

LAS INFRAESTRUCTURAS A DEBATE ▶ LAS ENTIDADES TOMAN LA PALABRA

El sistema de rondas, e incluso el Metro, acabaron quedando en segundo plano durante la mesa redonda donde la FAV (Federació d'Associacions de Veïns) reunió el miércoles desde representantes de la Cambra Oficial de Comerç i Indús-

tria hasta los medioambientalistas de la ADENC y la UES. La saturación del tráfico interno en la ciudad y, en particular, sus efectos sobre el transporte público, lento y poco eficiente no sólo a causa de los atascos, terminaron centrando la discu-

sión. De ahí surgieron, también, las críticas de mayor peso al documento *Infraestructures i territori*, con el que el gobierno municipal ha abierto el debate y propone conseguir un consenso ciudadano sobre la solución a los déficits de movilidad.

La saturación del tráfico en la ciudad centra la mesa redonda de la FAV

El Metro y el sistema de rondas quedaron en segundo término en la discusión

JOSEP ACHE

Datos inéditos y reveladores. La velocidad media de los autobuses urbanos apenas supera, en Sabadell, entre los 5 kilómetros por hora (casi la misma que la de un peatón) y los 13. En los interurbanos, las líneas a Barberà y Badia merecieron igualmente el calificativo de lentas en extremo. La experiencia de los viajeros bastaría, sin embargo, como evidencia.

Sabadell destaca, por contra, entre las ciudades donde más se utiliza el transporte privado en desplazamientos estrictamente urbanos. Consta en los datos del censo de 2001. El 51'09% se resolvían en coches o motos particulares, mientras que sólo en un 15'74 se recurría al transporte público. El tercio restante, a pie o en bicicleta.

Actitud constructiva

El autobús queda, pues, como la última opción de los sabadellenses. En parte, al menos, por lento. La Plataforma per al Transport Públic (PTP), entidad prácticamente inédita en Sabadell pero no en Barcelona, aportó estos datos a la discusión para fundamentar

DS

La saturación reduce a 5km/h la velocidad media de los autobuses

su propuesta de dos líneas de tranvía y la creación de carriles-bus en el Eix Macià y el Central.

La propuesta incluyó la crítica al documento *Infraestructures i territori*, del gobierno municipal, toda vez que no trata del transporte público urbano y, sólo de modo indirecto, del tráfico interior en la ciudad. El portavoz de la PTP, el ingeniero barcelonés Ricard Rió, amplió la crítica a su propia ciudad, y la puso de ejemplo ante Sabadell.

«En Barcelona, se reconoce ahora el error de no haber reforzado las rondas con sistemas de transporte público,



La mesa redonda de la FAV reunió desde las entidades mediambientalistas hasta la Cambra Oficial de Comerç i Indústria

advirtió. El efecto descongestiónador que tuvieron al menos en un primer momento hubiera sido mayor, a su entender. Y, sobre todo, «habrían servido para dar mayor capacidad al transporte público, el que realmente descongestiona».

El teniente de alcalde del Área del Territori, Juan Carlos Sánchez, siguió el coloquio desde el público. El mismo ánimo constructivo se hizo presente desde la mesa. La oportunidad del debate propuesto desde el gobierno municipal mereció largos elogios por parte del geógrafo Maties Serracant, representante de la ADENC (Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura a Catalunya).

Empresarios y ecologistas

Maties Serracant pidió sólo que «el debate en curso se estructure en la Taula de Mobilitat», órgano consultivo municipal al que valoró como más idóneo para ello. Asimismo, con el representante de la Cambra Oficial de Comerç i Indústria, el empresario del sector del transporte Pere Puig, incluso subrayaron coincidencias, dentro de un tono de cordialidad más que acusado.

El debate, no obstante, apenas profundizó en la cuestión de las rondas, donde cabía esperar las mayores discre-

Cruilla advierte que peligra el ramal a Granollers del Metro

Nadie se opone al Metro de Sabadell, la prolongación de los Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) hasta Can Oriac, al menos. Pero no por ello el proyecto dejó de recibir objeciones.

Para la plataforma Sabadell Cruilla, crítica con el proyecto oficial, y la Plataforma per al Transport Públic (PTP), sólo se justifica «si además mejora las comunicaciones con el entorno comarcal y metropolitano».

En este sentido, Dolors

Llonch, presidenta de Cruilla, celebró la prolongación hasta Castellar y advirtió que «por falta de decisión ciudadana», corre peligro la continuidad de la línea a Granollers, que es uno de los grandes caballos de la plataforma y que el Secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manuel Nadal, asumió públicamente el pasado 27 de septiembre, en el debate ciudadano que el Ayuntamiento celebró en el mismo Casal Pere Quart.

carretera de Matadepera, con uno solo, y no enlaza con la Ronda Vallès (Quart Cinturó) tampoco nos sirve de nada».

Los medioambientalistas, ADENC y UES, tampoco explicaron en esta ocasión los motivos de su oposición a la Ronda Sud, que enlazaría Can Roqueta con Sant Pau de Riusec en lo que sería el tramo local de la Interpol Sud, proyectada por la Generalitat, y por cuyo trazado está previsto excavar el túnel del llamado Quart Cinturó Ferrovari de RENFE, en el tramo de Santa

Perpètua a Sabadell Sud.

Las críticas a las rondas fueron, en todo caso, genéricas. Francesc Macià, de la UES (Unió Excursionista Sabadell) recordó la tendencia a la saturación que, en márgenes de sólo años tras su construcción, toma el tráfico en las autopistas

DS

La Cambra critica que el sistema de rondas sólo se lleve a cabo en parte

y autopistas metropolitanas. El caso del llamado Síndrome de Los Angeles, ciudad que cuenta con 17 autopistas y un colapso crónico de tráfico, le sirvió de ejemplo.

Déficit histórico

Pere Puig replicó aduciendo que el de las rondas de Sabadell es un «déficit histórico». Aunque no citó el dato, fueron proyectadas a finales de la década de los cincuenta por el entonces arquitecto municipal Gabriel Bracons, y desde entonces cuentan con las correspondientes reservas de suelo. Sin las rondas, el núcleo urbano de Sabadell debe soportar el tráfico de paso, además del interno ■