

ELS TRANSPORTS I LA XARXA VIÀRIA
AL VALLÈS OCCIDENTAL

PERE MONTAÑA

Arquitecte. Gerent d'Urbanisme de l'Ajuntament de Terrassa

SUMARI

1. La problemàtica plantejada

2. El transport de viatgers per ferrocarril i carretera

3. La xarxa viària

4. El Quart Cinturó (B-40)

ELS TRANSPORTS I LA XARXA VIÀRIA AL VALLÈS OCCIDENTAL

1. La problemàtica plantejada

La mobilitat al Vallès Occidental s'ha convertit en un dels elements clau per al seu desenvolupament. La força dels seus nuclis urbans, la seva implantació industrial i el nivell de desenvolupament dels serveis, entre d'altres factors, s'ha de recolzar ineludiblement en la capacitat d'absorció de la mobilitat induïda i també en la qualitat dels diferents components de la infraestructura de transport.

L'estructura del Vallès Occidental és suficientment complexa i la seva posició territorial suficientment compromesa com per resultar un àmbit territorial estratègic des del punt de vista de la xarxa de comunicacions catalana.

Darrerament són moltes les opinions que es formulen a partir de considerar el Vallès Occidental com el «contenedor» de la possible –però probable?– descentralització de Barcelona-ciutat i el seu entorn metropolità. Alhora, aquestes formulacions es basen en gran mesura en la bona relació territorial dimanant d'un bon nivell de comunicació. Sovint sentirem a dir: «El Vallès Occidental té la millor comunicació possible respecte als diferents pòls estratègics per al desenvolupament econòmic del país». La innegable tradició industrial i la potència i qualitat del seu desenvolupament urbà semblen, fins i tot, quedar subordinats al potencial del seu nivell de comunicació com si aquest factor per si sol pogués comportar un desenvolupament fins ara desconegut, encara que iniciat, jugant un paper fonamental en la consolidació de «l'arc mediterrani» com a estructura de reforç de Barcelona i la Regió Metropolitana.

Pero, ¿és veritat que el Vallès Occidental té un bon nivell d'infraestructures de transport? ¿La seva xarxa viària és suficient? És de suficient qualitat? ¿És l'adequada per als requeriments de mobilitat? ¿La xarxa ferroviària està ben implantada i millor desenvolupada?

Al Vallès Occidental hi viuen prop de 700.000 ciutadans i hi treballa un nombre de persones similar.

Hi ha prop de 300.000 vehicles censats, dels quals gairebé 80% són cotxes (vegeu taula 1). Aquest parc d'automòbils, en creixement encara, genera una demanda interna, a la comarca, molt forta i també la genera entre el Vallès Occidental i les comarques veïnes amb una relació molt intensa amb Barcelona-ciutat. Aquestes dades, entre moltes d'altres, configuren el Vallès Occidental com una de les àrees urbanes més importants de Catalunya i fins i tot de la resta del país.

En una àrea urbana d'aquesta magnitud, la mobilitat ha de ser forçosament molt complexa i fins avui s'ha desenvolupat utilitzant infraestructures viàries i de transport basades en la radialitat focalitzada a Barcelona. La infraestructura existent al Vallès Occidental no ha estat ni dissenyada ni executada per tal de crear una xarxa amb qualitat urbana per servir les necessitats de les poblacions de la comarca, sinó que ha estat plantejada per servir l'accessibilitat de Barcelona i els seus requeriments de mobilitat.

D'altra banda, el gran nivell d'implantació de nous nuclis urbanitzats i habitats, així com l'extensió dels nous polígons industrials i l'emplaçament de nous serveis amb escassa accessibilitat amb transport públic, obliga els habitants del Vallès Occidental a utilitzar el seu vehicle particular per a la majoria dels seus desplaçaments. La pressió respecte a la demanda d'infraestructures que es pot derivar d'aquest fenomen s'ha de resoldre complementant l'actual tendència a la construcció de noves vies amb tipologia d'autopista, mitjançant la millora i la completació de les carreteres existents per relacionar adequadament el Vallès Occidental amb Barcelona i el sistema metropolità, el Maresme, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat.

Per tant, per al conjunt de poblacions del Vallès Occidental, tan important com completar la xarxa d'autopistes d'accés a Barcelona ha de ser la millora i la completació de la xarxa local o comarcal, molt lligada als nuclis urbans i amb els nivells

Taula 1. Cens de població i vehicles al Vallès Occidental

Municipi	Turismes 1986	Vehicles 1986	Vehicles/ 1000 habitants	Turismes/ 1000 habitants	Població 1985	Turismes 1991	Vehicles 1991
Barberà del Vallès	8.260	10.081	337	276	29.917	10.771	14.235
Castellar del Vallès	3.580	4.557	392	308	11.637	5.181	6.966
Castellbisbal	1.099	1.577	389	271	4.057	1.963	2.955
Cerdanyola del Vallès	13.182	15.980	298	246	53.537	18.639	24.058
Gallifa	43	64	800	538	80	55	91
Matadepera	1.156	1.474	422	331	3.495	2.188	3.052
Montcada i Reixac	7.853	9.700	380	308	25.499	9.445	12.348
Palau de Plegamans	1.570	2.105	446	332	4.324	3.276	4.917
Polinyà	857	1.205	440	313	2.338	1.417	2.190
Rellinars	59	92	517	331	78	82	146
Ripollet	7.011	8.725	338	271	25.833	8.625	11.409
Rubí	12.234	14.816	320	264	46.560	16.908	22.068
Sabadell	60.147	74.784	402	323	186.215	65.873	86.843
Santa Perpètua de Mogoda	4.121	5.229	347	274	15.051	6.499	8.778
Sant Cugat del Vallès	11.474	14.472	410	325	35.502	16.662	21.926
Sant Llorenç Savall	455	608	325	243	1.873	624	909
Sant Quirze del Vallès	1.241	1.557	241	192	6.470	3.614	4.929
Sentmenat	1.188	1.572	397	300	3.964	1.620	2.377
Terrassa	53.790	67.665	423	336	160.005	60.965	81.639
Ullastrell	249	355	410	288	865	332	522
Vacarisses	164	250	421	276	594	339	564
Viladecavalls	549	728	304	230	2.592	1.342	1.960
TOTAL	190.282	237.596	383	307	620.486	236.420	314.882

Font: Ole Thorson. INTRA.

de servei i equipament necessaris per a la promoció del transport públic.

2. El transport de viatgers per ferrocarril i carretera

El transport de viatgers i mercaderies es desenvolupa al Vallès Occidental fonamentalment per carretera, i més de dos terços del total de viatges es fan utilitzant el transport privat en front a un terç que opta pel transport col·lectiu o públic (vegeu taula 2 i figura 1).

No obstant això, cal esmentar que no sempre ha estat així i es podria considerar que fins a la implantació de l'autopista A-18 i l'accés per autopista a la Diagonal de Barcelona des de Molins de Rei, el medi de transport que havia donat major accessibilitat relativa a una part important de l'entorn metropolità de Barcelona era el tren.

Els darrers anys s'ha produït una variació substancial respecte les accessibilitats relatives, fonamentalment pel que fa a les hores punta, en tant que les obres en infraestructura de transport executa-

Taula 2. Distribució modal dels viatges totals generats. Nombre de viatges en cotxe/transport públic/peu

Municipi	1986					
	Cotxe	Percentatge	Transport públic	Percentatge	Peu	Percentatge
Barcelona	200.573	22,4	353.229	39,5	339.785	38,0
l'Hospitalet de Llobregat	27.626	18,9	42.332	29,0	75.992	52,1
Mataró	16.426	29,5	3.505	6,3	35.694	64,2
Sabadell	29.699	32,0	17.122	18,4	46.090	49,6
Terrassa	21.058	27,9	4.767	6,3	49.647	65,8
Rubí	5.915	23,3	3.878	15,2	15.647	61,5
Granollers	8.572	31,3	3.090	11,3	15.732	57,4
Vilafranca del Penedès	2.922	20,2	854	5,9	10.702	73,9
Vilanova i la Geltrú	4.876	21,0	2.197	9,5	16.115	69,5

Municipi	1991					
	Cotxe	Percentatge	Transport públic	Percentatge	Peu	Percentatge
Barcelona	236.831	28,0	361.177	42,7	247.843	29,3
l'Hospitalet de Llobregat	36.735	25,3	53.663	37,0	54.551	37,6
Mataró	20.475	36,8	4.655	8,4	30.492	54,8
Sabadell	42.749	43,8	22.085	22,6	32.843	33,6
Terrassa	35.294	45,0	11.550	14,7	31.541	40,2
Rubí	11.589	40,3	5.552	19,3	11.637	40,4
Granollers	12.078	42,8	3.224	11,4	12.949	45,8
Vilafranca del Penedès	5.010	33,1	1.220	8,0	8.921	58,9
Vilanova i la Geltrú	8.304	35,3	2.798	11,9	12.424	52,8

Font: Ole Thorson. INTRA.

des a la Regió I han estat enfocades principalment per la potenciació de la mobilitat en cotxe. L'autopista a Manresa, l'autopista Rubí-Terrassa, els túnels de Vallvidrera, el nus de la Trinitat i el conjunt de les rondes de Barcelona, entre d'altres, són clars exponents d'aquesta tendència.

Mentrestant, en aquest mateix període de temps, pel que fa a la infraestructura ferroviària s'han fet ben poques coses. No es pot dir que invertir en soterraments, supressió de passos a nivell, alguna nova estació (com la de l'Hospital General) al traçat dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, o la millora dels equips dotant-los de major comodi-

tat per a l'usuari, signifiquin millores que no s'han de tenir en compte; ben al contrari, de segur que són del tot imprescindibles, però això no contribueix a millorar l'accessibilitat, augmentar les capacitats de transport i, en definitiva, competir amb el cotxe i les seves virtuts. A part de la doble via als Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya fins a Terrassa i Sabadell, la resta de la infraestructura ferroviària podríem dir que és la mateixa o que s'assembla molt a la de principis de segle.

En aquest sentit, és important tenir en compte que el plantejament no ha de ser en cap cas una simple afirmació en el sentit que més trens ens solu-

cionaran tots els problemes de mobilitat i transport, però sens dubte comença a arribar l'hora de considerar la necessitat de comunicar el Vallès Occidental amb el Baix Llobregat, lligant serveis a desenvolupament industrial i plantejant una xarxa que en diversos sentits funcioni amb freqüències, interrelacions i flexibilitats corresponents al «metro exprés» o qualsevol model alternatiu equivalent al grau de desenvolupament urbà, industrial o de serveis de la totalitat de la Regió I.

Aquesta situació referida al transport per ferrocarril és molt similar a la del transport col·lectiu per carretera, malgrat que, com s'ha citat anteriorment, és la infraestructura en xarxa viària pensada per a l'automòbil la que més s'ha desenvolupat els darrers anys al Vallès Occidental i al conjunt de la Regió I.

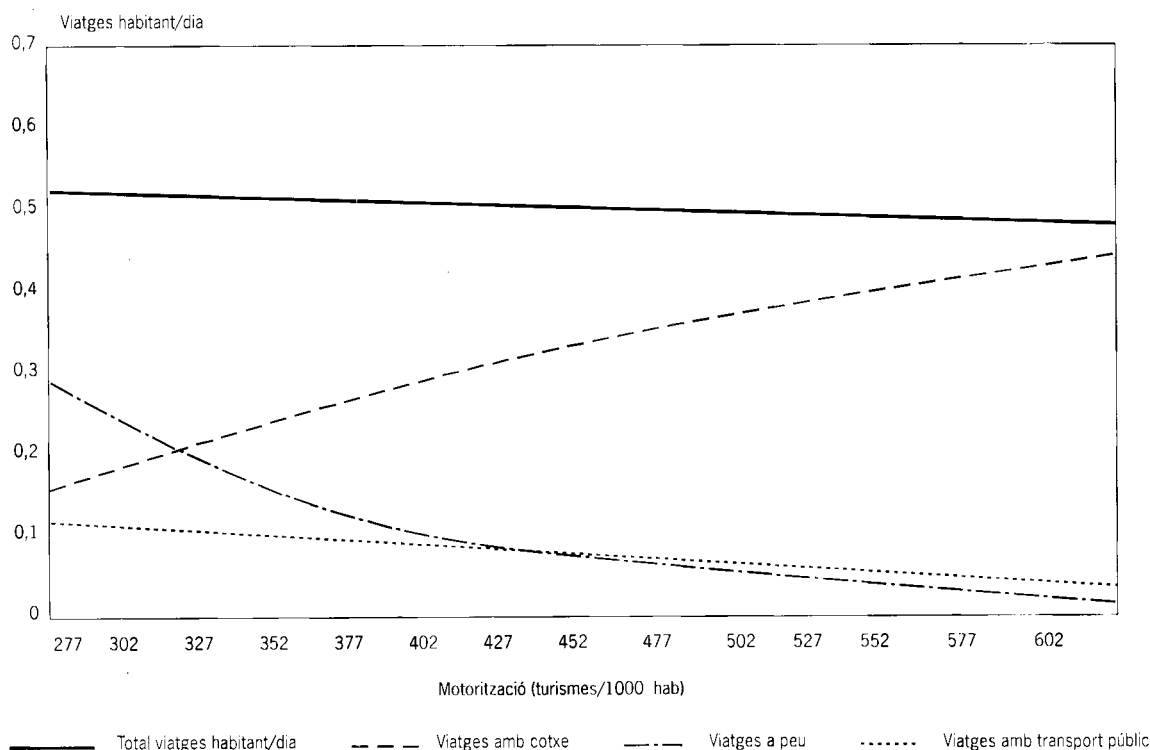
Cal considerar, per tant, que la completació de la

xarxa d'autopistes no contribueix a la millora dels serveis de transport públic per carretera.

En l'estudi del transport del Vallès Occidental, dirigit per Ole Thorson, s'identifiquen 65 línies amb origen i/o destinació al Vallès Occidental, servides per un total de 22 empreses diferents, cada línia amb la seva concessió específica, en molts casos entrant en clara competència i fins i tot en situacions de bloqueig que fan difícil adaptar l'oferta de transport a l'evolució de la demanda a la comarca.

Només aquestes dades ens fan pensar que cal abordar una important racionalització d'aquesta modalitat de transport. En aquest sentit, el retard en la implantació a les ciutats de les noves estacions d'autobusos, desenvolupades com a punts d'intercanvi entre el cotxe particular i el transport públic, i la seva relació amb les xarxes dels diferents serveis de transport públic urbà són obsta-

Figura 1. Relació de viatges habitant/dia i motorització a l'àrea d'estudi. EMO 1991



cles clau per millorar els índexs de servei d'aquesta modalitat, fent-la més competitiva i amb possibilitats reals d'arribar al conjunt de la població independentment del grau de disseminació de nuclis habitats i de polígons d'activitat.

Si la nova xarxa d'autopistes no ajuda a millorar el transport públic per carretera, caldrà pensar que només un arranjament substancial de la xarxa de carreteres locals o comarcals permetrà perfeccionar aquest servei, dotant aquestes vies de la infraestructura necessària (senyalització, parades, il·luminació...) que les faci compatibles amb el nivell de servei que es requereix.

3. La xarxa viària

A l'àmbit d'estudi, la xarxa viària de primer ordre es desenvolupa fonamentalment de forma radial respecte a Barcelona, pensada per entrar i sortir de la ciutat central, i no aporta excessives alternatives per a la millora de la connectivitat entre altres nuclis i pols d'activitat.

Igualment, la xarxa viària de segon ordre del Vallès

Occidental, les carreteres locals i comarcals, es desenvolupa fonamentalment de forma radial respecte a les dues ciutats que comparteixen capitalitat, Terrassa i Sabadell. Aquesta xarxa, que és la que garanteix la comunicació entre les diferents poblacions i les comarques confrontants, el Vallès Oriental i el Baix Llobregat, respon a criteris de traçat i de disseny molt desfasats i les seves escasses renovació i millora es contraposen a l'important augment dels requeriments de servei que els creixements dels nuclis urbans i la implantació de noves activitats ha anat demandant al llarg del temps.

En l'anàlisi de la xarxa viària general de la comarca, desenvolupat a l'Estudi de Mobilitat i Tràfic del Vallès Occidental i dirigit per Ole Thorson, es constata una gran concentració de vies de gran capacitat al centre de l'àrea, entre Sant Cugat, Sant Quirze i Sabadell i es contrasta aquest grau de concentració amb les necessitats de mobilitat d'una àrea territorial tan completa i complexa i de tanta densitat poblacional i d'usos. Una de les infraestructures que completa aquesta concentració viària a l'àrea central és l'autopista A-7 (antiga

Taula 3. Relacions amb la comarca. Origen-destinació a l'A-7 (març 1990)

	Laterals		Calçada central (percentatge)	Total A-7 (percentatge)
	nord (percentatge)	sud (percentatge)		
Intern comarca	21	16	3	14
Intern Regió I	86	82	61	77
Origen/destinació comarca	78	75	41	65
Trànsit pas Regió I	1	1	7	3

Taula 4. Distribució del trànsit que actualment utilitza les calçades laterals de l'A-7 (març 1990)

Lloc enquesta	Ús correcte		Ús incorrecte. (Hauria de passar per la calçada central)	
	Vehicles	Percentatge	Vehicles	Percentatge
	Lateral direcció Mollet	3.274	17	14.620
Lateral direcció el Papiol	7.862	42	10.998	58

B-30), amb el seu tronc central de peatge i les seves saturades calçades laterals. Aquesta via és, d'altra banda, la incorporació més notable en sentit transversal a la xarxa radial, encara que pensada també en funció de les necessitats de circumval·lació de Barcelona i no tant en relació amb les necessitats de servei dels diferents àmbits territorials pels que transcorre, del Vallès Oriental al Baix Llobregat, passant pel Vallès Occidental.

Aquesta consideració és especialment important ateses les característiques del moviment de vehicles a la comarca, que es caracteritza per un pes específic decantat pel costat del que denominem trànsit estrictament local o, millor, generat per les pròpies necessitats de mobilitat de la comarca. Aquesta situació es pot observar en l'anàlisi de la distribució del trànsit entre comarcal i de pas mesurat a l'autopista A-7 (vegeu taules 3 i 4), en el conjunt de les seves calçades laterals i centrals, del que és important retenir que el trànsit de pas respecte a la Regió I no supera el 3% i per contra el trànsit estrictament comarcal supera el 50%.

Cal considerar, per tant, que el grau de concentració de la xarxa viària segons siguin les qualitats i característiques no és l'element determinant per considerar que certa àrea territorial està ben servida per la xarxa viària i que unes concepcions excessivament rígides (pocs accessos, peatges...) distorsionen normalment la relació entre la quantitat d'infraestructures i les qualitats de servei i adaptació a la demanda.

Les darreres incorporacions a la xarxa viària del Vallès Occidental, fonamentalment les autopistes Rubí-Terrassa i Terrassa-Manresa, presenten bastantes similituds amb l'anàlisi anterior. Els recorreguts tradicionals respecte als que aquestes noves vies tenien que complementar continuen amb alts nivells de congestió, fonamentalment la comarcal de Rubí a Terrassa. L'autopista no acaba amb aquest problema per l'excessiva rigidesa de la solució adoptada, massa lligada a criteris d'exploració i poc lligada a criteris de servei, almenys pel

que respecta a les necessitats internes del Vallès Occidental.

Finalment, les precàries relacions per carretera amb el Maresme i el Baix Llobregat constitueixen el principal obstacle per poder considerar una xarxa viària completa. Les característiques de la via que racionalment ha de comunicar Martorell i Castellbisbal amb Rubí i Terrassa dista molt de les que actualment i des de fa molts anys cobreixen aquesta creixent necessitat.

Per tant, del Pla de Carreteres (no del Pla Territorial General de Catalunya) caldrà desenvolupar les interpolars nord i sud entre Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell; adaptades i complementàries a l'actual xarxa comarcal amb pretensions clares de servei a la mobilitat intercomarcal i sense elements excessivament rígids que no permetin que una inversió d'aquesta envergadura serveixi per racionalitzar, reordenar i modernitzar la xarxa viària avui ja existent.

Altres actuacions com l'ampliació de l'autopista A-18 i altres túnels d'accés a Barcelona són opcions que en cap cas no es poden deixar de banda, però reiterant que l'ordre de prioritats, si no es pot fer tot, s'ha d'invertir lleugerament per evitar caure en el parany de la quantitat enfront de la qualitat i complementarietat de serveis.

4. El Quart Cinturó (B-40)

El Quart Cinturó mereix capítol a part, entre altres coses pel temps que fa que se'n parla i també en tant que és l'única infraestructura viària per a l'àrea del Vallès Occidental a la qual es fa una referència clara en el Pla Territorial General de Catalunya.

La primera pregunta que cal respondre en plantejar el Quart Cinturó és si aquest s'ha de dissenyar com una via per al trànsit comarcal i intercomarcal, que també recull trànsit de llarg recorregut (com és el cas del Tercer Cinturó), o si per contra s'ha de plantejar com una via fonamentalment de llarg recorregut i que també recull una part de trànsit comarcal.

Sens dubte que pel desenvolupament i reequilibri del Vallès Occidental així com per la racionalització de la seva xarxa viària, és molt important disposar d'una infraestructura al nord de la comarca que permeti aconseguir amb una millor accessibilitat la demanda de mobilitat entre Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell i per extensió fins a Mataró i Vilafranca del Penedès.

Que per Terrassa, Sabadell i altres poblacions es puguin superar els colls d'ampolla dels peatges de Granollers i Martorell de l'autopista de la Jonquera a Alacant no deixa de ser tota una revolució respecte les actuals i ja gairebé històriques condicions de mobilitat de llarg recorregut.

És indubtable que fins avui, la idea bàsica en plantejar el Quart Cinturó ha estat la necessitat d'alleugerir la congestió actual del Tercer Cinturó, pensant en el trànsit «de pas» i no tant en la mobilitat comarcal.

En aquest punt és en el qual cal tenir molt presents les reflexions desenvolupades a l'apartat anterior

d'aquesta ponència i posar l'èmfasi en la manca d'adaptació a la demanda de mobilitat que mostra el Tercer Cinturó respecte al Vallès Occidental. Pensar a repetir l'experiència podria comportar un fracàs considerable.

Per tant, i encara que el trànsit que es pot preveure a curt termini per aquesta nova via de comunicació pot considerar-se poc important, no existeixen gaires raons objectives que permetin diferenciar en excés els requeriments d'ús actuals del Tercer Cinturó respecte els que acabi servint el Quart Cinturó. Així, s'hauria de plantejar una infraestructura pensada per a les necessitats del Vallès, amb els enllaços adequats independentment del model de gestió que s'implementi, i amb nivells de permeabilitat i d'integració al territori coherents amb els graus de desenvolupament de l'àrea i amb les característiques de qualitat territorial dels entorns pels quals ha de discórrer. La relació ciutat-territori al nord dels nuclis urbans com Terrassa i Sabadell s'haurà de tenir molt en compte per tal de no malbaratar una de les característiques més rellevants del Vallès que ens queda.

