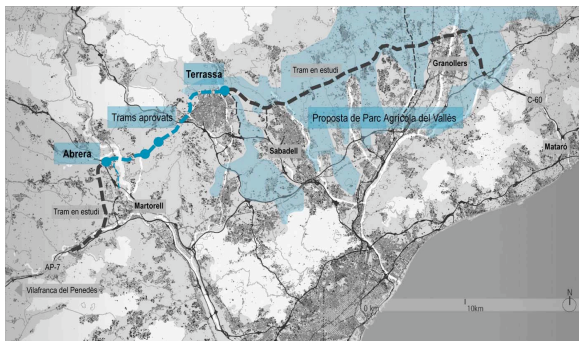


Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA B-40 QUART CINTURÓ (2007)



Marc Sagues - X3 Estudis Ambientals

Es coneixen nous detalls de la proposta de l'enginyer Manuel Herce per al tram Terrassa-Granollers. Aquest tram, però, continua generant polèmica entre els socis del Govern d'Entesa, que suspenen durant uns mesos la negociació del traçat. En canvi, a final d'abril comencen les obres del tram Abrera-Terrassa, les úniques del Quart cinturó que es duen a terme aquest any. Al Penedès, el debat es trasllada cap a la construcció del tram de l'A7 que ha de connectar Vilafranca i Abrera. Tant al Penedès (A7) com al Vallès (Ronda del Vallès) els opositors al projecte

denuncien que es canvia el nom de la infraestructura però no el contingut del projecte.

Antecedents [2003](#), [2004](#), [2005](#), [2006](#)

L'autovia B-40 o Quart cinturó es va planificar l'any 1966 com una gran ronda concèntrica de Barcelona que enllaçaria les capitals comarcals de la segona corona metropolitana, des de Vilafranca del Penedès (Alt Penedès) fins a Mataró (Maresme). El projecte va restar aturat fins que l'any 1995 el Ministeri de Foment (MIFO) en va realitzar els primers estudis informatius i d'impacte ambiental.

L'eix es compon de quatre trams: Vilafranca del Penedès-Abrera; Abrera-Terrassa, Terrassa-Granollers i Granollers-Mataró. D'aquests, a final de 2006, l'únic en funcionament era el de Granollers-Mataró (C-60).

El tram Terrassa-Granollers va ser des del primer moment el més controvertit a causa del fort impacte que comportava, ja que travessava alguns dels espais agrícoles més valuosos de la plana del Vallès, molts dels quals inclosos al projecte del Parc Agrari del Vallès (PAV). Per tal de reduir l'impacte i desencallar el conflicte que provocava tant entre els socis del Govern de la Generalitat com amb la societat civil vallesana, a final de 2005, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va encarregar a l'enginyer Manuel Herce* (Universitat Politècnica de Catalunya, UPC) un estudi que redefinís el traçat i les característiques del tram. Les conclusions d'aquest estudi, conegudes en part durant el 2006, proposaven l'eix com una ronda urbana, en descartaven la prolongació més enllà de Granollers (direcció Sant Celoni) i Vilafranca i proposaven potenciar el desenvolupament del transport públic entre el Vallès Oriental i l'Occidental.

D'altra banda, durant el 2006 es van licitar les obres dels subtrams Viladecavalls-Olesa de Montserrat i Olesa-Abrera, corresponents al tram Abrera-Terrassa.

Pel que fa al tram del Penedès, que havia d'avançar entre Abrera-Vilafranca, se n'estava realitzant l'estudi informatiu des de 2005. Tanmateix, el secretari de mobilitat del DPTOP, Manel Nadal (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), va reconèixer el 2006 que el seu Departament valorava la possibilitat de fer coincidir el traçat de l'eix en aquesta zona amb el del [DESDOBLAMENT DE L'N-340 \(AUTOVIA A-7\)](#).

Noves discrepàncies al si del Govern pel tram Terrassa-Granollers

A principi de 2007 es va saber que l'estudi encarregat a Manuel Herce plantejava la possibilitat de desplaçar al sud el traçat del tram Terrassa-Granollers per a reduir l'impacte sobre els espais agrícoles de més valor. Amb tot, encara no s'havia establert un traçat definitiu per a la via, ja que, d'acord amb el DPTOP, l'acostament als nuclis urbans del nou traçat plantejava algunes dificultats tècniques que encara s'havien de resoldre.

A mitjan abril, el DPTOP va licitar la realització d'un estudi de viabilitat de la connexió entre el Vallès Occidental i el Vallès Oriental. Tot i que des del Departament es va assegurar que es tractava d'un estudi per a aprofundir en la proposta d'Herce i que no en determinaria el traçat definitiu, la licitació es va produir sense el coneixement dels socis del Govern d'Entesa, la qual cosa va molestar especialment Iniciativa per Catalunya-els Verds, (ICV); aquest fet va afavorir la suspensió de les negociacions del traçat en aquest tram i l'ajornament de l'adjudicació de l'estudi fins

després de les eleccions municipals del mes de maig. Tanmateix, en un ple del Parlament de final d'abril i com a resposta a la pregunta del cap de l'oposició, Artur Mas (Convergència i Unió, CiU), el president de la Generalitat, José Montilla va afirmar que el Quart cinturó es faria amb tota seguretat.

Un cop passades les eleccions municipals, els tres partits del Govern van reprendre les negociacions i, a mitjan juny, van acordar la realització d'un estudi sobre la mobilitat i les possibilitats d'impulsar el transport públic al Vallès Oriental i el Vallès Occidental. En aquelles mateixes dates, el DPTOP va anunciar l'adjudicació de l'estudi de viabilitat licitat el mes d'abril.

Comencen les obres al tram Abrera-Terrassa

Uns mesos abans que comencessin les obres del tram Abrera-Terrassa es va produir una disputa entre l'Ajuntament de Viladecavalls i el MIFO. A final de 2006, l'alcalde de Viladecans, Sebastià Homs (CiU), entenen que no es complia el compromís verbal establert amb el MIFO per a soterrar la via al seu pas per aquesta població**, s'havia negat a firmar les actes d'expropiació dels terrenys per on havia de passar l'eix. Davant d'aquesta situació, el delegat del Govern espanyol, Joan Rangel (PSC), va amenaçar d'emprendre accions legals contra el municipi si Homs no firmava les expropiacions i li va comunicar que no es podia establir el compromís del soterrament per escrit –cosa que demanava Homs després de l'incompliment del compromís verbal amb el MIFO– per qüestions tècniques i legals. Finalment, la secretària general d'Infraestructures del MIFO, Josefina Cruz, es va posar en contacte amb Homs per reafirmar el compromís del Ministeri de dur a terme el soterrament, cosa que va desencallar el conflicte i va fer que l'alcalde signés les expropiacions a final de gener de 2007.

Les obres del tram Abrera-Terrassa van començar finalment a la darrera d'abril i van ser les úniques del Quart cinturó que es van dur a terme durant el 2007.

El PDT de l'Alt Penedès possibilita el Quart cinturó

A l'Alt Penedès, durant el 2006, la polèmica pel Quart cinturó va deixar pas al debat sobre la necessitat del desdoblament de l'N-340. El DPTOP i la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB) es mostraven a favor de l'ampliació de l'N-340 entre Vilafranca i el nucli de l'Ordal (Subirats) i de la construcció d'un nou eix viari entre Vilafranca i Abrera, que de fet seria un nou tram de l'autovia A7. El 5 de juliol es va aprovar inicialment el **PLA DIRECTOR TERRITORIAL DE L'ALT PENEDÈS**, que recollia les dues opcions. Tanmateix, el tram Vilafranca-Abrera continuava en fase d'estudi informatiu a final d'any.

A mitjan setembre la CCB va lamentar l'endarreriment de la tramitació de les obres de l'autovia A7, i va manifestar que entenia aquest eix i la B-40 com parts d'un mateix projecte: el de l'autovia del Mediterrani.

La ronda urbana pel Vallès no convenç els opositors al Quart cinturó

L'oposició al Quart cinturó es va mantenir activa durant el 2007. Al Vallès, la Campanya Contra el Quart cinturó (CCQC), tot i reconèixer aspectes positius a la proposta d'Herce, continuava considerant que aquesta no disminuïa significativament l'impacte ambiental del projecte. En aquest sentit, la CCQC era del parer que el desplaçament cap al sud proposat per l'estudi d'Herce no resolva el problema de l'impacte sobre els espais agrícoles i que, de fet, comportava l'afectació de nous espais a Lliçà d'Amunt***.

Entre maig i novembre, la CCQC va organitzar nous actes per a denunciar l'impacte del Quart cinturó. L'acte de més ressò va tenir lloc el 18 de novembre, quan entre 1.500 i 5.000 persones**** es van manifestar a Granollers. La manifestació, organitzada per les entitats cíviques integrants de la CCQC, va tenir una nodrida representació dels partits polítics, principalment d'ICV i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), entre els quals hi havia el vicesecretari d'ERC, Xavier Vendrell, el diputat i exconseller de Medi Ambient, Salvador Milà (ICV), la diputada ecosocialista al Congrés espanyol, Carme García, i l'alcalde de les Franqueses del Vallès, Francesc Torné (CiU).

Per la seva banda, al Penedès, entitats com Bosc Verd o No Fem el CIM entenen el desdoblament de l'A7 entre Vilafranca-Abrera com el Quart cinturó encobert i denunciaven que la construcció del tram Abrera-Vilafranca —que relacionaven amb la construcció del **CENTRAL INTEGRAL DE MERCADERIES (CIM) DEL PENEDÈS** comportaria una greu afectació per a la plana agrícola del Penedès.

Esperant la concreció dels traçats al Vallès i el Penedès

Per al 2008 s'esperava la finalització de les obres del subtram Viladecavalls-Terrassa cap al mes d'agost. La resta de subtrams es completarien entre començament de 2009 (Abrera-Olesa) i final de 2010 (Olesa-Viladecavalls). D'aquesta manera, es preveia que el tram Abrera-Terrassa seria plenament operatiu el 2010.

D'altra banda, pel que fa al tram Terrassa-Granollers, es restava a l'espera de l'acabament dels estudis de viabilitat, mobilitat i transports públics, que havien de servir per a decidir el traçat i les característiques definitives de l'eix. Tot i que no hi havia data per a la publicació d'aquests estudis, l'inici de les obres en aquest tram continuava estant previst per a final de 2008. Al Penedès, no hi havia data per a la publicació de l'estudi del MIFO ni per a l'inici de les obres.

Més informacióccqc.pangea.orgwww.boscverd.orgwww.cambrabcn.es/Catalan/La_Cambra/documents/corredorr.pdfwww.nofemelcim.org

* La denominada traça Herce comportava travessar els termes municipals de Polinyà, Palau Solità i Plegamans, Lliçà d'Amunt, Canovelles i les Franqueses, mentre que el traçat històric del Quart cinturó, més al nord, passava per Castellar del Vallès, Sentmenat, Caldes de Montbui, Santa Eulàlia de Ronçana i Canovelles. De fet, la proposta d'Herce recuperava el traçat de l'antiga carretera interpolar nord, una via que no es va arribar a construir però que estava pensada per a facilitar les comunicacions de curt recorregut entre Terrassa, Sabadell i Granollers, en un moment en què el Quart cinturó es concebia com un eix per al trànsit de llarga distància.

** El soterrament estava previst al pas del barri de Can Trias, des de la via del tren de Renfe fins a la C-58.

*** Era el cas de Palaudàries, la plana de ca n'Amell o l'ermita de Santa Justa.

**** La primera és la xifra donada pels Mossos d'Esquadra i la segona la que van donar els organitzadors.

