

Rubí 23 de juliol de 2009

Programa de Planejament Territorial

Departament de Política Territorial i Obres Públiques

Generalitat de Catalunya

En Agustí Martínez Botija, en qualitat de representant de Alternativa Ciutadana de Rubí, Candidatures Alternatives del Vallès, en endavant ACRcav, amb domicili a Pl. De Pere Aguilera s/n, 08191 Rubí.

EXPOSA

Que el Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya ha redactat i ha posat a Informació Pública, segons l'anunci publicat en el DOGC en data 2 de juny de 2009, **el Pla Territorial Metropolità de Barcelona.**

Que d'acord amb el que estableix el propi anunci es poden presentar les al·legacions al projecte que es considerin oportunes en el termini de 45 dies a partir del dia següent a la publicació de l'anunci en el DOGC.

Que compareix com a part interessada i un cop estudiada la documentació subjecta a informació pública planteja les següents consideracions i al·legacions a l'esmentat Pla:

Primera. Sobre el model de mobilitat

Rubí, el Vallès i la regió metropolitana de Barcelona, han sofert en les darreres dècades un procés d'urbanisme irracional i inhumà, però encara conserva nombrosos espais lliures de gran valor natural, ambiental, social i econòmic. ACRcav, aposta per un model que mantingui i doni valor a aquests espais i que els preservi com a elements d'equilibri territorial, que són font de qualitat de vida dels ciutadans.

Es per això, que ACRcav, defensa un model de planificació propi per la comarca, que no estigui supeditat a la gran Barcelona, i que prioritzi les necessitats d'accessibilitat i mobilitat amb respecte pel territori.

ACRcav, té una visió de ciutat, a més de tenir en compte la resta de la comarca i el país, però concretarem sobre els temes més propers als nostres ciutadans i veïns, per tal de garantir l'accessibilitat als equipaments i serveis, defensant la política de contenció i reducció de la mobilitat sempre que sigui possible. Cal tenir en compte que la situació actual és deficitària en diferents aspectes:

- Poca cobertura del Transport Públic fora de la Ciutat de Barcelona i el seu continu urbà.
- Xarxa ferroviària antiquada, radial i no mallada.
- Existència de peatges en zones d'alta mobilitat obligada.
- Costos socials elevats del transport pel perjudici provocat al medi ambient i la qualitat de vida dels ciutadans que reben el soroll i la contaminació.
- Elevada mobilitat intracomarcal obligada amb vehicle privat.

ACRcav, defensa una mobilitat sostenible tant a la ciutat com en les comunicacions entre municipis, amb infraestructures que tinguin per objectiu donar servei a la població de la manera més eficient possible i amb el menor impacte territorial i ambiental, per això **ACRcav demana que s'apliquin aquestes tres idees fonamentals:**

- Rendibilitzar les infraestructures existents.
- Impulsar la dotació als municipis i millorar la gestió del transport col·lectiu.
- Racionalitzar la mobilitat.

Segona. Sobre el model de territori

La planificació territorial ha de respectar el territori, tant pel que fa a les característiques i especificitats de cada zona, com pel que fa a la participació de la població que hi viu. **ACRcav demana que es prioritzin els següents aspectes:**

- Evitar la fragmentació dels espais naturals del Vallès, per tal de garantir la continuïtat dels ecosistemes i els valors paisatgístics, per no malmetre encara més les connectivitats ecològiques entre els diferents espais naturals reduïts a illes separades.
- Preservar de manera efectiva els espais naturals mitjançant figures de protecció jurídica.
- Potenciar els espais naturals i les activitats agrícoles i ramaderes per garantir una bona gestió dels espais no urbanitzables, definir figures com el **Parc Agrícola del Vallès**, crear la **denominació d'origen local "Vallès"**, pels productes de la terra, tant agrícoles com ramaders, buscant una producció de qualitat que no de quantitat.

- Elevar la protecció dels espais classificats **“Espais de Protecció Preventiva”**, al de **“Espais de protecció especial pel seu interès natural i agrari”** – com podria ser l'espai nord – occidental de Rubí, on es dibuixa una porció de territori **susceptible de ser urbanitzat** – que eviti que puguin ser espais urbanitzables, segons els criteris de cada Ajuntament.
- Difondre els valor naturals, socials i el patrimoni històric i cultural, potenciant un turisme local amb la creació de vies verdes, promovent el cicloturisme, per conèixer el territori i respectar l'entorn.
- Evitar el consum de sòl i els impactes sobre el medi.
- Acomplir els tractats, de reducció de emissions d'efecte hivernacle. Acompliment del protocol de Kyoto. La legislació sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire i el Pla d'actuació per la millora de la qualitat de l'aire.
- Complir els preceptes del Llibre Blanc dels Transports de la UE, l'Estatut de Catalunya, la Llei de la Mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat.

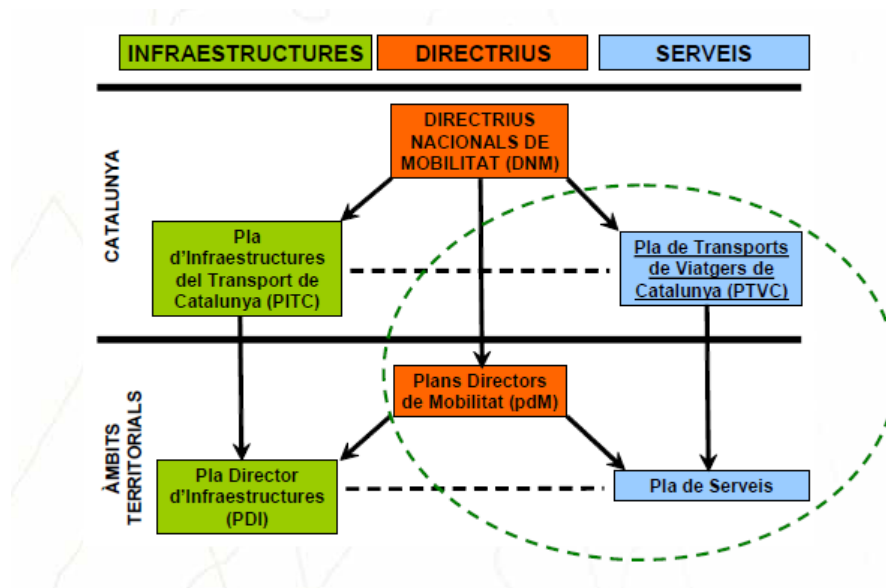
Tercera. Sobre les infraestructures ferroviàries

Valorem de forma positiva l'increment d'infraestructures ferroviàries. Considerem però, que cal replantejar les propostes de la nova xarxa que afecta al Vallès, dotant-la de més extensió per donar més servei als municipis, amb l'objectiu de crear una veritable xarxa de transport suburbà.

Sobre la Xarxa de rodalies RENFE i FGC.

ACRcav, demana:

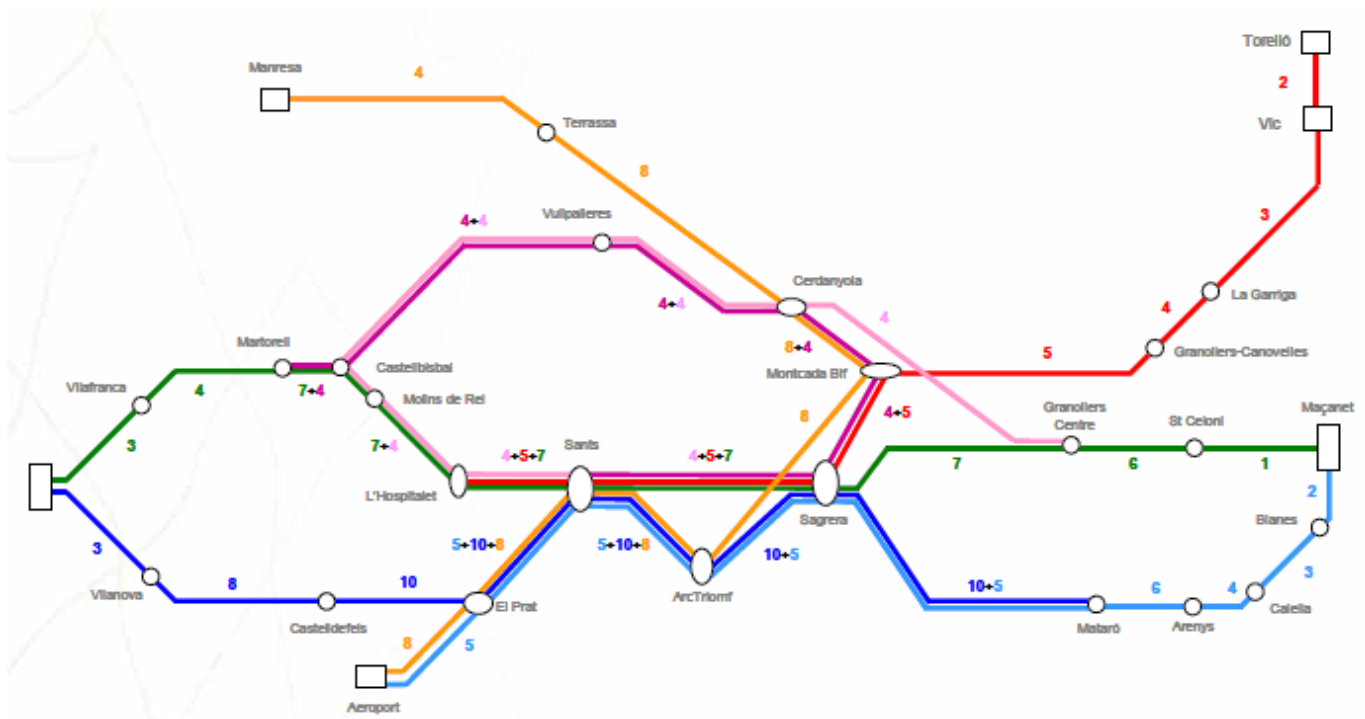
L'execució del Pla Territorial Metropolità, segons les directrius del **"Pla de transports de viatgers de Catalunya"**,



Llicitar els treballs per la realització del projecte de Cua de Maniobres de PI. Catalunya, inclòs en el PTVC 2008- 2012 .per aconseguir a Rubí un tren cada 4 minuts en hora punta.

Fer reestructurar les línies de rodalies a la nova estructura que en el cas de Rubí, es canvia la denominació C-7 per la de R5 Circular, amb circulacions en forma de bucle des de Martorell fins Granollers per Barcelona Sants i circulacions directes sense passar per Barcelona, Martorell –

Granollers. Per donar un millor servei amb una major freqüència i fer de la línia que passa per Rubí una veritable infraestructura de comunicació, amb el Baix Llobregat, Barcelona i el Vallès Oriental. Que tal i com apareix en el projecte contempla freqüències de 4+4 trens per línia i hora.



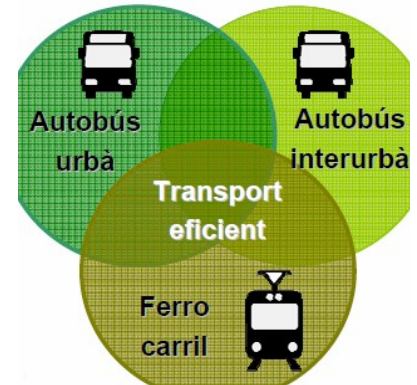
Adaptar els horaris a les necessitats laborals, inici de pas a les 05:00 i finalitzacions a partir de les 23:00, amb serveis nocturns coberts amb autobús i amb un màxim de 1h 30minuts entre servei.

Portar a terme les millores en la coordinació del transport públic col·lectiu. Amb la millora dels autobusos urbans per limitar a 10 minuts el temps de transbord amb el ferrocarril, i l'execució de l'intercanviador de Rubí amb els FGC de Hospital General, amb una proposta de Cinta Transportadora o Tapís Rodant.

Recuperar els projectes per fer una estació d'alta velocitat al Vallès, aprofitant l'infraestructura viària actual, per donar serveis directes sense passar per Barcelona.

Realitzar estudi que permeti el cobriment del tram dels FGC en el tram Font de la Via, Can Fatjo, Plana del Castell. Com a millora urbana de la zona Oest de Rubí, fragmentada per la via, de manera que se íntegre amb una Avinguda igual que s'ha fet a la part de Rubí-2000/ Les Torres.

Executar el projecte de nova estació a Rubí dels FGC. El més a prop possible del barri de Can Fatjo.



Sobre la xarxa de ferrocarril lleuger i plataformes reservades a l'autobús

Defensem l'aposta valenta pel tramvia i, per tant, la implantació d'una veritable xarxa de tramvies d'abast comarcal, transversal.

a) El Pla Territorial contempla varies connexions: Montcada- Ripollet- Cerdanyola- UAB, Sant Cugat- Cerdanyola, UAB- Badia- Barberà- Sabadell, i línies internes Terrassa, però no aclareix si seran amb autobús o tramvia.

ACRcav, considera que aquestes noves línies han de ser de tramvia, que poden oferir un servei més eficient, còmode i de més qualitat.

Demaneu que al projecte incorpori l'arribada del Tramvallès fins a Rubí.

Demaneu que s'estudiïn connexions cap al **nou Hospital**, i **cap a Terrassa** per poder completar una xarxa a banda i banda del Vallès. Que donaria servei a més de 900.000 habitants.

Demaneu el sistema tramviari, pel seu baix consum energètic, baix cost de construcció respecte del ferrocarril soterrat, elevada capacitat de transport i

accessibilitat, ja que és una eina potent que afavoreix la mobilitat sostenible urbana en els desplaçaments més quotidians.

Que aquesta xarxa de tramvies ha d'unir de forma eficient poblacions properes, relligar barris, equipaments, àrees d'activitat i grans centres generadors de mobilitat i també fer d'aportació a Renfe i FGC, per fomentar la intermodalitat i formar una malla ferroviària integrada que faci de columna vertebral del transport públic de la comarca.

Que aquesta xarxa de tramvies, que ha de ser un sistema únic, ha d'estar complementada per un servei d'autobusos eficient, que tingui correspondència amb el tramvia i la xarxa ferroviària existent per donar un servei de qualitat a les àrees urbanes menys denses no servides per línies ferroviàries o tramviàries. Aquesta xarxa d'autobusos hauria de compartir plataforma i parades (andanes) amb el tramvia en alguns trams. A la resta hauria de gaudir de carril reservat allà on fes falta.

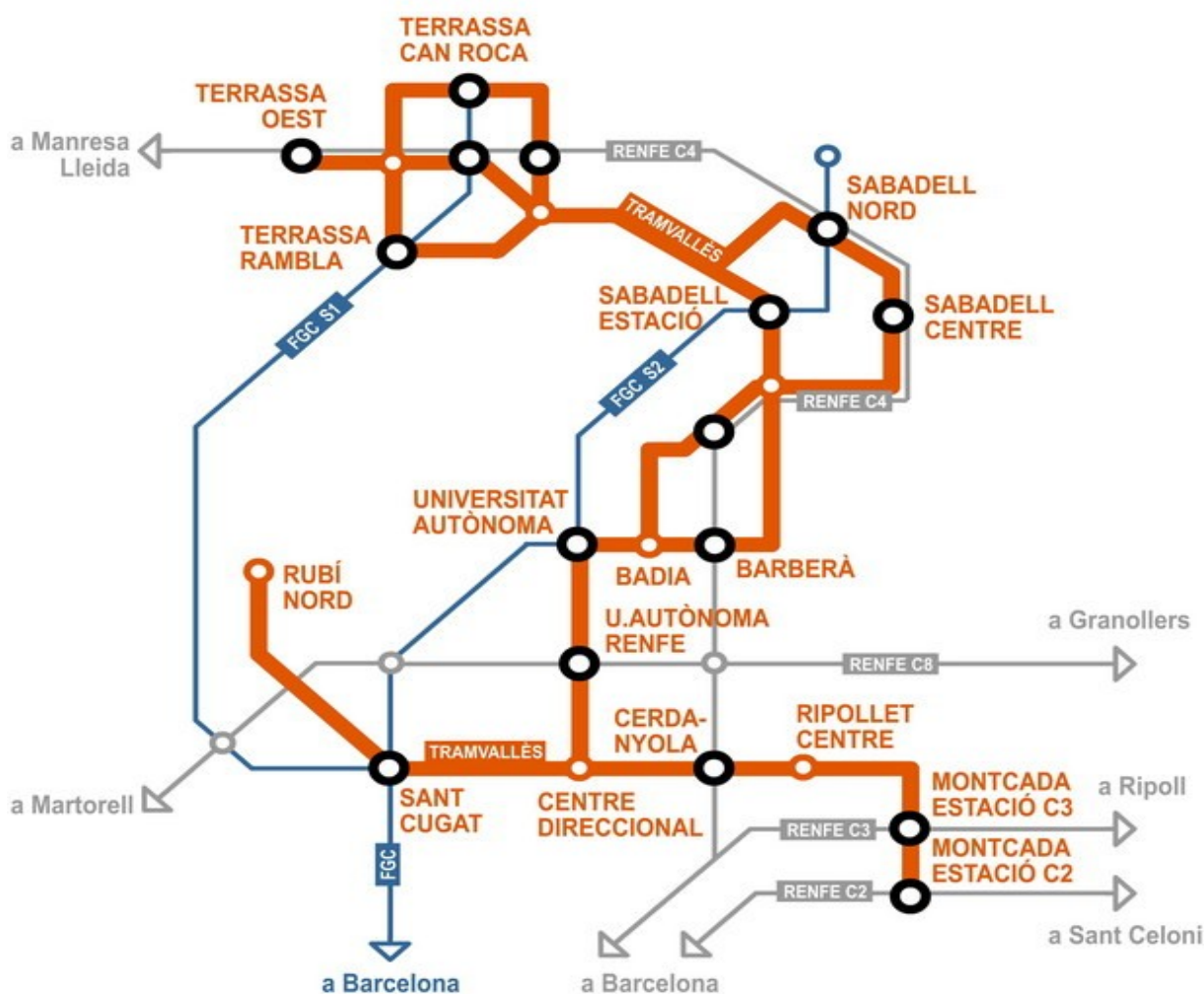
Demaneu que es prioritzi la construcció de la xarxa de plataformes reservades a la trama viària existent, tot reduint espai per al vehicle privat, i dissenyar la seva implantació en els plans de mobilitat urbana amb altres mesures de gestió de la mobilitat.

Demaneu que aquest sistema de tramvia i autobusos de plataforma reservada s'estengui a altres municipis, tant del Vallès Occidental com del Vallès Oriental, i es concebi en conjunt com una estructura mallada d'abast intercomarcal.

Demaneu que el traçat concret de cada municipi s'hauria de consensuar amb cada ajuntament mitjançant òrgans de participació ciutadana, sense perdre de vista el caràcter de servei comarcal que hauria de tenir el Tramvallès.



tramvallès



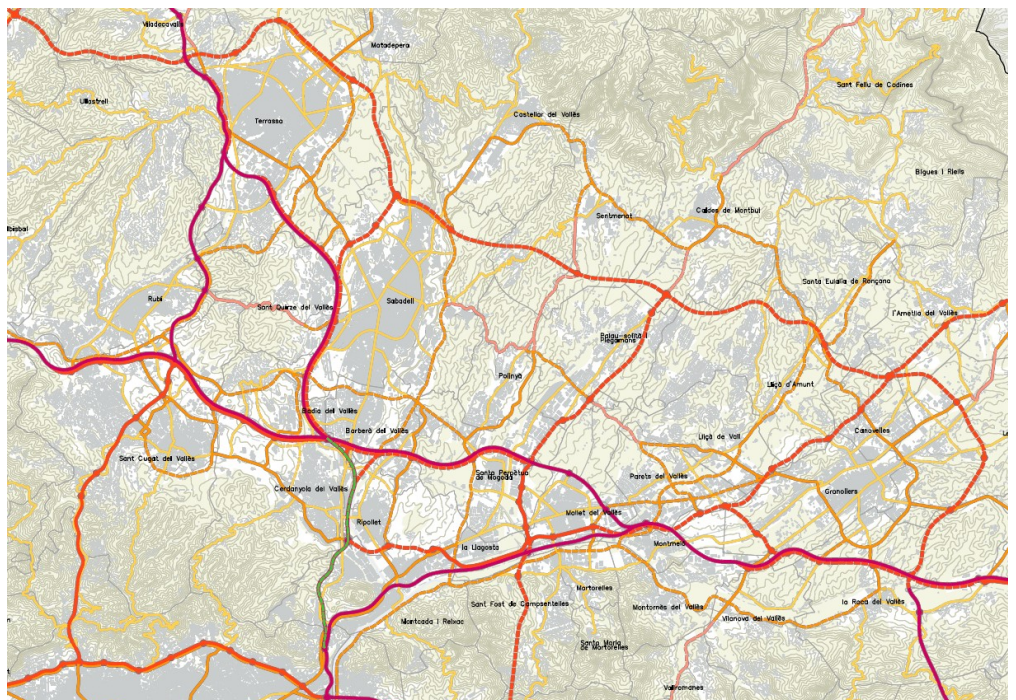
Quarta. Sobre les infraestructures viaries

Considerem que cal contenir l'oferta viària al Vallès, de manera que els possibles increments de demanda siguin absorbits pel transport col·lectiu i la millora de l'actual xarxa viària i, alhora, garantir la preservació dels espais naturals. El concepte de més Autopistes i d'ampliar més les ja existents es el mateix concepte aplicat als EEUU, que ha donat lloc a immenses vies per automòbils col·lapsades, mai hi ha prou, s'hauria de mirar més enllà i mirar cap a Europa que fa anys planteja unes grans autopistes sobre rails, per transports de mercaderies que actualment es realitzen sobre rodes. El projecte RTE-T, Red Trans Europea de Transportes, encallat durant anys, sembla ser que torna a la llum i a l'actualitat, potser la crisi energètica i els tractats de reduccions d'emissions gran part dels quals són responsabilitat dels transports, facin que es torni a plantejar aquest gran projecte Europeu de mercaderies per ferrocarril, que farien disminuir en gran mesura les necessitats d'espai a les carreteres pels vehicles pesants, que utilitzant la nostra comarca com a lloc de pas en l'eix Europa – Península- Àfrica.



Les noves vies, 4t Cinturo, Rondes noves, Interpolar, ampliacions de Autopistes, perpetuen el model de prevalença del vehicle privat, comporten un gran consum de territori i la destrucció irreversible de molts dels espais naturals que encara queden al Vallès, com els terrenys periurbans de Terrassa, fet que entra en contradicció amb el propi PTMB que diu voler preservar qualificant-los de protecció especial d'interès natural i ambiental, dedicant-hi inversions econòmiques molt elevades, que considerem que serien més útils, dedicades en favor del transport públic i col·lectiu. De la mateixa manera les noves vies produiran un efecte de pressió urbanística en les àrees properes. Tal i com es pot apreciar en el mapa adjunt, on es

pot veure com les noves vies conforme nous límits urbans amb més vivendes i poligons industrials, les àrees natural queden com illes sense comunicació al seu voltant lo que produeix la seva



degradació natural, de la mateixa manera aquestes noves vies deixaran de ser fluides pel parany de més fluidesa, fins arribar al col·lapse. Els cinturons de ronda de Barcelona han fet que més persones agafin el vehicle privat, i no han millorat el trànsit per la ciutat, per exemple,

cosa que si fa una bona xarxa de transport públic, i l'ús de la bicicleta per trajectes curts, així com anar a peu combinat amb el transport públic.

Per aquests motius ens oposem com ACRcav a nivell comarcal a les noves vies;

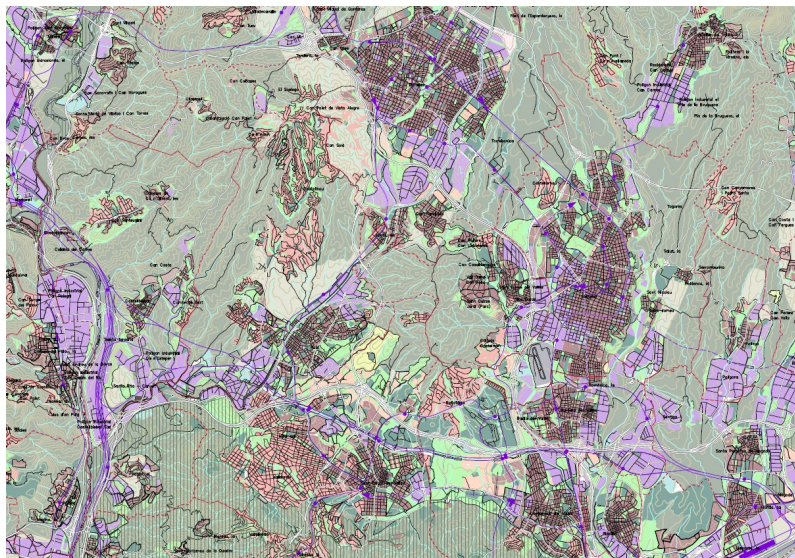
Ronda Vallès, i Vial Interpolar, així com el vial Ronda Rubí- Terrassa.

a) La Ronda Vallès.

Demanem que **no es faci aquesta nova gran via per al trànsit Nord- Sud**, i sigui substituïda per un corredor de transports de mercaderies, i millores en les xarxes comarcals i locals.

Vial Interpolar.

Projecte de fa dècades, actualment enfrontat al creixement de les ciutats del seu recorregut, passa a ser una nova via que es dibuixa entre altres



noves vies de forma discontinua, sense uniformitat, zones industrials, zones urbanes consolidades, zones residencials, són travessades per aquest projecte.

El principal motiu del Vial per Rubí era la construcció d'un gran centre comercial, que ja no es farà, i el gran centre en construcció a Sabadell, el Parc Empresarial de Sabadell, no necessita aquest vial ja que esta perfectament connectat a la C-58. A Rubí no millorarà les connexions amb els polígons industrials, i provocarà

problemes de soroll als veïns de Can Vallhonrat per la seva proximitat a les vivendes, sense oblidar la destrucció quasi total de la zona del entorn natural del Torrent dels Aous, per tot això **demanem que no es realitzi aquest projecte de nova carretera Vial Interpolar al tram Castellbisbal- Rubí- Sant Cugat.**

Ronda Rubí.

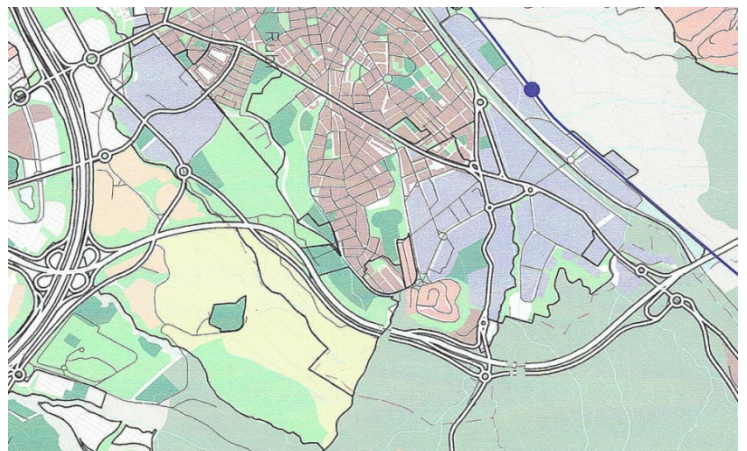
Nou projecte que es torna a repetir, ja s'ha intentat en varies ocasions dibuixar una ronda per Rubí, amb més o menys encert, aquesta no pot ser menys, ja que malbaratarà una gran extensió del territori, passarà per una zona actualment zona verd de Can



Sant Joan, i seguirà paral·lela a l'Autopista E-9, sense que es millorin els enllaços amb aquesta via i després de enllaçar amb la Carretera de Terrassa, envolta tota la zona de Les Fonts/Can Parellada - Can Pallars/Can Llobateres, i després de

passar l'autopista C-58, al llarg dels camps – els Bellots- fins arribar a la Grípia per la zona del Torrent i les zones natural i verds, fins a enllaçar amb el 4t. Cinturó.

La Nova Ronda no serveix a Rubí ja que consumeix el territori i no dona més servei



que la realització de les connexions de l'E-9 amb la BP-1503, de Rubí a Terrassa,

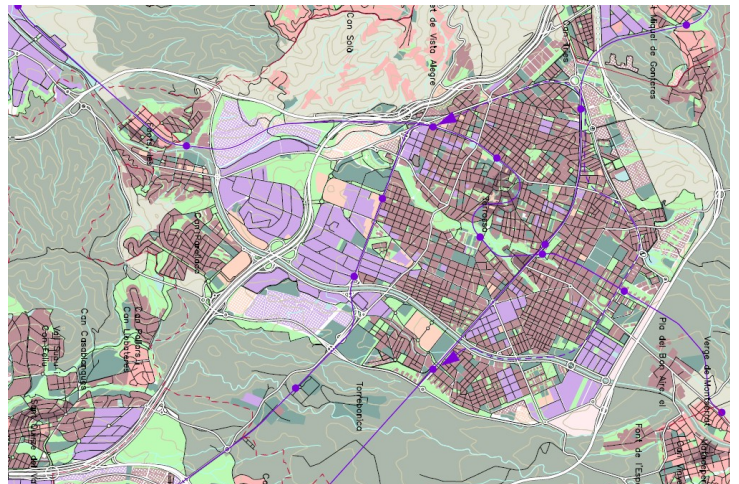
sense descartar un futur pròxim en que desaparegui el peatge de Les Fonts. **La Ronda de Rubí, es la Autopista E-9**, nomes falten els enllaços. El tram inicial de la via a més a més passa per una zona d'interès paisatgístic, del Parc de Can Sant Joan amb miradors i camins. No connecta amb l' E-9.

Com es veu al document, es una carretera que pas sense connectar.

Vista completa de la part de Rubí –Can Sant Joan- Serra Galliners, sense noves connexions amb la xarxa existent.

Vistes de la nova Ronda per Terrassa, no te més sentit que el de ocupar més espai i fer malbé els espais lliures, ja que les comunicacions que pot millorar ja

són absorbides per la C-58, que també s'amplia i l'ocupació dels boscos de la zona Can Parellada es inútil ja que aquest tram arriba a la Ctra. De Terrassa per

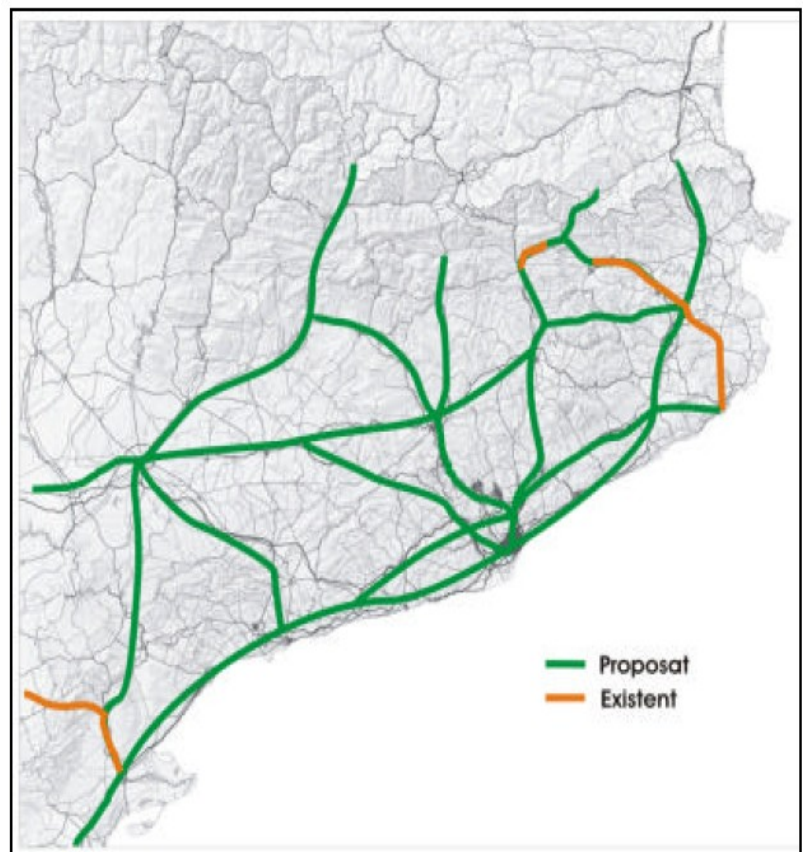


enllaçar amb l'E-9, es més curt anar-hi per la C-58 fins a l'E-9 , al Roc Blanc, per tot això, **demanem que no es construeixi la Ronda Rubí- Ronda Terrassa i que es facin les connexions entre la E-9 i la BP-1503. També demanem que s'elimini de futures propostes de carreteres.**

Cinquena. Sobre la Xarxa de camins i carrils bicicleta

La millora de les infraestructures i de la mobilitat urbana i interurbana ha de contemplar **l'habilitació de carrils segurs per a vianants i bicicletes**, tenint com a criteri la cobertura interna de cada municipi i la interconnexió entre municipis, els espais agraris, fluvials, forestals i naturals existents a la comarca. **Demanem la potenciació del Camí Verd**, que uneix Sabadell, Sant Quirze, Cerdanyola, Sant Cugat i Rubí, i connexions per vianants entre Rubí i Sant Cugat, p.ex.

Existeix un projecte de la Bicicleta a Catalunya, que s'inclou dintre d'un projecte Europeu de rutes amb bicicleta, però es troba en les seves primeres fases de desenvolupament; i no es preveu acabar fins el 2026, amb la construcció de 1200km de vies aptes per bicicletes, per connectar municipis de Catalunya.



Rutes Europees de cicloturisme. Euro Velo.



Com es pot veure en el tema de les bicicletes encara ens queda molt per fer, sense oblidar que en Europa porten molts anys promocionat la bicicleta per fer turisme i viatjar, a més de l'ús quotidià per anar a la feina i l'oci. Es per això que **demanem que el Pla de la Bicicleta s'acceleri en la seva execució.**

En base a aquestes al·legacions **SOL·LICITA**

Que es tingui considerat com a part interessada i es tinguin per formulades en temps i forma les presents al·legacions al Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Agustí Martínez Botija

Delegat per

Alternativa Ciutadana de Rubí. candidatures alternatives del vallès.

ACRcav.

Rubí, 24 de juliol de 2009.