

Els vallesos: territoris ben comunicats?

135

Ponències
Anuari del
Centre d'Estudis
de Granollers
2008

Introducció

El principal motiu que em va portar a fer aquest treball de recerca¹ és que tracta d'una realitat propera i local. No volia limitar-me a fer un estudi bibliogràfic d'un tema que no tingués cap connexió amb el meu entorn, i vaig pensar que podria ser interessant parlar de les comunicacions entre el Vallès Oriental i el Vallès Occidental. Per què aquest tema? Doncs, senzillament, perquè em vaig adonar que és una qüestió d'actualitat i que avui en dia se'n parla molt als mitjans de comunicació.

A més, m'agradava la idea de fer un treball sobre una situació propera que ens afecta a tots nosaltres. Jo mateixa havia tingut dificultats per traslladar-me des de Granollers a Sabadell en tren (no hi ha una línia que connecti de manera directa les dues ciutats) i tinc amics que per arribar a la Universitat Autònoma de Bellaterra en transport públic triguen el mateix que els estudiants de fa 25 anys. Això em va fer adonar de la gravetat del problema: Granollers i Sabadell, dues ciutats tan importants de Catalunya, no estan ben comunicades?

D'aquí van sorgir les hipòtesis del meu treball, que són les següents:

- 1) El Vallès (entenent-lo com la suma de l'Oriental i l'Occidental) és un dels territoris més importants de Catalunya, tant en termes demogràfics com econòmics.
- 2) El Vallès no té les infraestructures de transport adequades a la seva importància.

¹ Aquest treball va quedar finalista en el premi Camí Ral de treballs de recerca de batxillerat convocat pel Centre d'Estudis de Granollers per al curs 2007-2008 i es pot consultar a l'Hemeroteca Municipal Josep Móra de Granollers (Arxiu Comarcal del Vallès Oriental) i a la biblioteca de l'Associació Cultural de Granollers. Presentat a l'Escola Municipal de Treball de Granollers, va tenir com a tutor el professor Antonio Vicente.

3) La mobilitat entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental és elevada.

4) S'estan duent a terme projectes per millorar aquesta situació.

Per a l'elaboració del treball vaig fer la recerca bibliogràfica sobretot a través d'Internet, i en diaris i revistes de la comarca. A partir d'aquí vaig seleccionar la informació que em seria útil i vaig començar l'estudi.

La xarxa d'infraestructures de transport del Vallès

La proximitat a la ciutat de Barcelona i a la primera corona metropolitana condiciona en gran mesura la xarxa viària del Vallès, que inclou un conjunt de vies de gran capacitat. Cal destacar l'autopista AP-7, que connecta Catalunya amb França i el sud-est de la Península; la C-16 (túnels de Vallvidrera) i la C-58 (Barcelona-Sabadell-Terrassa), que uneix el Vallès Occidental; la C-17, que travessa Catalunya de sud a nord i connecta el Vallès Oriental amb el Barcelonès, Osona i el Ripollès, i la C-33, que segueix el curs del Besòs i uneix Mollet del Vallès amb Barcelona. Aquestes vies tenen un caràcter estratègic ja que permeten connectar el Vallès amb Barcelona, la resta de Catalunya, França i el sud-est de la península Ibèrica.

La proximitat a Barcelona condiciona també l'estructura de la xarxa ferroviària. La línia de Barcelona a Portbou per Granollers és la línia internacional de Catalunya per excel·lència, atès que comunica Barcelona, Girona i Figueres amb la Catalunya Nord i Europa, a través de la depressió prelitoral. Cal destacar també la línia 3 (Barcelona, Granollers, Vic i Ripoll), la 4 (Barcelona, Terrassa, Manresa, Cervera, Lleida i Almacelles) i la 12, que connecta Castellbisbal i el Papiol amb Mollet del Vallès. Per la seva banda, les línies dels FGC que travessen les comarques del Vallès són les S1, S2, S5 i S55.

La mobilitat de la població vallesana: on anem i com hi anem

On anem?

Desplaçaments de la població del Vallès Occidental (any 2001)						
	Per treball		Per estudi		TOTAL	
	Valors	(%)	Valors	(%)	Valors	(%)
Dins de la comarca	243.886	72,23	28.998	69,67	272.884	71,95
Altres comarques	93.781	27,77	12.626	30,33	106.407	28,05
Barcelonès	45.268	13,41	10.407	25	55.675	14,68
Baix Llobregat	8.776	2,6	169	0,41	8.945	2,36
Vallès Oriental	8.739	2,59	355	0,85	9.094	2,4
Osona	1.289	0,38	122	0,29	1.411	0,37
Bages	1.256	0,37	227	0,55	1.483	0,39
Maresme	870	0,26	783	1,88	1.653	0,44
Alt Penedès	469	0,14	18	0,04	487	0,13
Anoia	305	0,09	12	0,03	317	0,08
Resta	1.345	0,4	523	1,26	1.868	0,49
TOTAL	337.667	100,00	41.624	100,00	379.291	100,00

137

Desplaçaments de la població del Vallès Oriental (any 2001)						
	Per treball		Per estudi		TOTAL	
	Valors	(%)	Valors	(%)	Valors	(%)
Dins de la comarca	103.987	68,44	9.939	57,94	113.926	67,38
Altres comarques	47.948	31,56	7.215	42,06	55.163	32,62
Barcelonès	17.012	11,2	4.568	26,63	21.580	12,76
Vallès Occidental	12.961	8,53	1.294	7,54	14.255	8,43
Baix Llobregat	2.105	1,39	70	0,41	2.175	1,29
Maresme	1.276	0,84	141	0,82	1.417	0,84
Osona	935	0,62	323	1,88	1.258	0,74
Selva	720	0,47	8	0,05	728	0,43
Bages	255	0,17	71	0,41	326	0,19
Gironès	235	0,15	318	1,85	553	0,33
Resta	658	0,43	211	1,23	869	0,51
TOTAL	151.935	100,00	17.154	100,00	169.089	100,00

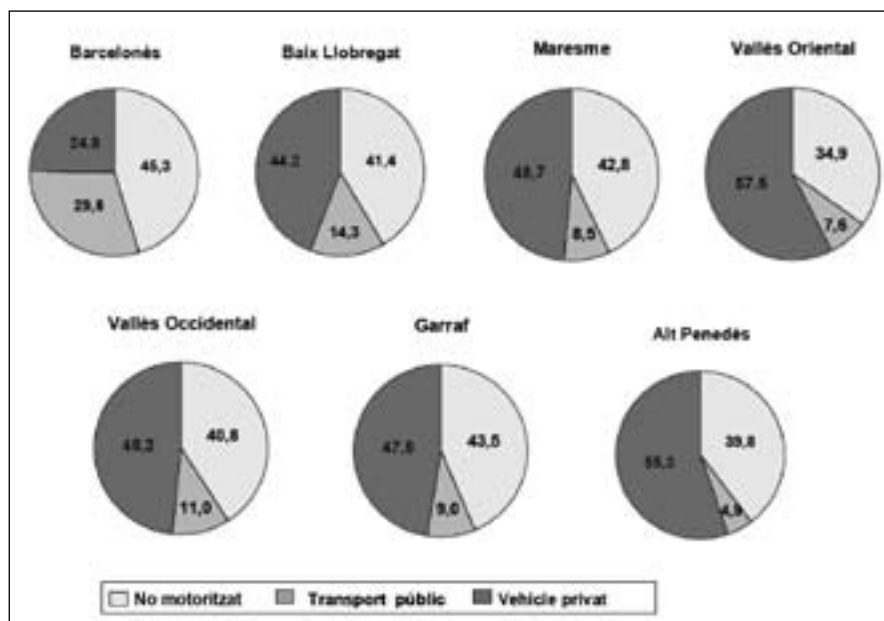
Font: www.idescat.net

Com és lògic, la majoria dels desplaçaments de la població del Vallès Occidental es duen a terme a l'interior de la mateixa comarca (un 71,95%). La localització a la comarca de la UAB i d'altres centres universitaris fa que en aquest cas el pes en termes de treball i estudi sigui molt similar (72 i 69% per cent respectivament). Fora de la comarca, el destí de treball més habitual és el Barcelonès (13,4%), seguit del Baix Llobregat (2,6%) i el Vallès Oriental (també un 2,6%). Pel que fa a l'estudi, i per raons òbvies, el Barcelonès ocupa una posició preferent (25%).

Com passa al Vallès Occidental i a la resta de comarques catalanes, la majoria dels desplaçaments que realitza la població del Vallès Oriental per anar a treballar o a estudiar tenen com a destí la mateixa comarca (67,38%). La manca de centres universitaris i el menor volum relatiu d'activitat econòmica fa, però, que els vallesans orientals hagin de sortir més a fora que els seus veïns del Vallès Occidental (a tall d'exemple, val a dir que quasi la meitat —el 42% per ser exactes— dels desplaçaments per motiu d'estudis dels residents al Vallès Oriental tenen una destinació fora de la comarca, mentre que a l'altre Vallès només és el 30%).

Els dos trets ja esmentats (volum relatiu més elevat d'activitat econòmica i disposar de centres universitaris) expliquen també el caràcter asimètric dels desplaçaments. En altres paraules, expliquen que el flux des del Vallès Oriental cap al Vallès Occidental (un 8,43% del total de desplaçaments) sigui molt més ampli que el que es produeix en sentit contrari (2,4%).

Com hi anem?



Font: ATM. Enquestes de mobilitat en dies feiners (EMEF)

El vehicle privat és el mitjà de transport més freqüent a totes les comarques que integren la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB). La rellevància del transport públic no és, però, la mateixa a totes les comarques; el Vallès, i l'Oriental en particular, és la comarca de la RMB on el vehicle privat té un pes relatiu més important. La manca d'infraestructures que connectin els dos vallesos i les deficiències que presenta el servei públic de transport són, sens dubte, els principals factors que expliquen la preferència dels usuaris pel vehicle privat al Vallès Oriental.

Creixement demogràfic i econòmic: nous hàbits, noves necessitats

L'augment de població i el creixement de l'activitat econòmica que han enregistrat els dos vallesos ha provocat un augment considerable en el nombre de desplaçaments originats al Vallès o que el tenen com a destí (d'un 22,5% al Vallès Oriental, i un 15,4% a l'Occidental).

El volum de desplaçaments de la població del Vallès Oriental que tenen com a destí la mateixa comarca ha augmentat un 14%, mentre que els que es dirigeixen a altres comarques han augmentat un 46%. Passa el mateix al Vallès Occidental: els desplaçaments a l'interior de la mateixa comarca s'han elevat fins a un 10,3% i, en contrast, els desplaçaments cap a l'exterior han augmentat quasi un 60%. Val a dir, en aquest sentit, que bona part de la nova població que viu ara al Vallès (tant a l'Oriental com a l'Occidental) treballa fora de la comarca.

El vehicle privat segueix sent el principal mitjà de transport emprat per la població vallesana. De fet, el parc automobilístic del Vallès i de les seves principals ciutats ha crescut significativament els darrers anys, tot i que també ho ha fet el nombre d'usuaris de Renfe i dels FGC.

Congestió i saturació de la xarxa d'infraestructures

Per fer front a les noves necessitats de mobilitat de la població, les autoritats han dut a terme un conjunt d'actuacions de millora i ampliació de la xarxa de carreteres. La demanda ha crescut, però, molt més que l'oferta, i ha generat la consegüent saturació i congestió de bona part de la xarxa viària. A tall d'exemple, mentre que en els darrers 10 anys el parc d'automòbils i els desplaçaments generats pels residents al Vallès han crescut un 40%, el nombre de quilòmetres que integren la xarxa de carreteres vallesana només ha augmentat en 100 quilòmetres.

Més desplaçaments, més cotxes, més viatgers i un augment molt reduït dels quilòmetres de carreteres i de la freqüència dels trens de Renfe i dels trens de la Generalitat han provocat una saturació i congestió de la xarxa d'infraestructures catalana. La intensitat de circulació a les principals carreteres del Vallès i a les autopistes de Catalunya també ha crescut significativament els darrers anys.

Conclusions

Després de l'estudi i l'anàlisi de totes les dades, hem pogut comprovar que el Vallès, tot i ser un dels territoris més importants de Catalunya, tant en termes demogràfics com en termes econòmics, no té, ni de bon tros, les infraestructures de transport adequades a la seva importància. El problema s'ha agreujat en els últims anys amb l'augment del nombre d'habitants, del volum d'activitat econòmica i dels desplaçaments de la població, sense anar lligat a un creixement paral·lel de les infraestructures de transport. Així, les carreteres estan saturades i congestionades.

Les autoritats polítiques i la mateixa societat vallesana han fet un conjunt de propostes per sortir de l'actual situació de saturació que pateix el Vallès. Una és l'anomenat *quart cinturó*, concebut com una nova autopista entre Mataró i Vilafranca del Penedès, que connectaria les comarques del Vallès Occidental i l'Oriental amb les del Baix Llobregat i el Maresme. A causa, en gran part, que el quart cinturó travessaria espais agrícoles i forestals, la seva construcció és un motiu d'enfrontaments i discussions des de fa anys. Els empresaris el reclamen amb l'argument que les dues vies de llarg recorregut que travessen la zona, l'AP-7 i la C-58, fa

anys que estan saturades. Les administracions en justifiquen la construcció per millorar la comunicació comarcal, solucionar la gran demanda de trànsit i facilitar les comunicacions amb França, evitant la conurbació de Barcelona, tant cap al centre (enllaç amb la N-II) com cap al sud de la Península a través del futur eix prelitoral. Enmig de la polèmica, l'inici del quart cinturó s'ha anat endarrerint i el traçat ha anat canviant. Cal dir, però, que el projecte és ja una realitat. No obstant això, el problema no està resolt, ja que queda encara pendent decidir la continuïtat de la via.

Una segona actuació és la construcció d'una línia orbital de ferrocarril que trenqui la radialitat comunicativa de la regió metropolitana, que té com a eix la ciutat de Barcelona, i contribueixi a la vertebració del territori. Servirà directament a una població de més de 870.000 habitants i es preveu que la utilitzin uns 16 milions de viatgers cada any. A més, la nova línia significa una importantíssima aposta pel ferrocarril, que contribuirà a dinamitzar la mobilitat de l'àrea metropolitana i millorarà el repartiment modal en favor del ferrocarril respecte del vehicle privat.

Clara Garrido Ribó
*Escola Municipal
del Treball de Granollers*