

MOCIÓ SOBRE MOBILITAT AL VALLÈS

(18 de desembre de 2023)

RELAT:

- **La història del Quart Cinturó és la d'una autovia que mai s'acaba.** El projecte del Quart Cinturó es va idear als anys 60 del segle passat, temps del *desarrollismo* franquista. Ha plogut força des de llavors i, de fet, només s'han constatat bona part dels arguments dels crítics a l'obra.
- Transcorregut més de mig segle, no existeixen més que uns trossos de l'autovia, inconnexos entre si. **La infraestructura carrega amb retards i sobrecostos, no uneix encara a les tres capitals vallesanes i acumula reticències, incògnites i no genera suficient consens. Si el tingués, ja hauria tirat endavant.**
- A part de la variant entre Granollers i Mataró, que la Generalitat va concloure al 1995, només discorre un tram entre Abrera i Olesa de Montserrat i un altre entre Viladecavalls i Terrassa. El Govern de l'Estat els va inaugurar al 2010 després de destinar 168 milions d'euros per a tenir set quilòmetres, menys d'una cinquena part de l'autovia tal com es va concebre. Tretze anys més tard, ni un sol metre més s'ha obert al trànsit.
- **Catalunya té un dèficit d'infraestructures, això no ho dubta ningú.** Però les infraestructures que necessita Catalunya, i especialment el Vallès, són Rodalies i transport públic, no més carreteres.
- **Nosaltres volem que Catalunya es converteixi en un país de trens especialment allà on més falta fa a les classes populars** que és en territoris com el Vallès on el transport públic és indispensable.
- Cal un debat seriós en aquest país sobre les nostres infraestructures, no només sobre les inversions en si, sinó sobre les infraestructures que cal prioritzar. **Cal apostar menys per infraestructures caducades com el Quart Cinturó, i més per la posada al dia de tota la xarxa ferroviària catalana, també per al transport de mercaderies.** I això ja no pot esperar més.
- Si políticament s'opta per facilitar la circulació de vehicles privats i no el transport públic, el resultat és un 40% més de trànsit (com ha passat amb l'abaratiment d'autopistes). Potser si es fes al revés passaria el contrari.

- **Ni el planeta ni el país ni la comarca es poden permetre el luxe d'una infraestructura que trinxa espais a protegir ni insistir en una fórmula de transport entre comarques que només genera més contaminació.** En aquests temps d'emergència climàtica, fer un ús irresponsable dels pocs recursos agrícoles que queden al Vallès per escampar més asfalt només es pot qualificar de suïcida.
- Però acceptar que no cal escampar més quilòmetres de carretera no pot obviar que s'ha de donar resposta a les desenes de milers de persones que s'han de desplaçar cada dia a la segona corona de Barcelona. **Només més tren, que vol dir més transport públic, pot ajudar en la recuperació de l'harmonia mediambiental.**
- **El Quart Cinturó no encaixa en l'objectiu contra l'emergència climàtica que els governs de l'Estat i la Generalitat han fet seu i que implica oposar-se a la destrucció d'espais naturals.** Quant a mobilitat, és d'època antediluviana. No es pot pretendre que, en plena crisi climàtica, totes les mercaderies vagin en camions
- De fet, **ha expirat la vigència d'uns estudis preliminars sobre l'impacte ecològic de la controvertida ampliació de 35 quilòmetres des de Terrassa fins a Granollers, mai començada.** La caducació de l'estudi ambiental implica que si es volgués construir, s'han de tornar a iniciar els tràmits de 0. Això reforça la idea de que és una infraestructura antiquada abans de néixer i totalment innecessària. No només per motius ambientals, també per motius de mobilitat. **Mai ha estat una infraestructura reclamada des del territori**
- Cal tenir en compte també que la Generalitat ha exclòs la prolongació fins a Granollers del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, a implantar d'aquí a 2026. En canvi, inclou la connexió entre Terrassa i Sabadell. Mentre que la ciutadania de les dues ciutats reivindica l'anomenada ronda nord per a transvasar trànsit fora de l'interior de totes dues ciutats.
- El Quart Cinturó, a banda de ser legalment i pressupostàriament irrealitzable, és un atemptat ecològic que trinxa el territori. Motius més que suficients per oposar-s'hi i buscar alternatives plausibles.

PROPOSTES ALTERNATIVES A LA CONSTRUCCIÓ DEL QUART CINTURÓ:

1. Prioritzar aquelles inversions del Pla de Mobilitat del Vallès que comportin una reducció d'emissions de CO2 i un augment del transport públic, especialment pels desplaçaments interns.
2. Iniciar els treballs per a la connexió dels FGC desde Sabadell fins a Castellar. (Aquest punt també forma part de l'acord de pressupostos que vam signar amb el Govern el 14 de desembre).
3. Construir dues noves estacions a la línia S1 de FGC, una a Rubí-La Liana i l'altra a Terrassa-La Rambleta.
4. Construir dos intercanviadors ferroviaris entre les línies de FGC i la línia R8 de rodalies per facilitar la intermodalitat.
5. Concretar amb el Govern de l'Estat un calendari d'execució d'actuacions a la xarxa de Rodalies del Vallès:
 - a. Finalització del desdoblament de la R3 fins a Vic.
 - b. Construcció de la línia orbital ferroviària en la seva totalitat.
 - c. Connexió entre la R4 i la R8 i entre la R3 i la R8.
 - d. Baixador de Montornès Nord.
 - e. Millora d'horaris i augment de freqüències de la R3, la R4 i la R8.
 - f. Soterrament de la R3 al seu pas per Mollet del Vallès.
6. Executar la connexió de la C-58 amb la carretera B-124 de Castellar del Vallès (Ronda Nord).
7. Millorar la connectivitat entre Sabadell i Terrassa a través d'una intervenció a la N-150.
8. Soterrament de la Ronda Sud de Granollers.
9. Redefinir la xarxa d'autobusos interurbans del Vallès, millorant horaris i freqüències, completant la xarxa de línies exprés i establint nous serveis de connexió amb els polígons industrials.
10. Impulsar el Pla Estratègic de la Bicicleta, prioritzant les següents actuacions:
 - a. Adaptació dels vials interurbans del Vallès per a la mobilitat en bicicleta.
 - b. Aparcaments *park & ride* per a bicicletes per facilitar la intermodalitat en el transport públic.
 - c. Pla per reduir la sinistralitat ciclista al Vallès, amb intervencions destinades a la construcció de vorals transitables, la pacificació de vies o l'establiment de vies prioritàries per a l'ús ciclista.