



FUNDACIÓ  
BOSCH I CARDELLACH

## POSICIONAMENT EN EL DEBAT D'INFRASTRUCTURES:

### B40 i FGC TÚNEL D'HORTA

29 de maig de 2024

L'alcalde de Sabadell va convidar la Fundació Bosch i Cardellach, conjuntament amb altres entitats de caire econòmic i professional, al debat: ***“Infraestructures: Túnel d’Horta, Ronda Nord. Accessos, entrades i sortides”***, que es realitzà a finals de maig de 2024. Per tal d’aportar una opinió treballada per l’entitat, la Junta Directiva de la FBC nomenà una Comissió de treball interna formada per Cesc Camps, Manel Cunill, Eduard Fenoy, Manel Larrosa, Josep Llobet, Jordi Llonch, Marta López, Teresa Mira, Bill Phillips, Xavier Sauquet, Maties Serracant, Josep Maria Sisó i Marc Taulats. La Comissió ha emès aquest informe, que ha estat rebut per la Junta i que s’ha traslladat al conjunt de l’entitat, a l’Ajuntament i, alhora, es fa públic a través de la pròpia pàgina web.

Núm. Registre Fundacions 276 NIF G.58257031

#### **Punt de partida:**

Si bé el debat de les infraestructures i la mobilitat a Sabadell i al Vallès és necessari i urgent, aquest es troba avui excessivament condicionat per dos elements: la preexistència d’una planificació d’infraestructures heretada i caduca; una exposició mediàtica i política que dificulta posar per davant la diagnosi abans que la proposta-solució.

Això comporta que la sessió proposada per l’Ajuntament dugui per títol “B40 i FGC túnel d’Horta”, i sigui més enfocada a respondre a la incògnita sobre la validesa, o no, d’uns projectes, més que no pas a la definició del problema o necessitat, i a quines haurien de ser les propostes.

La Comissió proposa, doncs, fer una discussió global sobre mobilitat, infraestructures i ciutat, abans d’enunciar algunes solucions i projectes.



## FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

### En aquest marc afirmem sintèticament que:

- La B40, com a via de titularitat estatal destinada a servir prioritàriament el trànsit de pas (més enllà del territori metropolità), no té encaix ni utilitat en el context del sistema de urbà de Sabadell. Es planteja donar solució a la continuïtat de la Ronda Oest fins a connectar amb la B-124 a Castellar del Vallès i valorar la millor de les connexions viàries amb Terrassa.
- El túnel d'Horta ferroviari, entès com a nou eix Terrassa – Barcelona, apareix excessiu en cost, mancat de nova cobertura i supeditat a Barcelona. Es planteja prioritàriament la resolució del tercer túnel de Rodalies dins Barcelona, el nou túnel de Montcada i l'oportunitat d'una opció alternativa en tramvia.

Situem el debat sobre la B40 i el Túnel d'Horta en el següent context:

### 1. Estat de la qüestió

#### Introducció

- 1- El debat actual sobre la B40 i el túnel d'Horta contradiu un enfocament racional que hauria de partir de l'anàlisi del conjunt de la mobilitat i dels pressupòsits que calen a Sabadell i el seu encaix al Vallès. Aquestes infraestructures pretenen ser solucions a uns problemes que cal definir millor amb antelació.
- 2- El debat de les infraestructures en l'entorn de la nostra ciutat té sentit en el marc d'un projecte territorial integral, urbà i de rodalia i amb visió de Vallès i regional. Sabadell forma un sistema urbà, al llarg del Ripoll i, al mateix temps, manté forts vincles amb els sistemes veïns de Terrassa i de la Riera de Caldes.
- 3- Tota actuació territorial ha de tenir en compte la seva contribució en el context de crisi climàtica. Així, no es pot considerar adient cap actuació que no tingui una contribució positiva en la reducció dels gasos d'efecte hivernacle.

#### Diagnosi



## FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

- 4- La mobilitat actual és fruit de la distribució d'habitatges i activitats sobre el territori i alhora conseqüència de la forma i la capacitat de les infraestructures i mitjans de transport existents.
- 5- Observem una escassa autocontenció a escala urbana i comarcal, un increment continu dels vehicles\*km recorreguts en transport privat i una escassa quota modal de transport públic en els desplaçaments de *curta* distància.
- 6- Aquesta mobilitat provoca conseqüències negatives sobre la qualitat de vida (aire, canvi climàtic, socialització en l'espai públic, segregació territorial), una escassa eficiència del nostre teixit urbà (consum energètic) i una escassa competitivitat de l'activitat econòmica (congestió, manca accessibilitat adequada, ineficiència de la cadena logística).
- 7- El nostre teixit urbà està supeditat a la mobilitat i això resta qualitat a l'espai públic i el paradigma de mobilitat actual en retroalimenta la seva degradació.
- 8- Els punts de partida clau són el dèficit de llocs de treball, la pèrdua de ciutat equilibrada en residència/treball, de ciutat diversa, amb una tendència a esdevenir ciutat dormitori, i la reducció de significació regional i a escala de país (capitalitat).
- 9- Actualment el sistema de les dues capitals de Terrassa i Sabadell i els municipis en continuïtat urbana supera el mig milió d'habitants i és la segona polaritat de Catalunya. Sabadell i Terrassa ja no són dos sistemes urbans separats, sinó profundament relligats i el seu futur propi i a major escala depèn de la seva integració urbana (metropolitana). Estructurar el sistema conjunt de les dues capitals reforçaria la nostra escala i alhora el Vallès i la Regió de Barcelona en una Catalunya més equilibrada.

## 2. Objectius

- 10- Els objectius territorials bàsics a seguir han de ser l'equilibri territorial en termes d'ocupació i residència, una mobilitat sostenible i el respecte als espais naturals del nostre entorn en el marc d'una visió d'escala comarcal, regional i catalana:

Equilibrar la dotació residencial i de llocs de treball localitzats a l'escala de ciutat i de sistema urbà.

Millorar la qualitat urbana de les nostres ciutats, fomentant una major proximitat entre usos que afavoreixi l'autocontenció. Per això és necessària una adequada densitat i accessibilitat en termes demogràfics i d'activitat econòmica.

Millorar l'oferta del transport públic, especialment el d'infraestructura fixa i major qualitat, però també l'oferta capil·lar en espais de menor densitat.



## FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

- 11- Cal un projecte territorial per a l'entorn de Terrassa-Sabadell que combini futur urbà, preservació ambiental de l'espai agroforestal i reformulació i millora de les comunicacions interurbanes.
  
- 12- La primera prioritat del Vallès és la seva estructuració interna i pròpia en l'eficiència de la viària i ferroviària, abans que nodrir-se d'una xarxa d'escala d'estat. Per aconseguir aquests objectius caldrà desenvolupar prioritàriament aquelles infraestructures més assequibles i eficients, prenent també en consideració el repte del canvi modal en el transport mercaderies cap al ferrocarril.

### 3. Propostes

#### Transport públic

- **Autobús**

- 13- Les opcions de Transport Públic han de ser coordinades amb un esforç previ de xarxa comarcal de Bus que malli el Vallès. En aquests moments no hi ha cap línia al llarg de la N150 en el que és el primer sistema urbà fora de Barcelona. Una malla que sistematitzi centres urbans, estacions ferroviàries, intercanviadors i que sigui plena en sentit de Vallès i relligada amb els serveis regionals.

- **FGC**

- 14- Les opcions de transport públic han de ser la prioritat d'estructuració del Vallès, ja que al marge de l'allargament dels FGC a les dues capitals i de la R8 el 1982, cap més inversió hi ha hagut, essent les inversions de fa una centúria (FGC), o de molt més enllà (xarxa ADIF). Les prioritats han de partir de la xarxa actual. Caldria millor freqüències, menys temps de viatge i major capacitat al servei S2 de FGC que es poden assolir en serveis que combinin menys aturades a les estacions menors de forma coordinada amb la S1 de Terrassa. L'enllaç entre S1 i S2 amb R8 (Volpelleres i Hospital General) són d'interès sabadellenc per a completar una malla de serveis a escala de Vallès.
  
- 15- Un nou túnel per Vallvidrera, des de Sant Cugat a Barcelona, podria enllaçar amb la L8 del Baix Llobregat, ser passant per Barcelona, no fer nous culs de sac i transformar a ample estàndard la línia del Baix.



## FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

16- El desenvolupament de l'eix ferroviari del PTMB des de Terrassa a Barcelona amb túnel d'Horta apareix excessiu en cost, impacte territorial, concentració d'inversió, poca cobertura i supeditació a Barcelona, vista la xarxa regional actual. Es planteja l'oportunitat d'una opció alternativa amb un nou sistema de tramvia que arribaria fins a Montcada (un cop la R4 entri pel túnel de Montcada fins la Torre del Baró) i que podria relligar també amb Granollers a partir de l'estació de Gràcia-Can Feu. Aquesta opció permetria alhora millorar la qualitat dels eixos viaris i endreçar els teixits urbans.

### • R4 Rodalies

17- L'increment de freqüències i serveis a la R4 necessita prioritàriament resoldre el tercer túnel dins Barcelona, ja que l'encreuament de les línies actuals limiten la capacitat de tot el sistema de Rodalies. La segona prioritat seria el túnel de Montcada entre Cerdanyola i la Torre del Baró.

18- La línia R4 pot ser el gran metro entre Terrassa i Sabadell, si es completen les estacions (Can Llong i Terrassa est), i són possibles serveis semidirectes a Manresa amb aturades als nodes principals, per la qual cosa calen avançaments a Sabadell Sud i opcions de tercera via.

### Xarxa viària

#### • B40 i context

19- L'autopista anomenada Quart Cinturó (B-40) neix en el Pla ministerial de la xarxa arterial de Barcelona, l'any 1974, com a eix paral·lel al que seria l'AP7 i acompanyat de dues autovies interpolars. Aquest planejament era excessiu, però dividia racionalment entre les funcions generals i les locals (autopistes de llarg recorregut amb pocs nusos i autovies locals de servei al territori). Amb anterioritat, la primera gènesi del Quart Cinturó (B-40) es proposà en el marc de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona i la Comissió Tècnica per a la revisió del Pla Comarcal de 1953. Aquesta revisió es tradueix amb un plànol detallat del Pla Director de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, el gener de 1966.

20- El principal dèficit viari del nostre entorn és la manca d'una estructuració de la xarxa secundària del Vallès per no dependre exclusivament d'una xarxa bàsica d'escala espanyola.

21- Com a desenvolupament de la previsió ja continguda al Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB), del 2010, es podria avaluar una via interurbana pròpia del Vallès com



## FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

seria la reforma de la C155 (Sabadell - Granollers pel mig de la plana), refeta sobre la mateixa traça, amb el possible complement de les rondes de Terrassa a Sabadell.

- 22- L'anul·lació de la traça del B-40 al planejament territorial és un debat necessari que, si bé ultrapassa l'escala de la nostra ciutat i entorn, és determinant per al futur del Vallès i la conservació del model territorial d'equilibri entre espais urbans i espais agroforestals i per l'autocontenció dels nostres sistemes urbans.
- 23- En aquests moments, el pitjor escenari seria la barreja d'ambdós conceptes (xarxa de llarg reconegut i via interurbana o interpolar) mitjançant una autovia de llarg recorregut que canalitzi alhora el trànsit local, l'anomenada 'Ronda Vallès' (PTMB). Seria pitjor per l'impacte de traçat, per la gran quantitat d'accessos, seria afavoridora de la urbanització del seu entorn travessant ciutat, ni que fos soterrada, i en el cas de Sabadell travessant la ciutat barrejant el trànsit local amb el llarg recorregut. Gran part d'aquest planejament quedà recollit al PTMB, amb uns laterals B30 de l'AP7 que en alguns trams són duplicats amb la interpolar sud i una B-40 fusionada amb la Interpolar nord fent servir bona part de la seva reserva precedent.
- 24- En l'àmbit del nord de Sabadell i de Terrassa el PTMB resol malament aquest debat relligant la traça general i comarcal en una solució d'un sol fus unint les rondes locals i una via de llarg recorregut (Quart Cinturó), amb el pas per dins la ciutat. Aquesta era ja la opció de l'EI de la C-58C (Ronda Oest-Ronda Nord, de connexió de la C-58 amb la B-124) i segons el precedent de l'estudi informatiu del Ministeri (2009). El PTMB admet, però, altres opcions en el seu desenvolupament.
- 25- Les possibles vies o connexions interurbanes entre Terrassa, Sabadell i Castellar són de categoria diferent del Quart Cinturó (B40), per concepte funcional i per administracions responsables (llarg recorregut Ministeri i xarxa metropolitana Generalitat).
- 26- La prioritat destacada seria la connexió de la Ronda oest amb Castellar del Vallès, la qual demana un planejament autònom respecte la previsió d'un Quart Cinturó definit al planejament territorial de la Generalitat i del Ministeri. El marc legal no pot confondre una continuació de la B40 des de Terrassa amb uns accessos fins Sabadell i Castellar perquè, jurídicament i en categoria, els conceptes de llarg recorregut i de xarxa local no es poden assimilar. Hi ha un gran buit legal en moltes de les propostes en curs.
- 27- Hi ha un debat de ciutat i de Vallès que comporta l'opció d'unes rondes completes o parcials de ciutat que pacifiquin radicalment la Gran Via i permetin superar el fet de ser una ciutat cruïlla d'un feix de carreteres radials. Caldria una anàlisi i simulació de diversos escenaris al respecte.

### **Gestió i planificació**



## FUNDACIÓ BOSCH I CARDELLACH

- 28- Plantegem la necessitat d'un pla urbanístic de Sabadell, Terrassa i entorn que integri: l'equilibri residència/treball, les noves façanes d'activitat, la rehabilitació ambiental i les infraestructures (vial i ferroviària), i amb eines robustes de gestió urbanística, que podran desenvolupar ambdós ajuntaments per separat, a partir d'una visió conjunta supralocal i amb valor regional.
- 29- A l'escala de Sabadell, l'espai nord de Sant Julià és d'un valor ambiental i de paisatge de primer categoria que no pot ser mutilat per una autovia, engolida, després dins de ciutat. Sí que tenim l'opció de pacificació de la carretera de Matadepera con a via parc si la connexió nord amb Terrassa es fa des d'una altra traça.
- 30- Reclamem el liderat de la Generalitat i el protagonisme dels ajuntaments, alhora amb el màxim consens i participació social.