

El Govern plantejarà a Foment un quart cinturó de caràcter urbà

1. • El pla territorial metropolitana acosta la via a les ciutats per no trossejar els espais naturals
2. • La Generalitat acompanyarà la B-40 amb algunes carreteres secundàries per rebaixar-ne el trànsit

XABIER BARRENA / CRISTINA BUESA
BARCELONA

Després de molts anys de controvèrsia, la Generalitat ja ha decidit quin quart cinturó vol. La via, amb una construcció que depèn del Ministeri de Foment, està ancorada des de fa dècades per la falta de consens dels partits polítics i d'una part de la societat civil. Després de l'acord del tripartit que la B-40 és necessària, el Govern ha dissenyat una carretera que esquiva els espais naturals i s'acosta als nuclis habitats per minimitzar-ne l'impacte, segons ha pogut saber EL PERIÓDICO. El pla territorial metropolitana, que s'aprovarà divendres, recull aquest traçat.

Des de fa un cert temps, l'Executiu català ha deixat de referir-se a aquesta via com a quart cinturó. Prefereix anomenar-la Ronda del Vallès. Ara, una vegada aixecat el teló que descobreix quina mena d'artèria de comunicació és, s'entén el canvi de nomenclatura. El conflicte sorgia en el recorregut entre Terrassa (Vallès Occidental) i Granollers (Vallès Oriental). **La Generalitat ha optat per acostar-se al màxim a les zones urbanitzades, en molts casos polígons industrials, perquè l'afectació ambiental sigui com més baixa millor.**

D'aquesta manera satisfà les reclamacions de dos dels socis del tripartit, ICV-EUiA i ERC, que havien portat a terme una activa campanya d'oposició a la infraestructura. De fet, un dels esculls més difícils d'acordar en el recentment aprovat pacte nacional d'infraestructures va ser la inclusió d'aquest projecte. A la redacció d'aquell document de finals d'abril es diu que la Generalitat oferirà un traçat alternatiu a la proposta de via orbital de Barcelona o B-40 feta per Foment i encara avui vigent.

DURANT LES AL·LEGACIONS

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va exposar la setmana passada que el moment de presentar aquests canvis serà en el període d'al·legacions que obri el ministeri una vegada presenti els estudis informatius fins a Granollers. Foment sempre ha apostat perquè el disseny d'aquesta carretera tingués el consens més gran que fos possible.

El disseny que s'aprovarà inicialment divendres és bastant similar al que preveia l'avantprojecte del pla territorial metropolitana. L'única diferència, segons ha comprovat aquest diari gràcies als plànols als quals ha tingut accés, és que la via no travessa el nucli urbà de Lliçà d'Amunt sinó que l'envolta. En canvi, es desplaça a l'oest i s'acosta a Santa Eulàlia de Ronçana.

SENSE EL TRÀNSIT DE PAS Un pla

territorial és una eina amb què l'administració estableix les bases del creixement d'una àrea en determinats camps, entre els quals hi ha les infraestructures, i en un horitzó temporal, en aquest cas, el 2026. Però a més, els plans delimiten la relació entre teixits urbans i espais naturals i agrícoles, fixen per on i fins on poden créixer les ciutats en funció de la previsió de població.

L'objecte d'aquests plans és dotar els territoris dels serveis i infraestructures que facin possible el seu desenvolupament. Els traçats es fixen en funció de múltiples criteris i responen a una idea global de territori. En el cas del quart cinturó, malgrat que no es defineixi la seva secció ni el nombre dels carrils, sí que s'ha dissenyat perquè no hagi de suportar el trànsit de pas que circula entre la resta d'Espanya i França. La via natural per a aquesta mena de trànsit seguirà sent l'AP-7. No es tracta, no obstant, de projectes de detall. La realització d'aquests pot desembocar, per exemple, en la inviabilitat d'una obra prevista. O en la modificació --sempre petita-- del seu traçat.

OBRES INCIPIENTS Actualment només hi ha en obres 13 dels 60 quilòmetres de la Ronda del Vallès. La part més avançada, que s'inaugurarà aquest estiu, és la que hi ha entre Terrassa i Viladecavalls. Entre aquest municipi i Abrera ja s'han començat les obres però la previsió és que no finalitzin almenys fins al 2011.