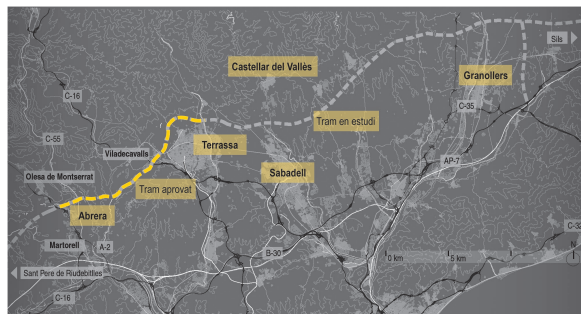


Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ (2005)



Xavier Basora, Jordi Romero i Xavier Sabaté

Els partits polítics mantenen les posicions respecte al Quart cinturó: ERC i ICV s'hi oposen, CiU el segueix exigint i el PSC és favorable al tram Abrera-Terrassa fins a Castellar del Vallès. Els Pressupostos de l'Estat per al 2006 inclouen una partida per construir el tram Abrera-Terrassa, fet que genera la demanda d'ERC i ICV de transferir aquests diners a la Generalitat. El Ministeri de Foment i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques signen un conveni que preveu 165 MEUR per construir el tram

Abrera-Terrassa. Les plataformes contràries al Quart cinturó critiquen l'acord i segueixen realitzant actes reivindicatius. Els partidaris de l'autovia, com Foment o la Cambra de Comerç de Barcelona, es queixen del retard de l'obra. A final d'any, el Quart cinturó es replanteja com una autovia metropolitana.

Antecedents [2003](#), [2004](#)

El Ministeri de Foment (MF), administració responsable de construir el Quart cinturó, prosseguia amb el desenvolupament de l'autovia per mitjà de la redacció del projecte constructiu del tram entre Abrera i Terrassa i dels estudis informatius dels trams que passarien pel Penedès i pel Vallès Oriental.

Durant la primera meitat de l'any els partits polítics catalans mantenen les seves posicions respecte al Quart cinturó

L'any va començar amb la ratificació de la postura del Govern de la Generalitat amb relació al Quart cinturó. En un primer avanç del **PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026**, es preveia de construir el tram entre Abrera i Terrassa, però no es preveia que arribés a Granollers per raons d'impacte ambiental. Poc després, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va deixar entendre que la B-40 hauria d'arribar a Castellar del Vallès passant per Sabadell, i va instar a centrar el debat en les alternatives de connexió entre aquesta localitat i Granollers.

La posició de Convergència i Unió (CiU) també es mantenia igual. A final de gener, el grup municipal de CiU a l'Ajuntament de Sabadell va presentar una moció per demanar que el Quart cinturó arribés a la localitat al més aviat possible, amb absolut respecte i cura pel medi natural. Segons CiU, l'autovia era absolutament necessària per al desenvolupament de Sabadell i del Vallès Occidental. Poc després, el portaveu de CiU al Parlament de Catalunya, Felip Puig, va denunciar el dèficit alarmant d'infraestructures que patia Sabadell i la comarca, fet que els feia perdre competitivitat. Puig atribuïa aquest problema a la ineficàcia del Govern de la Generalitat.

Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya - els Verds (ICV) es continuaven mantenint contraris a l'obra. A mitjan mes de març, els grups al Parlament de Catalunya dels dos partits van intentar negociar proposicions no de llei per suspendre els treballs de redacció del projecte constructiu del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa i per promoure un estudi que fixés les actuacions necessàries a la xarxa viària i ferroviària per millorar les comunicacions entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental.

A principi de maig, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va donar a conèixer un projecte de nova carretera, en fase d'estudi informatiu, per connectar el Baix Llobregat amb el Vallès Occidental i que permetria reduir l'impacte del Quart cinturó al seu pas per Abrera. La carretera sortiria de Martorell i passaria per fora dels nuclis urbans d'Abrera i Olesa de Montserrat fins a enllaçar amb l'autopista C-16 a l'alçada de Vacarisses.

Segons Jordi Follia, director general de Carreteres, la nova carretera descongestionaria la C-55, que travessa Abrera i Olesa de Montserrat, i permetria rebaixar el nombre de carrils i enllaços del Quart cinturó al municipi d'Abrera.

El Quart cinturó torna a ser un dels punts clau en la negociació dels pressupostos de l'Estat

A final de setembre el Consell de Ministres va aprovar la proposta inicial de Pressupostos Generals de l'Estat per al 2006 que passaria a debatre's al Congrés dels Diputats. S'hi preveia una partida de 27 MEUR per construir el primer tram del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa i una partida de 400.000 euros per a dos estudis informatius: un sobre la futura ampliació del Quart cinturó, l'autovia Vilafranca-Abrera, i un altre per al projecte anomenat "tancament de l'autovia orbital de Barcelona". Segons el Ministeri de Foment (MF), el primer tram de la futura autovia orbital tindria tres carrils que servien per alleujar el trànsit de la B-30.

Les reaccions a aquest anunci no es van fer esperar. El grup més crític va ser ICV, que va amenaçar de retirar el seu suport als pressupostos. Joan Herrera, diputat al Congrés dels Diputats per ICV, va proposar transferir a la Generalitat els diners previstos per executar el tram Abrera-Terrassa i destinar-los a millorar la mobilitat al Vallès Occidental, amb mesures com un quart cinturó ferroviari, l'acabament i desdoblament de l'eix viari el Papiol-Mollet, l'increment de la despesa en la xarxa de rodalies de RENFE o el desenvolupament d'una estratègia de transport de mercaderies per ferrocarril.

ERC, a part de demanar també que les partides previstes per al Quart cinturó es transferissin a la Generalitat, va afirmar que els trams de Vilafranca-Abrera i Terrassa-Granollers no estaven previstos als acords del Tinell i per tant no s'havien de tirar endavant.

A partir d'una esmena als pressupostos del Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC), la partida prevista per a la construcció del tram Abrera-Terrassa va passar a destinarse genèricament per "millorar la comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental", tal com es deia al Pacte del Tinell. A més, l'esmena va implicar la supressió de les partides destinades a fer els dos estudis d'ampliació del Quart cinturó. Ràpidament, el diputat del PSC al Congrés, Carlos Corcuera, va assegurar que encara que hagués canviat el nom de la partida pressupostària, els diners previstos es destinarien a la construcció del Quart cinturó entre Abrera i Terrassa. Corcuera va afegir que la B-40 acabaria arribant a Granollers, ja que l'autovia orbital era una infraestructura absolutament necessària.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques i el Ministeri de Foment signen un conveni per prioritzar la construcció d'infraestructures viàries, com ara el Quart cinturó

El 27 d'octubre el conseller de Política Territorial i Obres Públiques i la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, van signar un conveni que fixava el calendari i el pressupost per a l'execució de les actuacions prioritàries a la xarxa viària catalana. En conjunt, les dues administracions invertirien més de 7.345 MEUR durant els set anys següents. En referència al Quart cinturó, el conveni preveia una inversió de 165 MEUR per construir el tram Abrera-Terrassa i 61,7 MEUR sota l'epígraf "Milliores de comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental", pendents, aquests darrers, d'estudis de mobilitat.

L'endemà d'aquest acord, ERC va insistir que l'autovia B-40 no era necessària. Josep Canals, assessor en matèria de política territorial del partit, va exposar que el Quart cinturó, incloent-hi el tram Abrera-Terrassa, no responia a les necessitats del Vallès, que eren d'accessibilitat i no de circulació. Canals va detallar actuacions alternatives com ara el quart cinturó ferroviari Mataró-Vilanova, el tren de Cerdanyola a Mollet, el desdoblament de la C-243 de Martorell a Terrassa, l'enllaç entre l'A-2 i l'AP-7 a Castellbisbal, l'ampliació a tres carrils de la C-58 entre Sant Quirze del Vallès i Terrassa, l'addició d'un carril a l'enllaç de la C-58 i l'AP-7 a Barberà i la supressió dels peatges de Mollet del Vallès i les Fonts.

ICV, per la seva part, va considerar inacceptable el conveni signat entre el DPTOP i el MF perquè anava en contra del Pacte del Tinell i perquè incloïa obres que, com el Quart cinturó, no gaudien de consens dins el Govern tripartit. Joan Herrera va lamentar que no s'hagués comptat amb l'opinió del seu partit en un acord que afectava de ple les infraestructures de Catalunya i les polítiques de mobilitat.

Els grups socials partidaris del Quart cinturó continuen fent sentir la seva veu

Una comissió intercol·legial del Vallès, integrada pels col·legis d'arquitectes, aparelladors i enginyers industrials de Catalunya, va presentar a mitjan mes de maig un informe on apostava per una autovia B-40 que actués com una ronda regional (de tres carrils per sentit i una velocitat màxima de 80 km/h) i no com una alternativa a l'autopista AP-7. En aquest sentit, els tècnics asseguraven que la solució a les retencions de l'AP-7 al seu pas pel Vallès no era desviar el trànsit cap al Quart cinturó, sinó especialitzar la calçada central per als vehicles de llarg recorregut i els laterals com a via de distribució comarcal. Altres demandes incloses a l'informe eren un respecte escrupolós del medi natural, una millora de les carreteres secundàries i la creació d'una xarxa de transport públic.

Per la seva part, la patronal Foment del Treball va presentar a final de maig un informe amb les prioritats de Catalunya en matèria d'infraestructures viàries i ferroviàries. El Quart cinturó era, segons els empresaris, un exemple de retard inexplicable.

El mes de juny va ser el Reial Automòbil Club de Catalunya (RACC) qui va presentar un informe on demanava que la B-40 fos una ronda que permetés l'articulació territorial i que facilités la connexió directa de localitats mal comunicades tot i la seva proximitat geogràfica.

A començament d'agost, la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) va exigir novament l'acceleració del procés de construcció de l'autovia B-40 per la seva importància estratègica i la seva rendibilitat. Miquel Valls, president de la CCB, va apostar per una autovia que assegurés la capacitat global viària del corredor del Mediterrani i que complementés l'autopista AP-7. Sobre els terminis, Valls va considerar urgent finalitzar l'estudi informatiu del tram Vilafranca-Abrera abans d'acabar el 2005 i aprovar la redacció del projecte constructiu i la declaració d'impacte ambiental d'aquest tram i del Terrassa-Granollers durant el 2006. A més, va reclamar que al llarg de 2006 es comencés a construir el tram Abrera-Terrassa i a redactar l'estudi informatiu del tram Granollers-Sils. D'altra banda, Valls va lamentar que aquesta via no estigués inclosa en el Pla estratègic d'infraestructures i transport 2005-2020 del MF i va demanar també la millora del transport de mercaderies per ferrocarril i la remodelació del servei de rodalies de RENFE a l'àrea metropolitana.

Continuen les reivindicacions dels col·lectius contraris al Quart cinturó

L'Associació per a la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) va donar a conèixer a mitjan gener la seva particular anàlisi de l'estudi que va presentar la CCB el juny de 2004 i segons la qual l'economia catalana havia perdut un volum de negoci de 645 MEUR des de 1996 pel fet de no haver-se construït el Quart cinturó.

Entre els diferents elements de l'estudi que l'ADENC va analitzar i considerar a favor seu, ressaltava la previsió, per a l'any 2033 i en cas que es construís l'autovia B-40 entre Abrera i Granollers, d'un augment de fins al 66% del trànsit que en hora punta circularia per la regió metropolitana amb congestió (l'any 2003 aquesta xifra era del 50%). Si no es construís el Quart cinturó, l'estudi de la CCB indicava que els nivells de congestió arribarien l'any 2033 al 70%. Els representants de l'ADENC van recalcar, així, que la construcció de la B-40 faria disminuir molt poc la congestió de la xarxa viària metropolitana.

A més, els ecologistes van advertir que l'estudi sobredimensionava les dades sobre mobilitat i trànsit per justificar la necessitat de construir l'autovia orbital, ja que preveia que els quilòmetres recorreguts per carretera augmentarien un 83% entre el 2003 i el 2033, un percentatge molt superior al 24% que preveien altres informes on intervenien les principals empreses del sector automobilístic. D'altra banda, l'ADENC creia que l'estudi queia en l'error de no analitzar l'origen dels problemes de mobilitat ni les conseqüències globals de l'obra, com ara l'augment de les **EMISSIONS DE GASOS AMB EFECTE HIVERNACLE**.

A final de maig, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic va respondre a l'informe de Foment del Treball on es criticava el retard inexplicable del Quart cinturó. Pau Noy, president de l'entitat, va afirmar que el Quart cinturó era el paradigma d'un model de desenvolupament obsolet que privilegiava l'ús de l'automòbil i generava congestió. Com a alternatives a la B-40, Noy va fer una doble proposta: construir un Quart cinturó ferroviari que aprofités en part les vies existents, absorbís el trànsit de mercaderies i oferís més destinacions als usuaris del cotxe; i connectar entre si les xarxes ferroviàries de RENFE i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a Sant Cugat, Rubí, Terrassa i Sabadell. D'altra banda, Noy va recalcar que Catalunya comptava amb una de les millors dotacions d'autopistes d'Europa i que el que calia eren mesures de gestió per descongestionar-les, com ara transvasar les mercaderies al ferrocarril i donar prioritat als autobusos i als cotxes amb més d'un ocupant.

La Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), plataforma que integrava més de dues-cents setanta entitats i organitzacions polítiques, veïnals, ecologistes, culturals i sindicals del Baix Llobregat, el Vallès i el Penedès, va manifestar a final d'octubre la seva indignació amb relació al conveni signat entre el DPTOP i el MF. La CCQC va criticar la manca de garanties democràtiques que suposava la signatura del conveni quan encara restava pendent la tramitació del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya. La plataforma Salvem el Penedès es va expressar en termes similars.

La CCQC va alertar també sobre una partida del conveni, de 90,2 MEUR, destinada a l'autovia A-7 entre Vilafranca del Penedès i Abrera. Aquesta obra, juntament amb la transformació de la N-II des de Tordera fins a la frontera francesa com a prolongació de l'autovia A-7, feien aparèixer molts dubtes, segons la CCQC, sobre la limitació del Quart cinturó al tram Abrera-Terrassa. Amb aquestes obres, la CCQC pronosticava una estratègia a llarg termini que convertís en inevitable l'enllaç Terrassa-Granollers-Sant Celoni-Tordera. D'altra banda, la CCQC va qualificar de molt confusa la partida per a millores de comunicació entre el Baix Llobregat i el Vallès Occidental, i va denunciar la vulneració de Pacte del Tinell que implicava la construcció del Quart cinturó.

A començament de novembre, la CCQC va dur a terme un acte on va lliurar llaunes de sardines entre els usuaris de la xarxa de rodalies de RENFE per denunciar l'atapeïment que havien de patir cada matí i per exigir una freqüència de pas dels trens més elevada i noves línies que donessin més cobertura a l'àrea metropolitana. Amb aquest acte, la CCQC volia recalcar que hi havia inversions en ferrocarrils i en transport públic molt més necessàries que el Quart cinturó. A final de mes, la CCQC va dur a terme un acte similar al Parlament de Catalunya, lliurant llaunes de sardines als presidents dels grups parlamentaris juntament amb un document de reflexions sobre la planificació de les infraestructures en l'àmbit metropolità. Amb aquests actes, la CCQC denunciava la falta d'estudis que justificuessin la necessitat del Quart cinturó i la pèrdua irreversible de molts espais agrícoles i forestals de gran valor natural i paisatgístic que comportaria la construcció, i també la fragmentació del territori i el foment de l'especulació.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques replanteja el Quart cinturó

A mitjan novembre es van donar a conèixer les primeres conclusions d'un estudi sobre la mobilitat en l'àmbit metropolità encarregat pel DPTOP a la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) que havia de determinar si el Quart cinturó era necessari i, en cas que ho fos, quines característiques hauria de tenir. L'estudi, dirigit per l'enginyer Manuel Herce, apostava per construir l'autovia orbital, però no com s'havia pensat als anys seixanta, o com la plantejava el MF –una autopista per descongestionar l'AP-7–, sinó com una “autovia metropolitana” de connexió entre el Baix Llobregat i el Vallès, complementària del transport públic.

Aquesta proposta consistia en una via segregada de dues calçades amb dos carrils cadascuna. Com que la seva funció seria distribuir el trànsit comarcal, la via tindria múltiples connexions amb les carreteres locals per facilitar l'accés a pobles i polígons industrials. D'altra banda, entre Terrassa i Granollers l'autovia seguiria un traçat diferent al previst pel MF, més respectuós amb el territori, segons va destacar Manel Nadal, secretari per a la Mobilitat. Nadal va indicar que la futura autovia formaria part d'un plantejament integral de la mobilitat que inclouria la construcció del ferrocarril orbital entre Mataró i Vilanova i la Geltrú passant per Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell.

A final de novembre, el conseller Nadal va confirmar el replantejament del Quart cinturó com una autovia metropolitana i va avalar que el tram Abrera-Terrassa es comencés a construir durant el 2006, però sense calçades laterals i retocant el traçat a Abrera per no afectar el barri del Rebato. Durant la presentació del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya, el conseller va acabar de concretar el replantejament del Quart cinturó: connectar-lo, al Penedès, amb la N-340 convertida en l'autovia A-7, i portar-lo de Granollers a Sant Celoni per la C-35 (desdoblada i convertida també en autovia) per tal que enllacés amb l'N-II.

Perspectives de futur

Les previsions indicaven que el MF trauria a començament de 2006 la licitació de l'autovia B-40 en els trams compresos entre Abrera i Olesa de Montserrat i entre Viladecavalls i Terrassa. La inversió prevista seria de 95 MEUR (38 en el primer traçat i 57 en el segon), i es va estimar que els projectes finalitzarien el 2009. Per dur-los a terme, el MF va crear la Societat Estatal d'Infraestructures del Transport Terrestre, SA (SEITT), que gestionaria també altres actuacions en carreteres i ferrocarrils.

Més informació

ccqc.pangea.org

salvemelpenedes.org

www.fomento.es

www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/frameset_infraestructures.htm

