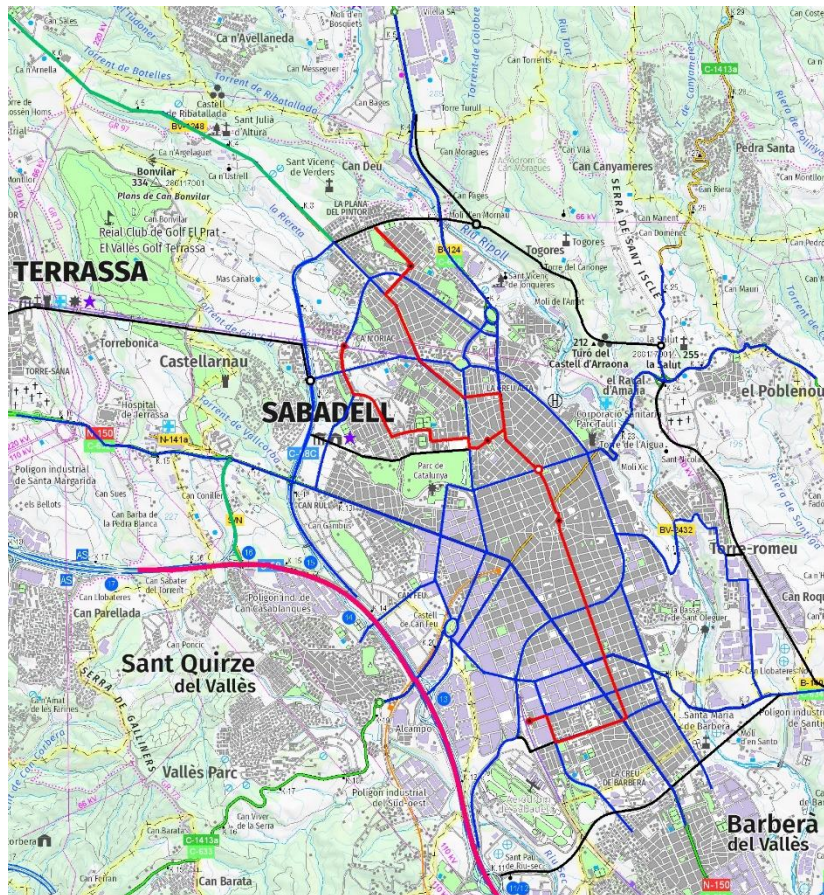


## Rondes de Sabadell

### O xarxa secundària al nord del Vallès Occidental



La congestió diària als accessos de la ciutat de Sabadell planteja una manca de xarxa secundària, situada jeràrquicament entre la bàsica de les autopistes i la local.

Aquest és el cas des de Santa Perpetua de Mogoda (B140), per Torre-romeu (BV2432) i el pont de la Salut (C155); a part de Castellar (B124) i de la carretera de Rubí per Sant Quirze (C1413a). Podem afegir al sistema l'accés des de l'AP7 a Polinyà (B140).

Es tractaria, doncs, de planejar fer més eficient el sistema, no estrictament d'ampliar-lo, quan el seu sostre o capacitat es defineix per la milla urbana final. Aquest fet ofega el trànsit privat i fa inviable una malla de Bus interurbà mínimament efectiu, el qual, per altra banda, és inexistent en diversos eixos. Tots els casos són portes, senyalen una xarxa secundària ineficient, colls d'ampolla i no pas d'una situació al límit del conjunt del sistema, perquè un cop dins la ciutat la circulació es restableix en un ordre lent -però no

aturat- propi de la malla urbana. Aquest fet mereix una diagnosi global i una prescripció en forma de reforma de la malla d'accés: les rondes urbanes.

En els últims 50 anys només s'ha fet nova xarxa secundària a l'entorn de Sabadell amb la incompleta Ronda Oest, fracassada d'unió amb Castellar i amb la variant del Poble Nou (C155). Res més. I la rotonda de la C58 a Sant Pau de Riu-sec és obra municipal, mentre que la Gran Via de Sabadell continua essent el gran distribuïdor d'una xarxa radial de carreteres relligada en ple centre urbà per una via estrictament local.

No hi ha res comparable a la Ronda Est de Granollers o a Terrassa, amb la variant sud de la N150 i el tram B40, que fa avui d'estricta ronda local. A l'àmbit que plategem, el nord del Vallès Occidental, no hi ha res comparable el sistema de Bus interurbà de Granollers i entorn, o l'efecte de les obres de la variant de la C59 a Palau-solità i Plegamans, o a la C35 de Sant Celoni.

El sistema de Sabadell aplega 310.000 habitants en continuï urbà i hi podem afegir el de Terrassa amb 246.000 més, amb una mobilitat mútua equivalent a la radial amb Barcelona. Ni Lleida ni Girona presenten un panorama comparable en desajust i el sistema Tarragona-Reus ofereix una malla viària molt per sobre la nostra.

Des de fa anys, el Departament de Territori estudia les variants de Sentmenat i de Sant Feliu de Codines, però res comparable a Sabadell, o en el nord del Vallès Occidental. La concentració exclusiva del debat en la Ronda Nord, o B40, escamoteja la profunditat del problema. Per tot plegat, cal una analítica de la malla secundària de carreteres de la Generalitat que integri la xarxa de Bus i que plantegi les opcions de rondes i de nova connexió intermunicipal amb Terrassa i Castellar, com també amb Barberà i Sant Quirze. Aquesta analítica i simulació ha d'incloure les opcions de Ronda Sud, des de la B140 a Sant Pau de Riu-sec, la Ronda Est sencera (tot i que executable per trams), la connexió amb Castellar per l'est i l'oest, un millor encaix amb Sant Quirze, així com una nova via local amb Terrassa, perquè si amb Barberà, Badia i Sant Quirze, Sabadell està dotada amb més d'un carrer de connexió, amb Terrassa i Castellar hi ha via única, de la qual cosa se'n dol el caràcter de sistema urbà integrat.

El Vallès, febrer 2025.