

Jerarquia viària al Vallès

Manel Larrosa

El debat sobre la xarxa viària del Vallès pateix d'una notable confusió sobre la seva jerarquia, de forma que sovint es vol arranjar amb una dosi de xarxa major, com el Quart Cinturó, per exemple.

El problema ve de lluny, perquè mai no s'ha sabut preveure un model coherent suma de xarxa urbana, secundària i bàsica. Potser tot va començar cap a l'any 1974, amb la Xarxa Arterial del Ministeri d'Obres Públiques, que preveia dues autopistes i dues autovies (o vies interpolars) en sentit longitudinal i vies semblants en sentit perpendicular, però prescindint de la totalitat de la xarxa existent. Una utopia impossible que no existeix enlloc. Però allò tenia una qualitat, perquè almenys separava les connexions entre municipis (interpolars) de les vies de llarg recorregut (autopistes com l'AP-7) i les competències de la Generalitat (l'espai metropolitana) i del llarg recorregut (Ministeri).w

Després ha passat de tot. S'ha duplicat l'autopista del Besòs, la C-33, amb una C-17, autovia que malmet els municipis que travessa, els peatges han derivat més trànsit a les carreteres paral·leles, els nuclis de vells municipis, com Sabadell, són un nus de carreteres radials i les vies de peatge manquen de connexions amb la xarxa local. La B-30, que havia de ser una interpolar, és pura connexió ràpida i es volen fer més vies paral·leles. Només la crisi ha posat una certa prudència a les ments tècniques i polítiques.

El Ministeri fa la seva guerra i la Generalitat la seva i hem creat monstres conceptuals com la Ronda Vallès que pretenen ser autopista i interpolar simultàniament. I, mentrestant, els problemes espeteguen, com amb Amazon a la carretera de Sabadell a Santa Perpètua, però a Barberà que traspasa el problema als seus veïns, o quan caldria una solució per connectar Castellar amb l'autopista C-58, per deixar de passar per la Gran Via de Sabadell i ho fiem tot que el Ministeri faci el Quart Cinturó.

D'aquí a quatre dies acabaran els peatges d'algunes vies (AP-7 i C-33), i el model de circulació canviarà. Algunes obres que porten dècades, com la connexió al Papiol amb l'A-2, poden no tenir sentit, fins i tot abans de finalitzar-se les obres. En tot aquest context, els dos municipis més grans, Terrassa i Sabadell, que són equivalents a dos districtes de Barcelona, només estan connectats per un sol carrer (l'N-150) i es parla de dues connexions per autopista (C-58 i Quart Cinturó). I això és lògic? No ho és a manca d'una jerarquia viària més ordenada.

És hora de negar-nos als parracs parcials i a l'oportunisme (que pagui el Ministeri, perquè té calés). Cal coherència en jerarquia viària i prioritats clares. No és difícil. Cal asseure's tècnics i polítics municipals, i hi ajudarem les entitats que fa anys que prediquem a favor del Vallès, però hem de fer aquella feina que no s'ha fet en el marc de l'Estudi de Mobilitat del Vallès. No hi valen excuses.

Com que el model 1974 era inaplicable, durant dècades s'ha actuat amb grans obres de xarxa bàsica i deixant les velles carreteres com a ineficient xarxa distribuïdora. I així seguim, incapaços de refer el mapa amb una mínima coherència. I això voldria dir, sí, plantejar xarxa bàsica, però també rondes urbanes, variants, desdoblament d'algunes carreteres i pacificació d'altres. I no caldria fer-ho de cop, però sí saber-ne el camí. Perquè al Vallès hi concorren sis administracions aïllades: Ministeri (colonial), Generalitat (coixa), Diputació (banal), Àrea metropolitana (prepotent), consells comarcals (absents) i ajuntaments (criatures barallades).

Al llarg dels anys s'han perdut totes les oportunitats: tots els plans de transport, el Pla territorial... i ara i directament l'Estudi de Mobilitat del Vallès, l'encàrrec del qual era prou clar. Tot plegat, a major glòria dels nostres 1,4 milions d'habitants i de la concentració productiva més gran del sud d'Europa. Des de la societat portem una dècada de treball unitari per part de moltes entitats i seguim ignorats com sempre.