

## El Quart Cinturó: una infraestructura entre la desídia de l'Estat i el rebuig (de part) del territori

*Terrassa i Granollers aposten per tirar endavant la via mentre Sabadell i entitats ecologistes s'hi oposen | L'Estat ha licitat l'estudi informatiu en el tram que ha d'unir les tres capitals i que afecta espais naturals*



Els túnels d'Olesa, vistos des de l'entrada est | Albert Prieto

El Quart Cinturó (<http://www.naciodigital.cat/cercador/quart+cintur%C3%B3>) és una de les carreteres que més tensions ha generat entre territoris i administracions a l'àmbit del Vallès en les darreres dècades. Defensors i detractors han contraposat els seus punts de vista sobre una via que alguns la consideren essencial per a poder garantir el bon desenvolupament econòmic del territori i la mobilitat dels ciutadans, mentre que d'altres ho veuen com una inversió innecessària que maltractarà espais naturals.

Ideada als anys 60, en ple franquisme, el *desarrollisme* i les onades migratòries de què era objecte Catalunya feien preveure un increment demogràfic molt gran a l'àrea de Barcelona, fet pel qual es van contemplar algunes carreteres d'alta ocupació, com la d'Horta per Cerdanyola, la Interpolar, que creuava de manera transversal diversos municipis com Sant Cugat, o la B-40, coneguda com a Quart Cinturó. Les previsions no es van complir, i moltes d'aquestes vies han quedat obsoletes per manca de necessitat.

Ara per ara, al Vallès l'únic tram que hi ha construït és el que uneix Viladecavalls i Terrassa. Inaugurada amb tota la pompa l'any 2010 pel llavors ministre espanyol de Foment, José Blanco, aquest tram d'autovia uneix el nord de la ciutat amb Viladecavalls, a l'est, i funciona com a ronda. Va inaugurar-se a la vegada que el tram entre Abrera i Olesa (Baix Llobregat).

*Interior del túnel d'Olesa. Foto: Albert Prieto*

Al nord de Terrassa, l'autovia acaba amb una altra rotonda i continua en forma de ronda urbana, però l'Ajuntament és contundent i creu que "de cap manera" no es pot permetre que la B-40 mori en una rotonda. Tant l'alcalde, Jordi Ballart, com el tinent d'alcalde de Territori i Sostenibilitat, Marc Armengol, apunten que l'autovia ha d'arribar "com a mínim" a Sabadell. Des de l'òptica terrassenca, la connexió amb la C-58 al nord-oest sabadellenc és "prioritària" per donar sortida al volum de trànsit de l'autovia.

"Les coses s'han fet malament", diu Ballart, que reconeix que "no hi ha consens en el tram entre Terrassa i Granollers". Per això, creu que primer s'hauria de fer l'estudi informatiu del tram entre Terrassa i Sabadell, una postura gens compartida des de Sabadell, on la ciutat sembla que a nivell polític i social gira l'esquena al projecte.

De fet, el govern espanyol ha anunciat la licitació de l'estudi informatiu (<http://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/12192/foment/adjudica/estudi/informatiu/quart/cinturo/al/seu/pas/sabadell>) entre Terrassa i Granollers, després que el que es va fer inicialment ha caducat. A Sabadell, però, el govern actual, format per Esquerra Republicana de Catalunya, Unitat pel Canvi, Crida per Sabadell i Guanyem Sabadell, s'ha postulat en pro de la defensa de l'entorn natural que rodeja la capital, i això implica bloquejar qualsevol via que faci olor de Quart Cinturó, seguint l'estela dels moviments ciutadans històrics (<http://www.naciodigital.cat/noticia/4537/3000/veus/contra/quart/cinturo/carrers/sabadell>) en contra del traçat.



*Pont de la B-40 sobre la riera de Sant Jaume, a Terrassa. Foto: Albert Prieto*

## **Xoc Sabadell - Terrassa**

¿Per aquí no passarà mai cap Quart Cinturó mentre aquest govern sigui a la ciutat?, assenyala el tinent d'alcalde de Territori i Sostenibilitat, Maties Serracant (Crida per Sabadell). Serracant, activista i membre de l'entitat ecologista Adenc (Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura) (<http://adenc.cat>), considera una aberració el projecte, i més encara que s'hagi reactivat un estudi informatiu que no té cap vincle amb la realitat d'un territori que vol trobar alternatives a la carretera.

De la mateixa manera, considera que el que cal és buscar iniciatives per resoldre els temes de mobilitat actuals a la zona, que passen, sobretot, perquè Castellar del Vallès tingui una sortida a l'autopista C-58 sense haver de passar (i col·lapsar) la Gran Via de Sabadell. Això es resoldrà amb una connexió directa amb la Ronda Oest (<http://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/2278/sabadell/vol/liderar/alternativa/al/quart/cinturo>), inaugurada l'any 2011. ¿El ministeri no passarà mai una traça per la part alta del Vallès, fa 20 anys que ho diuen, nosaltres treballem en la diagnosi i l'elaboració de propostes?, reitera.

La Ronda Oest i el tram de Terrassa - Viladecavalls, les úniques evidències en funcionament del Quart Cinturó Al Vallès. Mapa: NacióSabadell

A Terrassa són conscients que "el govern de Sabadell no veu la B-40 amb bons ulls", segons reconeix el tinent d'alcalde Marc Armengol, que malgrat això aposta per "parlar-ne en el marc del Pla de Mobilitat del Vallès" per trobar "una solució que satisfaci tothom".

Políticament, la necessitat de finalitzar la B-40, almenys en els trams en execució, genera a Terrassa un oasi que res té a veure amb el clima que s'hi vivia 15 anys enrere, quan grups com

ERC s'oposaven a la construcció de la infraestructura. Ara, un cop feta a mitges, aposten per optimitzar-la, al contrari del que fa el partit a Sabadell, que manté la seva oposició. La manca de grups ecologistes destacats a Terrassa resta pes a qualsevol postura que no passi per acabar l'obra començada.



*El projecte preveu trepitjar terrenys del Parc Agrari de Sabadell. Foto: Juanma Peláez*

## Por de col·lapse

El col·lapse urbà és la gran por als municipis afectats pels trams de la B-40 ja existents i en execució. Si bé coincideixen en què l'autovia millorarà la mobilitat ara "molt precària" entre el Vallès Occidental i el Baix Llobregat, temen que si les connexions i els accessos no són suficients puguin generar un "caos" als nuclis urbans.

"Ens podem trobar amb un col·lapse terrible als nostres municipis pel fet de passar de tres carrils a un", explica l'alcaldesa d'Olesa de Montserrat, Pilar Puimedon. Per això, els ajuntaments de Terrassa, Viladecavalls, Olesa i Abrera faran front comú (<http://www.naciodigital.cat/latorredelpalau/noticia/59913/front/comu/terrassa/viladecavalls/olesa/abrera/finalitzacio/b-40/sense/demores>) per vetllar "perquè s'acabin bé les coses?".

Ara, la connexió entre Baix Llobregat i Vallès Occidental està calendaritzada per a l'octubre del 2019, quan segons el ministre espanyol de Foment, Íñigo de la Serna, podria entrar en funcionament el tram entre Olesa i Viladecavalls, inclòs el túnel que s'està enllestit a la serra d'en Ribes. Quedaria, així, complet el tram entre l'A-2, a Abrera, i Terrassa.

Però des dels municipis es mostren "escèptics" amb la possible data de finalització de les obres. Fa unes setmanes es va dir que podrien estar enllestites el 2018 (<http://www.naciodigital.cat/latorredelpalau/noticia/59724/b->

[40/entre/terrassa/abrera/podria/estar/enllestida/finals/2018](#)) i, malgrat que afirma que les obres avancen "a bon ritme", De la Serna fixa ara l'acabament per a l'octubre de 2019 (<http://www.naciodigital.cat/latorredelpalau/noticia/59900/tunels/olesa/ja/connecten/b-40/es/preveu/tram/inauguri/2019>) .

Jordi Ballart assegura que estan "molt acostumats" a aquesta situació de canvis i demores. "Estem cansats de promeses", afegeix, alhora que demana "que d'una vegada per totes es compleixi amb el calendari previst i que les partides econòmiques siguin les que han de ser". Els alcaldes anuncien que faran "pressió" juntament amb els agents socials i econòmics perquè sigui així.

Entre aquests agents, destaca el pes que la patronal Cecot (<http://www.cecot.org/>) té al territori. Asseguren que a hores d'ara hi ha "bona sintonia" amb la Direcció General de Carreteres de l'Estat en comunicació i col·laboració. Mostra d'això és que, després d'any de demandes, finalment es va ampliar a 120 km/h la velocitat màxima permesa al tram entre Viladecavalls i Terrassa, quan en un inici era de 80 km/h.

Aquell canvi, però, no va ser ben vist pel govern de Terrassa, que va quedar al marge de la decisió. Des de la Cecot insisteixen que es mantinguin les inversions o s'incrementin en la mesura del possible i que no hi hagi més endarreriments.



*Sabadell reclama que en lloc del Quart Cinturó es busqui una solució per la carretera de Castellar. Foto: Juanma Peláez*

## **La patronal a favor, els ecologistes en contra**

Són molts els interessos econòmics perquè Terrassa i Granollers acabin connectats per aquesta via. Cecot es postula com a interlocutor per assolir el consens. "Quan vam saber el mes de març

que s'estava licitant l'estudi del traçat Terrassa-Granollers, des de la plataforma FEM Vallès (<https://femvalles.wordpress.com>), de la que la Cecot n'és part activa, ens vam posar a disposició del cap de la demarcació de carreteres de l'Estat a Catalunya, Lluís Bonet, per desenvolupar el paper d'interlocutor amb el territori i assolir un ampli consens entre els diferents agents perquè la finalització de tota la Ronda del Vallès sigui viable", explica David Garrofé, secretari general de Cecot.

Les entitats ecologistes no ho veuen així, i bona mostra en són l'associació Via Vallès (<http://viavalles.blogspot.com>), que posa en valor aquest territori, i l'Adenc. L'arquitecte Manel Larrosa (<http://www.naciodigital.cat/opinio/autor/2387>) és membre de totes dues i recorda que fa uns anys "ja es va tombar el intent de redacció d'un segon estudi informatiu" i considera que Foment pot anar "fent anuncis, fins i tot li podem dir propaganda", però es tracta d'un àmbit "de competència catalana, perquè així ho diu l'Estatut".

Larrosa afegeix un altre element per negar aquesta "gran infraestructura", el Pla de Mobilitat dels Vallesos (<http://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/11404/tret/sortida/elaboracio/pla/mobilitat/dels/vallesos>), impulsat pel Departament de Territori i Sostenibilitat, per planificar les infraestructures futures. "Segurament fins al 2018", calcula no hi haurà els primers resultats i subratlla que "per fer-ho bé, necessita temps". Apel·la aquest document per desmuntar arguments favorables a la construcció del Quart Cinturó, "perquè s'hauran analitzat molts més elements i es podran oferir alternatives".

En aquest sentit, Larrosa remarca "la importància" que des del Govern hagi assumit el problema que hi ha amb la mobilitat al Vallès i insisteix que el plantejament del ministeri està basat sobre un mapa de fa anys, que ara ha canviat. Assenyala "la incapacitat" de Foment per dissenyar una via, "potser sí ho poden fer al mig del desert de Monegros, però no en una zona tan intensament metropolitana", conclou.



---

*L'Espai de Gallecs tensa el pas del Quart Cinturó pel Vallès. Foto: Manel González*

## **Gallecs: terreny hostil? per l'asfalt**

Al Vallès Oriental és on hi ha hagut històricament una oposició més ferma i estable al Quart Cinturó per l'existència de l'espai Gallecs, avui protegit com Espai d'Interès Natural. Ja al 2007, per exemple, es va organitzar un conjunt d'actes per criticar el projecte i buscar alternatives (<http://www.naciodigital.cat/naciogranollers/noticia/6784/activistes/contraris/al/quart/cinturo/es/manifesten/granollers/demanar/inversions/ferroviaries>) i a finals d'any a Granollers es van aplegar 5.000 persones per protestar contra la carretera (<http://www.naciodigital.cat/naciogranollers/noticia/7162/cinc/mil/manifestants/granollers/contra/quart/cinturo>), motiu pel qual els municipis afectats pel traçat porten anys lluitant perquè la B-40 no els hi acabi passant pel damunt.

En aquest sentit, el Consell de la Pagesia de les Franqueses va demanar fa uns mesos desafectar terrenys de l'antic traçat del Quart Cinturó i alguns, com Cardedeu, Caldes de Montbui o les Franqueses van aconseguir-lo esborrar del seu pla general quan la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona els va autoritzar a suprimir les reserves de sòl que tenien previstes per al traçat.

Tot i això, encara hi ha divisió sobre la necessitat que hi ha de fer o no la B-40. El president del Consell Comarcal del Vallès Oriental i alcalde de Vallromanes, el republicà David Ricart, creu que abans de decidir definitivament què fer cal estudiar la situació actual de la mobilitat al territori.

Per part del PDECat, Àlex Sastre, en referència a l'anunci del govern espanyol d'adjudicar l'estudi informatiu per al Quart Cinturó, es remet a la resolució aprovada pel Parlament de Catalunya i per diferents ajuntaments on es demana la paralització de l'estudi i que es traspassi la competència, conjuntament amb el corresponent finançament, sobre qualsevol infraestructura de mobilitat a la Generalitat de Catalunya.

A més, recorda que el Govern ja està treballant en el Pla de Mobilitat dels Vallesos, que Sastre i Ricart creuen que és el model que s'ha de seguir: la planificació de qualsevol infraestructura des de la proximitat i conjuntament amb el territori.

Els alcaldes de les dues principals ciutats, tots dos socialistes, tenen clar que els projecte s'ha de fer. Des de Granollers, l'alcalde Josep Mayoral sempre ha dit que els dos Vallesos no estan ben connectats i que el projecte de la Ronda del Vallès s'ha "d'afrontar d'una vegada per totes?".

Per una altra banda, l'alcalde de Mollet del Vallès, Josep Monràs, insisteix en una idea: s'ha d'acabar fent per tenir una alternativa a la B-30 i reduir la congestió viària i la contaminació atmosfèrica. Mayoral i Monràs coincideixen amb Sastre i Ricart que primer hi ha d'haver consens des del territori i tot seguit ha de ser la Generalitat, i no pas Madrid, qui planifiqui i executi el projecte.



*Obres de la B-40 al terme de Viladecavalls, a prop del futur enllaç amb la C-16. Foto: Albert Prieto*

També hi ha unitat en demanar que el projecte, si s'acaba fent, no afecti Gallecs. A finals del mes de març, els alcaldes del PSC de Mollet, Parets i Palau-solità i Plegamans advertien que la resolució del Parlament per protegir l'Espai Natural de Gallecs podria tenir l'efecte contrari a l'anunciat i "trinxa" aquesta zona. Alertaven que la millora prevista a la carretera C-155 podria implicar la projecció del Quart Cinturó, que uniria Granollers i Sabadell a tocar de la zona verda.

Una via amb llums i ombres, amb futurs que s'han dibuixat i redibuixat amb el pas del temps, pel fet que la població no ha crescut de la manera que s'havia previst als anys 70 i perquè els bloquejos territorials i la falta de diners de Madrid amb Catalunya han alentit la projecció de la carretera Clam i rebuig i que han dut a convertir el Quart Cinturó en la carretera de la discòrdia, i on l'enrocament de posicions fa molt difícil pensar que la via s'acabi fent, com a mínim, de manera contínua.