

Via Vallès

viavalles@gmail.com

www.viavalles.cat

Telèfon de contacte 630 957 058



NOTA DE PREMSA

Via Vallès ha presentat al ·legacions a l'Estudi Informatiu del Quart Cinturó

CAL ESTUDIAR A FONS L'OPCIÓ DEL CORREDOR DE LA C155 ABANS DE DECIDIR EL TRAÇAT DEFINITIU DE RONDA DEL VALLÈS

Reclamem un diàleg obert amb les parts afectades, per tal d'aconseguir un ampli consens sobre el traçat.

Valorem positivament les millores que el projecte presenta respecte d'anteriors propostes; però la idea de "cierre de la autovia orbital" condiciona tot l'estudi i exclou altres possibilitats que també cal considerar.

És imprescindible estudiar a fons l'opció que ressegueix l'actual carretera C155.

- Aquesta opció dóna una millor solució al problema real del trànsit intracomarcal, i és molt més respectuosa amb els espais naturals del Vallès.

- És també l'opció que reuneix un acord social més ampli i que, en les actuals circumstàncies d'austeritat, fa molt més factible la construcció de la via a curt termini.

Via Vallès ha presentat una extensa al·legació a l'estudi informatiu del Quart Cinturó anomenat oficialment com a "Cierre de la autovía orbital de Barcelona".

Partint de la base que és urgent donar una solució viària que faciliti el trànsit local per la part urbana del Vallès, **Via Vallès** valora positivament alguns canvis respecte d'anteriors propostes que es recullen en l'estudi informatiu. No obstant, lamenta que l'estudi presentat no hagi estat fruit d'un consens ni d'un diàleg aprofundit amb el territori i que, per tant, no valori altres opcions que segurament donarien una millor resposta a les necessitats reals plantejades.

La demanda existent per al Quart Cinturó és intracomarcal i no de llarga distància

Segons posa de manifest el mateix Estudi Informatiu, el trànsit de llarga distància previst per aquesta nova via és del 6%, essent el 94% restant el trànsit amb origen o destí dins la pròpia regió metropolitana. Com que aquests valors parteixen d'enquestes fetes als dos peatges de Martorell i la Roca, el volum de trànsit intern metropolità encara és molt més alt, ja que només una petita part d'ell travessa els dos peatges referits. Per a aquesta necessitat més local, l'opció de Ronda del Vallès pel corredor de l'actual carretera C155 és una solució més adequada, més curta, més barata, amb menys impacte i, per tant, amb més possibilitats de ser construïda en un termini més curt. Molt clarament, portaria molt més

trànsit una opció centrada a la plana del Vallès que una opció de cornisa allunyada dels nuclis de població i seus industrials.

L'opció C155 és una alternativa molt més respectuosa amb els espais naturals

L'opció que fa passar la Ronda del Vallès pel corredor de la C155 preserva completament els espais naturals de Sant Julià, Togores, Torre Marimon, Llerona i Marata en la totalitat del seu recorregut.

Per tal de protegir adequadament Gallecs, fóra imprescindible preveure una solució neta per travessar la part superior d'aquest espai, la qual caldria que fos en viaducte. Es guanyaria en connectivitat al fer desaparèixer la traça actual de la carretera C155, que divideix Gallecs. Aquesta és una oportunitat per a unificar l'espai de Gallecs avui dividit.

Actualment només Gallecs ostenta la categoria d'espai protegit a la plana del Vallès al màxim nivell legal i compta amb un òrgan de gestió. La inclusió al Vallès d'una nova infraestructura hauria de coincidir amb la preservació dels grans espais de la plana encara pendents d'una definició en similars condicions a la de Gallecs. Espais com són: Sant Julià a Terrassa i Sabadell; Togores a Castellar del Vallès, Sabadell i Sentmenat; Torre Marimon a Caldes de Montbui, Palau-solità i Plegamans i Sentmenat; Palaudàries a Lliçà d'Amunt; Santa Justa a Canovelles, Lliçà d'Amunt i Santa Eulàlia de Ronçana; Llerona i Marata a les Franqueses del Vallès i la Roca.

La ronda i el tren es complementen

El corredor de la C155 caldria que fos en bona mesura un únic corredor intermodal –viari i ferroviari- que configurés la interconnexió central dels dos Vallès, entre Terrassa, Sabadell i Granollers.

Una opció de consens, que permetria avançar ràpidament

L'opció del corredor de la C155 es configura com a una opció que aporta una millor resposta a les necessitats reals del territori al ser directament accessible per un seguit d'àrees urbanes i polígons industrials que actualment pateixen importants dèficits viaris. Al mateix temps, aquesta opció obtindria un molt més ampli consens entre totes les parts interessades i, per tant, permetria una tramitació més sòlida.

Moltes delegacions municipals de nuclis situats al llarg de la traça orbital coincideixen o apunten a l'opció de reforçar el corredor de la C155 en contraposició a l'obertura d'una nova façana intensament urbana a la cota alta del Vallès.

L'opció de fer servir el corredor de la C155 és una opció prevista al Pla Territorial Parcial de la Regió metropolitana de Barcelona (PTMB), opció que deixaria sempre oberta per al futur, en cas que un dia calgui, l'opció d'una via orbital superior. Per un principi de precaució el manteniment d'una reserva és sempre millor opció que la seva eliminació amb un obra que no serà ni realment orbital ni serviria el més directament possible a la major part de nuclis urbans i industrials.

A nivell local de Terrassa, Sabadell i Granollers

Coincidim amb el plantejament de l'Ajuntament de Sabadell en reclamar el traçat de la via més al sud per tal de preservar tot l'espai natural de Togores, tot i que caldria ser més resolutiu en aquesta opció en direcció a la C155. Reclamem també una millor solució pel traçat entre Terrassa i Sabadell, per tal de que transcorri arran de les zones urbanes i la via

del tren, sense alterar el torrents de la Grípia i de la Betzuca i el bosc de Can Bonvilar, en el terme de Terrassa.

A nivell de Granollers, sembla del tot excessiu el fet de configurar dues rondes orbitals paral·leles al nord i est de la ciutat (l'existent i la projectada), al temps que es generen greus afectacions als termes municipals de Lliçà d'Amunt i de les Franqueses del Vallès. L'opció sud, al llarg de l'AP7, com a laterals, és més fàcil i dóna sortida als nombrosos polígons industrials de la zona.

En temps de pocs recursos econòmics, calen solucions racionals

L'eliminació d'aquesta doble ronda orbital de Granollers, la reducció del recorregut, així com el fer coincidir una part important del traçat amb la Ronda Est de Sabadell, fan possible un rellevant estalvi econòmic. En els temps que corren, ens calen solucions realistes i austeres que es puguin dur a terme en un termini relativament curt de temps.

La Generalitat ha d'entrar seriosament en el debat

Atès que la demanda principal que aquesta via ha de satisfer és interna de Catalunya i sobretot regional, cal que la Generalitat entri decididament en el debat, proposant opcions que donin solucions reals i que, a la vegada, siguin econòmicament viables.

En la presentació dels pressupostos del 2011, el Ministerio de Fomento defineix el possible projecte de la B40 amb el caràcter de metropolità. Aquest fet és coherent amb el PEIT (Plan Estratégico de Infraestructuras de Transporte, 2005-2020) que preveu tres grans capítols d'obres: ferrocarril, autovies i intervencions urbanes. La coherència amb aquesta classificació hauria de portar a un finançament del Ministerio de Fomento i a una gestió i construcció per part de la Generalitat de Catalunya.

Les previsions de corredors al llarg de la C155 ja formaven part dels traçats previstos en l'aprovació del PTMB, amb al qual cosa la coherència de les administracions hauria de portar a estudiar adequadament aquest corredor en l'estudi informatiu en curs.

URGIM, doncs, al Ministerio que estudiï amb igual aprofundiment, l'opció del corredor de la C155 com a una alternativa seriosa al traçat proposat i que, en tot cas, proporcioni una solució adequada a la problemàtica plantejada que és essencialment de tràfic intracomarcal i de respecte a les àrees naturals del Vallès.

Via Vallès, 14 d'octubre de 2010

Més informació:

Joan Saborido

630957058

viavalles@gmail.com