà del Vallès, 21 de juliol de 2009

Signat, Fabià Díaz-Cortés

en representació d'Esquerra Alternativa per Barberà