



# Sí al Quart Cinturó, però ferroviari

La construcció del Quart Cinturó viari de Barcelona, malgrat no figurar en el nou pla d'infraestructures que el Govern espanyol va presentar el dia 11 de juliol, continua en marxa. Alguns experts, però, proposen una alternativa per tren a aquest projecte.

**L'**autovia orbital de Barcelona, més coneguda com a Quart Cinturó, és considerada per molts experts en planificació d'infraestructures com una obra faraònica que no millorarà, com assegura el Govern de la Generalitat de Catalunya, la comunicació i la mobilitat de les comarques limítrofes amb l'àrea metropolitana de la capital catalana. Manel Larrosa, arquitecte i urbanista, és membre d'un equip d'experts provinents de diferents disciplines que proposen una alternativa ferroviària a aquesta autovia. Segons Larrosa, el Quart Cinturó és el paradigma d'una perversió del sistema d'infraestructures que ha consistit a donar prioritat al crei-

xement de la xarxa de carreteres, molt menys respectuosa amb el territori, en detriment de la ferroviària. "Si en principi hi havia un cert equilibri en l'esquema de doblar les línies de ferrocarril amb una autovia o una autopista, en els darrers temps aquest plantejament s'ha capgirat i ara ja són sempre les línies de la xarxa bàsica vial les que prenen el protagonisme", diu Larrosa. A més, segons aquest expert, amb el Quart Cinturó es proposa construir una via de llarg recorregut, a poca distància de l'autopista A7, sense cap plantejament de transport públic alternatiu i oblidant que el problema el tenen els residents locals en les seves relacions quotidianes.

## Alternativa ferroviària al quart cinturó



■ Línies existents  
■ Proposta de noves línies

## Connexions ferroviàries entre el Maresme i el Baix Llobregat



■ Línies existents  
■ Proposta de noves línies

Font: Josep Nuet i Badia

Per aquesta raó, l'equip d'experts proposa potenciar la xarxa ferroviària dels voltants de Barcelona partint de les següents actuacions. En primer lloc, plantegen fer petites connexions entre línies de tren ja existents que, al seu parer, resoldrien els greus problemes d'accés i les congestions a l'entorn de la metròpoli barcelonesa. En concret, el projecte consisteix a construir un enllaç ferroviari de 16 quilòmetres entre Granollers i Sabadell, que a la vegada serviria per a connectar la línia de Girona amb la de Vic; 11 quilòmetres més entre Terrassa i Martorell i uns altres 12 quilòmetres entre Sant Boi, el Prat de Llobregat i Cornellà. Carles Udina, expert en planificació territorial, assenyala que amb aquest projecte "s'evitaria el Quart Cinturó i, amb la construcció menys urgent del tram entre Cardedeu i Mataró, es completaria l'orbital barcelonès". Fins i tot, segons Udina, aquestes petites connexions, de 39 quilòmetres en total, "tindríen possiblement un cost de la tercera part del que valdrà cada quilòmetre de la L9". A més, segons aquests experts, la construcció d'aquestes connexions complementaria la xarxa de ferrocarril

## Els experts proposen millorar la travessia de Barcelona reforçant el paper del tren entre l'eix del Besòs i el del Llobregat

perpendicular, de mar a muntanya, articulada amb les línies de Girona, Vic-Puigcerdà, Sabadell; i complementar també l'anomenat "metro del Vallès", així com les dues línies de tren que passen pel Baix Llobregat.

**Travessar Barcelona.** D'altra banda, el grup d'experts proposa millorar la travessia de Barcelona reforçant el paper del tren. Així, una línia ferroviària paral·lela a la ronda de Dalt podria unir els eixos ferroviaris del Besòs (línies de Girona, Vic i Sabadell) amb les que passen per l'eix del Llobregat. Alhora, diu Carles Udina, "l'opció del TGV pel centre de la ciutat és un error i s'hauria de fer pel litoral, ja que, a part d'evitar riscos, oferiria una altra opció per travessar la ciutat per la banda de mar". A més, els experts proposen també connectar per via fèrria dues zones densament poblades, el Maresme i el

Baix Llobregat, però, al seu parer, encara mal comunicades, a base d'estendre aquesta "ronda de dalt ferroviària" per l'Ordal i fins a Vilafranca del Penedès, per una banda, i fins a Blanes i Tossa, de l'altra. D'aquesta manera, diu Carles Udina, "es podria millorar la qualitat de vida dels habitants d'aquestes zones, disminuir les congestions, els accidents i, fins i tot, amb una política fiscal adient sobre les segones residències, es podria resoldre el problema de l'habitatge". Finalment, l'enginyer Ole Thorson, membre del grup d'experts, apunta que "aquesta xarxa fèrria quadriculada i el metro barcelonès, degudament optimitzat, juntament amb unes línies d'autobús local de suport als baixadors del Vallès, abastarien totes les necessitats de mobilitat obligada metropolitana".

*Xevi Camprubi*

### Un projecte antic

El Quart Cinturó, o autovia orbital, és un projecte inclòs en el Pla de carreteres de Catalunya, que al seu torn forma part del Pla territorial general, aprovat per llei l'any 1995. Aquest projecte, alhora, ja estava previst en el Pla Director d'Infraestructures 1993-2007 del Ministeri de Foment, institució que, de fet, és la responsable de l'execució de les obres. A grans trets, el Quart Cinturó de Barcelona consisteix en una autovia de quatre carrils i d'aproximadament 60 quilòmetres que ha d'anar des de Sant Celoni fins a Abrera. Segons les administracions implicades, aquest projecte hauria de millorar la comunicació comarcal, resoldre el possible col·lapse de l'autopista A7 de cara al futur i facilitar la connexió amb França evitant el pas per l'àrea propera a Barcelona.

### El PEIT no cita el projecte d'autovia orbital

El Govern espanyol va presentar el dilluns dia 11 de juliol el nou Pla Estratègic d'Infraestructures i Transport (PEIT). Aquest pla, que exigirà una inversió de gairebé 250.000 milions d'euros, té com a principal objectiu planificar les xarxes viària i ferroviària fins l'any 2020. A grans trets, el desenvolupament del PEIT representarà la construcció de 6.000 quilòmetres de noves autovies i autopistes a tot l'estat i 9.000 quilòmetres de xarxa de ferrocarrils. El Govern de Rodríguez Zapatero vol que, amb aquest pla, totes les capitals de província estiguin connectades amb el tren d'alta velocitat i amb la xarxa de carreteres de gran capacitat. D'aquesta manera, segons el Govern espanyol, l'any 2020 el 90% de la població de l'estat estarà a menys de 50 quilòmetres d'una estació de tren d'alta velocitat i el 94% a menys de 30 quilòmetres d'una autovia o d'una autopista.

D'altra banda, el dia 15 de juliol la Cambra de Comerç de Barcelona va fer una valoració de la proposta del PEIT. Segons l'entitat aquest nou pla no proposa cap carretera que no estigui prevista o en fase de construcció. És més, la Cambra va fer pública la seva sorpresa davant el fet que en el PEIT no hi figura el projecte del Quart Cinturó, tot i que, segons destaca el comunicat de la Cambra, "es contradiu amb el fet que actualment el mateix Ministeri de Foment està a punt de finalitzar la redacció del projecte constructiu del primer tram Abrera-Terrassa, així com de l'estudi informatiu del tram Terrassa-Granollers-Sant Celoni". A més, la Cambra de Comerç apunta que, tot i les novetats pel que fa a la xarxa ferroviària, aquesta no inclou "actuacions prioritàries" a Catalunya, com són, per citar-ne algunes, la connexió amb el port, una línia d'altres prestacions per a les Terres de l'Ebre i potenciar l'eix de connexió amb França a través de la línia Barcelona-Vic-Puigcerdà.