

████████████████████
LA MOBILITAT I LA XARXA VIÀRIA
AL VALLÈS ORIENTAL

JORDI PRAT

*Enginyer de camins, canals i ports. Director provincial de Barcelona,
Ministeri d'Obres Públiques, Transports i Medi Ambient*

SUMARI

1. Introducció

2. La mobilitat

2.1. Una comarca cada cop més metropolitana

2.2. Una comarca de pas

3. La xarxa viària

3.1. La situació actual

3.2. Previsions a curt i mig termini

4. Consideracions finals

Bibliografia

ABSTRACT

De l'anàlisi de la mobilitat al Vallès Oriental emergeixen dues característiques principals: d'una banda, la seva progressiva integració en el conjunt metropolità (denotada per l'increment de la mobilitat laboral intercomarcal -33% del total l'any 1991- i la creixent relació amb Barcelona i el Vallès Occidental); i, de l'altra, el seu caràcter de territori de pas (que es reflecteix en els fluxos de les vies N-152, C-251 i A-7). La xarxa viària ha hagut de servir aquesta mobilitat tot superant les dificultats que presenta un relleu vigorós. Així, s'ha desenvolupat aprofitant el corredor pre-litoral, l'estret del Congost i els colls de la Serralada Litoral. Per tal de millorar aquesta xarxa, el Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient (MOPTMA) té prevista la prolongació de les calçades laterals de l'autopista A-7 (B-30) en els trams Barberà del Vallès-Mollet i la construcció de l'autovia orbital Abrera-Sant Celoni. Pel seu costat, la Generalitat ha realitzat la millora de la N-152 i preveu d'inaugurar l'any 1995 l'autopista Mataró-Granollers. Aquestes intervencions, i d'altres que s'hauran de desenvolupar en la xarxa secundària, hauran de ser necessàriament concertades i respectuoses amb el medi ambient. Una vegada realitzades permetran d'augmentar de forma notable la capacitat i les prestacions de la xarxa viària de la comarca.

Del análisis de la movilidad en el Vallès Oriental emergen dos características principales: por una parte, su progresiva integración en el conjunto metropolitano (denotada por el incremento de la movilidad laboral intercomarcal -33% del total en 1991- y la creciente relación con Barcelona y el Vallès Occidental); y, por otra, su carácter de territorio de paso (que se refleja en los flujos de las vías N-152, C-251 y A-7). Para servir esta movilidad, la red viaria ha tenido que superar las dificultades de un relieve vigoroso. Así, se ha desarrollado aprovechando el corredor prelitoral, el estrecho del Congost y los puertos de la Sierra Litoral. Para mejorar esta red, el MOPTMA tiene prevista la prolongación de las calzadas laterales de la autopista A-7 (B-30) en los tramos Barberà del Vallès-Mollet y la construcción de la autovía orbital Abrera-Sant Celoni. Por su parte, la Generalitat ha realizado la mejora de la N-152 y prevé inaugurar la autopista Mataró-Granollers en 1995. Estas intervenciones, y otras que se deberán acometer en la red secundaria, deberán ser necesariamente concertadas y respetuosas con el medio ambiente. Una vez realizadas permitirán aumentar de forma notable la capacidad y las prestaciones de la red viaria de la comarca.

De l'analyse de la mobilité dans le Vallès Oriental surgissent deux caractéristiques principales: d'une part, l'intégration progressive de la *comarca* dans l'ensemble métropolitain (indiqué par l'accroissement de la mobilité laborale intercomarcale -33% du total en 1991- et la croissante relation avec Barcelona et le Vallès Occidental); et, d'autre part, son caractère de territoire de passage (qui répercute dans les flux des voies N-152, C-251 et A-7). Pour servir cette mobilité, le réseau routier a dû vaincre les difficultés d'un relief vigoureux. Ainsi, il s'est développé en utilisant le couloir pré-litoral, l'étréit du Congost et les cols de la chaîne du litoral. Pour améliorer ce réseau, le MOPTMA a prévu la prolongation des chaussées latérales de l'autoroute A-7 (B-30) dans le trajet de Barberà del Vallès-Mollet et la construction de l'autoroute orbitale Abrera-Sant Celoni. D'autre part, la Generalitat a réalisé l'amélioration de la N-152 et prévoit l'inauguration de l'autoroute Mataró-Granollers en 1995. Ces interventions, et d'autres qui devront se développer dans le réseau secondaire, devront être nécessairement concertées et respectueuses avec l'environnement. Une fois réalisées, elles permettront d'augmenter de façon notable la capacité et les prestations du réseau routier de la *comarca*.

1. Introducció

Una comarca amb una dinàmica demogràfica, econòmica i d'ocupació del territori tan elevada com el Vallès Oriental ha de plantejar necessàriament problemes en el camp de les infraestructures de relació. El contrast entre una mobilitat de persones i mercaderies canviant i en ràpid creixement, i uns canals d'acollida –la xarxa viària i ferroviària– que s'adeqüen difícilment, per la mateixa inèrcia de les infraestructures, a aquesta dinàmica condueix a una situació amb certs problemes, en bona part en vies de solució. En aquesta comunicació es tracten aquests temes desenvolupant alguns aspectes del capítol «Transports i Comunicacions», del geògraf Josep Homs, inclòs a la recent publicació (gener de 1994) de la monografia de la col·lecció «Catalunya Comarcal» (editada per la Caixa de Catalunya) dedicada a aquesta comarca: *La transformació del Vallès Oriental*, estudi dirigit per l'economista Josep Anguera¹.

Seguint el títol de la comunicació, es fan d'entrada unes consideracions sobre l'evolució de la mobilitat obligada al Vallès Oriental i la major integració a l'entorn metropolità de Barcelona que posa de manifest, així com sobre la mobilitat derivada del seu paper de comarca de pas. Seguidament, l'anàlisi de la xarxa viària descriu d'una banda la situació, però també assenjala les previsions a curt i mig termini de les Administracions actuant, amb un esment especial de l'autovia orbital. Finalment, unes breus consideracions finals de síntesi clouen la comunicació.

2. La mobilitat

2.1. Una comarca cada cop més metropolitana

L'estudi de la mobilitat obligada i, encara més, la dels desplaçaments domicili-treball s'ha convertit en el principal instrument per analitzar les relacions funcionals entre els diferents assentaments de

població i, especialment, les àrees d'influència dels principals nuclis. A partir de l'explotació dels fulls annexos als padrons quinquennals d'habitants es pot seguir l'evolució tant de les relacions intercomarcals com dels mercats de treball interns a la comarca (o a cavall sobre els seus límits).

a) Dinàmica dels viatges intercomarcals

La taula 1 evidencia l'evolució soferta pels desplaçaments per motiu de treball entre la comarca del Vallès Oriental i les seves quatre comarques veïnes. Els principals punts a destacar serien:

- La mobilitat per motiu de treball creix molt per sobre de l'increment demogràfic de la pròpia comarca.
- Els viatges intercomarcals, és a dir amb un extrem (origen o destinació) a fora del Vallès Oriental, representen una proporció cada cop més gran del total de desplaçaments amb motiu de treball. Han passat de significar el 26% el 1981 al 33% el 1991, havent-se gairebé doblat en valors absoluts. Això representa una interrelació laboral creixent amb el conjunt de les comarques veïnes.
- Els fluxos intercomarcals més importants en volum es produeixen amb el Barcelonès i el Vallès Occidental (el 64% i el 28% del total de desplaçaments intercomarcals, respectivament), mentre que són força més petits amb el Maresme i Osona. En conjunt, més del 96% dels desplaçaments intercomarcals considerats es produeixen dins de la Regió Metropolitana.

b) Les àrees funcionals a partir de la mobilitat laboral

La integració del Vallès Oriental a la Regió Metropolitana de Barcelona, progressiva en el temps i globalment admesa pel conjunt d'estudiosos del territori, no és uniforme per al conjunt de la comarca (figura 1). Es poden considerar, com recull la monografia comarcal esmentada abans, tres nivells d'articulació dels municipis comarcals:

¹ Anguera, J. (dir.) (1994); *La transformació del Vallès Oriental*, Col. «Catalunya Comarcal», Caixa de Catalunya.

- El pertanyents al mercat de treball directe de Barcelona. Seria el cas de la Llagosta.
- El dependents de subcentres metropolitans. Articulen bona part de la comarca al voltant de Mollet i Granollers (el més potent), amb Cardedeu de pol secundari. Caldes de Montbui i Sant Feliu de Codines estarien dins el mercat de Riera de Caldes.
- Els de mercats de treball no metropolitans, amb menor influència de Barcelona: Sant Celoni, a l'est, i Castellterçol i Aiguafreda al nord.

Els mercats de Granollers i Sant Celoni són força integrats i amb un notable nivell de cobertura dels llocs de treball per residents a la subàrea. En canvi, els mercats de Mollet i Riera de Caldes tenen un nivell molt més alt de relació amb Barcelona.

2.2. Una comarca de pas

A més de la mobilitat generada i atreta per la comarca (de la que hem analitzat exclusivament la que

es produeix en la relació domicili-treball) i de la interna al mateix Vallès Oriental, hi ha un important conjunt de fluxos que travessen la comarca sense tenir-hi un extrem. Això ve afavorit per la situació territorial del Vallès Oriental dins de la depressió Pre-litoral, definint un veritable corredor de pas entre les serres Litoral i Pre-litoral, canalitzador del fluxos entre la França mediterrània i el centre i l'est de la Península, així com també dels fluxos entre Barcelona i l'alta vall del Ter a través del Congost (figura 2).

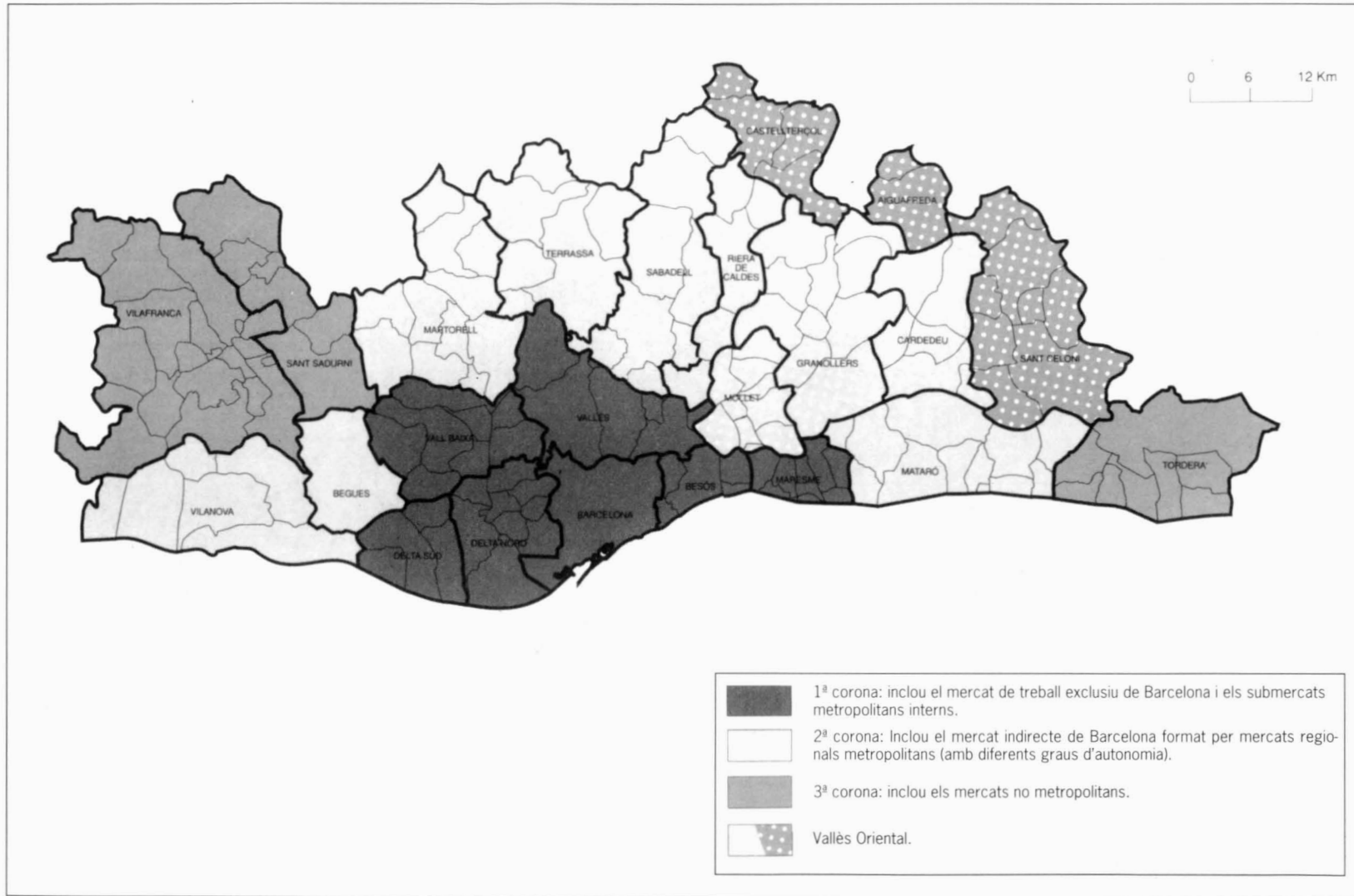
Aquests fluxos de pas tenen una incidència notable en el nivell de congestió de la xarxa viària, especialment en els períodes punta que generen els desplaçaments turístics de caps de setmana i de vacances. Així, la N-152 experimenta les seves intensitats màximes les tardes dels diumenges (sobretot d'hivern) mentre que a l'autopista A-7 i la C-251 s'hi afegixen els fluxos turístics de pas cap al litoral mediterrani al sud, amb puntes els mesos de juliol i agost, accentuats els caps de setmana i els canvis de quinzena.

Taula 1. Mobilitat per motiu de treball entre el Vallès Oriental i les comarques veïnes. Desplaçaments 1981-1986-1991

Fluxos intercomarcals	1981	1986	1991	Increment 1981-1991	
				absolut	Percentatge
Vallès Oriental (interns)	61.675	64.331	81.477	19.802	32
Barcelonès-Vallès Oriental	10.350	10.475	14.997	4.647	45
Vallès Oriental-Barcelonès	4.847	6.606	10.379	5.532	114
Vallès Occidental-Vallès Oriental	2.283	2.949	5.311	3.028	133
Vallès Oriental-Vallès Occidental	2.997	3.058	5.970	2.973	99
Maresme-Vallès Oriental	526	756	1.505	979	186
Vallès Oriental-Maresme	158	354	394	236	149
Osona-Vallès Oriental	399	593	818	419	105
Vallès Oriental-Osona	252	328	483	231	92
Total amb destinació Vallès Oriental	13.558	14.773	22.631	9.073	67
Total amb origen Vallès Oriental	8.254	10.346	17.226	8.972	109
Total desplaçaments	83.487	89.450	121.334	37.847	45
Població de dret comarca	225.095	240.464	262.513	37.418	17

Font: IEC. Dades provisionals del Cens de 1991, matrius 1981 i 1986. Elaboració pròpia a partir de l'Annex 3 de Juan, S. (dir.) (1993); «La Regió Metropolitana en el planejament territorial de Catalunya», *Papers. Regió Metropolitana de Barcelona*, 14, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Figura 1. Mercats i submercats de treball de la Regió Metropolitana



Font: Esteban, M., *Distribució de la mobilitat per treball a la Regió Metropolitana de Barcelona*. Anàlisi de mercats de treball. Mancomunitat de Municipis de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, Barcelona, 1989, pàg., 30.

59

3. La xarxa viària

3.1. La situació actual

Estructurada al voltant dels eixos que segueixen els dos canals de comunicació assenyalats, la xarxa de carreteres i autopistes del Vallès Oriental té una longitud total de 422,3 km, amb el desglossament següent segons la seva titularitat (taula 2).

Com es pot veure a la figura 3, els relleus de la serralada Pre-litoral (en especial el massís de Montseny) i de las serres del Corredor i Montnegre dificulten la homogeneïtzació de la xarxa i l'establiment d'una malla isòtropa, i obliguen a emprar uns determinats punts de pas per travessar-los (Coll Formic, Coll Sacra, Coll de Parpers, etc.). Distingirem ara tres grups de vies:

a) *Corredor pre-litoral*. Se situen aquí les infraestructures de major capacitat i també amb major intensitat de trànsit. L'A-17 (en el tram la Llagosta-

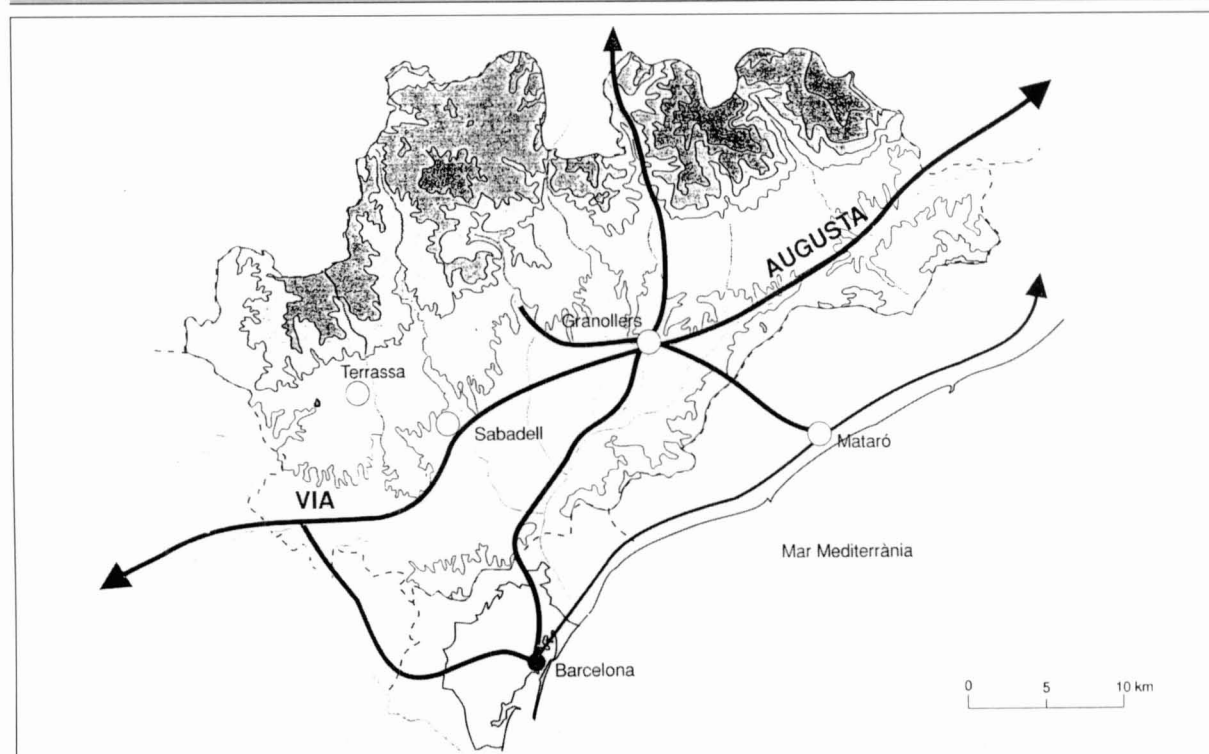
Montmeló) i l'A-7 (entre Mollet i Holstalic) configuren dues vies de gran capacitat que conflueixen a Montmeló. Des de Granollers i Cardedeu es veu doblat al nord per la C-251, i al sud per la BV-5001, des de Sant Fost a la Roca i Santa Agnès. Les intensitats de trànsit en aquestes vies figuren a la taula 3.

L'ampliació de l'A-7 amb un tercer carril, entre el peatge de Granollers i la zona sur de Maçanet,

Taula 2. Titularitats de les vies al Vallès Oriental

Tipus de via/Titularitat	Km
Autopistes (Concessió MOPTMA)	43,1
Carreteres	
Generalitat	96,6
Diputació	282,6
TOTAL	422,3

Figura 2. Les comunicacions antigues



Font: Elaboració pròpia a partir de Grup d'Ensenyants de Sabadell (1979), *Coneixements bàsics de la Comarca del Vallès i la seva aplicació a l'escola*, Barcelona. Rosa Sensat.

Taula 3. Intensitats mitjanes diàries per trams, 1990

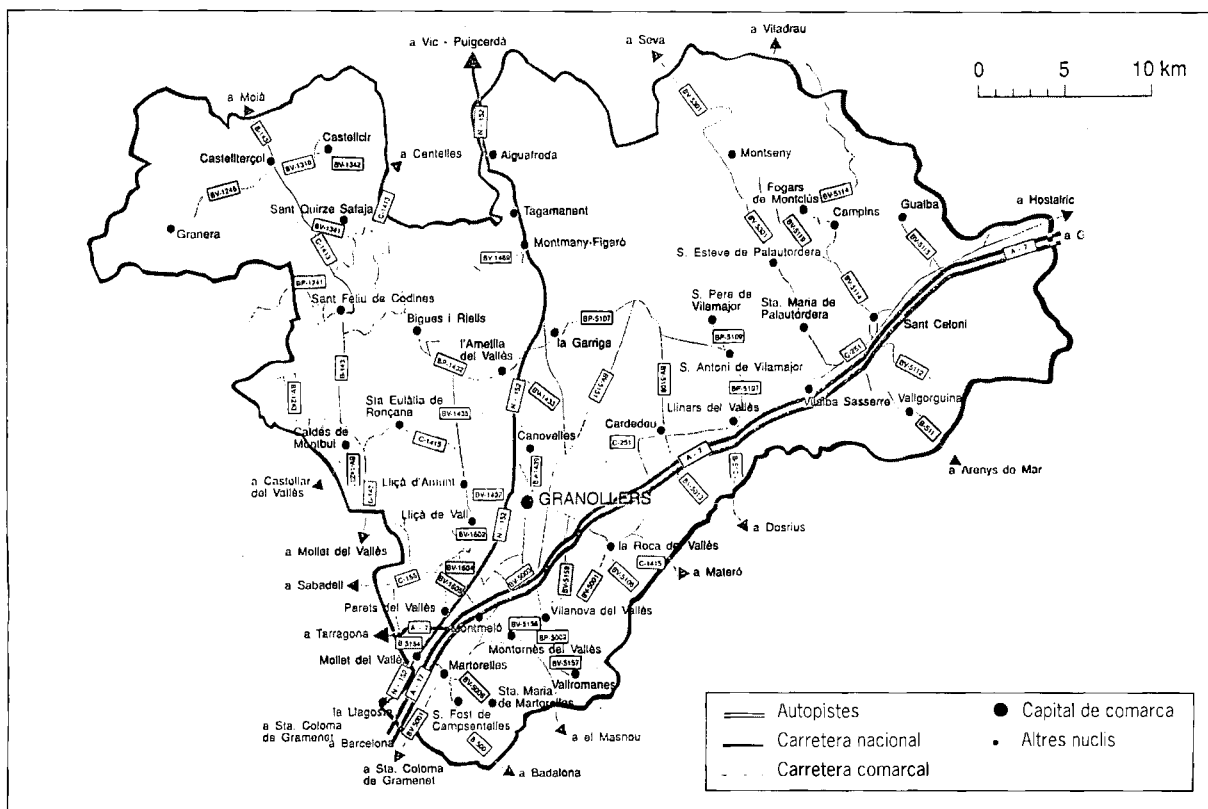
Via-tram	Vehicles (% pesants)
A-17	
Trinitat-Mollet	38.728 (5,2)
Mollet-Montmeló	33.649 (5,2)
A-7	
Barberà del Vallès-Montmeló	61.088 (24,9)
Montmeló-Granollers	65.895 (12,6)
Granollers-Cardedeu	45.183 (16,5)
Cardedeu-Sant Celoni	40.412 (16,8)
Sant Celoni-Hostalric	34.467 (17,9)
C-251	
Llinars (p.k. 10)	21.386
Sant Celoni (p.k. 22)	13.388

Fonts: Anguera, J. (dir.) (1994); *La transformació del Vallès Oriental*, col. «Catalunya Comercial», Caixa de Catalunya. Departament de Política Territorial i Obres Públiques (1992); *Estadística anual 1990*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

inaugurat l'abril de 1993, continuava l'ampliació del tram anterior (novembre 1991) entre Mollet i Barberà del Vallès i l'increment i automatització de les cabines de cobrament del peatge troncal a Granollers. Això permet un funcionament força correcte de l'autopista en aquests moments, amb molt escassos períodes de saturació; en canvi, les travesseres urbanes de la C-251, a Cardedeu i Llinars, així com les càrregues dels caps de setmana a l'arribada a Granollers la converteixen en molt congestionada.

b) *Eix del Congost*. Confluent amb l'anterior en el tram la Llagosta-Montmeló, la N-152 ressegueix de sud a nord tota la comarca. Desdoblada en tot el seu recorregut des de Parets fins a Vic, i ja executades les variants de Mollet i la Llagosta, manca només el desdoblament pel terme de Parets per aconseguir la continuïtat amb una via de quatre carrils. Les darreres obres en marxa en aquest eix

Figura 3. Xarxa de carreteres, 1991



Font: Anguera, J. (dir.) (1994); *La transformació del Vallès Oriental*, col. «Catalunya Comercial», Caixa de Catalunya.

(enllaços de Canovelles i l'Ametlla separador central a l'autovia de l'Ametlla) s'orienten a l'assoliment d'un major nivell de seguretat.

D'aquest eix se'n desprenen un seguit de vies cap a l'oest, que uneixen els dos Vallès: la C-155 cap a Sabadell; la C-1415 de Granollers a Caldes de Montbui, Sentmenat i Castellar del Vallès; la BP-1432, de l'Ametlla a Sant Feliu de Codines, i cap a l'est, la BP-1507, de la Garriga a Llinars. Les intensitats de trànsit figuren a la taula 4.

c) *Altres vies intercomarcals.* S'inclouen en aquesta denominació aquelles carreteres, de nivell comarcal i local, que uneixen el Vallès Oriental amb el Bages, Osona i la Selva, d'una banda, i amb el Maresme d'una altra, superant les dues serres que delimiten la comarca en la direcció aproximada nord-sud.

En el primer grup trobem la B-143, que des de Mollet i seguint la riera de Caldes, va a Caldes de Montbui i després cap a Castellterçol i Moià, passant per Sant Feliu de Codines i Sant Quirze Safaja. Amb un trànsit força intens, superior als 4.000 vehicles d'IMD, el seu traçat des de Caldes és molt inadequat.

En el massís del Montseny hi ha la BV-5301, que des de la C-251 va fins a Seva (Osona) passant per

Santa Maria i Sant Esteve de Palautordera, Montseny i Coll Formic, i la BV-5114, de Sant Celoni a Viladrau (Selva), per Santa Fe del Montseny, de caire fonamentalment turístic.

De connexió amb el Barcelonès i el Maresme, les més importants són quatre carreteres: la B-5001, de Martorelles a Badalona per la Conreria, amb 11.000 vehicles d'IMD el 1990; la BP-5002, de Granollers al Masnou, pel Coll de la Font de la Cera; la C-1415, de Granollers i la Roca a Mataró pel Coll de Parpers, i la B-511, de Sant Celoni a Arenys per Vallgorguina i Coll Sacra.

Llevat de les vies fonamentals, la N-152 i les autopistes A-17 i A-7, la resta de la xarxa viària comarcal a la plana pateix, sobretot a la seva part occidental, les disfuncions que ocasiona un traçat antic, de baixes característiques geomètriques i sense enllaços, un entorn cada cop més urbanitzat i un trànsit ràpidament creixent per l'increment demogràfic i de mobilitat. D'entre les vies intercomarcals al nord, el major problema es planteja en la relació amb el Bages, atesa la potència de l'eix de la riera de Caldes, mentre que cap al Maresme, l'autopista en construcció Mataró-Granollers resoldrà la connexió central, deixant pendents de millora els passos cap al Masnou i Arenys, i la BV-5001, pel marge esquerre del Besòs fins a Santa Coloma de Gramenet.

Taula 4. Intensitats mitjanes diàries (IMD) per trams, 1990

Carretera-tram (p.k.)	Vehicles (IMD)
N-152	
La Llagosta (16,5)	29.504
Mollet del Vallès (24,8)	64.723
Mollet (26)	22.400
La Garriga (38,8)	27.172
Santa Eulàlia del Congost (46)	19.614
C-155	
Parets (12)	10.975

Font: Departament de Política Territorial i Obres Públiques (1992); *Estadística anual 1990*, Barcelona. Generalitat de Catalunya.

3.2. Previsions a curt i mig termini

a) *Millores a la xarxa projectades pel MOPTMA.* Un cop finalitzat formalment a 31 de desembre de 1993 el primer Pla de Carreteres 1985-1993, i estant en redacció el segon Pla, el ministeri ha aprovat, per aquest període de transició, un Programa d'Actuacions Prioritàries en Carreteres 1993-1995 (*Plan Puente*)². Aquest programa inclou dues actuacions que afecten el Vallès Oriental:

– *Prolongació de les calçades laterals de l'autopista A-7 (B-30) en els trams 1 i 3 (Barberà del*

² Les obres que figuren en aquest programa han de ser licitades dins del termini de trenta mesos a partir de la seva aprovació, és a dir, abans de juliol de 1996.

Vallès-Mollet), amb un pressupost total de 8.000 milions de pessetes. S'ha licitat ja la corresponent assistència tècnica per a la redacció del projecte constructiu.

– *Autovia orbital* Abrera-Sant Celoni, de 58 km i 48.800 milions de pessetes de pressupost indicatiu. L'actuació més important a Catalunya de les que planteja el ministeri a mig termini té el seu origen en les determinacions del Pla Director d'Infraestructures 1993-2007 (PDI), relatives a la xarxa d'infraestructures de transport. A partir d'una distribució actual i prevista a l'horitzó del Pla de la xarxa de ciutats i de les activitats a Espanya, el PDI preveu un increment molt fort del tràfic de persones i mercaderies al llarg del Corredor mediterrani, que obligaran al doblament de la seva capacitat actual mitjançant una via de gran capacitat entre la frontera francesa i Alacant. En aquest marc s'ha donat prioritat al tram Abrera-Sant Celoni (tot i que haurà de continuar ben aviat fins a Maçanet pel nord i fins a Tarragona pel sud), que té els següents objectius:

- Donar continuïtat a la N-II pel nord del Vallès, evitant la interrupció del seu traçat a l'aglomeració de Barcelona.
- Millorar la comunicació transversal dels nuclis importants de la segona corona metropolitana: Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers-Sant Celoni.
- Satisfer la gran demanda de trànsit prevista l'any 2000 a la B-30 (110.000 vehicles/dia) i a l'A-7 (65.000 vehicles/dia entre Granollers i Maçanet).

Actualment s'ha dictat ja l'ordre de redacció de l'estudi informatiu d'aquesta autovia, que ha de sortir properament a concurs d'assistència tècnica entre els consultors especialitzats. El nou vial consistirà en una autovia de quatre carrils, de 100 km/h de velocitat de projecte, i amb un trànsit estimat de 40.000 vehicles/dia, amb un 13% de pesants.

En el tram entre Abrera i les Franqueses els municipis disposen ja en el planejament general de reserva urbanística per al que es denominava Quart Cinturó, mentre que a partir d'aquest municipi i fins a Sant Celoni s'ha de definir i acordar el traçat concret. La contestació que l'anunci d'aquesta via ha suscitat entre alguns grups ecologistes s'haurà de resoldre amb una posició d'informació i diàleg amb tota la població afectada, amb la consideració atenta de les al·legacions presentades en els processos d'informació pública de les alternatives de traçat i dels estudis d'avaluació d'impacte ambiental, i amb l'adopció de les mesures correctores, tant en la construcció com en l'explotació de l'autovia, que la declaració d'impacte ambiental consideri convenients.

b) *Actuacions i propostes de la Generalitat.* L'actuació preferent de la Direcció General de Carreteres de la Generalitat al Vallès Oriental s'ha centrat a la N-152, a la qual hi ha dedicat en el període 1982-1993 més d'11.800 milions de pessetes (taula 5). A aquestes obres s'haurà d'afegir la que completarà el desdoblament des de Barcelona a Vic, el tram Mollet-Parets (1,9 km), que ja ha sortit a concurs (31 de març de 1994) amb un pressupost de licitació de 1.640,7 milions de pessetes i un termini d'execució de 24 mesos.

Taula 5. Actuacions a la N-152 al Vallès Oriental

Obres realitzades	Inversió (milions de pessetes)
Variant de la Llagosta	3.163
Variant de Mollet	2.641
Via interpolar Parets-Granollers	1.494
Desdoblament la Garriga-el Figaró	666
Desdoblament el Figaró-Aiguafreda	3.862
TOTAL	11.826

Font: Direcció General de Carreteres (1994); *Actuacions en carreteres* (exposició amb ocasió del Seminari SPRINT), Barcelona, març 1994.

L'altra gran obra viària actualment en construcció que afecta al Vallès Oriental és l'autopista Mataró-Granollers. Aquesta autopista de 16,8 km, amb una inversió prevista d'11.300 milions de pessetes, hom preveu acabar-la la primavera de l'any 1995. Travessa el Coll de Parpers mitjançant dos túnels bessons, de 2 km cada un. Dissenyada també amb quatre carrils i per a una velocitat de projecte de 100 km/hora, tindrà un pendent màxim del 4,5% i s'hi preveu un trànsit de 16.000 vehicles/dia.

De forma complementària, la Direcció General de Carreteres licitarà enguany dues obres que permetran un millor enllaç d'aquesta autopista amb l'A-7: la variant de Santa Agnès de Malanyanes a la BV-5105, que possibilitarà un accés provisional a l'àrea del peatge de Granollers, amb un pressupost de 183 milions de pessetes (ja licitada el 29 de desembre de 1993) i l'enllaç definitiu amb l'A-7, amb un pressupost de 1.820 milions de pessetes. Finalment, cal esmentar el pas sota la via de Renfe de la Ronda Sud de Granollers (378 milions de pessetes), licitada també a finals de 1993.

4. Consideracions finals

Amb les actuacions realitzades i previstes a curt i mig termini, tant per part de la Generalitat com del Ministeri, la xarxa viària bàsica del Vallès Oriental assolirà una capacitat i un nivell de servei molt satisfactoris per respondre a les necessitats de mobilitat de grans fluxos, només amb la possible excepció de períodes de gran punta, necessàriament molt curts.

La situació de la xarxa secundària, comarcal i local (especialment les vies que connecten amb el Vallès

Occidental -C-1415, C-155, BV-5001- i l'eix de la riera de Caldes B-143), sotmesa a un intens trànsit pesant i d'agitació, requerirà un conjunt d'actuacions específiques de notable importància, a més de les millores que experimentarà per l'entrada en servei dels nous trams de viària bàsic.

Les noves vies projectades es veuran sotmeses a un llarg i difícil procés d'informació, debat i concertació, i necessàriament hauran de tenir en compte els factors medi-ambientals des del mateix moment de la seva concepció.

Bibliografia

Anguera, J. (dir.) (1994); *La transformació del Vallès Oriental*, Col. «Catalunya Comarcal», Caixa de Catalunya.

Juan, S. (dir.) (1993); «La Regió Metropolitana en el planejament territorial de Catalunya», *Papers, Regió Metropolitana de Barcelona*, 14, Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona.

Departament de Política Territorial i Obres Públiques (1992); *Estadística anual 1990*, Barcelona, Generalitat de Catalunya.

Direcció General de Carreteres (1994). *Actuacions en carreteres* (exposició amb ocasió del Seminari SPRINT), Barcelona, març 1994.

Pla Territorial Metropolità de Barcelona (1993); *Xarxa viària. Objectius, diagnosi i avanç de proposta* (document de treball), Barcelona, Generalitat de Catalunya.