

3.- DESENVOLUPAMENT DELS PLANS D'ORDENACIÓ

3.1.- 1965: UN PLA TARDÀ

El pla del 1965 era un pla poc ambiciós, tot i tenint en compte les possibilitats potencials per l'època.

Les vies d'accés proposades pel pla es basaven sobre les diverses carreteres d'entrada a la ciutat. L'única aportació del pla fou l'enllaç de la rambleta del Pare Alegre (final de la rambla d'Ègara) amb la carretera de Rubí (accés a Barcelona per l'Arrabassada). En aquest sentit, no només no es va executar, sinó que s'anà més enllà al connectar de forma directa la Rambla amb l'autopista a Barcelona (Il·lustració 37) inaugurada a principis de la dècada del 1970. L'obertura d'aquesta via ràpida, -de les primeres del país i més tenint en compte que era lliure de peatge- suposà un canvi d'hàbits dels conductors i un factor de revitalització del creixement econòmic, principalment per permetre una via d'entrada i sortida de mercaderies ràpida i àgil.

En l'execució del pla s'incidí de forma més decidida en les vies de penetració i distribució. Aquest pla anava fortament lligat al pla d'eixamplament del carrers centrals. En aquest sentit es partia de l'ampliació del carrer Major -al final del segle XIX- i, per tant, s'efectuà en primer terme l'ampliació del portal de Sant Roc. Pel que fa a la resta de carrers, s'actuà de forma puntual i mai amb una visió global.

Exemples d'aquestes actuacions puntuals d'eixamplament són el carrer de la Font Vella (a la zona pròxima al Centre Social i Catòlic), el carrer del Passeig (a l'alçada del carrer Nou), el carrer del Pantà (a l'alçada del carrer de Sant Isidre), el carrer de la Unió (junt al raval de Montserrat), etc.

En els anys 1963 i 1964 es fan reformes al portal de Sant Roc i al carrer Nou. Aquest darrer tindrà poca efectivitat a causa de l'estretesa del pont de Sant Pere. I el primer cada dia mereixerà més crítiques desfavorables pel fet de convertir una confluència tan centrada en una carretera deshumanitzada. A la vegada en el tram nord de la rambla d'Ègara, s'elimina la forma de rambla per tal d'establir-hi una autèntica avinguda.

L'objectiu principal era, doncs, la utilització quasi en exclusiva de la trama urbana com a suport del trànsit rodat i, en conseqüència, s'establien uns eixos nord-sud i est-oest per a comunicar el centre amb la perifèria. En aquest sentit es potencià el trànsit pel passeig del Comte d'Ègara, carrer de la Font Vella i carrer Major com a eix est-oest; i la rambla d'Ègara com a eix nord-sud.

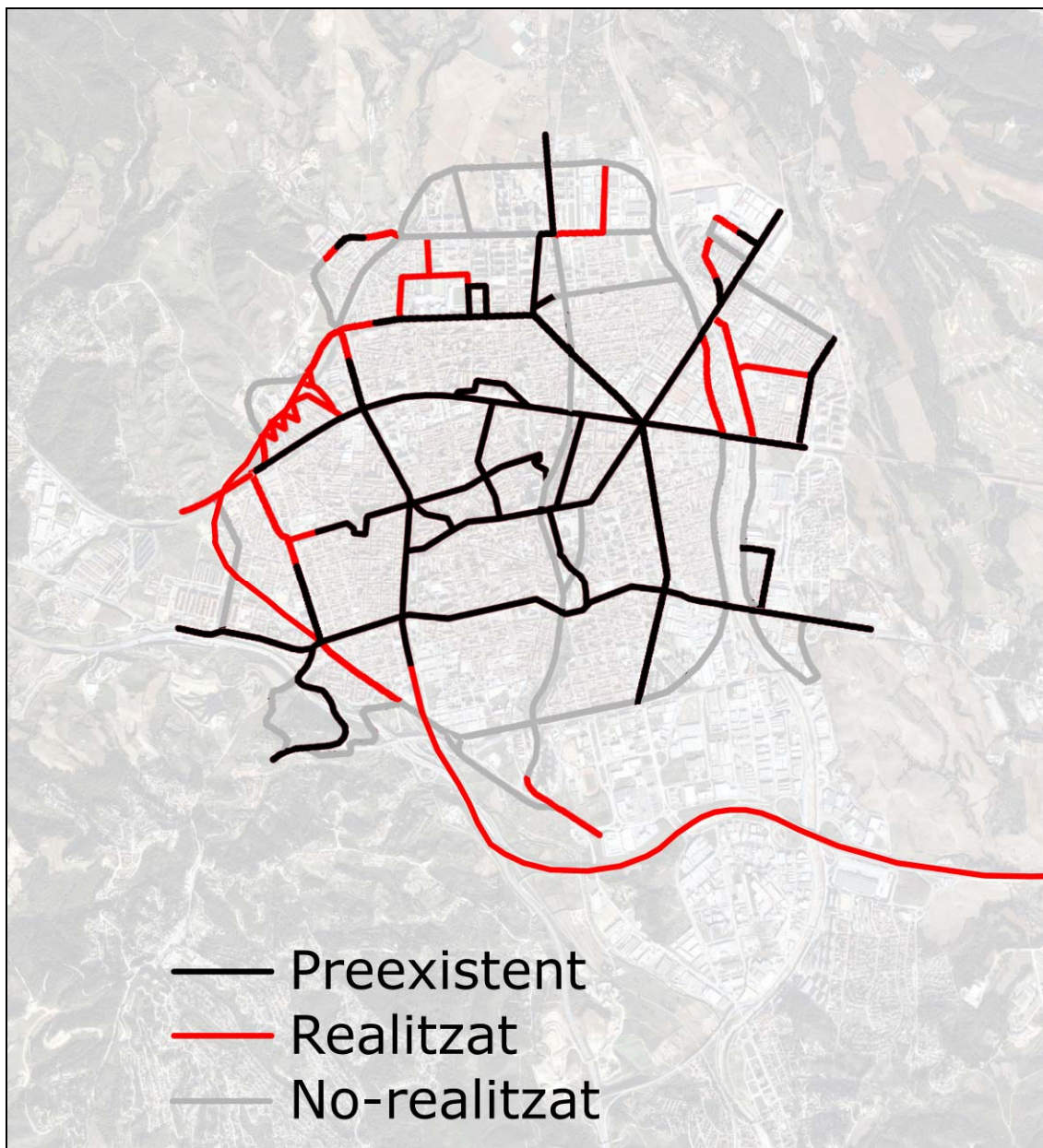
El pla preveia la utilització de la traça del ferrocarril de Barcelona a Saragossa com a suport d'un gran eix est-oest, però el fet que no se soterrassin les vies n'impedí l'execució.

Pel que fa a les vies perimetrals, el pla no preveia vials més a ponent de l'avinguda d'Àngel Sallent. Tot i això, a causa de les riuades de 1962 es construí el transvasament de la Riera del Palau, i per tant, es creà un eix de comunicació perimetral a ponent de la ciutat no previst al pla. Pel contrari, a causa de les riuades no s'executà per complet el vial de llevant paral·lel a la riera de les Arenes, sinó que es començaren trams curts i inconnexos.

Al nord de la ciutat es començà a traçar la ronda Nord o avinguda de Béjar, però en cap cas es completà un eix viari connex. S'avançà més en l'avinguda de l'Abat Marçet, en part gràcies a la construcció de l'estadi de futbol, però no se solucionà de forma

satisfactòria la connexió amb l'avinguda de Jaume I i la carretera de Matadepera.

Pel que fa a les travesseres, es definiren dos eixos. El primer d'ells (est-oest) seguia la traça de la carretera de Montcada i, per tant, no s'hi hagué d'intervenir de forma significativa. El segon fou el que no es portà a terme, ja que pretenia crear un eix nord-sud pel torrent de Vallparadís, que en aquells moments no es contemplava com a gran parc urbà o pulmó per a la ciutat, sinó que més aviat s'hi veia una possibilitat de construcció d'un gran eix viari.

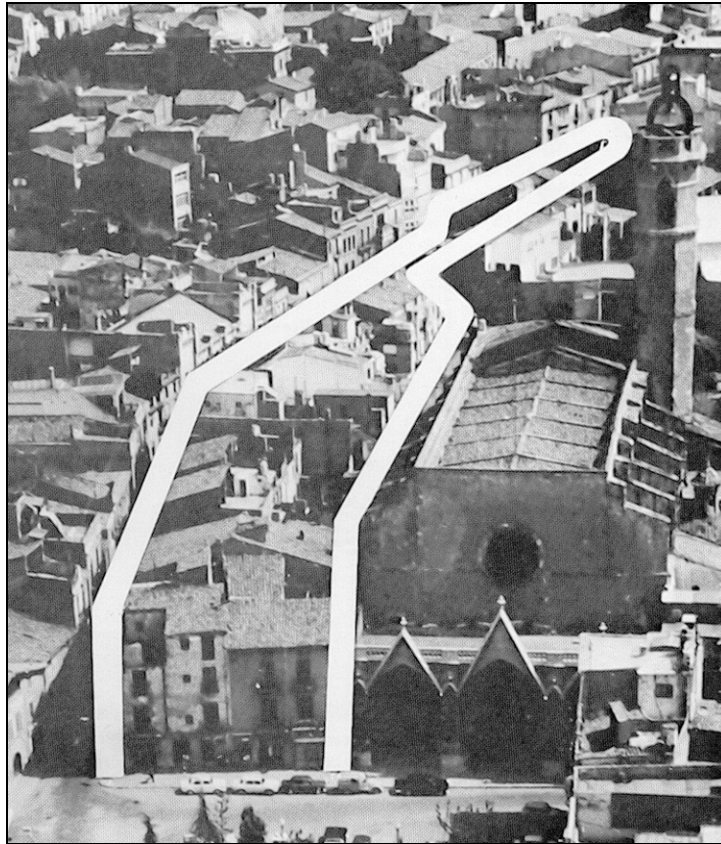


Il·lustració 37: Grau d'execució del pla del 1965. Font: elaboració pròpia.

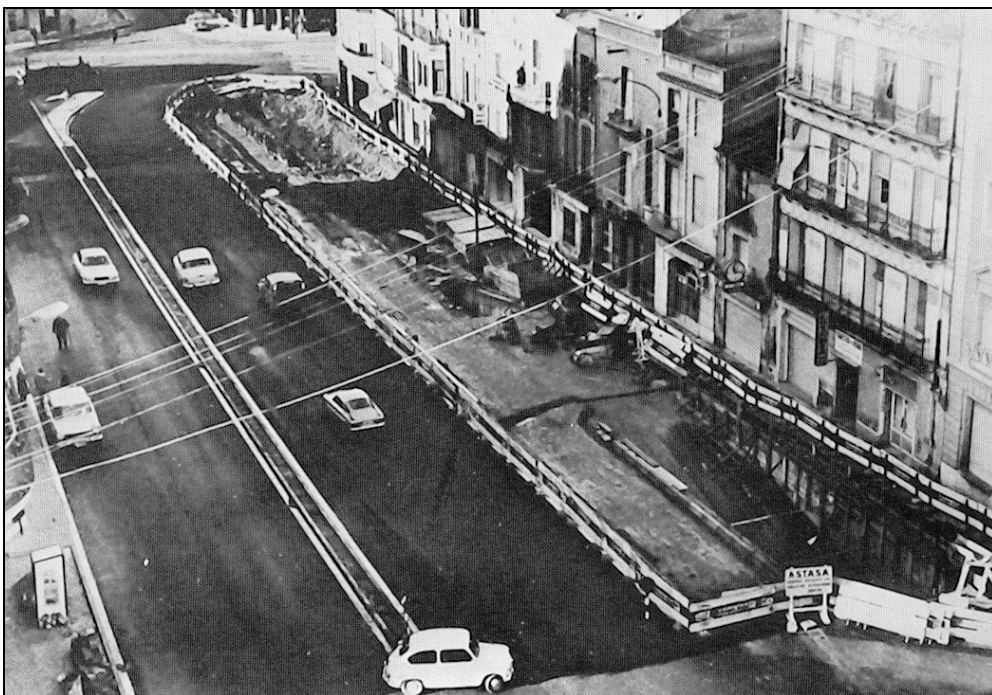
Pel que fa al pla d'eixamplament de carrers, s'actua en diferents trams, però tots ells desconnectats i sense seguir una línia general. Això comporta que, actualment, encara es pateixi l'herència d'aquesta actuació amb carrers on la secció varia irregularment.

A causa d'aquesta clara voluntat d'eixamplar els carrers estrets del centre històric, sense tenir en compte les edificacions de valor arquitectònic, sorgeix una força popular

contrària a aquestes actuacions. D'aquesta manera el 1971 s'anuncia la reforma del cèntric carrer de la Font Vella (Il·lustració 38).



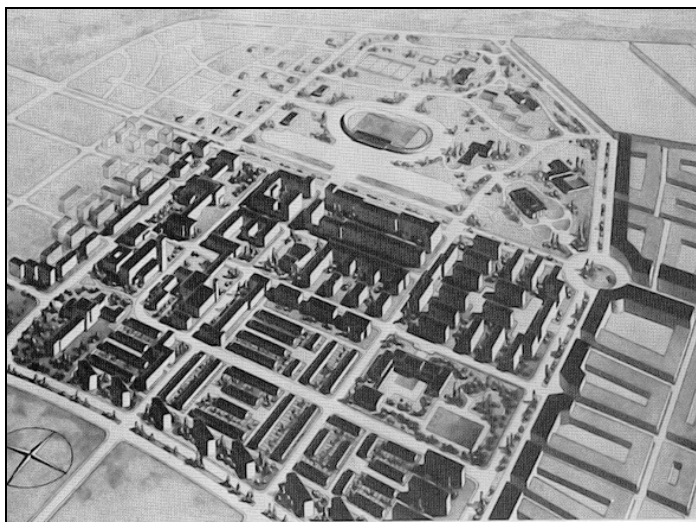
Il·lustració 38: L'any 1971 és anunciat que el carrer de la Font Vella serà eixamplat vint-i-cinc metres. L'espai vorejat en blanc assenyalava l'abast de la reforma. Font: Tarrasa, cien años de urbanismo.



Il·lustració 39: L'any 1972 és inaugurat l'aparcament subterrani del portal de Sant Roc. La foto recull la fase final de llur construcció. Font: Tarrasa, cien años de urbanismo.

En molts casos, les reformes d'eixamplament de carrers del centre històric, comporten la construcció de vials concebuts literalment com a autopistes urbanes. A la Il·lustració 39 es pot comprovar la magnitud de superfície que s'atorga al vehicle privat en front a l'espai dedicat per als vianants.

Ja durant la dècada de 1950, es comencen a elaborar plans de polígons residencials. En aquest sentit, el pla preveu la construcció de més polígons a l'extraradi de la ciutat, de manera que actuïn com a nuclis de microcentralitat. En el moment de l'aprovació del pla ja s'ha finalitzat la primera fase dels grups de Sant Llorenç, i posteriorment s'amplien aquests i en sorgeixen de nous: grups del Pla del Bon Aire, grups de Montserrat, grups de Gibraltar, grups de Can Jofersa, etc.



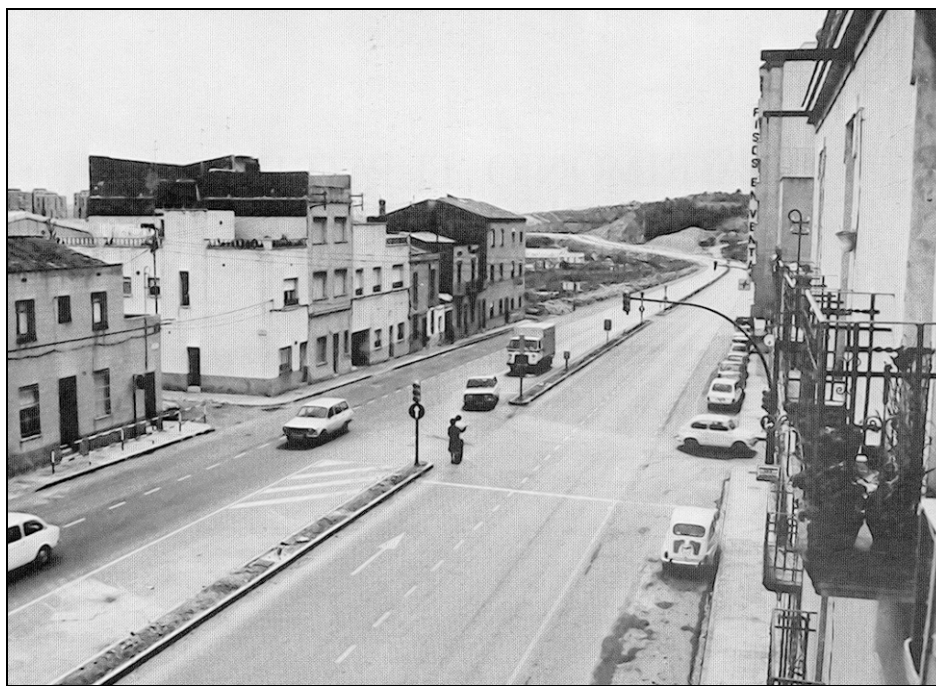
Il·lustració 40: Ordenació d'un centre cívic i comercial al sector nord de Terrassa, conforme al pla no aprovat del 1951.

Val a dir que en aquest aspecte les previsions del pla es compleixen en un alt percentatge, degut al greu problema de la vivenda d'aquells moments agreujat per les catastròfiques riuades del 1962.



Il·lustració 41: Composició urbanística del grup de Sant Llorenç.

Una de les actuacions més importants d'aquesta època és l'arribada de l'autopista. Certament, el pla del 1965 no preveu un accés d'aquestes característiques, però sí que insinua que s'ha de millorar la comunicació amb Barcelona -per Sabadell- mitjançant algun tipus de vial exterior als nuclis urbans. Finalment, l'any 1975 és inaugurada l'autopista B-29 que uneix directament l'avinguda de la Meridiana de Barcelona amb la rambla d'Ègara de Terrassa.



Il·lustració 42: Entrada de l'autopista Barcelona-Terrassa, en direcció al centre urbà de la ciutat. Font: Terrassa, cien años de urbanismo.

3.2.- 1983: UN PLA REALISTA

El Pla General d'Ordenació del 1983 significa un canvi important en el planejament urbanístic de la ciutat i va lligat, a l'hora, d'un alt grau de compliment fins a la seva fi el 2003.

A continuació es mostren les actuacions més significatives sobre la xarxa primària més exterior:

- L'autopista B-29 (posteriorment A-18 i C-58/C-16) es prolonga fins a Manresa a finals de la dècada del 1980. Això permet la connexió amb l'autovia de la Bauma (actualment carretera C-58), generant un tercer accés a la ciutat, a través del sector del Roc Blanc, s'evita així el pas per la trama interior de la ciutat. No es pot connectar amb el IV cinturó ja que aquest es troba encara –a dia d'avui– en fase de construcció.
- El 1995 es prolonga de l'eix procedent del túnel de Vallvidrera, com a carretera, i no com a autovia, tal i com preveu el pla, és a dir, una calçada en comptes de dues. El vial es construeix per l'est dels sectors de Can Parellada Residencial fins la seva intersecció amb l'autopista
- Un tram de la prolongació de la B-29 es preveu (d'acord amb el pla) com a túnel, ateses les característiques topogràfiques i l'ocupació del territori, tant pel que fa al pla parcial Can Parellada, com al PP Pallàs - Llobateras de Sant Quirze del Vallès,

però finalment es construeix en superfície.

- El 1996 s'executa la millora del traçat i connexió amb la xarxa bàsica urbana, de l'eix Terrassa-Sabadell (N-150 carretera de Montcada), preveient la seva connexió amb la ronda Sud de la ciutat (avinguda de Santa Eulàlia) a partir del seu desviament, un cop passat el cementiri, ampliant el camí Farcan i salvant la riera de les Arenes.
- Es millora el traçat de l'accés a Terrassa per la carretera de Rubí però no s'amplià a 20 m ni amb un desdoblament en el sector de les Fonts, amb un carril de sortida de la ciutat pel marge esquerre de la riera de les Arenes. Sí que es redissenya, però, el pont sobre la Riera dels corresponents enllaços amb els laterals d'aquesta.
- Es millora el traçat de la carretera de Matadepera, i s'amplia la secció fins a 10 m, però no fins als 15 m previstos. Es millora l'encreuament amb l'avinguda de Béjar o ronda Nord mitjançant la construcció d'una rotonda.
- La Generalitat de Catalunya executa un accés alternatiu des de la carretera de Martorell, a partir del sector de Vista Alegre. No obstant no es resol l'enllaç amb els laterals del transvasament de la riera del Palau però sí amb la rambleta del Pare Alegre.

En aquesta xarxa, però, no s'assoleixen els següents objectius:

- La prolongació com a carretera, l'accés als túnels de Vallvidrera, des de la seva intersecció amb la B-29, amb un recorregut perifèric a través del sector dels Bellots, connectant amb la carretera de Montcada (N-150) i seguint per l'est del sector de Torre-sana fins el barri de la Grípia enllaçant amb la carretera de Castellar i amb el cinturó perimetral de Terrassa (avinguda de Béjar), un cop salvada la riera de les Arenes, no es realitzà i encara és present al POUM vigent.
- Degut als diferents retards per part del Ministeri de Foment, no es porta a terme el cinturó perifèric Nord el traçat del qual preveu des de la seva intersecció amb la carretera de Castellar travessant el pla del Garrot fins a connectar amb la carretera de Rellinars, envoltant el bosc de la Muntanyeta i el sector de Can Boada fins a la seva connexió amb l'enllaç entre l'autovia de la Bauma i la prolongació de la B-29, es planteja com una reserva de sòl en la hipòtesi de realització d'un futur 4t Cinturó de caràcter metropolità i nacional, o bé per la possibilitat de la seva realització com a cinturó urbà amb caràcter de carretera en el cas que els fluxos de tràfic urbà i comarcal així ho fessin necessari.
- No obstant no es realitza la seva ampliació a 20 metres (4 carrils) i la modificació del seu traçat actual en el tram comprès entre el nou hospital de Terrassa i l'actual mercat Central (àrea d'equipaments de la Mancomunitat) utilitzant l'actual traçat com a vial secundari d'accés als equipaments existents en el sector.
- No es millora el traçat de la carretera d'Olesa, en la part corresponent al terme municipal de Terrassa, ni s'eixampla a 20 m, mitjançant un desdoblament de la carretera, amb sentits únics, en l'accés a Terrassa.
- No es millora el traçat de la carretera de Castellar del Vallès (C-1415) en el tram corresponent al terme municipal de Terrassa ni s'amplià a 10 m, tal com és previst en el terme municipal de Castellar del Vallès pel Pla Comarcal de Sabadell.
- Pel que fa a la millora prevista de la carretera de Rellinars, no es porta a terme cap actuació.

Les principals actuacions en la xarxa primària més interior són les següents:

- Es prolonga l'avinguda de Béjar fins a la riera de les Arenes i des de la carretera de Matadepera fins al pont sobre la riera del Palau.
- Es construeixen els laterals de la riera de les Arenes (avinguda del Vallès), prioritzant-se la contemplació del vial del marge dret.
- La Generalitat executa la terminació del carrer de Santa Eulàlia, salvant el torrent de Vallparadís, i connectant amb la Rambleta (s'aprofita la traça dels FGC que quedà lliure amb el soterrament) i amb els laterals del Transvasament. Per l'altre extrem, es connecta l'avinguda de Santa Eulàlia amb la carretera de Sabadell, un cop salvada la riera de les Arenes.
- S'impulsa el cinturó interior: rambleta del Pare Alegre, rambla d'Ègara, avingudes de Josep Tarradellas, l'Abat Marcet, Jaume I, Barcelona, les Glòries Catalanes i Santa Eulàlia; fonamentalment redissenyant els encreuaments. Resta pendent l'encreuament de l'avinguda de Barcelona amb l'avinguda de les Glòries Catalanes i la carretera de Montcada, és a dir, la reforma de la plaça dels Països Catalans.
- S'executà el nus entre la B-29 i l'avinguda del Vallès pel marge esquerre-nord però no pel lateral nord fins a la ronda de l'est.
- Es completa el nus de connexió entre la Rambleta i la B-29 i la seva prolongació en direcció de l'autovia de la Bauma.
- Es completa el nus de connexió entre la variant d'accés de la carretera de Martorell, els laterals del Transvasament i la Rambleta.
- Es redissenya el nus format per la carretera d'Olesa, carretera de Martorell, laterals del Transvasament, i es construeixen de dos ponts complementaris, connectant a nivell els laterals del Transvasament, permetent així el funcionament de la rotonda. També es connecta l'avinguda d'Àngel Sallent amb aquest enllaç.
- Es construeix el nus d'accés de la prolongació de la B-29, al sector oest de la ciutat, a través del sector Roc Blanc, però no es connecta amb els laterals del Transvasament.
- S'executen diferents nusos al llarg dels laterals de la riera de les Arenes (avinguda del Vallès amb avinguda de Béjar, carretera de Castellar, carretera de Montcada, avinguda de Santa Eulàlia i carretera de Rubí).
- S'executen diferents nusos del cinturó est amb els laterals de la B-29, carretera de Montcada (N-150) i es prolonga el lateral nord de la línia de RENFE.
- Es redissenyen els nusos entre les avingudes de l'Abat Marcet, Josep Tarradellas i el Transvasament

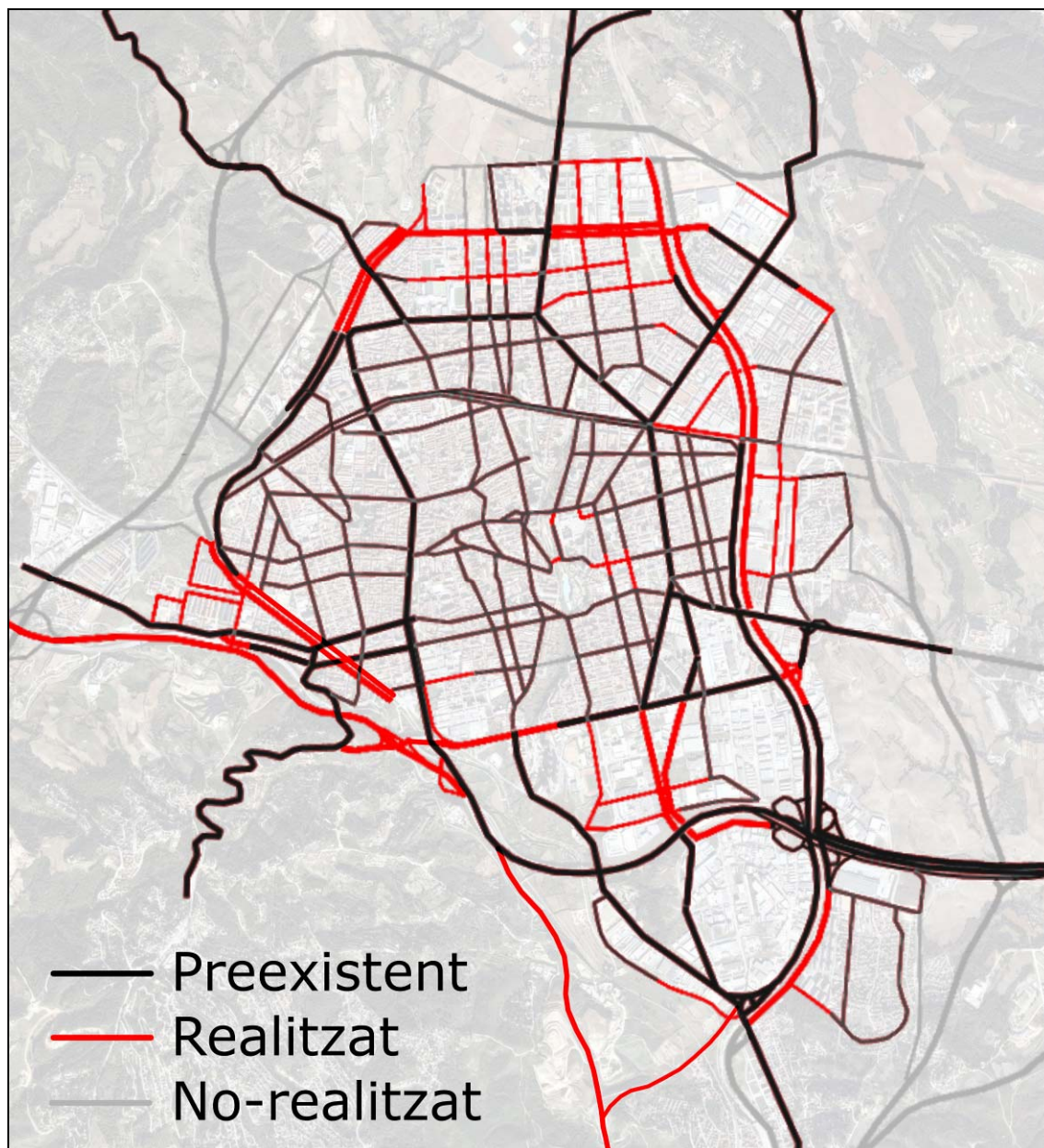
Pel que fa a les rieres es construeixen nous ponts i es milloren els existents.

Sobre la xarxa primària més interior no es porten a terme les següents actuacions previstes:

- No es completa el lateral dret del transvasament de la riera del Palau.
- No es crea una nova variant d'accés a la ciutat, a partir del desviament, des de la carretera de Rubí, pels polígons industrials: Colom II, Can Parellada, Santa Margarida i Can Palet (av. Glòries Catalanes, c. Túrria c. Miño).

- Degut a que no es construeix el IV cinturó, tampoc es pot construir l'enllaç amb la carretera de Castellar, com a accés nord-oest de la ciutat.

A la Il·lustració 43 es veuen gràficament totes les actuacions descrites anteriorment.



Il·lustració 43: Grau d'execució del pla del 1983. Font: elaboració pròpia.

3.2.1.- El Pla del Centre Històric de Terrassa

Si s'ha de destacar alguna de les actuacions, sens dubte aquesta ha de ser el Pla del Centre Històric de Terrassa

Des del seu inici l'any 1993, el Pla del Centre Històric de Terrassa ha realitzat remodelacions en una cinquantena de carrers i places del centre de la ciutat.

El Pla del Centre és un ambiciós i complet projecte endegat per l'Àrea de Mobilitat, que l'Ajuntament de Terrassa que es comença a executar el 1992. Les remodelacions han afectat més d'una trentena de carrers i places de la ciutat, reconvertint totes aquestes

zones en agradables espais de passejada i de creixent activitat comercial, potenciada gràcies a la conversió de molts dels carrers en zones o semizones per a vianants.

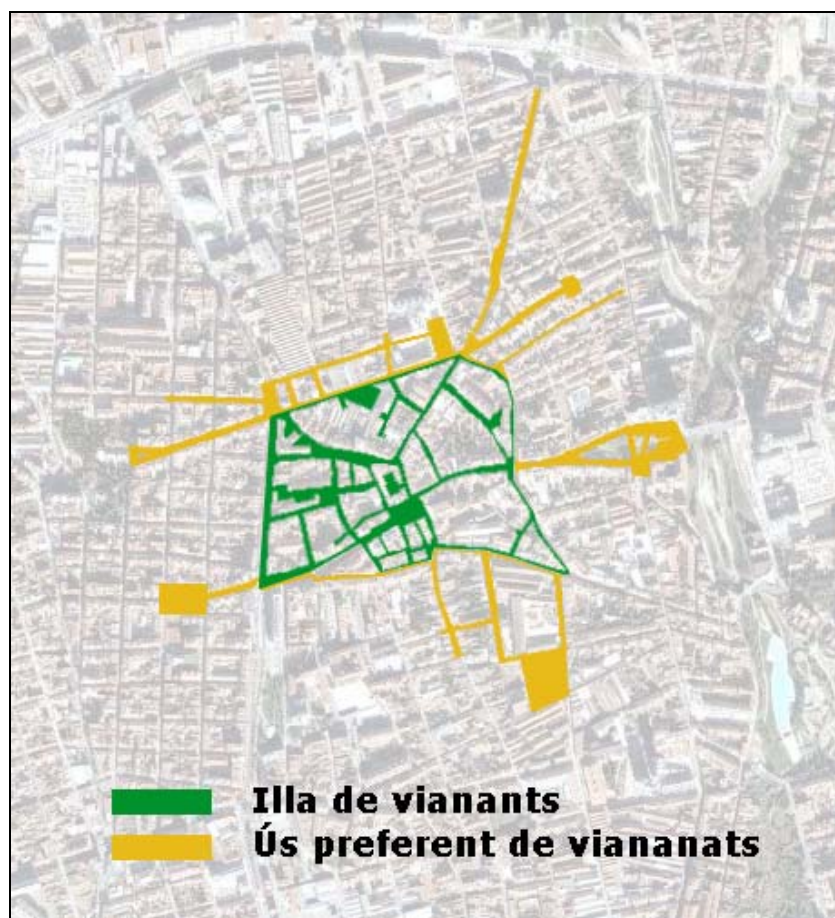
3.2.1.1.- Història:

El Pla del Centre s'aprova per part de l'Ajuntament de Terrassa el setembre del 1991 amb la unanimitat de tots els grups polítics. El projecte es comença a executar el 1992 amb la previsió de seguir sempre uns criteris comuns i uns eixos d'actuació concrets: l'embelliment de la zona, la potenciació del comerç, la supressió de les barreres arquitectòniques i la consolidació d'una imatge global i unificada dels diferents carrers i places que es troben al nucli històric de Terrassa.

Des que es va posar en marxa el Pla del Centre a l'any 1992 fins ara s'han invertit un total de vint-i-dos milions d'euros, dels quals tretze milions s'han destinat per aparcaments.

Gràcies a totes les obres realitzades, s'ha aconseguit l'objectiu primordial del Pla: revitalitzar el centre històric de Terrassa i recuperar-lo com a espai de relació entre els ciutadans i com a l'autèntic cor de la ciutat. Aquesta realitat troba l'exemple més paradigmàtic en la plaça Vella: la seva remodelació, inaugurada l'any 1995, ha convertit aquest espai en un agradable i concorregut punt de trobada dels ciutadans.

3.2.1.2.- Zones del centre de Terrassa remodelades entre el 1993 i el 2007.



Il·lustració 44: Pla del Centre Històric de Terrassa. Font: elaboració pròpia.

1993-1995:

- Carrer de Guttenberg
- Plaça d'Enric Granados
- Placeta de Saragossa
- Carrer de l'Església
- Carrer de Jaume Cantarer
- Plaça Vella
- Carrer del Teatre
- Plaça de la Torre del Palau
- Carrer de Pare Llaurador
- Carrer del Cardaire
- Plaça de Maragall
- Carrer de Baix Plaça
- Carrer de Mosterol
- Carrer del Bastard
- Carrer Major

1995-1996:

- Carrer de la Font Vella
- Carrer Nou
- Carrer de la Palla
- Carrer de Gaudí
- Passatge de Tete Montoliu

1996-1997:

- Carrer de Gavatxons
- Placeta de la Font Trobada
- Carrer de les Parres
- Carrer del Vall
- Carrer del Forn
- Carrer de Baix Plaça
- Plaça del Doctor Cadevall
- Carrer de la Rutlla

1998-1999:

- Raval de Montserrat
- Carrer Major (segon tram)
- Carrer de la Unió (tram entre el Raval i el carrer d'Iscler Soler)
- Carrer de la Vila Nova
- Carrer Cremat
- Carrer de la Font Vella (tram entre el carrer de Sant Pau i el passeig del Comte d'Ègara)

1999-2000:

- Carrer de Volta
- 2ª fase del carrer de la Unió
- 1ª fase del carrer d'Iscler Soler
- Carrer de Sant Pau

2000-2001:

- Portal de Sant Roc
- Carrer de Sant Pere
- Carrer de Puig Novell
- Carrer del Racó

2002-2003

- 2ª fase del Carrer d'Iscler Soler
- Carrer del Camí Fondo
- Carrer de la Rasa

2003-2004

- Carrer del Nord (1ª i 2ª fase)

-Carrer de Joaquim de Paz
-Carrer del Vall

2004-2007

-Plaça del Progrés
-Carrer de Pau Claris
-Carrer del Portal Nou

Torre del Palau



Imatge de la *nova* plaça Vella, amb les terrassetes dels bars. La remodelació d'aquest espai es va inaugurar el maig del 1995. Les obres d'urbanització van incloure també la construcció d'un pàrquing subterrani.



La conversió de la plaça Vella en zona exclusivament per als vianants ha estat una de les operacions més exitoses del Pla del Centre. La plaça Vella és avui el centre neuràlgic de la ciutat



En aquesta imatge podem apreciar com era la plaça Vella abans de la remodelació: un espai desordenat, envaït pels cotxes i amb moltes barreres arquitectòniques.

La Font Vella, abans i després



A dalt a l'esquerra, dues fotos de l'antiga Font Vella, un carrer estret i gris on tenien prioritat els vehicles per davant de les persones.

A dalt a la dreta, dues imatges actuals del mateix carrer, preses des de la mateixa perspectiva. Ara la Font Vella és un vial d'ús exclusiu per a vianants.



El Pla del Centre ha comportat la reactivació del petit comerç al nucli històric terrassenc. A les dues fotografies superiors, podem veure un abans i un després del Pla del Centre en aquest immoble situat a la Font Vella, ara rehabilitat i destinat a usos comercials.

Altres carrers o zones



La plaça de la Creu Gran forma part de la zona perimetral de l'illa de vianants del Centre històric de Terrassa. La remodelació d'aquesta plaça, inaugurada a finals del 1998, han consistit bàsicament en l'ampliació de l'espai per als vianants i la restauració de la font, a més de la renovació del mobiliari urbà.



El Pla del Centre ha convertit espectacularment moltes zones de la ciutat en racons molt agradables per a la passejada, amb arbres i amb bancs per a seure. El carrer de l'Església, on es troba el Casal de la Gent Gran Anna Murià, n'és un exemple.



La placeta de Joan Maragall, situada entre el carrer del Teatre i el carrer de Sant Pau, és ara un espai amable i ampli, amb molt més espai per a la passejada. És un dels carrers considerats *semizona de vianants*.



En aquesta foto es pot apreciar el nou aspecte del carrer Major: un espai ampliat on, com a la resta de carrers del Centre de la ciutat, s'han suprimit o alineat les barreres arquitectòniques de manera que es facilita el pas de persones de mobilitat reduïda.



La plaça del Vapor Ventalló és un nou espai públic de 4.100 metres quadrats, gràcies a la transformació de l'antic vapor. La plaça està situada a l'illa delimitada pels carrers de la Rasa, Sant Llorenç, Pantà i Sant Isidre. Un espai porxat conserva els elements arquitectònics de la nau industrial original.



A les dues imatges superiors s'aprecia el canvi que ha experimentat el carrer Cardaire, que va ser un dels primers carrers que es van reconvertir en zona exclusiva de vianants.

Portal de Sant Roc, Sant Pere, Puig Novell i Racó

Al portal de Sant Roc, i tenint en compte la seva ubicació amb sortida a la Rambla, les modificacions han estat notables. Encara que la zona segueix sent d'ús mixt de vianants i vehicles, s'han ampliat al màxim les voreres i s'han col·locat 20 bancs de descans.



Al carrer de Sant Pere s'han renovat i soterrat les canalitzacions de les companyies de serveis, incloent el cablejat de fibra òptica. Altres reformes que s'han portat a terme en aquest mateix carrer són el canvi de paviment i la il·luminació, ressaltant el caràcter distintiu i singular d'un dels carrers més concorreguts del centre de la ciutat.



Al carrer de Puig Novell s'ha doblat el nombre de metres per als vianants, reduint el carril dels vehicles i ampliant les voreres. Quant al mobiliari urbà, destaca la instal·lació de jardineria, bancs de descans i la il·luminació, amb onze fanals.



El carrer del Racó s'ha convertit en zona per a vianants i s'ha augmentat l'espai de les escales en el tram de pendent més pronunciat.

Iscle Soler



El tram oest del carrer d'Iscle Soler, entre la rambla d'Ègara i el carrer de la Cisterna, es va inaugurar el setembre de 2002. Les obres d'urbanització han convertit aquest tram en ús compartit entre vianants i vehicle privat, ampliant les voreres amb la consegüent reducció del carril de vehicles. Pel que fa a mobiliari urbà, s'han instal·lat sis punts de llum de 125 W, dos bancs, tres papereres i divuit pilones fixes.

La Rasa



El carrer de la Rasa s'ha convertit en un carrer d'ús compartit entre vianants i vehicles, amb voreres de 3 metres d'amplada (el doble que les anteriors) i un únic carril per a circulació de vehicles, en sentit est. S'hi han instal·lat trenta-nou fanals, noranta-set arbres, trenta-tres bancs, vint papereres i vuitanta-dues pilones fixes. Les obres les ha executat l'empresa SEPISA per un import de prop de 880.000 €

Raval de Montserrat



La construcció del pàrquing subterrani i la urbanització del raval de Montserrat ha estat un dels projectes més complexos i ambiciosos del Pla

del Centre Històric de Terrassa.

El 7 de maig de 1999, Terrassa celebrava la culminació d'aquest gran projecte, estrenant un nou Raval més espaiós, més amable i més modern, destinat exclusivament als vianants.



La zona s'ha pavimentat amb llambordes de pedra natural de color gris combinat amb el color vermellós. Al centre del Raval, just davant de l'Ajuntament, hi ha un gran espai obert sense arbres ni mobiliari urbà, apte per a la celebració d'actes multitudinaris, com són les exhibicions castelleres. En aquesta mateixa zona, el sòl presenta una reproducció de tres metres de diàmetre de l'escut de la ciutat.

Les obres, que han possibilitat la implantació de terrasses de bars al Raval, han afectat també els carrers de Goleta i del Peix, que ara també presenten una nova imatge.



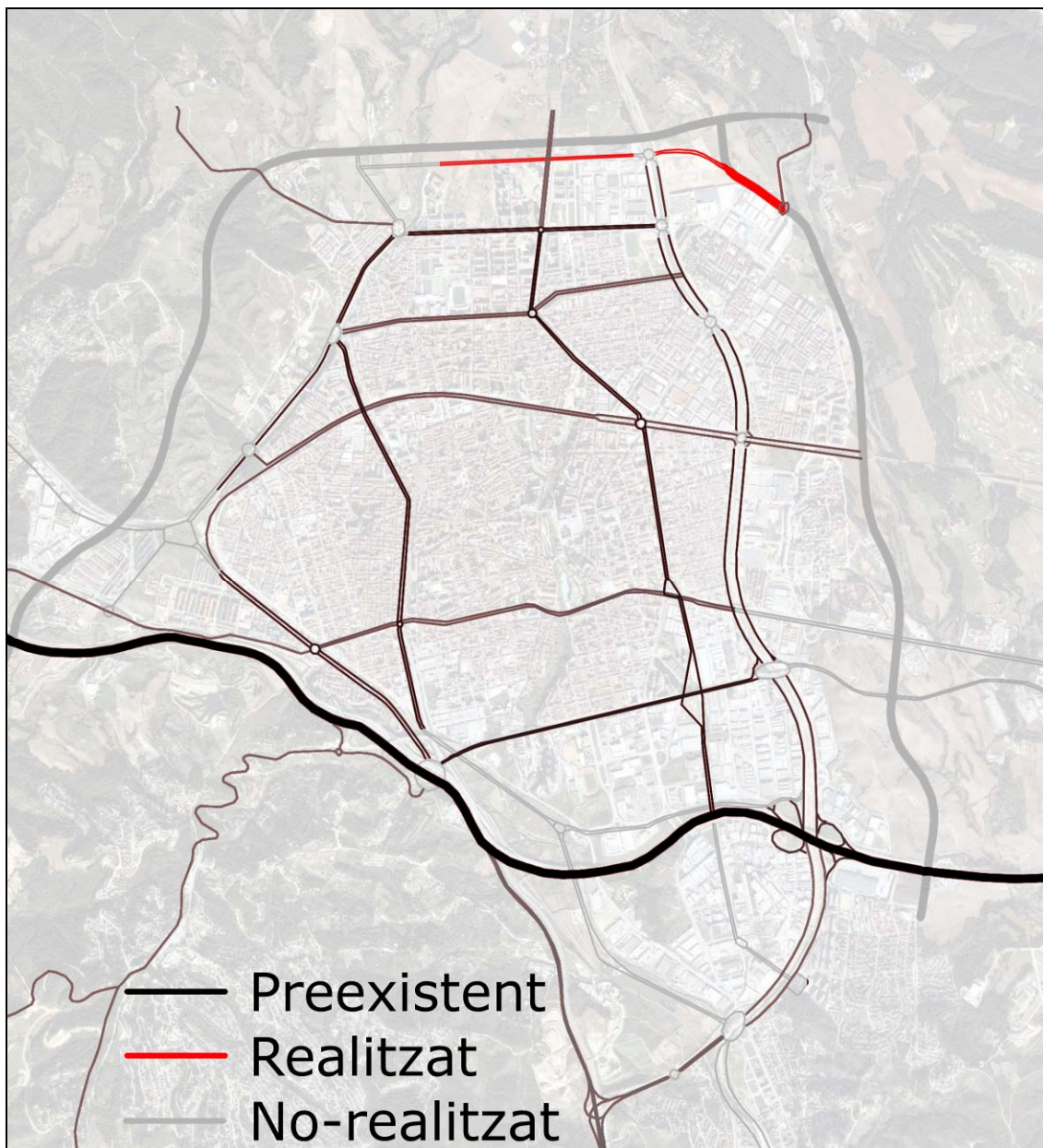
Per altra banda, el nou pàrquing subterrani té quatre plantes i 245 places, que amplien notablement l'oferta de places d'aparcament a l'illa de vianants del centre de la ciutat. Els accessos per a vehicles són al carrer de Goleta, mentre que al raval de Montserrat hi ha dos ascensors -un dels quals és contigu al Mercat de la Independència- per a l'accés de vianants.

3.3.- 2003: UN PLA AMBICIÓS

El POUM del 2003 té una vigència d'encara no quatre anys. És per aquest motiu que s'ha realitzat una part petita de les infraestructures planejades. Tot i això, el ritme d'execució és prou bo i no es pot parlar d'endarreriment.

Actualment, ja hi ha enllestits o en fase de redacció molts dels grans projectes com el cobriment del transvasament de la riera del Palau, la millora de la porta Sud, o la millora de la façana oriental de Ca n'Anglada.

Resten pendents, encara, el sector sud adjacent a la riera del Palau, la ronda de Llevant i els grans parcs territorials com el de la Betzuca, entre d'altres.



Il·lustració 45: Grau d'execució del pla del 2003. Font: elaboració pròpia.

3.3.1.- Projectes en fase de redacció

3.3.1.1.- Porta Sud

Aquests estudis es concreten en dos trams diferenciats, el primer, corresponent al tram que arriba fins als actuals enllaços de Can Parellada, definit en l'estudi informatiu de millora general, condicionament de l'autopista C-58, ampliació a tres carrils i calçades laterals entre els PK 8+300 i 19+600 (tram Cerdanyola del Vallès – Terrassa).

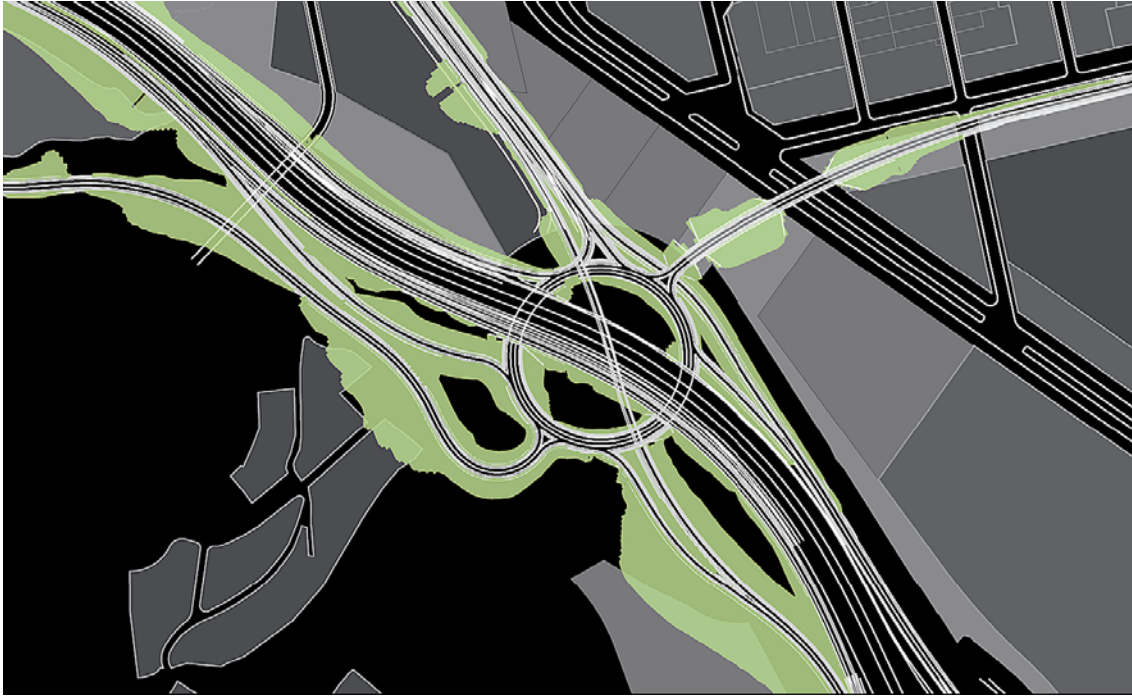
En relació al segon tram, fins arribar a la futura connexió amb l'autovia Orbital a l'alçada de Can Trias –en el terme municipal de Viladecavalls–, l'ampliació d'un carril per banda en el tram d'autopista entre el nus de l'avinguda del Vallès i el futur enllaç amb la ronda Orbital. La remodelació de l'anomenada porta Sud, i la modificació de la connexió del Roc Blanc. Aquests treballs es troben actualment en plena fase de redacció.

Es preveu completar el document per part de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat en un termini estimat de tres mesos.

La millora del nus de la porta Sud ha de solucionar les dues grans temàtiques que pivoten a l'entorn del nus: els requeriments viaris que se sol·liciten en relació als accessos a la ciutat i a la interconnexió entre les rondes urbanes, i la construcció urbana de la ciutat que creix i es transforma al voltant del nus.

La proposta municipal per a la porta Sud efectuada davant la Direcció General de Carreteres aposta per: la solució de connexió amb l'autopista i d'interconnexió amb el sistema de rondes urbanes a tres nivells, millorant la solució establerta en el POUM. La separació del nus viari de l'estructura urbana de la ciutat. L'alliberament d'una quantitat important de sòl actualment ocupat per terraplens, ponts, vials provisionals i altres i la posada en valor d'aquest sòl de cara a l'ordenació urbana prevista en el POUM. La possibilitat de completar la xarxa urbana existent mitjançant els diferents sectors de desenvolupament urbà. La possibilitat de crear nous fronts edificats amb nova activitat urbana enrasats, tant al futur passeig de Ponent (inclòs el nou Palau de Justícia), com a la resta de l'entorn de la porta Sud. La implantació en el territori seguint la seva lògica topogràfica en la mesura del possible i la integració de l'actuació en el paisatge del lloc.

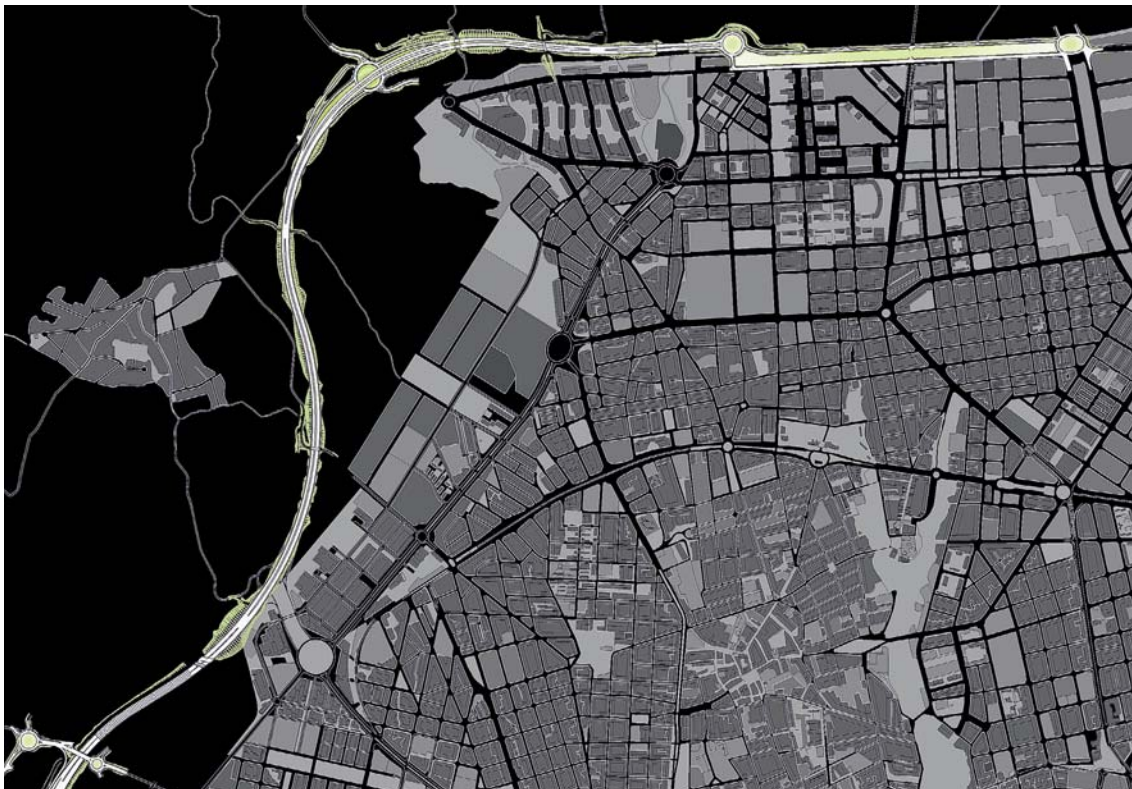




Il·lustració 46: Proposta de remodelació de la porta Sud. Font: Gerència Municipal d'Urbanisme.

3.3.1.2.- Projecte de l'autovia Orbital

La millora del traçat i les rasants en les solucions de la via se centra en l'objectiu de minimitzar el seu impacte sobre el territori, reduir al màxim les afectacions sobre immobles i garantir la seva plena compatibilitat amb les solucions dissenyades en el POUM.



Il·lustració 47: Projecte de l'autovia Orbital. Font: Gerència Municipal d'Urbanisme.

3.3.1.3.- Passeig de Ponent

Les propostes de l'avanç d'ordenació de l'espai públic viari del futur passeig de Ponent permeten establir les pautes necessàries per a garantir el nivell de qualitat i homogeneïtzació al conjunt del futur espai públic viari, que necessàriament es projectarà i s'executarà de manera fragmentada en el temps i en l'espai.

El futur passeig de Ponent abastarà des de la cruïlla de l'actual ronda de Ponent amb l'avinguda de Béjar fins a l'anomenada porta Sud, en l'encreuament de la riera de Palau amb l'autopista C-16 i la variant de la N-150; en total, uns 4 quilòmetres i mig de passeig.

La solució proposada parteix del concepte establert en el POUM de considerar el futur passeig de Ponent com un dels eixos principals del sistema de rondes urbanes, que delimiten i estructuraven el "quadrat" ampliat de la ciutat central. Es defineix com un passeig que permetrà relligar barris, vertebrar la ciutat, crear nous fronts d'activitat urbana i aportar factors de nova centralitat en àrees ubicades actualment més aviat a la perifèria.

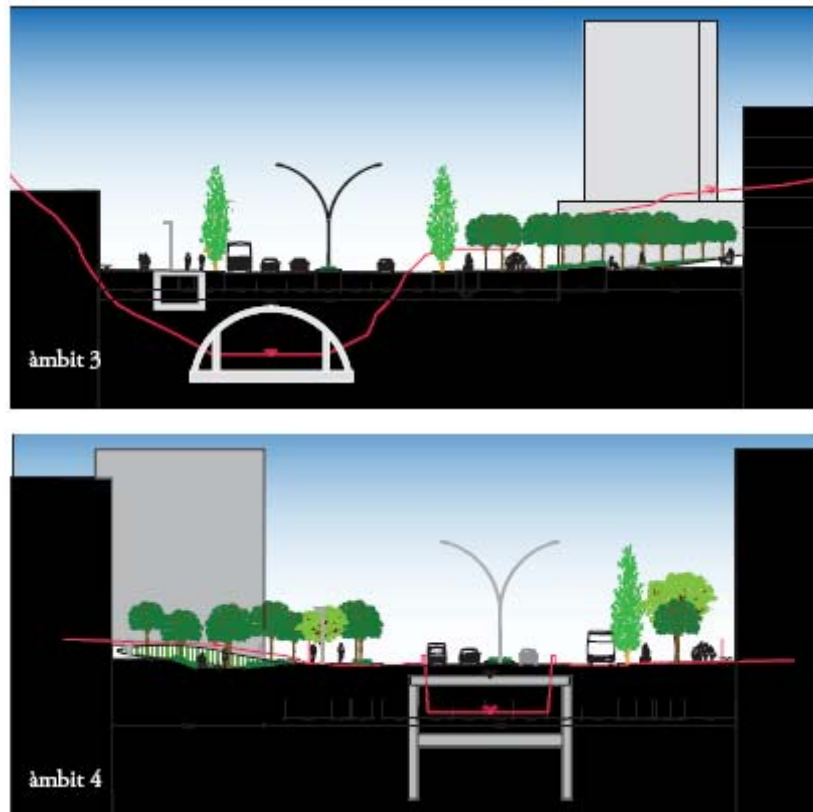
Serà un espai públic viari de rol complex: ronda verda, via bàsica de comunicació amb circulació rodada no ràpida, però sí fluïda i no congestiva, passeig còmode per a la mobilitat de vianants, bicicletes, persones amb mobilitat reduïda, etc; en definitiva, un espai públic de referència general per a tota la ciutat, a l'hora que espai significatiu d'identificació local de cada barri.

L'avanç estableix, tant als efectes de l'ordenació de l'espai com dels trams dels estudis de mobilitat, cinc àmbits diferenciats: Àmbit 1: Poble Nou (entre la rotonda de Béjar i la d'Abat Marcet). Àmbit 2: Can Boada/Can Marcet (entre la rotonda d'Abat Marcet i la de Dr. Fleming). Àmbit 3: Aymerigues (entre la rotonda de Dr. Fleming i el futur parc central de les Aymerigues). Àmbit 4: Maurina (del futur parc central de les Aymerigues i la rotonda de la carretera d'Olesa). Àmbit 5: Cogullada (de la rotonda de la carretera d'Olesa i la futura porta Sud).

L'únic element que ressegueix els 4,5 km és la mitjana central arbrada que incorpora, a més, l'enllumenat públic, mitjana que esdevé l'element paisatgístic que aporta unitat i qualitat urbana al llarg de tot el passeig.

Excepcionalment, i tal com ja s'ha anat comentant, aquest element de paisatge s'adapta i modifica en funció de l'ambient urbà en el qual s'ubica; bàsicament les variacions de la mitjana arbrada es resumeixen en dos: la conversió de la mitjana en rambla en el tram del Poble Nou i la desaparició del seu arbrat central en aquells punts on a banda i banda del passeig es potencien espais públics oberts i singulars, de manera que aquests s'integrin i formin part de l'espai del passeig.





Il·lustració 48 Diferents seccions del cobriment del transvasament de la riera del Palau. Font: Gerència Municipal d'Urbanisme.



3.3.1.4.- Eix de la riera de les Arenes

El Pla Especial de l'Eix de la Riera de les Arenes parteix de l'objectiu essencial de transformar l'avinguda del Vallès en un passeig urbà, donant solució als conflictes plantejats entre el creixement de la trama urbana en expansió cap a llevant i el gran solc natural de prop de 6 km de longitud que travessa de nord a sud el casc urbà de la ciutat de Terrassa.

L'eix de la riera, dibuixat com un gran tall de més de 100 metres d'amplada, es caracteritza per ser un gran corredor en el sistema funcional i d'infraestructures de la ciutat: hidrològicament, com a gran desguàs de la seva conca; a nivell viari, com a ronda de la ciutat, suportant un trànsit de gran intensitat; i a nivell de xarxes de serveis, com a via de pas de línies d'alta i mitja tensió, canonades d'impulsió d'aigua, etc.

Amb la redacció del pla especial es concreta doncs una estratègia per a la remodelació de l'avinguda del Vallès, apostant per la transformació de la riera de les Arenes en un eix més urbà i permeable. Un eix que perdi la condició de barrera física per esdevenir un passeig cívic que faci de nexa d'unió llevant-ponent i

nord-sud, on el tractament del paisatge tan pel que fa a la llera de la riera com els seus marges tingui un paper rellevant en el conjunt de les actuacions urbanístiques a realitzar.



Il·lustració 49: Recreació virtual de la riera de les Arenes. Font: Gerència Municipal d'Urbanisme.

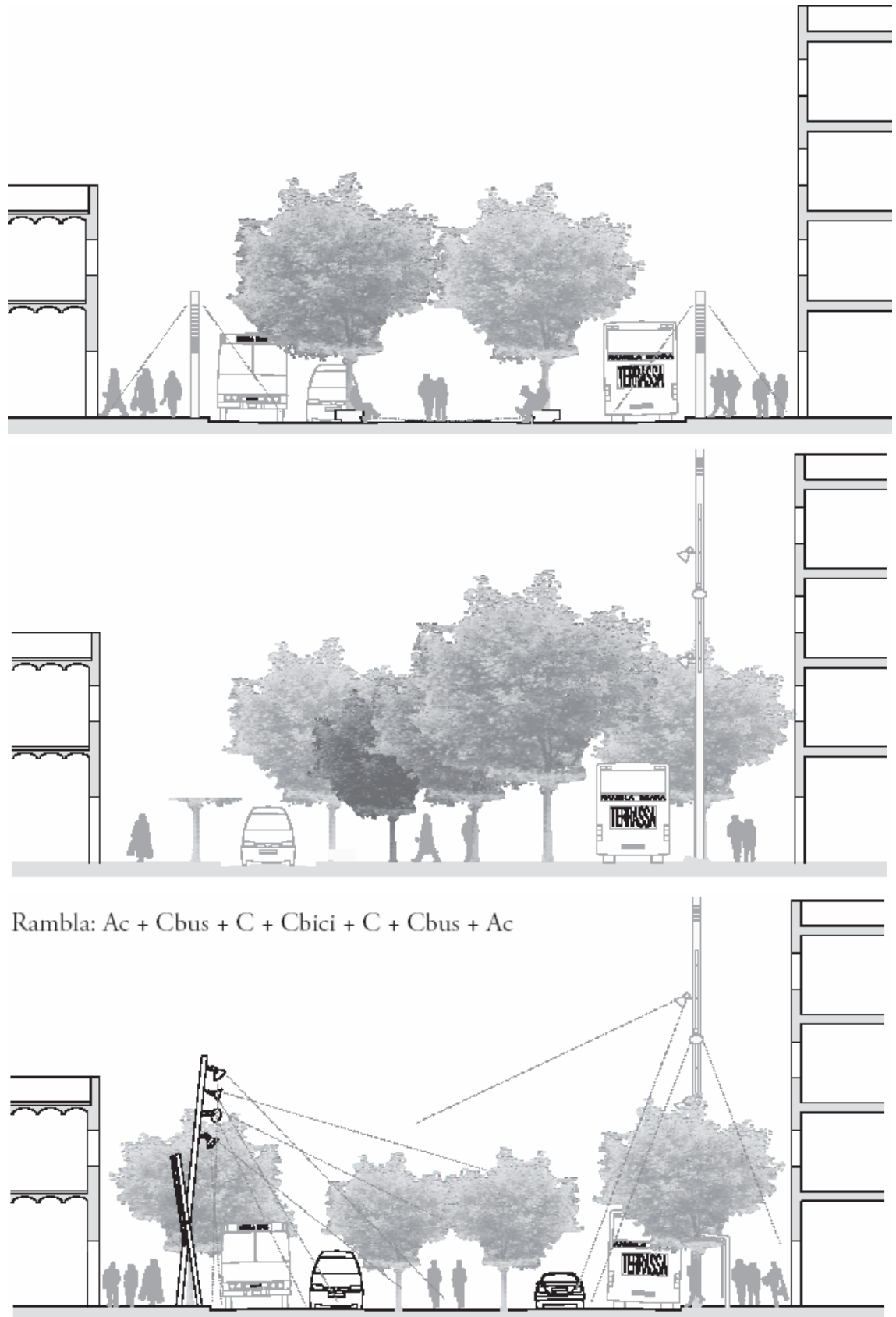
3.3.1.5.- Nou disseny de la Rambla

El POUM estableix la configuració de dos importants eixos cívics nord sud amb vocació d'articular el conjunt de la ciutat: l'eix de la Rambla allargat en el futur fins a les Fonts, i l'eix de Llevant.

El plantejament d'idees i propostes al voltant de les possibles intervencions sobre l'eix de la Rambla s'ha abordat a partir del mecanisme previ d'establiment d'un procés de participació ciutadana que ha permès situar les principals problemàtiques i definir els objectius generals bàsics entorn a quina ha de ser la funció futura de l'eix de la Rambla i quins poden ser els escenaris de disseny de la mateixa.

Aquest procés de participació s'ha dut a terme a partir d'una primera fase d'elaboració de la informació i anàlisi sobre l'actual funcionament de la Rambla realitzat per part de l'equip redactor. Paral·lelament s'ha dut a terme un estudi de mobilitat que analitza l'actual comportament del trànsit i planteja possibles escenaris de futur.

La completació de la primera fase del procés de participació permet que per part de l'equip redactor es procedeixi a l'encaix de les possibles solucions tipològiques que poden donar resposta als criteris majoritàriament plantejats per part dels ciutadans que han participat en el procés.



Il·lustració 50: Diferents seccions proposades per a la Rambla. Font: Gerència Municipal d'Urbanisme.

3.3.1.6.- Eix de Llevant

La construcció i formalització de l'eix de Llevant planteja diferents nivells d'intervenció i concreció. L'execució d'un tram majoritari de la remodelació de l'avinguda de Barcelona d'acord amb el disseny bàsic plantejat en els treballs complementaris a la fase de redacció del POUM, estableix una primera fita que es completa i s'amplia a través de les propostes de reordenació de l'espai de la plaça dels Països Catalans i la seva articulació amb la carretera de Montcada elaborades en els darrers treballs redactats per part dels arquitectes Eva Prats i Ricardo Flores per encàrrec de l'Ajuntament.

L'altra intervenció formulada sobre l'eix, correspon a la proposta urbanística que contempla la construcció del nou tram del carrer de Venus que ha de completar la seva continuïtat fins a l'eix de l'avinguda del Vallès i que ve recollida en el Pla de Millora Urbana recentment aprovat.

3.3.1.7.- La integració urbana i hidràulica de la riera del Palau

El Pla d'Ordenació Urbanística Municipal de Terrassa (POUM), planteja el passeig de Ponent com una de les seves actuacions més estratègiques, tot proposant la conversió de l'actual transvasament i els seus marges en una nova avinguda que recorri tot el front oest de la ciutat mitjançant el cobriment de la infraestructura hidràulica de la riera de Palau per a la seva transformació en una nova artèria urbana que estructurï, ordeni i avaluï els nous creixements residencials previstos en aquest sector de la ciutat.

En coherència amb el POUM, el Programa d'Actuació Urbanística Municipal (PAUM) es planteja la necessitat d'assolir durant la seva vigència la total definició dels elements claus per tal de poder dur a terme l'execució de l'obra central de l'actuació, consistent en la canalització, cobertura i urbanització de l'actual riera de Palau fins a l'embocadura amb la riera de les Arenes; i la urbanització del nou passeig de Ponent i el tram sud de la Rambla, damunt de la superfície de canalització.

Pla viabilitat

En el context de la idea d'equidistribució suprasectorial, el POUM va preveure aquesta infraestructura com una obra imprescindible pel desenvolupament urbanístic de diversos sectors i polígons d'actuació, de manera que en el finançament de l'obra es preveu la participació de forma conjunta i ponderada dels sectors directament implicats i relacionats amb la mateixa actuació.

Es desenvolupa al llarg de la totalitat de l'eix de la riera de Palau en la seva traça urbana fins al seu entroncament amb la riera de les Arenes, amb una longitud total de 7,4 km.

Aquest pla contempla la definició de les solucions tècniques de cobertura dels trams de la riera de Palau que han sofert una major artificialització: transvasament de Can Boada, tram nord en el barri del Poble Nou, i tram sud corresponent a la traça de l'antiga riera de la Maurina en les barris de la Maurina i la Cogullada.

Defineix també el tractament del tram sud de la riera de Palau que manté la seva traça originària – a partir de l'embocadura amb la Rambleta -, el qual serà objecte d'una important actuació de regeneració hidràulica i renaturalització i integració paisatgística.

Aquest treball conté els estudis i els càlculs hidrològics que permeten definir les solucions proposades i valorar-ne la seva plena idoneïtat i viabilitat tècnica.

D'altra banda, el Pla preveu una valoració del pressupost d'execució per contracte de l'obra de cobertura i renaturalització, que fi xa en la quantitat total de 159.092.713 €, IVA inclòs, i que inclou les partides corresponents a moviments de terres i demolicions, estructures, obres hidràuliques singulars, protecció i restauració, accessos, urbanització, entre d'altres conceptes, tot desglossant la quantitat total en funció dels diferents trams d'execució que proposa (tres trams i un quart de renaturalització que per tant, no és objecte de cobriment). L'11,04 % correspon al tram de renaturalització (2.940 m de longitud) i el 88,96 % correspon al tram de cobertura (4.450 m de longitud).