



## RESOLUCIÓ DE L'ARC METROPOLITÀ DE RECOLÇAMENT A LA CONSTRUCCIÓ DE LA RONDA DEL VALLÈS ENTRE SABADELL I TERRASSA

### Antecedents:

El passat 10 de juny va tenir lloc l'anunci per a la construcció de la Ronda Vallès i diverses millores a les vies d'alta capacitat del territori de l'Arc Metropolità. Un anunci fruit de l'acord entre diferents administracions: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (MITMA), Govern de la Generalitat i Ajuntaments de Sabadell, Terrassa i Castellar del Vallès.

Aquest acord està basat en diferents plans aprovats en els darrers anys, com el Pla Territorial parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona o el Pla Específic de Mobilitat del Vallès. Documents consensuats en l'àmbit de territori, i aprovats pels respectius òrgans.

El Pla Específic de Mobilitat del Vallès, aprovat definitivament per part de la Generalitat de Catalunya fa dos anys contempla, entre d'altres, la construcció del tram entre Terrassa i Sabadell fins a l'enllaç amb la carretera B-124 de Castellar. Tal com s'especifica en el reiterat document del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, la construcció d'aquest tram respon a una necessitat essencial de millora de la mobilitat de les ciutats de Sabadell i Terrassa augmentant la seva interconnexió. Més enllà d'aquesta afirmació genèrica, els factors claus que expliquen la necessitat d'aquesta via els podem enumerar de la següent forma:

- a) La integració urbana de la via al seu pas per Sabadell configurant una ronda urbana, la Ronda Nord, amb un traçat totalment soterrat i sense impacte visual i acústic sobre els barris de la ciutat, que permeti millorar l'organització de la mobilitat del conjunt de la ciutat i molt especialment permeti connectar directament la carretera B-124 de Castellar amb la ronda oest de Sabadell, la C-58c. Aquesta connexió ha de permetre enllaçar la mobilitat entre el municipi de Castellar i el conjunt del territori a través de les rondes, evitant així l'actual situació de pas del trànsit a través de l'interior de la ciutat de Sabadell que implica especialment la presència d'una autovia urbana en el seu interior, amb un flux d'uns 30.000 vehicles diaris al llarg de la Gran Via.
- b) La millora de les connexions entre Sabadell i Terrassa a través d'aquest nou eix de forma que deixin de dependre exclusivament de la connexió actual a través de la C-58 i de la N-150. Aquesta millora permetrà també la reducció del trànsit intern nord-sud de les dues ciutats.
- c) La millora de les connexions des de Sabadell cap a l'E-9 (Manresa i Catalunya central) i també amb el Baix Llobregat i l'Anoia i l'eix de l'A2.
- d) La millora de les connexions dels sistemes urbans de Terrassa i Matadepera cap a l'àmbit nord de la regió metropolitana a través de la C-58.

L'acord anunciat el passat dia 10 de juny per part de la ministra de Transports i els alcaldes i alcaldessa de Sabadell, Terrassa i Castellar del Vallès amb relació a la proposta que el disseny d'aquest tram de la ronda del Vallès previst en Pla Específic de Mobilitat del Vallès sigui redactada i executada per part de la Generalitat de Catalunya, amb el seguiment i participació activa dels municipis implicats, i finançada per part de l'Estat amb càrrec als fons de la disposició addicional 3a de l'Estatut, suposa un acord històric que obre la porta per primer cop



a la possibilitat de confluir els diferents objectius i requeriments que concorren en relació amb la mateixa i que es poden sintetitzar en els següents punts:

1. Garantir un disseny de la via adaptat a les necessitats específiques i als requeriments d'integració urbana dels dos municipis directament afectats: Terrassa i Sabadell, amb participació activa per part d'aquests.
2. Garantir la màxima integració paisatgística i territorial de la via i els seus enllaços, reduint al mínim l'afectació ambiental
3. Resoldre de forma efectiva i funcional les connexions de la via amb la C-58c, la B-124 i la resta de vies que ha de connectar.
4. Assolir un dimensionat ajustat i raonat de la via i dels seus enllaços en funció de l'anàlisi de les previsions de mobilitat, d'acord amb dades i previsions compartides per part de les diferents administracions implicades.
5. Donar continuïtat i finalització adequada al tram sencer de la via des de la seva connexió amb l'A2 a Abrera fins a la C-58.
6. Establir una programació concreta d'execució de les obres en terminis raonats i viables.

Fins ara, els debats i el plantejament de propostes d'abast territorial en l'àmbit regional metropolità han estat molt polaritzats des dels àmbits de planificació i de decisió que tradicionalment han anat mantenint una visió molt centralitzada del territori metropolità. Al llarg del temps, s'ha produït un tractament de les propostes territorials i del seu funcionament des d'una mirada molt ancorada en la lògica del sistema urbà de Barcelona ciutat i els municipis del seu entorn més immediat.

Des de l'Arc Metropolità volem impulsar el funcionament integrat de la regió, revisant el model radial actual de les xarxes de mobilitat, incorporant-hi la transversalitat i l'intercanvi, amb l'objectiu de millorar la funcionalitat de la malla. I entre altres reptes, hem de resoldre els principals problemes de connectivitat, congestió i seguretat viària a través de nous traçats imprescindibles o d'ampliacions selectives de capacitat o de moviments en enllaços. En aquest sentit, cal posar en marxa actuacions per millorar el transport públic intern de la regió, però a la vegada hem de millorar les connexions per carretera entre les nostres ciutats, per donar fluïdesa al trànsit, lluitant així contra el canvi climàtic i la contaminació atmosfèrica. Cal, doncs, aportar una nova mirada que parteixi d'entendre el territori en tota la seva diversitat i complexitat, que abordi l'estructuració de la regió metropolitana des d'una visió àmplia i alhora precisa sobre les diferents situacions i problemàtiques del territori. I és en aquest punt on la proposta de la Ronda Vallès suposa un primer pas per resoldre aquests reptes.

I és per aquest motiu que considerem que l'acord de construcció de la Ronda Vallès i diverses millores a les vies d'alta capacitat del territori de l'Arc Metropolità és estratègic pel territori. Per primer cop planteja l'abordatge d'una infraestructura des de la participació i la col·laboració activa per part de les diferents administracions implicades: els Ajuntaments, la Generalitat i l'Estat, cadascun d'ells aportant la seva visió i especialització, i assolint una solució



conjunta com a resultat del treball compartit per totes elles. Tanmateix, i lamentablement, el Govern de la Generalitat va decidir finalment no participar en l'acte de signatura.

Els ciutadans/es del territori, així com els agents econòmics i socials, necessiten desbloquejar una infraestructura que fa trenta anys que és pendent. Si volem unes ciutats més verdes i menys contaminades, cal apostar per treure vehicles de dins el nucli urbà. Si volem un territori competitiu i ben connectat, ens cal tenir sortides directes a les principals vies de comunicació. I aquest acord suposa un pas imprescindible per poder avançar en aquesta direcció.

#### **Acords:**

**PRIMER.-** L'Associació de Municipis de l'Arc Metropolità de Barcelona, dona suport a l'acord anunciat el passat dia 10 de juny per part del Ministeri de Transports i els Ajuntaments de Sabadell, Terrassa i Castellar del Vallès amb relació al disseny i construcció del tram Terrassa – Sabadell de la ronda del Vallès per part de la Generalitat de Catalunya i amb la participació activa en el seu disseny dels municipis afectats, amb càrrec als fons previstos a la disposició addicional 3a de l'Estatut de Catalunya.

**SEGON.-** Demanem a la Generalitat de Catalunya a què s'adhereixi a l'esmentat acord expressat per part de les administracions indicades en l'acord anterior i que, de conformitat amb allò que aprova el vigent Pla Específic de Mobilitat del Vallès, implementi els mecanismes jurídics i administratius necessaris per a fer efectiva l'execució de l'esmentat acord amb la celeritat més gran i brevetat possibles.

**TERCER.-** Donem suport a les mesures recentment anunciades per part del Ministeri de Transports per la millora de la seguretat i de la capacitat l'AP-7 i demanem al Govern de la Generalitat i al Govern de l'Estat, en el marc de les seves respectives competències i responsabilitats, a què programin, projectin i executin les obres.

Terrassa, 23 de novembre de 2022