

Programa de Planejament Territorial  
Departament de Política Territorial i Obres Públiques  
Generalitat de Catalunya

## **Al·legacions d'Entesa per Sabadell al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB)**

Isidre Soler Clarena, en qualitat de portaveu del Grup Municipal d'Entesa per Sabadell, amb domicili a l'Ajuntament de Sabadell, a la Plaça Sant Roc sense número d'aquesta ciutat,

### **EXPOSA,**

Que el Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya va aprovar inicialment el projecte de Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) elaborat per la Comissió d'Ordenació Territorial metropolitana de Barcelona.

Que aquest Pla s'ha sotmès a informació pública per un període de 45 dies, a comptar a partir de l'endemà de la seva publicació, d'acord amb l'anunci publicat al DOGC 5391 del dia 2 de juny de 2009.

Per aquests motius presenta les consideracions i al·legacions següents:

### **CONSIDERACIONS GENERALS AL PLA**

Les consideracions i al·legacions que presentem a continuació se centren bàsicament en l'àmbit d'actuació de l'Entesa per Sabadell, és a dir, Sabadell i el seu rodal, però s'emmarquen en un plantejament global de model de territori cap el qual considerem s'ha d'avançar.

El Vallès ha sofert en les darreres dècades un procés d'urbanització irracional, però, tanmateix, conserva nombrosos espais lliures de gran valor natural, ambiental, social i econòmic. L'Entesa aposta per un model que atorgui valor a aquests espais i que els preservi com a element d'equilibri territorial, però també com a font de qualitat de vida de la ciutadania, a partir dels següents elements:

- Evitar la fragmentació dels espais naturals de la plana per tal de garantir la continuïtat dels ecosistemes i els valors paisatgístics.
- Preservar de manera efectiva els espais del Rodal mitjançant figures de protecció jurídica.
- Potenciar el Parc Agrícola del Vallès, definint-lo, creant-ne un organisme de gestió i promovent que els espais que el conformen siguin classificats com a sòls no urbanitzables d'especial protecció.
- Difondre els valors naturals, socials i el patrimoni històric i cultural del rodal.

D'altra banda, apostem per una mobilitat sostenible a la ciutat i en les comunicacions amb els altres municipis, amb infraestructures eficients i amb el mínim impacte territorial i ambiental, millorant les infraestructures existents i impulsant la dotació i gestió de serveis de transport col·lectiu, amb els següents objectius:

- Evitar el consum de sòl i els impactes sobre el medi.
- 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.
- Dret a la salut. Reconegut a la Declaració dels Drets Humans, a la Constitució Espanyola i en el nou Estatut de Catalunya. Així com el Reial Decret 1073/2002 sobre avaluació i gestió de la qualitat de l'aire ambient i el recentment aprovat Decret 152/2007, d'aprovació del Pla d'actuació per a la millora de la qualitat de l'aire Mobilitat universal. Els preceptes que determinen el Llibre Blanc dels Transports de la UE, l'Estatut de Catalunya, la Llei 9/2003 de la Mobilitat i les Directrius Nacionals de Mobilitat.

## AL·LEGACIONS AL PLA

### 1 – Sobre els espais oberts

---

Considerem positiu el reconeixement dels espais oberts que fa el pla en les bases teòriques però **trobem a faltar més incidència i més concreció de la valoració que es fa d'aquests espais en el planejament**. Així, per exemple, el Pla contempla la proposta de Parc Agrícola del Vallès – PAV, però, tanmateix, no concreta prou la seva protecció ni les seves eines de gestió.

Considerem també encertada la classificació de **sòl de protecció especial d'interès natural i agrari** del mosaic agroforestal i en concret la pràctica totalitat del sòl no urbanitzable del terme municipal i els marges del Riu Ripoll.

Pel contrari considerem del tot negatiu que es qualifiqui com a **protecció preventiva** la zona de **Can Mimó i Can Lletget** a llevant del terme municipal, delimitada per la Ronda Est, el polígon de Can Roqueta, la Riera de Santiga i el barri del Poble Nou. Aquesta qualificació, confusa i d'un nivell de protecció fràgil, pot esdevenir temporal i posa de relleu coneguts intents d'urbanitzar-lo. Aquest espai està qualificat pel Pla General d'Ordenació Municipal com a sistema d'espais lliures de valor agrari i forma part del parc agrari. Proposem que aquest espai gaudeixi de la màxima protecció i que sigui qualificat de **protecció especial d'interès natural i agrari**.

Proposem que l'espai del Turó de Sant Pau qualificat pel PGMOS com a sistema de valor ecològic i paisatgístic i que el PTMB el qualifica de zona verda es qualifiqui com espai **protecció especial d'interès natural i agrari**.

Així mateix l'espai de Can Gambús, delimitat per la C-58, la Ronda Oest, la N-150 i la carretera de Serra de Pedralba, que forma part del Parc Agrari de Sabadell el Pla el qualifica com a zona verda de sòl urbà. Considerem que seria adequat qualificar-lo **protecció especial d'interès natural i agrari**.

En síntesi, plantejem que tot el sòl qualificat com a **no urbanitzable** pel PGMOS es qualifiqui com a sòl de **protecció especial d'interès natural i agrari**.

#### Quadre resum

Àmbit	Pla	Proposta
Sòl qualificat com a No Urbanitzable pel PGMOS		Qualificar-lo tot com sòl de protecció especial d'interès natural i agrari
Àmbit Parc Agrícola del Vallès	Manca concreció	Qualificar-lo com sòl de protecció especial d'interès natural i ambiental
Zona de Can Mimó – Can Lletget entre Torre-romeu i la riera de Santiga	Qualificada com a sòl de protecció preventiva	Qualificar-la com sòl de protecció especial d'interès natural i agrari
Parc Agrari de Can Gambús	Qualificat com a zona verda de sòl urbà	Qualificar-lo d'interès natural i agrari

## 2 – Sobre les estratègies urbanes

El Pla qualifica d'àrees especialitzades d'equipaments (plànol 2.3 Sistema urbà / estratègies urbanes) espais a l'àmbit del Riu Ripoll qualificats com a zones verdes i de valor ecològic i paisatgístic, entre els quals s'hi troba el Parc de la Clota a Can Puiggener. En aquest sentit caldria grafiar amb més detalls aquests àmbits.

Serra Galliners és un espai marginal amb residències fora d'ordenació situat en el terme municipal de Sabadell a llevant de Turó de Sant Pau, el qual va quedar exclòs del Pla parcial de Sant Pau de Riu-sec. Aquesta àrea no es delimita en el PTMB i en aquest sentit considerem que cal qualificar-lo com a **Àrea especialitzada residencial a transformar**, amb l'objectiu d'evitar qualsevol procés d'implantació urbana i facilitar la gestió de la seva extinció.

#### Quadre resum

<b>Àmbit</b>	<b>Pla</b>	<b>Proposta</b>
Riu Ripoll	Àrees especialitzades d'equipaments	Grafiar-los amb les qualificacions que realment corresponen
Espai marginal de Serra Galliners al Turó de Sant Pau	Sense delimitació	Delimitar-lo com a Àrea especialitzada residencial a transformar

### 3 – Sobre les infraestructures de mobilitat

---

#### 3.1 - Xarxa viària

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.

Per altra banda l'increment de l'oferta de la xarxa del transport col·lectiu no ha d'estar condicionada als creixements urbanístics, sinó que ha de ser una oferta estratègica per resoldre els actuals dèficits i per compensar el sistema modal de comunicacions de passatgers i de mercaderies a favor del transport col·lectiu en detriment del vehicle privat.

Per aquest motiu rebutgem les infraestructures incompatibles amb el respecte pels espais de protecció especial, com ara el Quart Cinturó (B-40, Autovia Orbital o Ronda del Vallès), la Ronda Est i la Interpolar Sud, les quals comporten un elevat consum de territori, una total destrucció dels espais naturals del nord del terme municipal i de la resta del Vallès.

La construcció d'aquestes vies entra també en total contradicció amb la defensa dels valors dels espais afectats per aquestes infraestructures i que el PGMOS els preserva qualificant-los d'espais d'interès ecològic paisatgístics i que el propi Pla Territorial diu voler preservar qualificant-los de **protecció especial d'interès natural i ambiental**.

El cas del Quart Cinturó es converteix en el màxim exponent de la doble moral de la planificació, per una banda es reconeixent els valors naturals, ambientals i paisatgístics d'uns espais agrícoles i forestals i a l'hora se'ls condemna amb infraestructures viàries de difícil justificació des del punt de vista de la mobilitat i totalment contradictòries amb alguns dels objectius del propi Pla Territorial.

El Pla es planteja *protegir els espais naturals, agraris i no urbanitzables en general com a components de l'ordenació del territori*, i estableix connectors naturals amb la finalitat de *preservar els valors paisatgístics existents, permet el desplaçament de les espècies i el manteniment de la biodiversitat existent*. Malgrat aquests propòsits que valorem positivament les traces d'aquests connectors naturals que el pla determina coincideixen fil per randa amb la traça del Quart Cinturó, de manera que a la pràctica poden quedar desprotegits.

Per altra banda el Pla no practica la necessària moderació planificadora de la xarxa viària amb la finalitat de no malmetre recursos territorials i d'execució al proposar una nova viabilitat sobredimensionada i poc realista des del punta vista de la seva necessitat real i de la seva viabilitat de construcció.

Per aquest motiu i amb la finalitat de millorar la mobilitat viària entre municipis, tot evitant la malversació del territori i els efectes ambientals, defensem la construcció o reforma de les següents infraestructures:

- Construcció de la Ronda Nord des de la Ronda Oest, a la carretera de Matadepera, fins la carretera B-124 de Castellar del Vallès.
- Connexió de la Ronda Oest de Sabadell amb les rondes de Terrassa, seguint la traça de l'actual línia de Renfe.
- Construcció de la Ronda Est únicament des de la B-140 fins la C-155 a l'alçada del Cementiri.
- Desdoblament de la carretera B-124 Sabadell – Prats de Lluçanès, entre Sabadell i Castellar del Vallès.
- Reforma del traçat de la carretera C-155 Sabadell – Polinyà, amb la construcció d'un carril per a vehicles lents.
- Desdoblament de la carretera B-140 Sabadell – Santa Perpètua des de Can Roqueta.
- Construcció del Pont de la Salut des de la rotonda del carrer de Vilarrúbies fins la Ronda Est al Cementiri.

Proposem l'exclusió del Pla les noves vies de gran capacitat:

- Quart Cinturó (B-40, Autovia Orbital o Ronda del Vallès))
- Ronda Est de Sabadell (tram Ronda Nord – Cementiri) i la pota fins connectar amb la B-124.
- Interpolar Sud

Proposem també l'exclusió del Pla de noves vies:

- La nova via de cornisa paral·lela a la C-58 i a la carretera de Serraparera a Cerdanyola del Vallès, entre la B-30 i la carretera de Bellaterra.
- La nova via que des de la carretera de Bellaterra segueix pel traçat de la Via Verda.

### Quadre resum

Àmbit	Pla	Proposta
Noves vies	Quart Cinturó	NO CONSTRUCCIÓ
	Ronda Est	Únicament des de la B-140 de Sta. Perpètua fins la C-155 al Cementiri  NO CONSTRUCCIÓ del tram des del Cementiri fins la Ronda Nord
	Interpolar Sud	NO CONSTRUCCIÓ
	Via de cornisa paral·lela a la C-58 i Serraparera	NO CONSTRUCCIÓ
	Carretera de Bellaterra pel traçat de la Via Verda	NO CONSTRUCCIÓ

Àmbit	Pla	Proposta
Millora connexió entre municipis	Ronda Nord	Únicament de la BV-1248 de Matadepera, fins la B-124 de Castellar del Vallès.
	No el contempla	Connexió entre Rondes de Terrassa i Ronda Oest seguint la línia de Renfe
	No el contempla	Desdoblament de la B-124, entre Sabadell i Castellar del Vallès
	No el contempla	Reforma traçat C-155 de Sabadell a Polinyà
	No el contempla	Desdoblament de la B-140 Sabadell – Sta. Perpètua des de Can Roqueta
Pont de la Salut	No el contempla	Incorporar-lo al planejament

### 3.2 - Xarxa ferroviària

Valorem de manera positiva el plantejament teòric que fa el Pla de dissenyar estratègies ferroviàries a partir de millorar l'actual xarxa i d'estendre-la amb noves línies ferroviàries.

Considerem que el transport ferroviari, tant de passatgers com de mercaderies, ha de tenir un paper molt més rellevant en la mobilitat de la regió metropolitana. En aquest sentit cal dotar de més extensió la nova xarxa ferroviària que afecta al Vallès per donar servei a més municipis amb l'objectiu de crear una veritable xarxa de ferrocarril suburbà. La seva concreció i execució ha de ser una **prioritat**.

#### ❖ Xarxa de rodalies RENFE

- Orbital Renfe Martorell – Terrassa – Sabadell – Granollers. Es tracta d'una actuació prioritària a l'igual que la conveniència d'abordar actuacions per millorar la seva accessibilitat amb la construcció de noves estacions a Can Llong i la de l'Hospital Parc Taulí.

#### Quadre resum

Àmbit	Pla	Proposta
Orbital ferroviària Martorell – Terrassa – Sabadell - Granollers		Prioritzar
Orbital ferroviària a l'àmbit de Sabadell	No previstes	Nova estació Hospital Parc Taulí
		Nova estació a Can Llong
		Soterrar línia a l'alçada de Can Llong per relligar trama urbana
		Remodelació i millora actuals estacions Nord, Centre i Sud

#### ❖ Xarxa comarcal d'FGC

Defensem la prioritització de les següents infraestructures ferroviàries:

- Perllongament de la línia dels FGC a Castellar del Vallès, tot evitant l'impacte sobre el Parc del Nord i el Bosc de Can Deu
- Nova línia dels FGC Sabadell – Polinyà – Granollers. Aquesta línia ha de formar part de la xarxa de FGC i no es pot contemplar com un ferrocarril lleuger o tren-tramvia com planteja el pla.
- Nova línia dels FGC Sabadell – Can Gambús – Mancomunitat – Hospital de Terrassa – Terrassa. Garantir la connexió d'aquesta línia amb les línies a Castellar del Vallès i a Granollers per evitar transbordaments.
- Incloure en el planejament el soterrament de l'actual línia dels FGC entre l'estació de Sabadell-Gràcia i Sant Quirze del Vallès.
- Estudiar el perllongament de la línia dels FGC pel nord del Vallès: Castellar del Vallès – Sentmenat – Caldes de Montbui -La Garriga.

- El Pla proposa una nova connexió entre Barcelona i el Vallès a través d'un nou túnel ferroviari sota Collserola (túnel ferroviari d'Horta). Aquesta connexió considerem que s'ha de desplaçar pel pas de Montcada per evitar afectacions al Parc de Collserola i reduir el cost de construcció.

### Quadre resum

Àmbit	Pla	Proposta
Perllongament línia FGC a Castellar del Vallès	Afectació del Bosc de Can Deu	Nou traçat evitant el pas pel Bosc de Can Deu
Nova línia FGC Sabadell – Polinyà – Granollers	Ferrocarril lleuger o tren-tramvia	Formar part de la xarxa de FGC
Nova línia FGC Sabadell – Can Gambús – Mancomunitat – Hosp. de Terrassa – Terrassa		Garantir connexió amb les línies a Castellar del V. i a Granollers
Soterrament actual línia FGC entre Sabadell-Gràcia i Sant Quirze del Vallès	No ho contempla	Incloure en el planejament
Nova línia FGC Castellar del V. – Caldes de M. – La Garriga	No ho contempla	Incloure en el planejament
Nova connexió entre Barcelona i el Vallès a través d'un nou túnel ferroviari d'Horta	Afectació Parc Collserola	NO CONSTRUCCIÓ TÚNEL Desplaçar-la al coll de Montcada per la línia Barcelona - Manresa

### ❖ Xarxa de ferrocarril lleuger

Defensem la implantació d'una xarxa de tramvies complementària que, a més, implicaria una inversió econòmica menor i un menor temps de construcció. L'Entesa per Sabadell va presentar fa uns mesos una proposta de tramvies per Sabadell que contempla tres línies que conformarien una anella urbana enllaçada amb el *TramVallès*:

- T-1. Estació de RENFE Sud - actual Gran Via - Plaça d'Espanya - Avinguda d'Estrasburg - Ronda d'Europa fins la N-152, on entroncaria amb la línia del *TramVallès* de Cerdanyola a Terrassa.
- T-2. A partir d'aquest punt, al barri de Cifuentes, una nova línia podria continuar en direcció oest unint els barris de Can Gambús – Merinals - Can Feu - Zona industrial del Sud-oest fins l'Estació de RENFE Sud. Aquesta línia cobriria la comunicació d'uns barris amb una baixa dotació de transport i d'una de les zones industrials més importants de la ciutat.
- T-3. Des de l'Estació de RENFE Sud la línia de tramvia seguiria en direcció l'Aeroport - Sant Pau de Riu-sec i Badia del Vallès on tornaria a entroncar-se novament amb el



*TramVallès* que provinent de Barbera del Vallès enllaça amb la UAB i Cerdanyola del Vallès.

#### Quadre resum

Àmbit	Proposta
T-1. Tramvia Estació RENFE sud – Gran Via - Plaça Espanya – Avinguda Estrasburg – Ronda Europa – N-150. Connexió amb <i>TramVallès</i> de Cerdanyola del Vallès a Terrassa	Incloure
T-2. Tramvia N-150 - Can Gambús – Merinals - Can Feu - Zona industrial del Sud-oest - Estació de RENFE Sud	Incloure
T-3. Tramvia Estació de RENFE Sud - Aeroport - Sant Pau de Riu-sec - Badia del Vallès. Connexió amb <i>TramVallès</i> provinent de Barbera del Vallès - UAB i Cerdanyola del Vallès.	Incloure

### 3.3 - Xarxa camins i carrils bicicleta

Proposem que la millora de les infraestructures i de la mobilitat urbana i interurbana es complementi també amb **l'habilitació de carrils segurs per a vianants i bicicletes**. En aquest sentit proposem que el Pla inclogui la potenciació del Camí Verd que uneix els municipis de Sabadell, Sant Quirze, Cerdanyola, Sant Cugat i Rubí, així com que es reculli i es doni continuïtat al traçat de Castellar del Vallès al mar seguint els rius Ripoll i Besos.

#### Quadre resum

Àmbit	Proposta
<b>Camí Verd.</b> Uneix els municipis de Sabadell - Sant Quirze del Vallès – Cerdanyola - Sant Cugat i Rubí.,	Incloure
<b>Del Ripoll al mar.</b> Uneix Castellar del Vallès – Sabadell – Barberà del Vallès – Ripollet – Montcada – Santa Coloma i Sant Adrià seguint els rius Ripoll i Besòs	Incloure

Isidre Soler Clarena  
Grup Municipal d'Entesa per Sabadell

Sabadell, 23 de juliol de 2009