

MANIFESTACIÓ

**NO**

**AL 4t CINTURÓ**

**TOTHOM  
A TERRASSA**



**DIUMENGE 20 DE JUNY**

**Concentració: 2/4 de 12h. Estació Renfe  
Acte final: 13h. Raval de Montserrat**



**ARA EL PODEM ATURAR**

**Per què diem NO al Quart Cinturó?**



Diem NO al Quart Cinturó perquè el Vallès i el Baix Llobregat encara contenen un valuós patrimoni natural, cultural i paisatgístic que volem preservar



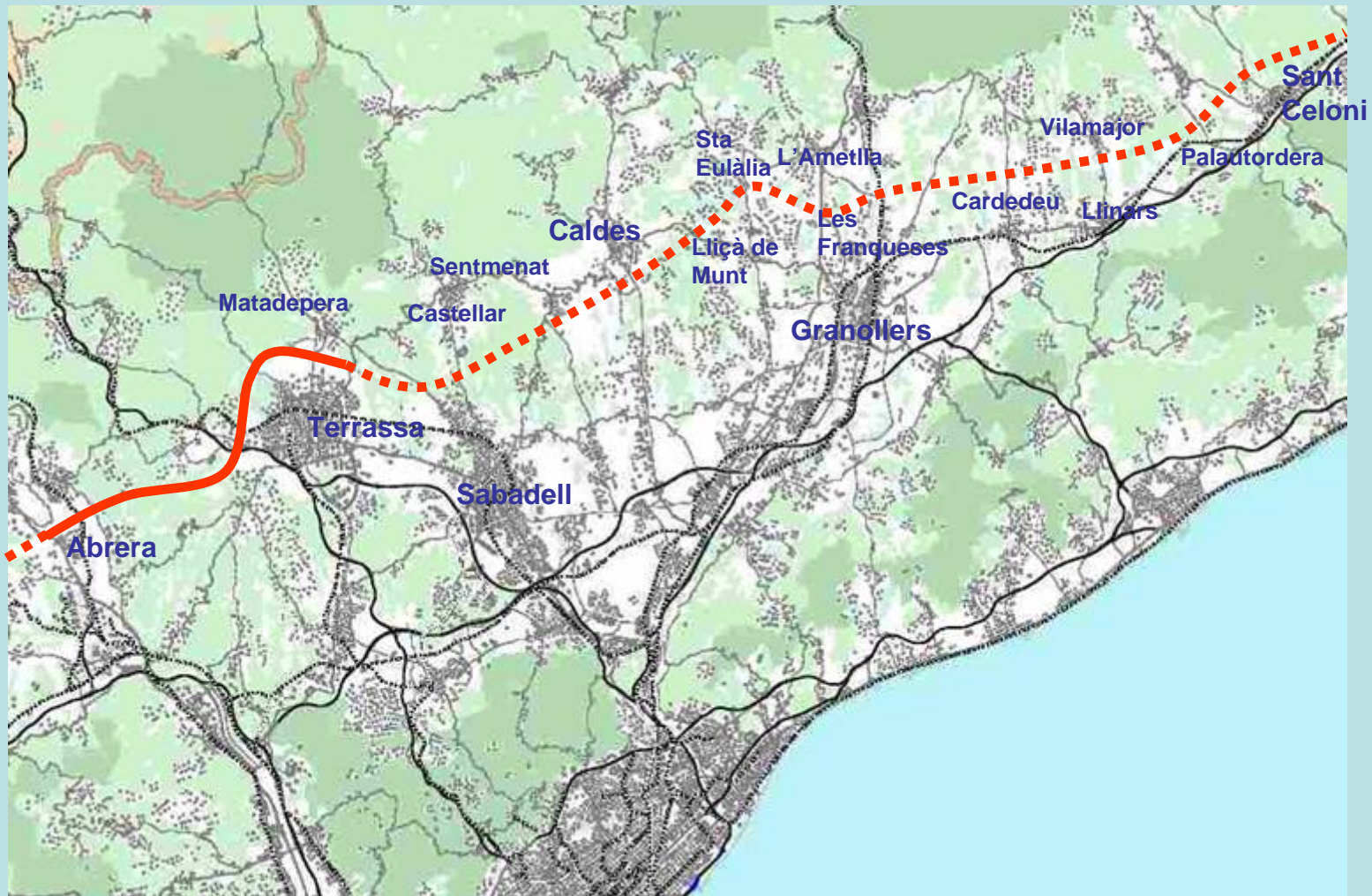
Aquests espais naturals també tenen una gran importància social, lúdica i com a pulmons verds





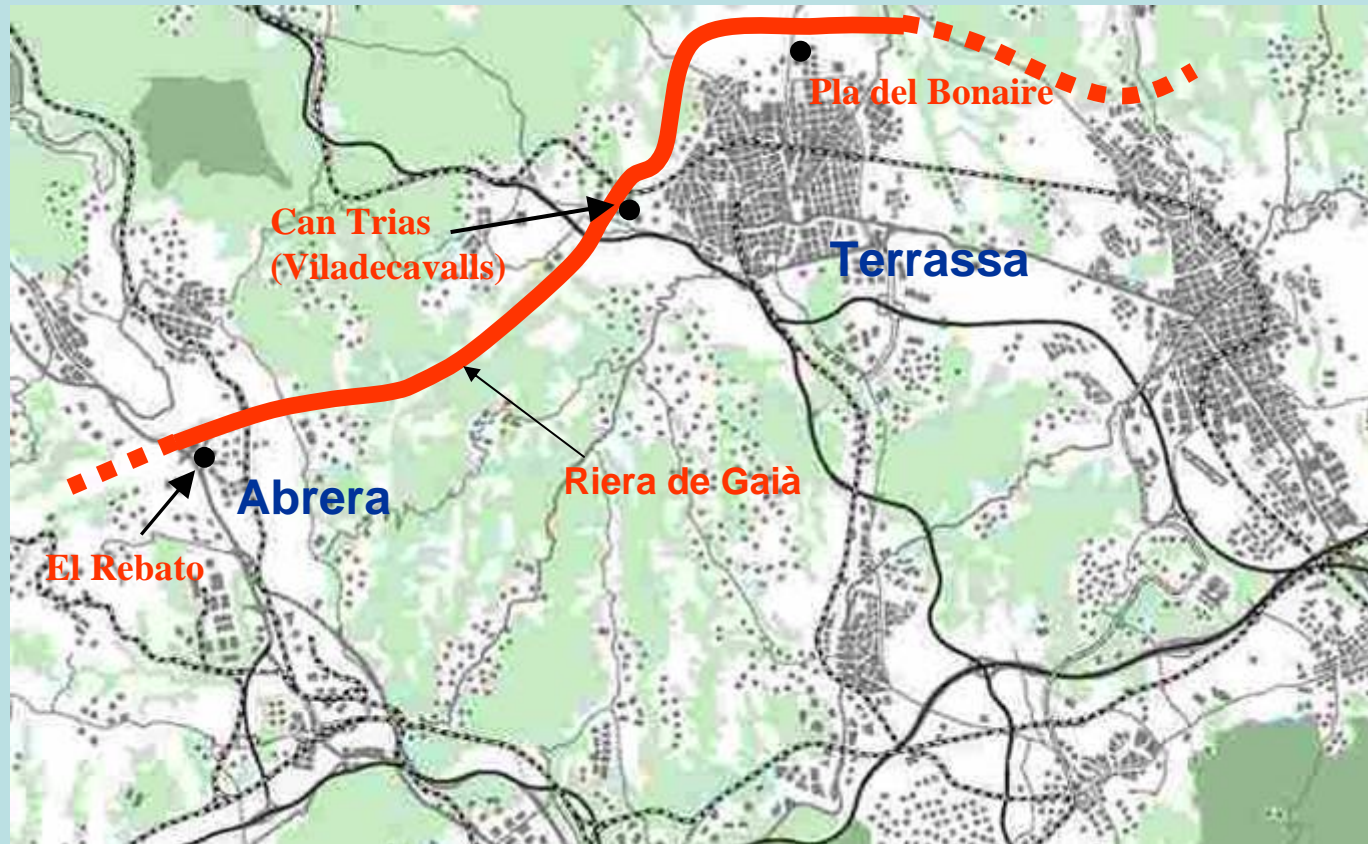
# Aquest patrimoni natural, cultural i paisatgístic és INCOMPATIBLE amb el Quart Cinturó

El Quart Cinturó o Autovia Orbital B-40 és un projecte de nova autovia entre Abrera i Sant Celoni, amb prolongacions previstes cap al Penedès i La Selva. La seva execució depèn del Ministerio de Fomento, però és impulsada per la Generalitat de Catalunya.



# El tram Abrera-Terrassa del Quart Cinturó podria començar el 2004

El tram Abrera-Terrassa del Quart Cinturó és el primer tram del projecte. La tramitació d'aquest tram es va iniciar el 1998 amb greus deficiències quant a la justificació (dades de mobilitat duplicades, oblit d'autopistes en l'anàlisi,...) i l'avaluació d'impacte ambiental.





# Diem NO al Quart Cinturó perquè trinxaria directament molts dels espais naturals del Vallès i el Baix Llobregat

El tram Abrera-Terrassa destrossaria el principal corredor biològic entre Vallès-Baix Llobregat-Penedès i entre les serralades Litoral i Pre-litoral.



El tram Abrera-Terrassa modificaria el relleu de vessants sencers i diversos torrents i rieres serien literalment sepultats



Alguns dels espais naturals més destacables del Baix Llobregat i del Vallès estan directament afectats pel projecte. Aquest és el cas de la Riera de la Magarola o el mateix Riu Llobregat al Baix Llobregat, o dels espais associats a les Rieres de Sant Jaume i de Gaià al Vallès.

# Diem NO al Quart Cinturó perquè en cap cas seria una traça neta sobre el territori

La fragmentació del territori que suposaria és incompatible amb la conservació dels seus valors naturals i paisatgístics.



Al sud del Vallès, seguint l'A-7, podem veure una petita mostra del futur que ens amaguen: una massa quasi contínua d'urbanitzacions, polígons industrials, grans centres comercials,...



La seva construcció tindria com a conseqüència el creixement desmesurat de les zones industrials i urbanes. Els pobles quedarien desfigurats, esdevenint suburbis dins d'una gran àrea metropolitana, on els conreus i el petit comerç pràcticament desapareixerien.



# Diem NO al Quart Cinturó perquè significaria un atemptat directe a la qualitat de vida dels ciutadans de les proximitats

A Abrera, passaria arran de les cases del Barri de El Rebato, a tocar del cementiri, i molt a prop de les urbanitzacions de Sant Miquel i Can Vilalba.





Passaria arran de les cases del Barri de Can Trias (Viladecavalls).

A Terrassa, passaria especialment a prop dels barris de Roc Blanc, Can Tusell i Pla del Bonaire.



**Pla del Bon Aire** **Terrassa**



**Can Trias**

Malgrat les promeses de soterrament i ajardinament en les proximitats de Viladecavalls i Terrassa (no existents en el projecte), comportaria un augment notable de la contaminació atmosfèrica i un impacte acústic considerat CRÍTIC en alguns estudis anteriors al projecte.

## Diem NO al Quart Cinturó perquè no és necessari: calen altres inversions

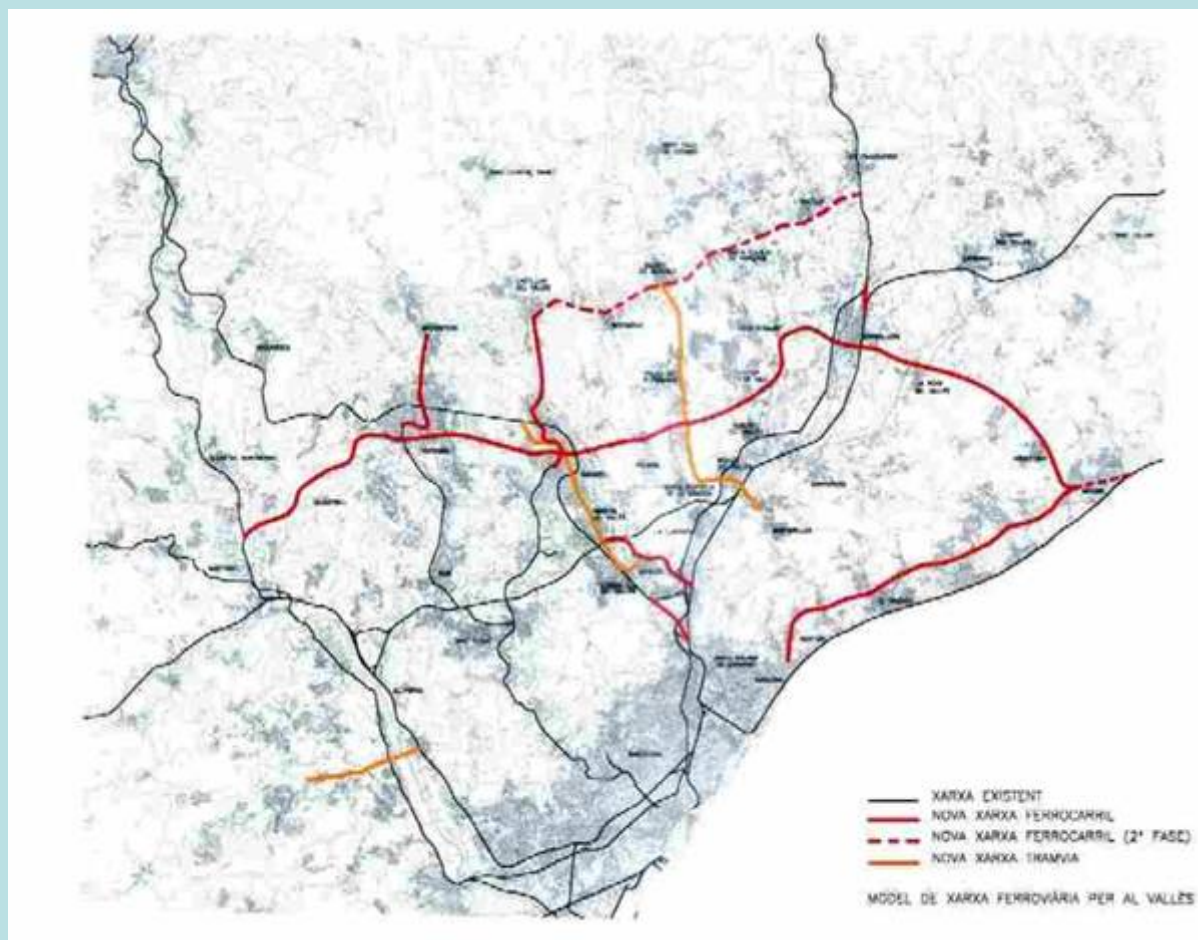
- Les cues a l'A-7 o C-58 obeeixen a la falta o mala situació d'enllaços (com el de la N-152), als peatges, i al mal estat de les carreteres secundàries que sobrecarrega les autopistes.
- Necessitem la connexió A-7/N-II a l'altura de Martorell. Per què hem de passar tant sí com no pel peatge de Martorell?
- També necessitem una millora de comunicacions entre Esparraguera, Olesa de Montserrat i Abrera, i treure d'aquests nuclis habitats les carreteres importants que els travessen.
- Les administracions mai no han impulsat seriosament el ferrocarril: falten estacions, noves línies, fer de doble via algunes línies importants ja existents, etc.

**No calen més autopistes o autovies, sinó més enllaços, l'eliminació dels peatges i la millora de la xarxa secundària de carreteres i de ferrocarril.**



# Una proposta ferroviària per a una Regió Metropolitana de Barcelona sostenible

Cal un cinturó ferroviari entre els dos vallesos i el Baix Llobregat, al servei dels habitants del territori.

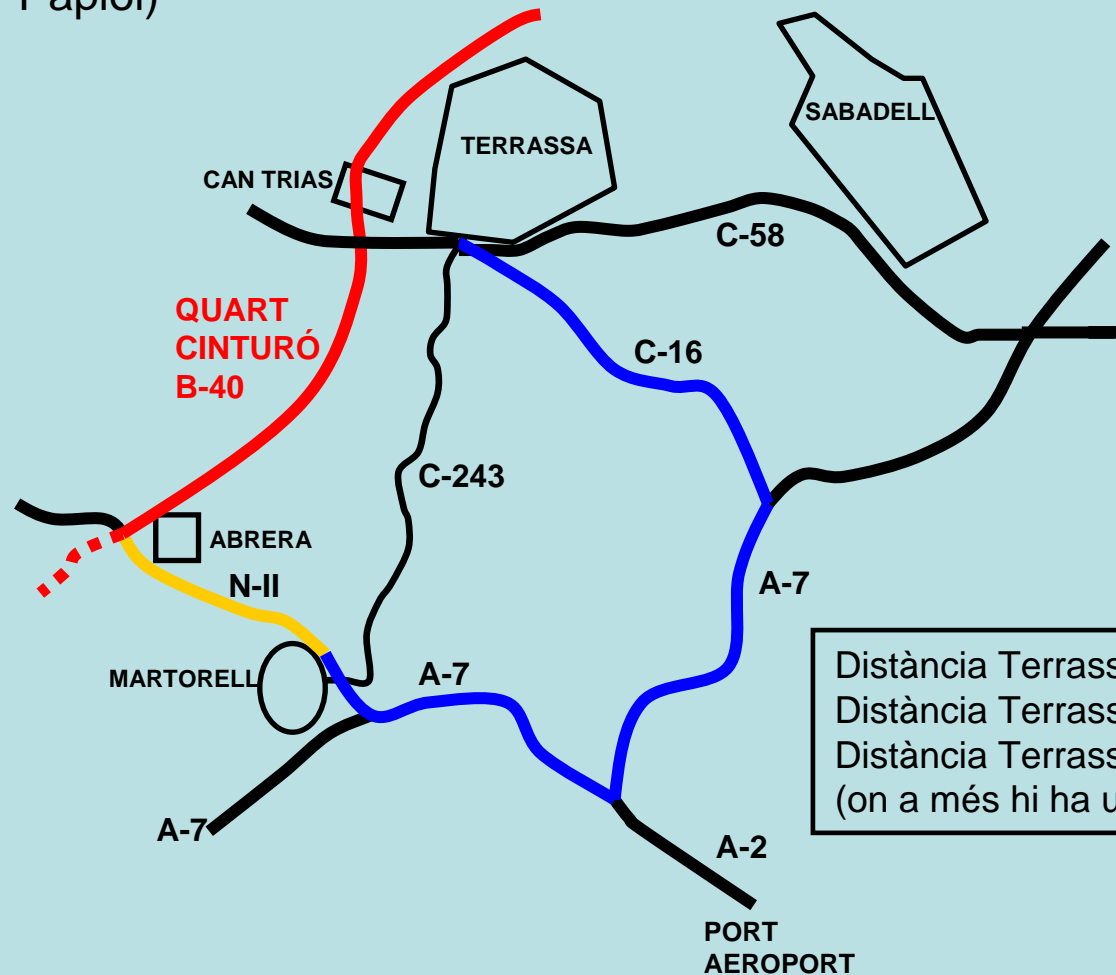


També calen noves estacions; per exemple, una en el polígon de la SEAT a Martorell (on treballen 52.000 persones cada dia).

# El tram Abrera-Terrassa no és justificable per si mateix

En primer lloc, el trànsit entre Terrassa i Baix Llobregat és relativament petit, i en segon lloc, Terrassa ja té una adequada comunicació per carretera amb el Baix Llobregat:

- La carretera de Martorell (C-243), sense problemes de trànsit.
- El sistema d'autopistes C-16 i A-7 (si es construeix la connexió A7 / N-II a l'altura de El Papiol)



Cal una despesa de 28.000 milions de pessetes (dades de 1998) per estalviar-nos 7 km d'autopista? (4 minuts a 100 km/h)

Distància Terrassa-Martorell (C-243): 16 km  
Distància Terrassa-Martorell (C-16 + A7): 25 km  
Distància Terrassa-Martorell (Quart Cinturó + N-II): 18 km  
(on a més hi ha un elevat pendent)

## Per tot això diem NO al Quart Cinturó:

- Perquè significaria la **destrucció irreversible**, a curt i mig termini, del nostre entorn natural.
- Perquè tindria un **impacte gravíssim** per a la qualitat de vida dels ciutadans del territori.
- Perquè comportaria la **pèrdua de l'estructura urbanística** dels nostres pobles i ciutats.
- Perquè **no és necessari**, són necessàries altres inversions en la xarxa de ferrocarrils i carreteres secundàries.

***Mou-te contra el Quart Cinturó!***

*Per a més informació:*  
[ccqc.pangea.org](http://ccqc.pangea.org)  
[www.adenc.org](http://www.adenc.org)

