



Apartat de correus núm. 123 - Tel. (93) 717 18 87 - Fax (93) 717 19 63 - 08202 Sabadell

L'A-7 és l'AP-7: el Quart Cinturó és una via catalana

La via lliure, o A-7, paral·lela a la de peatge AP-7, és la mateixa AP-7, no el Quart Cinturó

Perquè l'Estat ja va construir els laterals de l'AP-7, anomenats B-30, primer amb semàfors i avui una autovia, per tal d'estalviar el peatge de Bellaterra. Recentment l'Estat ha fet un increment de carrils al llarg de l'AP-7 al Vallès i ha construït accessos nous, sense que hi hagi hagut cap dubte sobre si el Ministeri de Foment podria fer aquestes obres en una via de concessió, construïda privadament. L'obra ha estat una millora important i un increment de la seva funcionalitat.

Perquè a València l'AP-7 també és un tram compartit amb l'A-7, lliure de peatge.

Perquè al llarg del Penedès s'ha previst que l'A-7 siguin uns laterals de l'AP-7, i només en el tram més nord es desplaça lleugerament l'A-7 del tronc de l'AP-7 per donar continuïtat amb el Quart Cinturó.

Perquè al Vallès Oriental, tram del Mogent i la Tordera, l'A-7 serà la C-35, ja que es renúncia a fer més destrossa en un corredor estret, ocupat ja per l'autopista, la C-35, el ferrocarril històric i l'AVE.

Allò que és bo pel Penedès i pel Baix Montseny també és correcte en el Vallès Occidental i Oriental: la contenció, en el pas d'una gran via de l'Estat i de significació europea.

El Quart Cinturó suposa distreure l'atenció del Ministeri cap a un espai que no li pertoca

Per les qualitats ambientals d'aquests espai i per la manca d'urbanització a servir. Els espais agronaturals més ben conservats del Vallès són al terç nord de la plana, per on es vol fer passar el Quart Cinturó. Els fluxos de mobilitat de la població del Vallès pengen cap al sud de la comarca (on hi ha el teixit productiu) i cap a la conurbació de Barcelona.

Per ser un *by-pass* costós i inadequat a la regió metropolitana: els costos energètics de circular entre Martorell i la Roca tripliquen el seu valor (per cotes, pendents i recorregut) entre el Quart Cinturó respecte de l'AP-7, sigui quina sigui la tecnologia del vehicle (consulteu el darrer apartat d'aquest document).

Perquè no suposa cap replantejament dels peatges existents, sinó clarament el seu manteniment dins la regió metropolitana, la qual cosa és una excepció en el conjunt espanyol i europeu (peatges metropolitans interns i assimeètricament situats).

L'A-7 és l'AP-7

L'esquema de continuïtat, paral·lelisme i superposició entre les dues vies és el més coherent i el que centra millor l'actuació de l'Estat en el corredor prelitoral.

És un esquema coherent a la banda del Llobregat entre les trams compartits d'AP-2 i A-2 i els que resultarien entre l'AP-7 i A-7. La construcció de l'enllaç entre l'AP-7 i l'A-2 que ja està executant el Ministerio de Fomento fa coherent el sistema.

Es pot sistematitzar en el conjunt del Vallès l'equivalència A-7 = laterals i AP-7 = tronc central, però tampoc no cal mantenir sempre aquesta rígida separació, ja que en molts trams el tronc compartit ha estat útil. La construcció dels laterals al llarg de tot el Vallès pot ser una solució a estudiar, però no és urgent ni obligada.

Hi ha pendent de resoldre la continuïtat de la C-35 a la part central del Vallès, essent aquesta, precisament, la funció de l'A-7.

L'obra en construcció del Quart Cinturó d'Abrera a Terrassa pot tenir la funció de donar continuïtat a l'eix del Llobregat entre la seva part baixa (A-2 i AP-2) i la part mitja amb la C16 cap a Manresa i el túnel del Cadí. Aquesta obra en construcció no consolida cap opció a la resta del Vallès, per la qual cosa es pot replantejar. El mateix concepte de Ronda del Vallès (si ens l'hem de creure tal i com ens l'expliquen) així ho explicita.

Un projecte d'Estat al llarg del Vallès

Reclamem, un projecte d'Estat al llarg del corredor de l'AP-7 en el Vallès format per:

- La millora del tronc i dels laterals de l'AP-7/A-7.
- La millora dels enllaços amb el perímetre, per exemple amb la C-17, on es fa una sortida perillosa pel costat esquerra de l'autopista.
- La visió intermodal del transport amb la definició i execució de les vies de ferrocarril pendents: ferrocarril convencional i AVE, amb les estacions d'enllaç corresponents. El *by-pass* Papiol - Mollet va néixer com a desviació del nucli de Barcelona i fins fa poc mai no ha portat viatgers. Ara per ara és una ridícula de la potencialitat que té aquest eix ferroviari.
- La construcció de tres grans nodes d'intercanvi entre línies de RENFE actual i les del corredors de la depressió: l'Hospital General, Baricentre i Montmeló, els tres estratègicament situats. Aquesta darrera estació s'ha de vincular al projecte del Ferrocarril Orbital. Els tres grans nodes significarien tres elements claus de la mobilitat i l'estructuració del conjunt del Vallès. A més, hi hauria nous punts d'enllaç amb els Ferrocarrils de la Generalitat (Hospital General i Vulpalleres), i estacions a reforçar: UAB (amb futur enllaç amb FGC i/o Tramvia), Santa Perpètua de Mogoda i Mollet.

La gestió d'aquest Projecte d'Estat ha de fer-se en consorci amb la Generalitat de Catalunya, de manera similar com es va fer amb les Rondes de la Barcelona olímpica. A les Rondes es va ajustar un projecte a les demandes i possibilitats d'un territori complex (el Barcelonès) i es fa fer amb voluntat de millora i respecte a l'entorn.

El Quart cinturó, o Ronda del Vallès, és una responsabilitat catalana

A Madrid l'Estat ha fet la M-30, la M-40 i la M-50 i a Catalunya la B-10, la B-20 i la AP-7/B-30. A Madrid hi ha una inversió autonòmica clara en l'estructuració metropolitana, que és la M45, l'homònima a Catalunya d'allò que hauria de ser la ronda del Vallès. Fer altrament és afirmar que no hi haurà cap via de competència catalana al llarg del corredor prelitoral.

Els estàndards de vies a Madrid i Barcelona, per comparació província a província, no són realment gaire diferents, com es pot veure de les dades oficials:

Taula 1. Longitud de xarxa bàsica vial a les províncies de Madrid i Barcelona, 2007.

2007	Madrid			Barcelona		
	total =	Estat +	Comunitat	total =	Estat +	Comunitat
peatge (Km)	148,40	148,40		285,50	117,60	167,90
lliures (Km)	599,20	517,80	81,40	273,50	116,00	157,50
preferents (Km)				228,00		228,00
doble calçada (Km)	206,80	19,80	187,00	61,00	51,50	9,50
total (Km)	954,40	686,00	268,40	848,00	285,10	562,90
habitants	6.081.689			5.332.513		
metres xarxa / hab per a Madrid = 1, Barcelona	0,157	0,113	0,044	0,159	0,053	0,106
=	1	1	1	1,01	0,47	2,39

Font: Anuari Ministerio de Fomento, 2007.

La diferència, en tot cas, està en una població més concentrada a Madrid i més dispersa a Barcelona en altres nuclis (Manresa, Vic, Igualada, etc.), per la qual cosa les nostres infraestructures també es reparteixen més extensament (per exemple, amb l'Eix Transversal). No hi ha entre les dues províncies diferències de magnitud entre les dotacions respectives. En tot cas, el problema rau en la quota de vies de peatge respecte de les vies lliures i en la diferent implicació de l'Estat. No ens calen més vies, sinó més implicació de l'Estat en l'alliberament de peatges amb una inversió reequilibradora.

La gran diferència no estaria entre les províncies de Barcelona i de Madrid sinó entre Catalunya i l'àmbit de Castella a l'entorn de Madrid. Aquí sí que hi ha una inversió considerablement diferent. L'Estat ha construït una Espanya anti-autonòmica en base al reforçament d'un centre despoblat i l'increment de la capitalitat en de Madrid en contra de la perifèria clarament més poblada. I ho ha fet particularment respecte de Catalunya, però no solament amb Catalunya, ja que hi ha molts altres greuges perifèrics.

Que l'Estat faci el Quart Cinturó no es cap resposta adequada als dèficits de l'Estat a Catalunya. És una mala obra en el sistema metropolità, ja que les autovies que construeix el Ministerio de Fomento (visiteu les obres d'Abrera a Terrassa) no són gens respectuoses amb el territori. A l'Estat no li correspon servir la funció d'estructuració local que aquí ens cal.

Què ha fet sinó l'Estat amb la NII al seu pas pel Maresme? Ha transferit la via a la Generalitat per tal de poder reubicar-la i netejar la façana litoral, i els recursos econòmics per construir-la.

Que la Generalitat faci la seva feina i demanem-li a l'Estat allò que li pertoca i allò que ens convé.

Diferencials energètics del recorregut entre Martorell i la Roca per l'AP-7 o pel Quart Cinturó (B-40)

Distàncies recorregudes

Martorell - la Roca per B-40 : 55,25 Km

Martorell - la Roca per AP-7: 43,77 Km

El diferencial és de 1,26 vegades (26% més) per la B-40 en relació a l'AP-7.

Alçades recorregudes

Martorell - la Roca per la B-40: l'ascensió en pujades suma un total de 379 metres.

Martorell - la Roca per AP-7: l'ascensió en pujades suma un total de 177 metres.

El diferencial és de 2,14 vegades per la B-40 en relació a l'AP-7.

La Roca - Martorell per la B-40: l'ascensió en pujades suma un total de 299 metres.

La Roca a Martorell per l'AP-7: l'ascensió en pujades suma un total de 97 metres.

El diferencial és de 3,08 vegades per la B-40 en relació a l'AP-7.

Diferencials energètics (energia gravitatòria en alçades i consum per recorregut, tot deixant al marge els pendents)

Martorell - la Roca per la B-40 respecte de l'AP-7 ($1,26 \times 2,14$) = 2,69 vegades més

La Roca - Martorell per la B-40 respecte de l'AP-7 ($1,26 \times 3,08$) = 3,88 vegades més

El consum mitjà dels dos sentits és de 3,27 vegades més per la B-40 que per l'AP-7.

NOTA: recordeu que a www.ccqc.pangea.org podeu consultar [la traça del Quart Cinturó recollida en el Pla Territorial Metropolità dins el programa de mapes Goggle Maps. Descarregant-vos el visor Google Earth veureu el darrer traçat que la Generalitat ha integrat en el planejament, els indrets afectats i el seu valor paisatgístic, tot sobre una fotografia aèria, sobre el relleu o en un mapa.](#)

Campanya Contra el Quart Cinturó

L'Alt Penedès, el Baix Llobregat i el Vallès, 4 febrer de 2009

Més informació: Toni Altaió i Morral taltaio@adenc.cat 937171887 655179694

Annexos

Presentació ppt (versió pdf)

[A7 és AP7](#)

Nou article per publicar

"Barcelona enveja Madrid" (febrer 2009)

Articles ja publicats

["El país de les meravelles" \(octubre 2009\)](#)

["Del Quart Cinturó a la crisi" \(novembre 2008\)](#)

["La comèdia del Quart Cinturó, o la renúncia catalana" \(desembre 2008\)](#)

["El Quart Cinturó, o la piràmide de Kheops ambulat" \(gener 2009\)](#)

Nota de premsa

["El Quart Cinturó, o la destrucció i fragmentació de la qualitat territorial" \(octubre 2008\)](#)