

QUE FEM

LINIES DE TREBALL DEL GRUP DE CIUTATS MITJANES DE LA SEGONA CORONA METROPOLITANA DE BARCELONA

1. APOSTAR PER UNA POLITICA DE MOBILITAT EQUILIBRADA I FONAMENTADA EN LA INTERMODALITAT

Cal prioritzar les vies de comunicació que uneixen les ciutats de la segona corona metropolitana i aquestes amb la resta del territori, tant amb els sistemes urbans més pròxims, metropolitans, com amb els de la resta del territori català.

S'han d'aprofitar, racionalitzar i adequar al màxim les vies de comunicació ja existents, aplicant criteris de minimització d'impactes ambientals en el seu redisseny i de correcció dels impactes funcionals provocats pels peatges en algunes d'aquestes vies. Convé treure el màxim rendiment de les infraestructures existents i no pensar sempre amb més i noves vies per resoldre els nous problemes i requeriments dimensionals.

Així mateix, convé entendre des de la lògica territorial i funcional el paper que l'autovia Orbital ha de jugar pel que fa a l'estructuració en xarxa del territori metropolità i molt concretament de les ciutats de la segona corona entre elles mateixes i respecte la ciutat central i les seves necessitats de mobilitat. Això no obstant, serà imprescindible plantejar la implantació de noves infraestructures viàries amb una molt acurada resolució de la problemàtica ambiental que la seva implantació pugui provocar.

La futura línia del tren d'alta velocitat amb les seves estacions constitueix un element fonamental per a la projecció exterior del territori i acabarà essent una peça clau de la seva estructura funcional. En aquest sentit, cal prestar especial atenció a les propostes definitives de traçat i disseny del recorregut del tren d'alta velocitat i de les seves infraestructures complementàries, així com a la proposta de construcció d'estacions amb criteris de servei a les ciutats de la segona corona i el seu radi d'influència; i assegurar l'accés amb transport públic des d'aquestes ciutats a la nova estació. La infraestructura al servei de les ciutats i no només el territori al servei de la infraestructura.

Alhora cal que es potenciïn els sistemes de transport públic per millorar la mobilitat metropolitana. Estendre el metro regional, els trens de rodalies, i prioritzar els autobusos interurbans; amb criteris d'intermodalitat i d'integració tarifària. Completar la xarxa ferroviària de manera que en un futur sigui possible la relació entre ciutats amb el ferrocarril: l'eix Vilanova – Vilafranca, l'eix Papiol – Mollet, l'eix Granollers – Mataró, l'eix Terrassa – Martorell...

A més, cal preveure centres d'intercanvi modal de segon nivell, situats de forma descentralitzada; sens perjudici de que existeixi un gran centre de connexió intermodal, d'escala regional, en la conurbació de Barcelona.

Finalment, per garantir l'equilibri territorial, cal plantejar la planificació de les infraestructures de comunicació i d'intercanvi de dades, al mateix nivell que les

infraestructures viàries i ferroviàries. Només així es podrà aprofitar al màxim el seu potencial en el terreny de la racionalització i control de la mobilitat.

2. RECONÈIXER EL PAPER DE CIUTATS DINAMITZADORES DEL SISTEMA METROPOLITÀ. ENFORTIR ELS SUBSISTEMES URBANS ARTICULATS A CADA CIUTAT

La gestió territorial ha de reconèixer i potenciar els sistemes urbans que es configuren al voltant de les diferents ciutats mitjanes de l'entorn metropolità. És un fet, que cal reconèixer, que al voltant de les ciutats mitjanes de la segona corona metropolitana s'articulen, de fet, diferents subsistemes urbans basats en la interdependència de determinats municipis a aquestes ciutats i en la capacitat d'aquestes de generar estructura suficient per garantir un desenvolupament de les parts suficientment integrat i equilibrat.

En aquest sentit, les àrees dinamitzadores del territori metropolità s'han de fer coincidir amb els nuclis urbans ja existents, reforçant les seves pròpies dinàmiques de creació de centralitats d'abast metropolità, i garantint un millor equilibri entre les necessitats de desenvolupament, el consum de sòl i l'augment de les demandes de mobilitat. Aquest reforç de les dinàmiques de les pròpies ciutats s'ha de fer, bàsicament, apostant pel desenvolupament i rehabilitació dels seus centres urbans, millorant-ne l'accessibilitat i potenciant-hi els serveis i les activitats terciàries i productives; o, i només complementàriament, en la lògica de les noves àrees de serveis definides per cada subsistema urbà en funció de les dinàmiques generades per les noves comunicacions i per la millora general de l'accessibilitat.

3. POTENCIAR LA REHABILITACIÓ DELS TEIXITS URBANS EXISTENTS FRONT ELS CREIXEMENTS EN EXTENSIÓ

Les propostes de gestió territorial i de definició d'un model metropolità, han d'incidir, d'una forma essencial, en el foment d'aquelles actuacions que ajudin als processos, generalment complexes, de renovació i millora dels teixits urbans preexistents; tant els centrals i històrics, com els barris que van estendre la ciutat i que cada cop més requereixen d'intervencions per garantir la seva adequació a la demanda urbana i prevenir-los de processos de degradació de difícil reparació.

Aquests processos de renovació i millora s'han de plantejar tant des del punt de vista de les infraestructures, els serveis, les dotacions públiques i privades; com des de la rehabilitació de l'habitatge i la creació de noves centralitats millorant l'estructura interna dels barris i obrint-los al conjunt de la ciutat.

Convé tenir present, en tot moment, l'especial importància que aquests teixits urbans preexistents tenen en el desenvolupament i consolidació de les ciutats mitjanes de la regió metropolitana. La seva regeneració i rehabilitació, han de permetre evitar noves i extensives ocupacions de sòl lliure, o la creació de nous nuclis residencials segregats i artificiosos, agreujant els problemes de mobilitat, de dèficits dotacionals i, essencialment, d'articulació social. La ciutat, regenerada, oberta i diversa; front la consolidació de barris degradats, aïllats i moltes vegades excessivament especialitzats.

4. DESCENTRALITZAR ELS EQUIPAMENTS, LES DOTACIONS I LES FUNCIONS DE CAPITALITAT. DESENVOLUPAR UN MODEL EN XARXA PER A LA DISTRIBUCIÓ DE FUNCIONS

Cal disposar dels instruments necessaris per tal que el sistema de ciutats mitjanes de la regió metropolitana, les de la primera i segona corona a l'entorn de Barcelona, situades sobre els principals eixos de comunicació que els garanteix una bona accessibilitat; tinguin de forma efectiva funcions de capitalitat. En aquest sentit, serà convenient la descentralització de dotacions, serveis i funcions, de caràcter singular i d'abast o interès nacional i internacional; per tal d'evitar que totes aquestes activitats es desenvolupin i es concentrin a la ciutat central del sistema.

El desenvolupament d'un model en xarxa, la xarxa de ciutats metropolitanes; acostarà efectivament els serveis i les dotacions a les demandes dels ciutadans i ciutadanes del conjunt de l'àmbit i corregirà la tendència a la congestió funcional i de mobilitat de l'àrea central del sistema. Aquest model, entre altres coses, ha de permetre que la ciutat central del sistema, Barcelona, adquireixi la veritable dimensió de capital europea; resolent, amb un encaix territorial més ampli, les problemàtiques funcionals que es puguin derivar de la seva dinàmica de transformació i especialització.

5. PROTEGIR DE FORMA EFECTIVA ELS ESPAIS OBERTS. PRESERVAR LA IDENTITAT DEL TERRITORI

Els espais lliures i oberts al voltant de les ciutats de la segona corona metropolitana, són, cada cop més, espais estratègics respecte als quals és imprescindible garantir-ne la preservació i fer possible polítiques actives de regeneració i millora. Cal controlar la tendència a l'ocupació del sòl al servei de l'extensió de les ciutats, tant per usos urbans com per a la implantació de noves infraestructures i activitats induïdes per aquestes.

Pel model d'un sistema de ciutats en xarxa, acabarà essent tan important el sistema urbà com el sistema d'espais lliures. L'espai lliure ha d'assolir un paper vertebrador per a l'eficàcia del qual cal evitar la fragmentació de les peces grans i propiciar la continuïtat d'aquells fragments separats per la urbanització. Cal, no només, acabar amb l'ocupació il·legal del sòl i la proliferació d'urbanitzacions, sinó que, a més, cal implementar polítiques que ajudin a retornar al seu origen els terrenys que han estat objecte d'ocupacions no planificades. No sempre s'ha de contemplar la legalització dels processos d'ocupació com mecanisme de reconducció d'aquests processos.

La gran majoria dels espais lliures que queden avui encara no ocupats per la urbanització i l'extensió de les ciutats, haurien d'integrar-se al sistema territorial d'espais lliures amb voluntat de permanència indefinida. El sòl no ocupat en termes urbans és, avui, imprescindible per garantir l'equilibri territorial i, en aquest sentit, cal garantir la seva pervivència tant funcional com econòmicament.

Convé una planificació del sistema d'espais lliures que tingui en compte, acuradament, el seu interès històric, agrícola, forestal, paisatgístic, hidrològic; les seves condicions de regeneració i recuperació i la seva funció per garantir la connectivitat natural. I per tal de garantir la seva preservació i fer possibles les polítiques actives de regeneració, cal una planificació urbanística integrada de l'espai urbà i l'espai lliure, de tal manera que aquests espais formin part integrant de la identitat urbana del territori metropolità i siguin gestionats amb criteris urbanístics. Un Pla d'espais lliures territorial d'abast metropolità, podria ser l'instrument adequat per tal d'assolir aquest nivell de planificació integrada.

Serà imprescindible trobar nous mecanismes de gestió de l'espai obert i lliure. El manteniment de l'agricultura i la gestió dels boscos, a gran part de l'àmbit metropolità,

està quedant fora de mercat o encara que rentable pot acabar no essent competitiva respecte d'altres usos o expectatives de desenvolupament. Només amb noves formules de sosteniment econòmic, es podrà garantir el seu manteniment, la seva qualitat i el seu nivell de servei a la població metropolitana.

6. DEFINIR DE FORMA CLARA I TRANSPARENT LES RESERVES PER A LES INFRASTRUCTURES I DOTACIONS MEDIAMBIENTALS D'ABAST SUPRA LOCAL

La complexitat que generalment acompanya a l'emplaçament d'infraestructures mediambientals que hagin de servir a un conjunt de municipis: les corresponents al 1 cicle de l'aigua, els abocadors de runes, les plantes de tractament de residus...; requereixen, i requeriran cada cop més, la transparència en la planificació i la participació oberta a les diferents administracions, sigui quina sigui la assignació competencial concreta. Només garantint la informació i la participació en la planificació, dimensionat i nivells de servei; es podrà reclamar i garantir una adequada distribució territorial i una adequada relació servei/demanda.