

Una variant sud diferent i millor per Lleida és possible

Versió ampliada de l'article publicat al diari Segre, 31 gener 2009

Amb el patrocini de la Plataforma Protegim l'Horta i la Comissió de l'Horta de la FAV l'any 2007 se celebraren unes jornades sobre l'Horta de Lleida en les quals diferents tècnics repassarem les riqueses patrimonials i les possibilitats de desenvolupament d'aquest ric hinterland de la ciutat. En l'aire d'aquestes jornades, que vaig tenir la satisfacció de coordinar i editar, planava l'antiga proposta de connexió cap a l'oest de la Variant Sud, que havia estat rebutjada pel ple de la Paeria i que havia retornat a la Direcció General de Carreteres de la Generalitat per al seu reestudi. Sigui per la voluntat de deixar treballar els tècnics, sigui per altres circumstàncies que no fan al cas, el tema de la Variant Sud no entrà dins els temes tractats a les anteriors jornades, i ara no em queda més que lamentar-ho; primer perquè no anem pas sobrats d'arguments per al debat de les propostes plantejades i, després, perquè les noves propostes presentades per la Direcció General de Carreteres poc canvien en relació a les de fa tres anys i són manifestament millorables.

El 2004 els estudis de l'administració responsable opten per la connexió-tancament de l'anomenada Variant Sud amb la Variant Nord de Lleida i aquí començaran les dificultats del projecte, que són el fruit de les contradiccions que resulten de voler connectar dos peces que tenen el mateix nom de "Variant", però que són en essència diferents. Tal com es detalla tot seguit, la clau del problema es troba en què la Variant Sud i Variant Nord són peces de condicions territorials diferents, la connexió de les quals en forma d'anella planteja una contradicció funcional greu, que segons la solució adoptada pot comportar importants desajustos en l'ordenació del trànsit interurbà i distorsionar greument l'estructura dels creixements urbans de la ciutat i del seu entorn. Fruit d'aquesta confusió entre disposició i funció territorial neixen les dificultats i incoherències que es traslladen a l'estudi informatiu de la "connexió oest de la Variant Sud" presentat per la Direcció General de Carreteres que avui es debat entre tres alternatives que no comprenen altres possibles alternatives més idònies. Anem a veure en detall perquè:

1er. Una carretera variant serveix per ordenar fluxos de trànsit de pas i no té perquè convertir-se en una circumval·lació. Les noves connexions de les actuals Variants s'han d'adaptar a les necessitats reals de trànsit. Seria important i necessari que la proposta de variant de circumval·lació anés acompanyada d'anàlisis de tràfec prou més sòlides que les actuals, que avaluessin clarament l'interès d'una circumval·lació i les diferents alternatives possibles.

2on. La Variant Sud actualment construïda és pròpiament una "ronda urbana" que acull i acollirà cada vegada més trànsit urbà. És una variant situada entre els grans polígons o parcs industrials, els actuals i els futurs (el gran de Torreblanca ja previst) i és una variant que juga i ha de jugar el paper fonamental de connexió entre l'àrea industrial de la ciutat (meitat sudest) i l'àrea residencial (meitat nordoest). Per exercir correctament i aprofundir en aquesta funció la continuació natural que correspon per l'oest a la Variant Sud és que el nou traçat segueixi en paral·lel a la via del tren de gran velocitat (bypass AVE) per enllaçar per darrera el turó de Gardeny amb els nous creixements urbans de darrera el Passeig de Ronda, amb l'Avinguda 11 de setembre i altres. Aquesta no solament és la perllongació de la Variant Sud que pertoca a la seva funció de ronda urbana, sinó que és i serà una via de construcció obligada a mig termini per facilitar l'accés des dels polígons a la part residencial de la ciutat i per dotar d'un accés digne d'aquest nom al Parc Agroalimentari de Gardeny (aquest fet implica que l'opció per altres itineraris en funció de les afectacions sigui completament qüestionable: la construcció d'una via alternativa no significa que en un futur no hi hagi les afectacions que ara es volen evitar).

3er. Certament, la connexió entre la Variant Sud i la Variant Nord per l'est (pendent d'execució en primera instància) s'ha resolt d'una manera força similar a la que sembla gaudir de preferències per la

banda oest. La connexió est de les Variants Nord i Sud és, però, un recorregut molt més curt que es fa en un territori de condicions també molt diferents, i el pla d'urbanisme vigent a la ciutat senzillament integra ja aquesta opció com un distribuïdor de l'àrea industrial. I, sigui com sigui, cal tenir en compte que amb la connexió est de les Variants tampoc es resolen les necessitats a mig termini; sobre la taula s'han plantejat ja noves propostes de connexió de l'autopista AP-2 i carretera N-240 de Tarragona amb la C-13 de la Seu d'Urgell que se situen més a l'est i eviten el pas de la ciutat). Per l'oest, en tot cas, la situació de partida és diferent i el disseny d'una connexió posa de relleu les incoherències del propòsit de voler circumval·lar amb dues vies o Variants que tenen un posicionament territorial diferent.

4art. La Variant Nord és un via interurbana, que si es vol tancar per constituir una circumval·lació que ordeni el trànsit interurbà, s'hauria de tancar a escala interurbana, no amb una connexió amb la Variant Sud. Aquesta darrera via ni que es dissenyi inicialment com una comunicació segregada ràpida amb disseny d'autovia en el futur haurà de complir les funcions de connexió urbana que li pertocuen i adaptar-se a unes condicions de tràfec i velocitats urbans que no encaixen amb les de la Variant Nord. Només cal recordar, com ha estat apuntat, que des de la mateixa Generalitat de Catalunya s'ha plantejat la connexió més allunyada per l'est des de l'autovia i això perquè, entre d'altres, la Variant Sud no serveix plenament per al trànsit interurbà. (Tot plegat no treu que la reflexió i les decisions a prendre sobre les Variants pertocuin a l'escala supramunicipal).

5è. El tancament de la Variant Nord cap al sudoest ofereix, avui encara, possibilitats de pas relativament fàcils (topografia, afectacions en espais naturals, parcel·les, edificis,...) i ben integrades. Pot fer-se perfectament a partir del punt d'intersecció de la A-2 proposat per l'estudi informatiu, gairebé entre els termes de Lleida i Alcarràs, i seguint cap al sud a cavall dels termes de Lleida i Alcarràs. En arribar més al sud aquesta opció topa inevitablement amb l'autopista AP-2 i l'autopista ofereix unes oportunitats evidents de connexió general i també de circumval·lació que aquí serien llargues d'enumerar, però que de ben segur també s'hauran d'aprofitar, sinó ara d'aquí uns anys. El cas no és massa diferent dels de Barcelona i Tarragona, que han trobat solucions als peatges, i de Girona, que en busca com Lleida; fins i tot, en el cas de Lleida el tram d'autopista indispensable no és massa gran i podria tenir una solució lateral sense interferència amb el peatge. I des de l'autopista AP-2 caldrà arribar algun dia a la carretera de Tarragona, al sud del projectat gran parc industrial de Torreblanca, l'accessibilitat del qual es veurà sensiblement beneficiada amb aquesta comunicació. Altrament, aquesta variant territorial indefugible per organitzar un sistema urbà o metropolità en vies de consolidació ha de plantejar-se una qüestió complementària per aquesta banda del territori, que les propostes presentades fins ara deixen pràcticament de costat i que es troba per resoldre: la connexió del tot l'eix del Baix Segre (d'Albatàrrec fins a la Granja d'Escarp) amb la ciutat de Lleida i la resta del territori.

6è. Les connexions entre la circumval·lació urbana i la circumval·lació territorial de Lleida (que són les que vol solucionar l'estudi informatiu actual) ja existeixen; són les que ofereix la rica xarxa viària radial històrica de la ciutat. Només cal que en funció del trànsit que es vulgui resoldre es disposin les ampliacions i millores que es creguin més adequades. Potser pot arribar a plantejar-se alguna nova traça; però es fa molt difícil de justificar si no és en el marc d'un creixement urbà i sempre caldrà buscar la inserció en la ciutat a través de l'estructura radial que constitueix el "geni" de l'estructura urbana i el territori que envolta la ciutat.

7è. Les noves carreteres no serveixen o no haurien de servir per fer i planejar creixement urbà; la ciutat ja té el seu Pla d'Urbanisme, que possiblement servirà per molts més anys dels que darrerament es pensava. Possiblement el Pla pequi de no haver previst aquestes grans infraestructures; circumstàncies tècniques i administratives fan que la incorporació de grans infraestructures en el planejament sigui complicada. Sigui com sigui, el Pla d'Urbanisme de la ciutat vigent i el "geni" del nostre territori porten implícita una organització viària diferent de les propostes de connexió oest de la Variant Sud posades damunt la taula per la Direcció General de Carreteres. Certament, no es pot passar per alt el fet que les experiències recents mostren l'enorme pressió urbanitzadora que comporta la construcció de nous

eixos viaris i com aquesta pressió s'acostuma a traduir en edificació i urbanització. Però aquest argument només reforça la necessitat que la gran via tingui l'encaix urbanístic i territorial que mereix i que en les propostes presentades no disposa.

8è. Una nova traça viària com la proposada no és ni per 5, ni per 25, ni per 50, ni per 100 anys,... convindria que s'integrés bé en l'estructura territorial actual i de futur. Les condicions de plana i la relativament baixa densitat humana d'aquest territori ofereixen múltiples possibilitats de col·locar-hi infraestructures; però les opcions plantejades fins avui, a part de supèrflues, condicionaran desenvolupaments futurs d'una manera poc desitjable. En relació al territori del sistema urbà o àmbit metropolità de Lleida caldria valorar el fet que les necessitats de trànsit "interurbà" existents tenen un notable grau de satisfacció amb la xarxa viària actual disponible o en vies d'execució resol i que en els supòsits de millora del trànsit qualsevol nova gran infraestructura ha de vetllar pels elements qualitius de la seva implantació, disseny i construcció, per tal de contribuir a la seva perdurabilitat futura i garantir el funcionament de la matriu territorial. No cal endarrerir les solucions viàries més enllà del que sigui necessari; però tampoc cal resoldre amb preses i tacticismes solucions que necessiten reflexió i consens.

Gràfic adjunt: escales territorials a l'entorn de Lleida. Els cercles sobreposats exemplifiquen la diferència de funcions que marca la distància del nucli urbà de Lleida. La Variant Nord aconsegueix la funció de comunicació interurbana allunyada de la ciutat i separada d'aquesta per l'Horta històrica (cercle fúcsia). La Variant Sud neix enganxada a la ciutat i les seues funcions s'acompleixen plenament amb l'aprofundiment d'aquesta dimensió (cercle vermell). Enganxar la Variant Nord i la Variant Sud per la part sudoest implica trencar l'esquema territorial existent i travessar en diagonal tota l'Horta. El cercle taronja més exterior recorda la interconnexió de les capitals comarcals que completa una malla d'una gran regularitat gràcies a les condicions pròpies de plana. Noti's que el plànol que s'ha utilitzat com a suport correspon a la versió definitiva del Pla Territorial de Ponent, la qual incorpora l'alternativa de comunicació (no inclosa en versions anteriors) sobre la qual insisteix més l'Administració.

Pla Territorial Parcial de Ponent (2006)

