

A favor del Quart Cinturó: Madrid creix i nosaltres no ens podem aturar!

A mitjan anys setanta del segle passat, quan es començaren a perfilar les primeres propostes sobre el Quart Cinturó viari de Barcelona, ningú podia imaginar que cinquanta anys després se n'hauria construït només una petita part i que el debat sobre la seva continuació seguiria encara irresolt. Es tracta d'una decisió en què s'entrecruen les dimensions econòmica, urbanística-territorial, ambiental, funcional de trànsit i, en el terreny més polític, l'eterna polèmica sobre l'equitat inversora de les administracions que en són responsables.

La greu manca d'equitat inversora de l'Estat a Catalunya ha estat ben documentada en molts estudis i, particularment, per Manel Larrosa pel que fa a la dotació d'infraestructures ferroviàries i viàries. D'entre aquestes, la B-40 és una de les més rellevants i la que fa més temps que està mig encallada. En aquest cas, però, més per dubtes catalans que no pas de l'Estat. Creiem que és un error i que ja és hora d'acabar la via. Per diversos motius, començant per l'equitat dotacional.

Efectivament, les dades disponibles en l'àmbit provincial ja indiquen diferències de dotació viària entre Barcelona i Madrid: 965 km davant de 784 km. La província de Madrid té un 4% més de superfície que la de Barcelona, un 19% més de població i un 23% més de Vies de Gran Capacitat. Mitjançant l'ús de tecnologies SIG, hem pogut detallar més l'anàlisi i comparar els nuclis metropolitans de Barcelona i Madrid en àmbits equivalents de 2.000 km². Aquí les diferències en favor de Madrid (680 km davant de 513 km) són més acusades: la seva àrea té un 22% més de població però un 32% més

de vies. En vint anys, allà van augmentar un 153% la longitud de vies de gran capacitat, i van créixer només un 30% en població resident.

Traduint aquest creixement en quilòmetres, resulta que, per igualar les dotacions de via de què disposa Madrid, es podrien fer al voltant de Barcelona entre 43 i 167 km més, segons es consideri l'indicador de dotació per població o per superfície. Si s'opta per l'indicador que integra ambdós conceptes, resulten 102 quilòmetres. Aquesta xifra permet abordar la prolongació de la B-40 fins a Granollers i l'AP-7 i, a més, renovar profundament tota la xarxa local vallesana! Desapareix, així, la vella dicotomia entre continuar la B-40 o desenvolupar la xarxa local: calen les dues coses i es poden fer les dues coses, i coordinar-les. El traçat pot ser conjunt, o amb laterals, o amb separació total, en trams de diferents seccions adaptades a les diverses configuracions de l'entorn: urbà dens, urbanitzacions, industrial, agrícola o natural.

La culminació de la B-40 és una actuació plenament justificada. Des del punt de vista funcional, es tracta d'una via imprescindible per analitzar bona part del trànsit de pas de llarga distància internacional i espanyol, tot deslliurant del seu impacte l'avui saturadíssima B-30. Algunes xifres d'un recent estudi del RACC ho il·lustren perfectament. A l'altura de Sant Cugat i Cerdanyola cada dia circulen per la B-30 160.000 vehicles, dels quals 28.000 (gairebé 1 de cada 5) són camions. Això es tradueix en congestió i en sinistralitat. Segons dades del Servei Català de Trànsit, l'AP-7 (que és la principal alimentadora de la B-30) ha augmentat la sinistralitat quasi en un 30% des que és lliu-

re de peatges, amb prop de 500 accidents en els vuit primers mesos de 2024. Alhora, les retencions que s'hi formen ja sumen més de 5.000 hores, el doble que l'any 2019. Com a referent, la ronda de Dalt té una IMD de 276.500 vehicles.

Sense la B-40 no hi hauria alternatives per a la llarga distància: la C-25 és massa amunt i per territori massa accidentat, i la B-30 és massa avall i per territori massa urbà. Una possible redistribució de prioritats seria: C-25 eix medular de trànsit de mitjana distància a l'interior de Catalunya i de llarga distància poc pesant; B-40 llarga distància i articulació local alta del Vallès; i B-30 articulació local baixa del Vallès i ronda del rovell metropolità. L'obertura fa poc del tram Terrassa-Abadell de la B-40, amb trànsit superior al previst, demostra la utilitat d'aquesta via en la comunicació Vallès-Baix Llobregat, i ja ha provocat que es treballi per millorar-ne les connexions amb l'A-2, fonamentals sobretot per a la llarga distància.

Conjuntament amb el viari, l'altre gran dèficit d'infraestructures és el ferroviari. Dos grans projectes canviaran radicalment la situació en els pròxims anys. D'un banda, la implantació del corredor mediterrani, amb instal·lacions associades tan vitals com la terminal intermodal de la Llagosta (en fase d'obres molt avançada), que facilitarà l'intercanvi de mercaderies entre els sistemes ferroviari i viari i deslliurà aquest d'un important volum de camions. L'altra gran notícia és el projecte de la Generalitat d'impulsar el tren orbital de la regió metropolitana, que relligarà totes les seves

capitals i es constituirà en un potent element d'articulació territorial. En alguns trams els traçats d'aquest ferrocarril i de la B-40 podrien ser paral·lels o superposats.

Són comprensibles les recances que els nous projectes d'infraestructures a la Barcelona gran dels prop de 5,5 milions d'habitants pugui comportar a espais naturals tan preuats (com el Torrent de Colobrers o l'àrea protegida de Gallecs) en el nostre Vallès tan fràgil de les "tres quarteres fan una serra i quatre pins un bosc sencer" d'entre Pere Quart, però d'altres projectes com els túnels de Vallvidrera palesen que hi ha capacitat tècnica i econòmica per compatibilitzar valors i necessitats. I, per tant, amb voluntat política, inversió suficient i sensibilitat ambiental es pot garantir una adequada inserció al territori del Quart Cinturó.

Finalment, cal remarcar que, com defensa Manel Larrosa (*Del 4C a un model alternatiu pel Vallès*), qualsevol proposta sobre la B-40 cal emmarcar-la en un pla molt més general (estratègic o com se'n vulgui dir) per al Vallès. Només un pla d'aquesta mena, i les seves plasmacions en els plans territorials, pot donar coherència, coordinació i bon encaix a infraestructures de l'abast de les esmentades. Un suggeriment de marquet: aquest pla es podria anomenar Horitzó V-40. Horitzó per remarcar la idea de pla de futur, la V per Vallès i el 40 per 2040, un termini raonable per a un pla d'aquesta naturalesa.