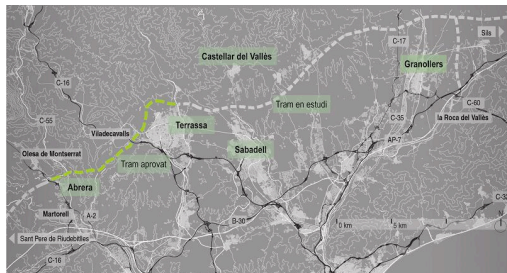


Infraestructures de transport > Viàries |

## AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ (2006)



Marc Sogues - X3 Estudis Ambientals

**A final de juliol el Ministeri de Foment licita el subtram del Quart cinturó entre Viladecavalls i Terrassa i, a començament d'octubre, el subtram entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls. En total, aquests trams, que són part del traçat de l'eix entre Abrera i Terrassa, tenen una longitud aproximada d'11 km i un pressupost de gairebé 300 MEUR. El traçat de Terrassa a Granollers, en canvi, continua pendent de concretar-se, tot i que s'anuncia que es definirà al llarg de 2007 a partir d'un estudi de la UPC que introdueix mesures per reduir-ne l'impacte ambiental i fer l'eix més permeable a la resta de vies del territori. També resten pendents de concretar els possibles perllongaments de l'autovia al nord, cap al Vallès Oriental, i al sud, cap al Penedès.**

Antecedents [2003](#), [2004](#), [2005](#)

L'autovia orbital de Barcelona, o Quart cinturó, va ser planificada l'any 1966 com una gran infraestructura viària que havia de recórrer, de manera concèntrica respecte de Barcelona, la depressió del Vallès i del Penedès. El Ministeri de Foment (MF) va reprendre el projecte l'any 1995 i en va realitzar els corresponents estudis informatius i d'impacte ambiental. D'acord amb aquests, l'any 1998 el MF va decidir eliminar del projecte el tram comprès entre Granollers i Sant Celoni a causa del fort impacte ambiental.

A mitjan 2003 es van presentar els concursos per a l'elaboració dels projectes constructius dels tres subtrams en què es va dividir el tram de l'eix comprès entre Abrera i Terrassa, tot i que el 2005, aquests subtrams encara no s'havien licitat.

Els partits polítics catalans varen anar definint les seves posicions respecte de la infraestructura a partir de 2003. Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya-els Verds (ICV) s'hi oposaven i Convergència i Unió (CiU) l'exigia. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) era favorable a la construcció del tram entre Abrera (Baix Llobregat) i Terrassa (Vallès Occidental).

L'any 2005, el primer avanç del **PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA (PITC)** va incloure el tram entre Abrera i Terrassa i els pressupostos de l'Estat van preveure una partida econòmica per finançar les obres d'aquest tram durant el 2006. El tram entre Terrassa i Granollers, en canvi, no va quedar recollit en el PITC pel seu impacte ambiental. Tanmateix, i per tal de resoldre aquest aspecte i redefinir les característiques i el traçat de l'eix, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va encarregar un estudi a l'enginyer Manuel Herce, de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC).

D'altra banda, entitats com la patronal Foment del Treball (FT) i la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) es van queixar reiteradament del retard de l'obra. Paral·lelament, l'oposició generada pel projecte es va articular entorn de la Campanya Contra el Quart Cinturó (CCQC), que es va constituir l'any 1994 i que el 2005 aplegava ja més de dues-centes cinquanta entitats que reclamaven l'aturada del projecte i una profunda reflexió entorn del model de mobilitat de l'àrea metropolitana de Barcelona (AMB).

### Els contraris al Quart cinturó i la CCB compareixen al Parlament de Catalunya

A principi de març, la CCQC i la CCB van compareixer davant la Comissió de Política Territorial del Parlament de Catalunya per exposar els motius de les respectives posicions respecte del projecte del Quart cinturó.

Els representants de la CCQC, Francesc Macià, Manel Larrosa i Maties Serracant, van fonamentar la seva oposició al projecte en la fragmentació del territori, la pèrdua del mosaic agroforestal, l'impacte ambiental i l'increment de la pressió urbanística que aquest podria comportar. Els tres portaveus van defensar la millora de les vies existents i la inversió en transport públic com a alternativa al projecte. A partir d'aquests arguments, van demanar l'aturada de la imminent licitació del tram Abrera-Terrassa i van denunciar l'actuació de les administracions actuants, Estat i Generalitat, per la manca de resposta a les al·legacions formulades per la

CCQC.

Per la seva banda, Salvador Curcoll, director de l'Àrea d'Infraestructures de la CCB, va insistir en la necessitat de concebre l'eix com una nova autopista del Mediterrani que s'estengués des de Sils (la Selva) fins a la Bisbal del Penedès (Alt Penedès), i va reclamar als representants polítics que n'acceleressin la construcció amb l'argument que era indispensable per al desenvolupament econòmic del país. Curcoll es va mostrar favorable a invertir en transport públic i en transport ferroviari de mercaderies, sempre que aquestes inversions complementessin les corresponents al nou eix viari orbital i no les substituïssin.

### **Es coneixen més detalls de la nova proposta de traçat de la UPC**

Durant el mes d'abril, es van conèixer nous detalls de l'estudi que la Generalitat de Catalunya havia encarregat a la UPC l'any anterior. La nova proposta concebia l'eix com una via permeable i connectada d'una manera efectiva amb les ciutats, a algunes de les quals serviria de ronda de circumval·lació, i amb la resta de vies del territori.

Més enllà de Terrassa, es proposava un nou traçat, des de la riera de les Arenes de Terrassa fins a Granollers, i la connexió amb dues vies d'alta capacitat que permetrien anar en direcció a Mataró –a través de l'autovia C-60– i Sant Celoni –fent servir l'actual C-35, un cop es desdoblés aquesta via. L'estudi també proposava incrementar el nombre de quilòmetres en túnel o trinxera en el tram Terrassa-Granollers per tal de minimitzar l'impacte ambiental produït a l'altura del pas per nuclis habitats i zones de valor ecològic.

També es prestava més atenció a la situació actual i a les perspectives de la xarxa ferroviària, preveient un desenvolupament del conjunt de línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i de Rodalies de Renfe que fes que els usuaris potencials no estiguessin mai a una distància superior a 20 minuts a peu de l'estació més pròxima.

El DPTOP esperava que el MF assumís la nova proposta de la UPC, malgrat que les mesures proposades per aquest comportaven l'increment dels costos de les obres. En aquest sentit, Manel Nadal, secretari de Mobilitat del Departament, va declarar a començament d'octubre que l'increment dels costos derivats que suposaria la nova proposta es podria assumir gràcies a acords signats amb el MF i a l'increment d'inversions previst per l'Estatut.

L'estudi de la UPC no es va fer públic durant el 2006 perquè, segons el Govern, el seu contingut s'havia d'incorporar al Pla de mobilitat de la regió metropolitana, en fase d'elaboració. Tanmateix, la CCQC van tenir-hi accés i el seu portaveu, Manel Larrosa, va declarar que, des del punt de vista de la CCQC, els canvis introduïts per la nova proposta no eren substancials i que l'impacte ambiental era semblant a l'anterior. Malgrat tot, va valorar positivament que l'estudi no preveïés la prolongació de la infraestructura més enllà de Granollers i Vilafranca del Penedès.

### **Comencen les licitacions del tram Abrera-Terrassa**

En relació amb el contenciós administratiu interposat l'any 2003 per la CCQC contra l'estudi informatiu del Quart cinturó en el tram entre Abrera i Terrassa, a mitjan juliol el Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) va remetre l'expedient a l'Audiència Nacional argumentant que no tenia competència per resoldre el contenciós. Aquest fet es va produir dos dies abans de la data prevista pel TSJC per dictar sentència, la qual cosa va sorprendre la CCQC, que ja havia qüestionat la competència d'aquest tribunal en el moment de presentar el contenciós i que va criticar la decisió del tribunal d'endarrerir la transferència de l'expedient fins a una data tan tardana.

El 25 de juliol es va aprovar definitivament el PITC, que incloïa el traçat entre Abrera i Terrassa. Pocs dies després el MF va licitar les obres d'un primer subtram de 4,9 km entre Viladecavalls i Terrassa amb un pressupost de més de 62,7 MEUR. La CCQC va criticar la data de la licitació per entendre que es feia just abans de vacances per tal d'impedir eventuals mobilitzacions.

A començament de setembre, el MF va treure a concurs un segon tram de 6,16 km entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls. El pressupost del tram, de 196 MEUR, el convertia en l'autovia de més cost per quilòmetre –32 MEUR per cada 1.000m– entre les que estava executant el MF durant el 2006. L'orografia del terreny, que obligava a la construcció de túnels i viaductes per travessar la serra de Ribes fins a desembocar a la C-16 al seu pas per Viladecavalls, era el motiu de l'elevat cost. Poc després, la CCQC va tornar a manifestar el seu rebuig al projecte i el seu malestar per la nova licitació, que entenia com una ofensa al procés de diàleg mantingut durant prop de tres anys amb el Govern. La plataforma va reiterar que el MF continuava sense donar resposta als arguments que sustentaven la seva oposició al Quart cinturó.

Per la seva banda, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va defensar les licitacions argumentant que l'execució del tram Abrera-Terrassa era una necessitat reconeguda al Pacte del Tinell. Tot i aquesta interpretació, compartida pels alcaldes socialistes del Vallès, tant ERC com ICV interpretaven que el Pacte del Tinell descartava el Quart cinturó quan parlava de potenciar noves formes de comunicació entre el Vallès Occidental i el Baix Llobregat.

A principi de desembre, els contraris al Quart cinturó es van manifestar a Sabadell. La manifestació va aplegar unes dues mil persones, entre les quals, nombrosos regidors i polítics d'ERC i d'ICV del món local, i també els diputats al Congrés Joan Oms\* i Carme Garcia (ICV). L'acte va servir per denunciar la manca d'inversió en infraestructures ferroviàries al Vallès i el risc que la construcció del Quart cinturó representava per al projecte del Parc Agrari del Vallès (PAV).

#### **Pendants de la concreció del traçat Terrassa-Granollers i de la resolució del trams dels extrems**

Segons va destacar Manel Nadal a mitjan octubre, la nova proposta de la UPC comptava amb el vistiplau de la major part dels ajuntaments afectats, cosa que havia de servir de punt de partida per acordar el traçat definitiu del tram entre Terrassa i Granollers. Nadal també va anunciar que per al 2007 s'esperaven els primers estudis informatius d'aquest traçat, que havia d'elaborar el MF, i que les obres podrien començar a final de 2008.

D'altra banda, encara no s'havia concretat si l'eix es perllongaria pels extrems, més enllà de Granollers i Abrera, i si ho faria a través de trams de nova construcció o bé mitjançant la reformulació d'altres vies ja existents. Cap al nord, l'opció que va anar guanyant més pes era la d'arribar a Sant Celoni a través del desdoblament de la C-35 des de la Roca del Vallès. Cap al sud, el conseller Nadal apuntava com a possibilitat el projecte de l'**AUTOVIA A-7**, que resseguiria el traçat de l'actual N-340.

Pel que fa al traçat Terrassa-Abrera, a final d'any només quedava pendent de licitar el tram d'enllaç amb l'A-2 a l'altura d'Abrera, si bé s'esperava de manera imminent. Es preveia que les obres s'iniciessin al llarg de 2007 i que el conjunt del tram entrés en funcionament a final de l'any 2009.

#### **Més informació**

[ccqc.pangea.org](http://ccqc.pangea.org)

[salvemelpenedes.org](http://salvemelpenedes.org)

[www.seitt.es](http://www.seitt.es)

[www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/frameset\\_infraestructures.htm](http://www.cambrabcn.es/Catalan/Infraestructures/frameset_infraestructures.htm)

*\*Membre d'Els Verds-Opció Verda (EV-OV) però diputat del PSC-PSOE perquè els dos partits es van presentar conjuntament a les eleccions estatals de 2004.*

