

El Quart Cinturó estreny el setge del Vallès

El Ministeri de Foment ha aprovat el pressupost per al projecte del Quart Cinturó de Barcelona que, teòricament, hauria de descongestionar el Tercer Cinturó, la B-30, que recorre el sud del Vallès Occidental. La nova autovia unirà Abrera (Baix Llobregat) i Granollers (Vallès Oriental) recorrent el Vallès Occidental pel nord. Els ecologistes, ERC i ICV s'hi oposen per les conseqüències socials i ambientals.

L'industrialització dels anys seixanta, l'anomenat *desarrollismo* i la consegüent onada immigratòria van afectar la comarca del Vallès —el seu territori, les seves ciutats, la seva identitat—, i avui ja no queda res d'aquell paradís que el poeta Josep Carner cantava a "Com el Vallès no hi ha res": "Els cims de la rodalia/ es veuen amorosits/ d'una calitja, de dia,/ d'una celfístia, de nits." La calitja és bruta de fums i la llum dels estels ha perdut la batalla contra els llums de ciutats, carreteres i parcs tecnològics.

Tot i això, la rivalitat entre dues ciutats amb molta personalitat, com Sabadell i Terrassa, i la separació física de la ciutat de Barcelona que imposa la serra de Collserola —malgrat els túnels—, han col·laborat a mantenir una identitat comarcal, més sòlida que en altres zones properes a Barcelona.

Potser és per això que, quan fa més de deu anys, va començar a parlar-se seriosament de la construcció del Quart Cinturó, una nova via ràpida que travessaria la comarca de punta a punta pel nord de Terrassa, a Sabadell es va iniciar un moviment d'oposició que ha convocat algunes de les manifestacions més multitudinàries que es recorden: 4.000 persones a la Marxa al bosc de Can Deu de Sabadell, el 1994; 3.000 a la manifestació-tractorada de Granollers, aquell mateix any, o 2.000 al concert de Lluís Llach contra el Quart Cinturó, a les Franqueses, el 1995.

El Quart Cinturó torna a l'actualitat després que, el mes de maig, el Ministeri de Foment hagi tret a concurs un primer tram d'aquesta "autovia orbital" entre Abrera (Baix Llobregat) i Terrassa (Vallès Occidental): els primers quinze

quilòmetres del cinturó que, un cop acabat, ha d'unir la N-II Barcelona-Madrid amb Granollers (Vallès Oriental), on donarà accés a l'A-7, i a l'enllaç amb Mataró (Maresme), on s'hi connecta amb la continuació de la N-II, fins a Girona i la frontera francesa, i amb l'A-19 o autopista del Maresme. Aquesta decisió del Ministeri implica que la tardor de 2004 podrien començar les obres del primer tram. L'autovia completa, segons els plans del Ministeri, hauria d'estar acabada abans de 2008, ja que està dintre del Pla Infraestructures Transport 2000-2007. La data límit de 2007 coincideix amb l'acabament de les ajudes europees per a aquest tipus d'infraestructures: ara com ara, la UE pagaria el 50% del cost del Quart Cinturó.

La raó d'un quart cinturó. En tots aquests anys, els ecologistes de l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) han desenvolupat una bona llista de motius contra el Quart Cinturó. Al contrari que al principi de les mobilitzacions, les raons de l'ADENC ja no són tant la possible destrucció d'espais naturals com la dubtosa utilitat del vial i una crítica fonamentada sobre les conseqüències que podria tenir la seva construcció: la urbanització de zones de transició entre la ciutat i els espais naturals protegits, un augment de la mobilitat en transport privat i l'augment de la contaminació i el soroll.

El portaveu de l'ADENC, Maties Seracac, critica, en primer lloc, la indefinició del Ministeri sobre l'ús del Quart Cinturó: "Què ha de ser? Un eix per al trànsit internacional? Un eix per al trànsit comarcal? O una ronda per a Terrassa i Sabadell? Si actua com a cinturó de



Està previst que el Quart Cinturó passi pel pla del Bonaire, al nord de Terrassa, i trenqui les zones rurals que separen la ciutat del bosc.

ronda d'aquestes ciutats, es col·lapsarà i no servirà de via ràpida per al trànsit que va o ve de França i vol evitar-se l'autopista.”

Serracant creu que, com a alternativa a l'autopista, ja existirà l'Eix Transversal desdoblant. D'altra banda, recorda que, a casa nostra, no s'ha impulsat gens el transport de mercaderies per ferrocarril, cosa que també reduiria significativament el transport per carretera.

El grup d'ERC a Terrassa també creu que el Ministeri no ha definit el seu model: “El PSC de Terrassa diu que el Quart Cinturó actuarà com una ronda, però una ronda té moltes sortides i està molt connectada amb la ciutat, mentre que una autovia només en té una cada quatre o cinc quilòmetres i no fa la mateixa funció.”

El director general de Carreteres de la Generalitat de Catalunya, Jordi Follia, creu, en canvi, que el Quart Cinturó sí que podrà fer aquesta doble funció: “El

L'ADENC coneix el volum de trànsit que afecta el Vallès i proposa alternatives més sostenibles

projecte que s'ha aprovat té tres sortides a Terrassa i dues a Sabadell. Això ja és una solució intermèdia entre autovia i ronda que permetrà compatibilitzar aquestes dues funcions.”

La Generalitat de Catalunya sempre ha defensat el Quart Cinturó entre Abrera i Granollers, perquè cal descongestionar l'A-7, segons Follia: “Ara l'única via

que travessa el Vallès d'est a oest és la pròpia autopista. Aquesta via està col·lapsada i l'ampliació a tres carrils que s'està fent no solucionarà del tot aquest problema, ja que, vinguis d'on vinguis, totes les carreteres van a donar a la B-30.” Per això, “el Vallès requereix una nova comunicació est-oest més al nord, al límit de la serralada”.

L'alternativa de l'Eix Transversal que esmenta Serracant no és vàlida per al director general de Carreteres: “L'Eix té una altra funció, que és la de connectar les terres de Lleida amb Girona a través de la Catalunya Central, però no donar sortida al trànsit de mercaderies internacional, que, en canvi, sí que passa per Martorell.”

L'ADENC es manifesta conscient del volum de trànsit que afecta el Vallès, però proposa alternatives que considera més sostenibles. D'una banda, Serracant afirma que el trànsit, al Vallès, no segueix l'eix est-oest que comunicaria el



JORDI FOLLIA

El Quart Cinturó arrasarà també els Plans de Ca n'Amat. L'autovia seguirà, aproximadament, el traçat que ara marca la línia elèctrica, però un nus de carreteres es menjarà bona part dels camps conreats que es veuen en primer pla. Els ecologistes asseguren que aquesta zona és bàsica per als rapinyaires del bosc proper, del Parc de Sant Llorenç del Munt i la serra de l'Obac, ja que baixen a cercar aliment als Plans.

Quart Cinturó, sinó que la majoria dels viatges es fan sobre els eixos nord-sud que connecten diverses localitats: Vila-decavalls, Terrassa, Rubí i Sant Cugat, d'una banda, i Castellar, Sabadell, Barberà, Badia i Cerdanyola, de l'altra.

En canvi, segons Jordi Follia, els desplaçaments ara es fan en forma d'U, perquè la xarxa viària, mancada d'una segona gran via est-oest, obliga els ciutadans a passar per l'A-7 (o B-30): és a dir, que, per exemple, els ciutadans de Rubí que vulguin anar a Castellar han de baixar fins a l'A-7 i desplaçar-se a l'oest fins connectar amb la carretera de Sabadell, travessar aquesta ciutat i continuar al nord fins a Castellar. Segons Follia, "el Quart Cinturó permetrà que les comunicacions a través del Vallès no hagin de ser sempre en forma d'U".

Els ecologistes, per la seva banda, creuen que els objectius que ha de complir el Quart Cinturó podrien tenir solucions alternatives: "Eliminant els peatges de l'autopista, millorant l'abandonada xarxa de carreteres local i comarcal, posant en funcionament la línia de tren Papiol-Mollet, que ara només funciona per a mercaderies, i establint un servei eficaç de transports públics." Però aquesta alternativa, segons el director general de carreteres, "mai podria des-

congestionar l'A-7" i les carreteres actuals "tot i que poden ser vies d'irrigació del territori, mai no poden arribar a ser vies útils per al trànsit transversal".

Ramon Arribas, d'ERC, considera que l'assignatura pendent de Terrassa continua sent la connexió amb el Baix Llobregat, amb Abrera i, sobretot, amb Martorell. Però, en aquest sentit, creu que el Quart Cinturó ha fet més mal que bé: "Si la Generalitat i l'Ajuntament de Terrassa no haguessin apostat pel Quart Cinturó, a hores d'ara ja tindríem una connexió amb el Baix Llobregat i l'autopista, que és el que més ens interessa. El Quart Cinturó ens donarà aquesta connexió però també implicarà que haurem de suportar tot el trànsit que ve de l'autopista i que malmetrà tot el nord de Terrassa. Entre una simple connexió i el Cinturó hi ha molta diferència."

L'impacte ambiental. A part del debat sobre la necessitat del Quart Cinturó, els ecologistes d'ADENC, ERC i ICV critiquen també l'impacte que pot tenir aquesta autovia de quatre carrils –dos en cada sentit– al seu pas pel Vallès. El traçat que ja està definit –l'esmentat tram de quinze quilòmetres entre Abrera i Terrassa– passa per la Riera de Gaià i el nord de Terrassa, de manera que tan-

Els ecologistes i ERC diuen que el Quart Cinturó no pot ser alhora ronda de Terrassa i autovia.

La Generalitat, però, diu que s'ha triat un model mixt perquè faci les dues funcions

ca l'únic corredor verd que encara queda entre Collserola i el Parc de Sant Llorenç del Munt i de la serra de l'Obac. Segons els ecologistes, aquests corredors són vitals per a les espècies. El Quart Cinturó, diuen, "esdevindria una barrera per a les migracions de la fauna i fomentaria, per tant, la desaparició d'espècies amenaçades".

Molt a prop de Terrassa, les zones rurals dels Plans de Ca n'Amat, per on està previst que passi el Quart Cinturó, són vitals per als rapinyaires del bosc proper, ja que nidifiquen al bosc però busquen el seu aliment entre els camps conreats d'aquesta zona.

La resta del cinturó que encara no ha estat projectada, entre Terrassa i Granollers, vorejarà també els parcs del Montnegre i el Corredor i del Montseny.

Els partidaris del projecte, en canvi, creuen que el cinturó no afectarà tant els espais naturals. Al costat de CiU, i per tant de la Generalitat, i del PSC, al capdavant de l'Ajuntament de Terrassa, s'han declarat ferm partidaris del Quart Cinturó els empresaris: des de les cambres de Comerç de Terrassa i Sabadell fins a les associacions empresarials del Vallès.

Àlex Milian