

**Observacions de Sabadell a la Proposta d'Infraestructures
viàries presentada pel Consell Comarcal del Vallès Occidental**

Sabadell, juny de 2002

**Document aprovat per unanimitat
a la Junta de Portaveus de
l'Ajuntament de Sabadell del 7 de
juny de 2002**

Índex

Presentació	3
Consideracions generals	3
Observacions al sistema viari a l'entorn de Sabadell (rondes)	6
<i>Rondes de Sabadell</i>	6
Altres actuacions	7
Comunicació amb altres municipis	8
B-140 Sabadell - Santa Perpètua	8
C-155 Sabadell - Polinyà	8
C-1413 Sabadell - Sentmenat	8
B-124 Sabadell - Castellar	8
N-150 Sabadell - Terrassa	8
C-143 Sabadell - Sant Quirze - Rubí	9

Presentació

L'any 2001, els alcaldes del Vallès Occidental van acordar impulsar des del Consell Comarcal un Pla Director d'Infraestructures que permetés disposar d'un programa comú a la comarca i afrontar amb èxit els reptes plantejats en aquests moments. La iniciativa sorgí del convenciment que era necessari arribar a acords entre els diferents municipis si es volia que les administracions competents realitzessin les actuacions que requereix el territori, i més quan la majoria de les infraestructures tenen efectes al conjunt de municipis de l'entorn on s'executen.

El Pla Director d'Infraestructures es va dividir en tres parts, la d'infraestructures de comunicació viària, la d'infraestructures ferroviàries i la d'infraestructures de serveis. En els treballs de les diferents comissions hi han participat tècnics de la Generalitat de Catalunya, del Ministeri de Foment, de l'Autoritat del Transport Metropolità, del Consell Comarcal i dels ajuntaments.

El gener de 2002, el Consell Comarcal del Vallès Occidental va presentar als diferents ajuntaments una proposta tècnica de Pla d'Infraestructures Viàries del Vallès Occidental.

L'Ajuntament de Sabadell ha considerat convenient que la proposta fos coneguda per un ampli ventall d'entitats i institucions de la ciutat i, per aquest motiu, n'ha fet diverses presentacions.

Fruit de les opinions expressades de forma majoritària, s'elaboren aquestes observacions a la proposta presentada pel Consell Comarcal.

Consideracions generals

- En el transcurs dels darrers anys la mobilitat ha experimentat un notable creixement. Les previsions del Llibre Blanc de la Unió Europea assenyalen que en el proper decenni continuarà creixent.
- En el marc d'aquesta perspectiva, les administracions han d'articular mesures que permetin que aquest creixement de la mobilitat no comporti majors congestions que significarien una pèrdua de competitivitat del territori. Tot i això, les mesures han de garantir que el creixement sigui sostenible econòmicament, socialment i que es facin amb respecte amb els valors mediambientals.
- En aquesta línia, Sabadell, igual que el conjunt de les ciutats de la regió metropolitana, ha presentat un conjunt de propostes d'increment i millora dels serveis de transport públic de viatgers de gran capacitat (ferrocarril), que significaran, a l'horitzó del 2010, un increment substancial de l'oferta de transport públic.

- També en aquest àmbit l'Autoritat del Transport Metropolità, conjuntament amb els consells comarcals i els ajuntaments, està treballant en el Pla de Serveis, és a dir, en la planificació i estructuració dels serveis de transport col·lectiu de viatgers per carretera, element de gran importància per a afavorir el transport públic entre les zones on la demanada no justifica una infraestructura ferroviària, però on l'autobús pot millorar substancialment la connectivitat.
- Aquestes mesures ja endegades en l'àmbit del transport públic s'han de complementar amb la construcció de noves infraestructures de carreteres, com també amb la construcció de punts d'intercanvi modal que millorin les comunicacions entre els diferents municipis i amb la resta del país.
- Les actuacions en carreteres que planteja la proposta comarcal s'han d'executar sense incidir en els compromisos d'inversió que ja ha apuntat el Pla Director d'Infraestructures de Transport Col·lectiu de l'ATM. La mobilitat s'ha de garantir tant en transport públic com en transport privat, de manera que són dos tipus d'actuació complementàries que persegueixen l'objectiu comú de garantir la mobilitat i de fer-ho de la forma més sostenible possible.
- Les actuacions en infraestructures s'han de planificar tenint en consideració la preocupació existent en el conjunt de la societat per mantenir i preservar el medi natural. En la seva execució s'hauran d'utilitzar les tècniques més acurades de construcció i reducció de l'impacte ambiental, independentment que aquests tipus d'intervencions comportin un cost més elevat.
- Sabadell és una ciutat que té un important paper com a capital de la comarca i com a pol d'atracció dins la xarxa de municipis metropolitans. Per mantenir i desenvolupar aquests rols, Sabadell necessita estar ben comunicada.
- Les activitats de les persones i les empreses de Sabadell i l'entorn tenen un àmbit de referència molt més ampli que el mateix municipi i, per tant, es fa necessari que les comunicacions amb el conjunt de la comarca, però també amb la resta del país i amb Europa, siguin eficients. Els llocs de treball de moltes persones de Sabadell estan localitzats en polígons i municipis de la comarca i de fora. Cal també tenir present que la distribució de mercaderies exigeix l'accessibilitat a tots els centres industrials, de serveis i residencials.
- Sabadell pateix una elevada congestió en moltes de les seves vies, especialment les principals. És del tot imprescindible avançar en unes rondes de Sabadell que facilitin l'articulació descongestionin la ciutat i permetin així una millora de la qualitat de vida.

- A més del sistema de rondes, les carreteres de l'entorn de Sabadell han de millorar notablement si es vol tenir una comunicació àgil amb la resta de municipis de la comarca.
- Tenint en consideració que la proposta del Consell Comarcal es basa en la conveniència que existeixin xarxes de 1r, 2n i 3r nivell, i que el conjunt, per funcionar, ha de tenir tots els tipus de carreteres, Sabadell demana a les administracions competents que iniciïn les actuacions oportunes (obres, estudis de traçat...) de forma simultània, sense condicionar una infraestructura a la construcció d'una altra.
- Es consideren com a punt de partida per a l'anàlisi i actualització de les infraestructures viàries les propostes sobre vialitat i comunicació que per unanimitat va aprovar el Pla General d'Ordenació Urbana de Sabadell de 1993 (PGOUS)
- Atès que els processos de maduració d'aquestes actuacions són llargs, Sabadell demana que les administracions titulars iniciïn ràpidament els estudis informatius corresponents com a element necessari per al desenvolupament de la xarxa.
- Sabadell fa seves les conclusions de l'informe del Consell Comarcal:
 - *La demanda que gravita sobre una part important de les vies presenta valors molt elevats, en alguns casos propers als índexs de saturació.*
 - *Les característiques de disseny (traçat, secció tipus i senyalització) d'algunes de les vies està molt per sota del que seria desitjable, per tal de tenir un bon nivell de servei.*
 - *L'estructura topològica de la xarxa no és la que hauria de correspondre tant a l'ocupació actual del territori, com al que preveu el planejament urbanístic. En aquest aspecte escau fer un esforç de classificació de les vies per categories o una adequada distribució d'aquestes sobre el territori.*

Observacions al sistema viari a l'entorn de Sabadell (rondes)

A la proposta del Pla Director d'infraestructures Viàries que presenta la comissió tècnica constituïda en el marc del Consell Comarcal, pel que fa estrictament a la ciutat de Sabadell, basant-se en les premisses exposades, s'elaboren les consideracions següents:

Rondes de Sabadell

A la proposta del Consell Comarcal que planteja la construcció de les rondes de Sabadell, es fan les acotacions següents:

1. **Ronda de l'Oest:** És previst l'inici imminent de les obres que han de connectar la C-58 fins a la ctra. N150, primera fase de la ronda de l'Oest.

A més de l'execució d'aquesta obra, cal iniciar immediatament els estudis oportuns per a garantir la connexió d'aquesta ronda amb Castellar del Vallès com a element que ha de permetre treure el pas per dins de Sabadell de l'enorme quantitat de vehicles amb origen o destinació a Castellar.

En aquest procés de perllongament de l'obra actual, és necessària una primera fase d'obres que enllaci la ronda de l'Oest amb la Gran Via a l'alçada de Can Llong.

La ronda de l'Oest ha de passar deprimida en la major part del traçat per minimitzar l'impacte en les zones urbanes de l'entorn.

2. **Ronda de l'Est (Eix del Ripoll):** Cal desenvolupar amb rapidesa la part de l'Eix del Ripoll que ha de connectar les calçades laterals de la B-30, la ctra. de Santa Perpètua i la Interpolar amb la zona del Cementiri de Sabadell, traça que el planejament i la urbanització ja existent deixen molt prefigurada.

A la zona del cementiri, el pont de Vilarrúbias haurà de permetre salvar el Ripoll i connectar amb la Gran Via.

La continuació de l'Eix del Ripoll des de la zona del cementiri fins a la connexió amb el nord de la ciutat i Castellar requereix una anàlisi d'oportunitat i conveniència atès l'impacte que pot generar en el rodal. Aquest estudi també haurà de valorar la connexió nord amb la ronda de l'Oest esmentada en l'apartat anterior.

Més enllà de Sabadell, en els termes de Santa Perpètua i Barberà, cal estudiar amb detall com aquest Eix del Ripoll passa pel polígon de Santiga fins a la B-30 a fi de no crear un coll d'ampolla que li faci perdre tota la capacitat que té en el tram anterior.

3. **Ponts del Ripoll**: El PGOUS del 1993 preveu la construcció de tres ponts per salvar la depressió del Ripoll. El PDI viari comarcal només dibuixa el que correspon a la connexió de Can Puiggener. Sabadell considera que la proposta que es faci ha de mantenir la previsió dels tres ponts.

Pel que fa al pont que connecta la ronda de l'Est amb Can Puiggener, tal com ja s'ha apuntat en el paràgraf anterior, caldrà estudiar primer el perllongament d'aquesta ronda, abans de definir el seu encaix definitiu.

Amb tot, Sabadell considera que el pont més urgent de construir és el que travessa el Ripoll des del cementiri fins al c. de Vilarrúbias.

4. **Interpolar Sud**: Cal desenvolupar el tram de la Interpolar sud des de la seva connexió amb la ronda de l'Est fins a Sant Pau de Riu-sec. Les reserves de planejament deixen ja molt marcada aquesta via. En qualsevol cas, però, caldrà que la seva construcció tingui un tractament en el terme municipal de Barberà del Vallès que faciliti la construcció de la ciutat, evitant de totes maneres que el seu pas comporti la fractura del nucli urbà de l'esmentat municipi.
5. **Laterals de la C-58**: Des de Sant Pau de Riu-sec fins a l'inici de la ronda de l'Oest. Caldrà desenvolupar aquestes vies amb la mateixa importància que les altres, per tal de facilitar els moviments de sortida i accés i no distorsionar els fluxos del tronc central de la C-58.

Altres actuacions

1. **Accés sud a Sabadell**. Es considera necessària l'adequació de l'accés sud a Sabadell des de l'autopista C58 fins a la Gran Via amb la convenient ampliació de carrils

Comunicació amb altres municipis.

Sabadell coincideix plenament amb l'informe del Consell Comarcal que planteja la conveniència de condicionar i millorar la xarxa de carreteres de 3r nivell. En aquest sentit, es posa l'accent en:

B-140 Sabadell - Santa Perpètua

Aquesta carretera suporta uns trànsits superiors als 15.000 vehicles diaris, per la qual cosa és imprescindible desdobl-la, tal com fixa el Pla i el Reglament de Carreteres per a vies amb aquesta intensitat de trànsit.

C-155 Sabadell - Polinyà

Aquesta carretera necessita la reforma de traçat i la millora d'alguns dels seus punts més conflictius i, especialment, la millora de la seva comunicació immediata a la ciutat amb la construcció del pont de Vilarrúbias, viaducte que ha de salvar el riu Ripoll des de la ronda de l'Est a l'alçada del Cementiri fins al c. de Vilarrúbias.

C-1413 Sabadell - Sentmenat

Millora del traçat.

B-124 Sabadell - Castellar

Donant per descomptat que la comunicació de Castellar amb la xarxa general anirà per les rondes de Sabadell, es demana també millorar l'actual carretera atès l'important trànsit de Sabadell a Castellar o viceversa.

N-150 Sabadell - Terrassa

El mateix argument és vàlid per aquesta via, amb trànsits superiors als 23.000 vehicles. A més del desdoblament necessari, caldria que es modifiqués el traçat per tal d'eliminar els trams en corba, tal com està previst des de fa més de trenta anys

C-143 Sabadell - Sant Quirze - Rubí

Es considera que caldrà millorar el traçat d'aquesta carretera atès el flux de vehicles que suporta i la connexió que aporta la zona de Rubí per dirigir-se després cap al Baix Llobregat o el Barcelonès a través de la xarxa de carreteres de primer nivell.

A banda d'aquestes actuacions en la xarxa de 3r nivell, es fa necessari ampliar l'autopista C58 amb un tercer carril des de Sabadell fins a Terrassa, atès l'enorme flux de vehicles que suporta aquesta via.

El conjunt de les propostes i les anàlisis contingudes en aquest document, conjuntament amb les aportades per la comissió tècnica del Consell Comarcal, cal que siguin considerades sempre com un sistema que interrelaciona necessàriament les infraestructures viàries, les de ferrocarril, les de transport interurbà i les xarxes de serveis.

Sabadell, 7 de juny de 2002

