# Impacte ambiental i decisions públiques: la mobilització entorn el túnel de Vallvidrera

Josep C. Vergés (*) i J.E. Sales (**)

Existeix actualment a Barcelona el debat sobre la construcció d'una nova autopista que enllaçaria la part Nord (la part residencial) de la ciutat a través d'un túnel sota el Tibidabo amb l'eix viari que porta al túnel del Cadí, per tant a França (Tolosa) per sota el Pimorent, conectant-la per altra banda amb l'actual autopista. Naturalment la creació de noves carreteres i mitjans de comunicació implica sempre un desenvolupament econòmic i són projectes lloables mentre els costos tant a nivell econòmic com social o de medi ambient no siguin massa elevats o àdhuc perjudicials. I no s'han de permetre només per motius especulatius en contra dels interessos locals.

L'empresa a qui s'ha encarregat l'avantprojecte és Tabasa, empresa adquirida per l'Ajuntament de Barcelona i per la Generalitat de Catalunya i transformada en empresa pública. La seva finalitat és solucionar el dèficit de comunicacions entre Barcelona i la resta de Catalunya. El juliol de 1986 Tabasa presenta «L'avantprojecte de concessió i túnels de Vallvidrera». El termini d'alegacions s'ha tancat el 30 d'octubre de 1986. Aquest avantprojecte és un encàrrec a un grup d'enginyers de camins, dirigit per Joan M. Compte i Guinovart.

Aquesta autopista seria d'onze quilòmetres i a través del túnel de Vallvidrera, passant pel mig del Parc Natural de Collserola, uniria Barcelona amb les poblacions del Vallès: St. Cugat, Rubí i Terrassa per a continuar després amb l'eix transversal de Catalunya pel túnel del Cadí i del Pimorent fins a Tolosa o alternativament amb l'autopista de la Jonquera.

Per a Tabasa no es poden prendre en consideració estudis de caràcter viari de menys qualitat que una autopista, com poden esser-ho millores i ampliacions de l'actual xarxa viària. La raó social de Tabasa només permet una autopista i de peatge.

Però perquè aquest projecte Tabasa sigui viable serà necessari a més construir a la part alta i residencial un cinturó que permeti absorbir tot el trànsit de l'autopista. El pressupost de l'autopista sense el cinturó és de 17 mil milions de ptes. a la primera fase. Aquest projecte té com a consideració principal l'augment de comunicació adient al trànsit existent, completar la nova estructura urbana

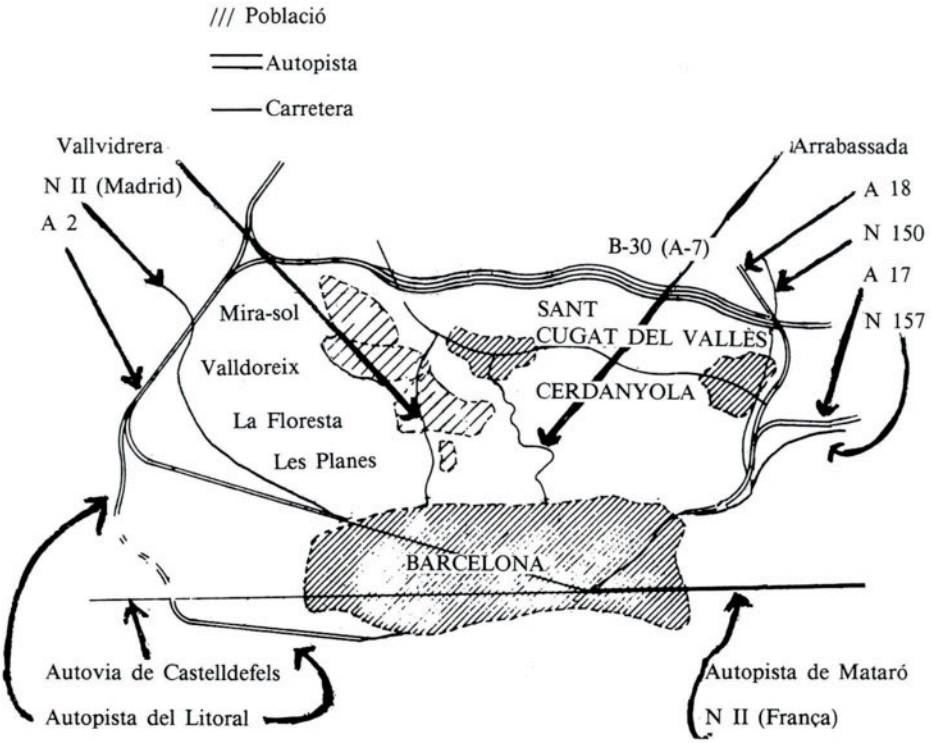
(*) Professor d'Hisenda Pública a la Universitat de Barcelona.
(**) Investigador i abans professor de la Universitat Autònoma de Barcelona

connectant els diversos centres amb les noves perifèries que s'estan configurant, és a dir, construir els eixos de la xarxa bàsica que permetin completar la ciutat. És una obra pensada en vistes a la vertebració del territori metropolità en relació al trànsit de la resta de Catalunya i Europa. És una obra que consolida la trama urbana però no va dirigida a completar la xarxa interurbana. Facilita l'accessibilitat dels municipis del Vallès amb Barcelona, forma part de l'eix estructurant de Catalunya i Europa, però no té en compte la xarxa interurbana. Una altra de les raons que s'especifiquen és que la demanda de tràfic d'aquest autopista excedeix en un 50 % l'àmbit metropolità. Per la resta de Catalunya i per a Barcelona és necessari, ja que les altres dues autopistes existents es troben colapsades. El fet que es faci de peatge té una justificació a causa dels costos de construcció, 4 vegades més cars degut al túnel. La seva eliminació implicaria un augment d'impost urbà d'un 6 % i a la vegada impediria altres projectes d'obres públiques.

Tabasa va orginar-se en els anys triomfalistes de finals del creixement econòmic de la liberalització, amb les típiques característiques d'empresa pública especulativa. L'objectiu era crear un accés nou a Barcelona, mitjançant la construcció de tres túnels a la Serra de Collserola. Però la concessionària va tenir un primer entrebanc al perdre el concurs per la construcció del tercer cinturó o B-30. A pesar de pagar dividends cada any, l'empresa va tancar l'activitat només amb un túnel urbà acabat (de la Rovira) i galeria de perforació a Vallvidrera. Com que l'Ajuntament de Barcelona garantia les obligacions de Tabasa, aquest va comprar les accions per 600 milions de ptes. el 1984 i les va traspassar en gran part a la Generalitat de Catalunya. Amb aquestes accions, Tabasa passava a ser una empresa pública, amb obligacions actuals per un import de 1.800 milions de ptes.

A la taula 1 veiem l'actual xarxa viària d'accés a Barcelona per carretera.

**Taula 1. Localització dels actuals eixos viaris a Barcelona**

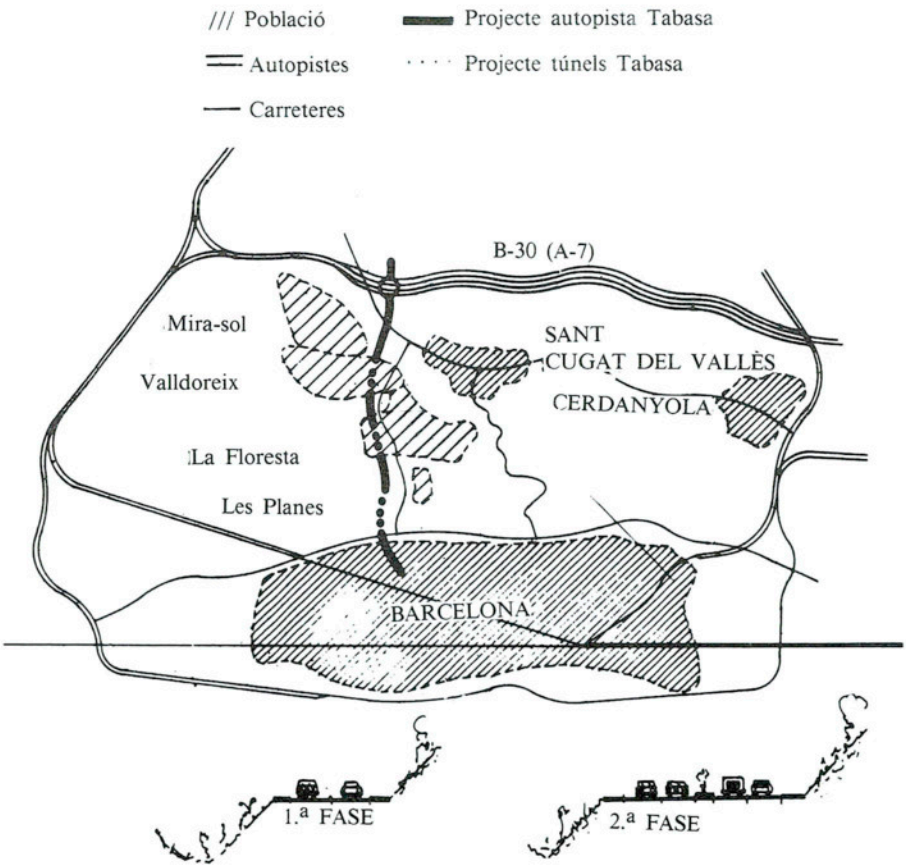


Barcelona és una ciutat molt poblada que ja fa trenta anys ha xocat contra les seves barreres naturals d'expansió –el Mar Mediterrani i la Serra de Collserola. L'any 1916 ja es va foradar la Serra de Collserola per construir els Ferrocarrils de Catalunya, en un inici projectat per arribar amb amplada europea fins a França. La mort del canadenc Pearson a bord del Lusitània durant la 1.ª guerra Mundial va paralitzar el projecte i ha quedat com un tren suburbà que connecta el Vallès Occidental amb el centre de Barcelona.

Barcelona ha superat les barreres geogràfiques, expandint-se al llarg de la costa (Badalona i Hospitalet són un continu urbà) i penetrant a l'interior pels rius. Aquí és on s'han construït les autopistes que per darrera el Collserola es connecten totes entre si (A2, A7, A17, A18 i Cinturó Litoral). La facilitat de connexió Vallès-Barcelona és avui molt alta, a través dels ferrocarrils i carreteres existents. L'Institut d'Estudis Metropolitans manifesta que una tercera part de la població del Vallès l'any 1981 treballa a Barcelona. Cal potenciar els eixos existents tant públics com carreteres, diu, en lloc de crear més xarxa interurbana, ja que el territori ja té una vertebració natural.

A la taula 2 veiem la proposta de túnel de Vallvidrera i autopista proposat per Tabasa. Encara que no figura al projecte, l'autopista ha de connectar-se a Barcelona amb el segon cinturó (que no està construït) i al Vallès amb l'autopista de Manresa (no construïda) i que necessita una connexió Sant Cugat-Terrassa per poder accedir al túnel.

**Taula 2. Projecte TABASA (1.ª fase març 1987-1991)**



**Taula 3. Alternativa Ajuntament de Sant Cugat del Vallès**

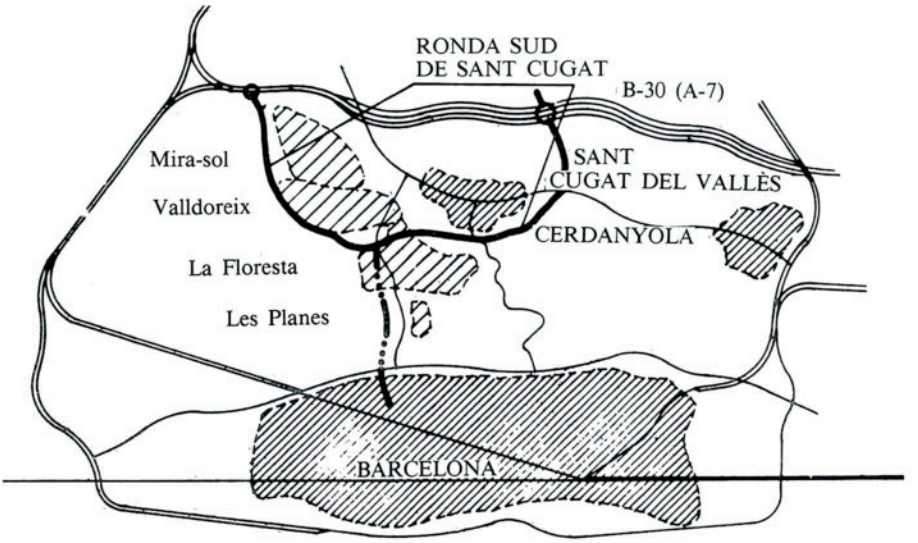
/// Població

—— Autopistes

—— Carreteres

▬ Alternativa Ajuntament de Sant Cugat del Vallès

····· Túnels alternativa




A la taula 3 veiem una de les contrapropostes, potser la més interessant si és que es fa el túnel, com és la de l'Ajuntament de Sant Cugat, on es manté el túnel projectat però en lloc d'autopista es reforma l'actual carretera de Vallvidrera a la part del Parc de Collserola i es construeix una ronda de circumvalació dels nuclis residencials de Sant Cugat un cop arribats a la vall, evitant segmentar el municipi però permetent totes les connexions de xarxa interurbana (Madrid, València, port, aeroport, Manresa (Túnel Cadí-Pimorent) i Girona-França).

A la taula 4 veiem el tràfic actual dels accessos des del Vallès a Barcelona i les previsions de Tabasa de carretera normal (compatible amb la proposta de l'Ajuntament de Sant Cugat) i autopista primera fase (només una calçada).

**Taula 4. Previsions inicials de trànsit al túnel**
Intensitat mitjana diària en milers de vehicles

| *Carretera d'entrada a Barcelona des del Vallès* | *Actual (1985)* | *Túnel de Vallvidrera Carretera capacitat 13.000 vehicles* | *Semieix capacitat 17.000 vehicles* |
|---|---|---|---|
| N II | 24,6 | 28,9 | 27,2 |
| A 2 | 51,7 | 46,0 | 45,5 |
| Túnel de Vallvidrera | – | 13,1 | 17,8 |
| Carretera Vallvidrera | 5,2 | – | 0,5 |
| Arrabassada | 7,6 | 6,5 | 4,9 |
| A 18 | 43,1 | 42,4 | 40,1 |
| N 150 | 13,8 | 13,6 | 13,7 |
| A 17 | 18,7 | 17,8 | 16,3 |
| N 157 | 40,2 | 38,0 | 39,2 |

Nota: Previsions màximes sense peatge
Font: Tabasa

**La manca de rendibilitat**

Passem a examinar per què una autopista no és rendible ni acceptable, des de d'un punt de vista econòmic:

1) L'excusa de Tabasa es que la seva raó social només permet una autopista. Però Tabasa avui és una entitat pública que pot fàcilment canviar la seva raó social per a tenir en compte criteris de justícia social i no de rendibilitat de capital.
2) Els túnels construïts per l'anterior Tabasa no arriben a 200 metres de longitud per boca, així que cal fer dos túnels totalment nous. Però Tabasa proposa només fer un túnel inicial, projecte totalment compatible amb arreglar les carreteres actuals.
3) El Pla d'Ordenació del Parc de Collserola de juny de 1985 desvirtua el caràcter d'autopista, canviant-la per un sistema viari del parc pròpiament dit.
4) Barcelona no pot absorbir el trànsit d'una autopista com declara l'Avantprojecte sinó simplement un sol túnel, ja que l'accés és a la part alta de Barcelona, sense carreteres modernes.
5) La construcció del segon cinturó per sortejar aquest impàs reduirà el trànsit potencial del túnel de peatge en un 50 % segons declara l'Avantprojecte (25 % de reducció del tránsit provinent d'Horta (l'Est) i 25 % de reducció del trànsit povinent de Pedralbes (l'Oest).
6) La demanda potencial que es cita és pràcticament idèntica entre autopista i carretera normal (42.400 versus 45.700 vehícles potencials).
7) La por del 2.ⁿ cinturó fa que Tabasa proposi una alternativa de dos túnels amb doble direcció, un amb sortida a Sarrià i l'altre a Lesseps. D'aquesta manera Tabasa pretén evitar la competència del 2.ⁿ cinturó i el caos d'una autopista a la part alta de Barcelona. Però aquesta proposta també desvirtua el que sigui necessari construir una autopista o carretera separada a la part nord del túnel.
8) El trànsit potencial del túnel realment és local, però aquest no seria rendible per Tabasa. A la carretera de Vallvidrera el 70 % del trànsit ve de Sant Cugat i el 52 % es queda a Sarrià-Pedralbes. Perquè la concessió sigui rendible s'ha d'aconseguir el trànsit de l'autopista de Manresa (no construïda) que exigeix allargar l'autopista de Tabasa a Terrassa (no pressupostat) i que pressuposa desviar el trànsit d'una autopista lliure (la de Terrassa) a una de peatge (fluxos no estudiats) i de dubtosa viabilitat.
9) Els estudis de trànsit que es presenten són poc fiables. Suposen que tot el trànsit de la carretera de Vallvidrera queda absorbit pel túnel de peatge, quan només falta comparar el que passa al tercer cinturó per veure que el tràfic sempre elegeix el camí sense peatge. La resta del trànsit que es guanya no se sap d'on ve ja que les autopistes lliures queden poc afectades. Així que cal dir que les previsions de trànsit són imaginàries ja que no existeix estudi de l'autopista de Manresa i no és possible que el trànsit local es desviï per una autopista de peatge per guanyar tres minuts de temps.
10) L'impacte ambiental no està estudiat i es presenten conclusions falses. Del mateix avantprojecte es veu que el nivell de sorolls es triplicarà, que l'àrea afectada per les obres agafa tota la vall, que els abocadors trencaran la Floresta i que l'autopista serà un mur divisori de Sant Cugat. Però en el clima, l'avantprojecte és encara més incoherent al dir que «la zona no presenta condicions climàtiques que aconselli prendre disposicions especials, excepte la formació de boires en algunes ocasions».

11) Discriminació contra el barri de la Floresta al centre del Parc de Collserola: L'avantprojecte considera que la Floresta no té prou trànsit per absorbir peatge així que l'ignora en els seus càlculs i de pas la destrueix posant a la Floresta: Àrea de peatge, Àrea de Serveis, tres abocadors, dos túnels i cap sortida al Vallès. Els abocadors seran a sobre de les actuals pistes esportives i centre cívic i a sobre del nou col·legi públic. És molt probable que les pluges torrencials característiques de la Floresta produeixin un lliscament de terres que enterri pistes, centre cívic i escola.
12) Tabasa només pensa pagar el 10 % dels 15 mil milions del projecte, i això amb dues etapes, la primera sospitosament a inaugurar el 1991. Però pels 1.500 milions de Tabasa es podria acabar de sanejar aquesta societat (té obligacions de 1.800 milions de ptes.) sense necessitat de crear destrosses.

L'avantprojecte en resum cal rebutjar-lo en les seves vertents econòmiques ja que no està demostrada la necessitat del projecte en conjunt ni en part ni la seva rendibilitat a curt o mig termini.

El tema de peatge mereix una consideració específica. Ja la Corporació Metropolitana de Barcelona va fer uns arguments contundents en contra del peatge. El túnel és una inversió que pot tenir una elevada rendibilitat social. Però en realitat els màxims estalvis possibles en temps i distància són moderats. Traduït a l'òptica empresarial del peatge, la tarifa no arriba a ser prou gran per obtenir una taxa de rendibilitat financera. És per tant imprescindible una subvenció pública. L'adaptació d'un esquema d'explotació amb peatge reduiria els beneficis socials, al passar menys vehicles i al reduir els guanys als usuaris. A més hi ha dos col·lectius d'usuaris que es beneficien del túnel però eludeixen el peatge, com són els propietaris i els usuaris de les vies que queden descongestionades pel túnel. Finalment existeix un greuge comparatiu, ja que tots els accessos a Barcelona són lliures de peatge des del Vallès.

L'análisi ambiental reforça els arguments econòmics en contra de l'autopista. El projecte preten travessar un Parc Natural, l'únic que queda en l'aglomeració de Barcelona. Si comparem amb actuacions a la Camarga francesa o àdhuc al Coto de Doñana o al Delta de l'Ebre no deixa de ser sorprenent, ja que aquests paratges no tenen autopistes, a pesar dels beneficis econòmics que representarien, i no s'ha fet explícitament per consideracions ambientals.

El primer impacte a Collserola és la desaparició del bosc. La reforma de la carretera seria evidentment menys perjudicial que l'autopista, amb la seva ocupació de les rieres, el moviment de terres, els abocaments, la pèrdua del sota bosc i l'aparició d'espècies no autòctones. L'atmosfera també presenta particularitats amb freqüents inversions tèrmiques i boira àcida produïda per les emissions dels cotxes. La serra de Collserola és un hàbitat únic –un bosc mediterrani humit– que quedaria seriosament malmès per l'autopista. La pèrdua de beneficis socials es multipliquen si es considera el valor d'aquest espai verd al costat d'una metròpoli. La pròxima arribada dels Jocs Olímpics augmenta l'interès per preservar aquest espai verd, veritable pulmó de Barcelona.

## Alternatives a l'autopista

A pesar del curt termini per a presentació d'al·legacions, de juliol a octubre 1986, ràpidament s'han destacat quatre posicions:

1) La posició de Tabasa de construir el túnel i l'autopista, defensada per l'Ajuntament de Barcelona i per la Generalitat.
2) Modificacions cosmètiques al traçat actual.

3) La moció de l'Ajuntament de Sant Cugat: construcció d'una carretera que no sigui autopista, que no talli la trama urbana del municipi, que es respecti el medi natural de Collserola i que no sigui de peatge.
4) No al túnel.

La posició de Tabasa ja l'hem presentada. Les modificacions cosmètiques les ha defensat l'Ajuntament de Terrassa (autovia en lloc d'autopista), Convergència, que governa la Generalitat, i els grups de propietaris de la zona.

Sant Cugat, Sabadell, i tots els municipis que encerclen Collserola, així com la Corporació Metropolitana i el Patronat del Parc, defensen túnel i carretera, segons les al·legacions de l'Ajuntament de Sant Cugat.

La preocupació per part de l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès radica en el fet que una autopista a través del seu territori, per començar implicaria repercussions negatives molt importants tant urbanístiques com ecològiques al Vallès. Com deia l'alcalde Oriol Nicolau, el Parlament de Catalunya encara no ha aprovat l'ordenació territorial. Sant Cugat accepta la neccesitat de millorar la connexió Barcelona-Vallès, però sense subordinacions. El municipi de Sant Cugat inclou parts urbanes, parts forestals i zones a desenvolupar. El projecte a les parts urbanes representa una barrera, però al Parc de Collserola també perilla la natura i l'utilització com espai lúdic de Barcelona. Tampoc a Barcelona mateix hi ha prou capacitat d'accés d'una autopista. Finalment l'autopista produirà diseconomies per la infrautilització d'altres serveis públics com els trens. La inversió de l'autopista resulta desmesurada en relació als beneficis que se n'esperen.

Urbanísticament significaria la divisió del municipi de Sant Cugat per una barrera urbanística i paisatgista difícil de travessar. És inaceptable que una via de caràcter metropolità sigui concebuda com una autopista de peatge.

Ecològicament representa un gran impacte en el medi natural amb la trituració del territori, erosió del sol i contaminació atmosfèrica en alguns trams. Tot el projecte es desenvolupa en una zona de parc natural.

L'avantprojecte s'emmarca dins una concepció de creixement de Barcelona i de progressiva suburbialització del Vallès.

Igualment que l'Ajuntament de Sant Cugat, els estudis realitzats per la Corporació Metropolitana de Barcelona recalquen l'impacte globalment negatiu sobre el medi natural dins la lògica d'un parc natural. La necessitat de considerar aquesta regió com a part de la xarxa bàsica interna de l'àrea metropolitana i no com una entrada més a la ciutat de Barcelona des de la resta de Catalunya i Europa. Pel que fa a l'impacte econòmic i demogràfic no es veu possible cap augment net de l'activitat econòmica de la zona.

La darrera posició és la de les entitats cíviques que impugnen la totalitat de l'avantprojecte de Tabasa al·legant els impactes negatius ambientals i sòcio-econòmics que porta aquesta obra i demanen la redacció d'un altre projecte que consideri els interessos generals. Són 29 les entitats cíviques que es pronuncien en contra.

L'Ajuntament de Sant Cugat presenta com a proposta alternativa la millora de l'actual carretera de Vallvidrera a un cost moderat de 1.000 milions de ptes. i una capacitat realista de fins a 25.000 vehicles per dia. La construcció del túnel es veu en funció de millorar la comunicació viària entre Barcelona i el Vallès, i per això no és necessària la construcció d'una autopista. N'hi ha prou amb una carretera que no tindrà cap repercussió negativa, tant ecològica com urbanística. En tot el Vallès, l'únic alcalde interessat en aquesta autopista és Manuel Royes de Terrassa, ja que aquesta ciutat en sortiria beneficiada com a enllaç de comunicacions i en la rivalitat per la capitalitat del Vallès Occidental que manté amb la veïna ciutat de Sabadell, fins ara més ben comunicada.

## Conclusió

En conclusió, l'autopista representa un reforçament de Barcelona ciutat pel que fa al subministrament de serveis i una suburbialització del Vallès. L'estalvi de temps i de quilòmetres no serà considerable en magnitud. La zona intermèdia, que és la que representa el més elevat dinamisme a l'àrea metropolitana –Sant Cugat i municipis veïns– serà la més afectada per un projecte que representa millores minses a un cost real i social difícil de suportar.

La planificació triomfalista està renyida amb les actuals possibilitats de creixement i amb la pràctica democràtica. L'experiència fins ara del projecte demostra que:

1) Una actuació cívica decidida pot influenciar, a través de la presa de postura dels ajuntaments, el marc d'actuació dels projectes supra-comunitaris. Encara que radicals, les mobilitzacions cíviques són necessàries per a corregir la planificació des de dalt, aïllada, interessada i burocràtica dels grans espais. És l'interès i el coneixement de les petites realitats el que permet ajustar les inversions públiques a les necessitats econòmiques de tots.
2) És molt necessari adaptar Espanya ràpidament a les normes de la Comunitat Europea sobre els estudis d'impacte ambiental per a obres públiques. La realització d'aquests estudis difícilment justificarien la construcció d'una autopista en un parc natural.
3) La planificació ha de tenir en compte totes les alternatives viables. En el cas de Tabasa la millora de la carretera en lloc de l'autopista, però també seria útil plantejar alternatives més amples en una actuació que se'ns presenta com de planificació de grans espais europeus. Una és la proposta de l'alcalde de Sabadell, Antoni Farrés, de fer l'autopista i el túnel a Horta. La zona nord és deshabitada i avui inaccessible i la zona sud, a Barcelona, té una xarxa d'autopistes infrautilitzades i que permeten connectar el projecte sense cap problema i cost addicional. A més la B-30 en aquell punt ja està unida per autopista amb Terrassa i l'eix del Cadí, així que els costos addicionals i no tinguts en compte en el projecte de Tabasa, de l'accés a Barcelona i la connexió amb l'eix del Cadí, ja estan solucionats amb aquesta alternativa. Sembla curiós que una alternativa tan vàlida no s'hagi ni plantejat.

## Bibliografia


Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, *Acta del Ple Extraordinari,* 15.10.86

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, *Moció de l'alcaldia: Al·legacions a l'Avantprojecte de Concessió del Túnel de Vallvidrera i Accessos promogut per Túnels i Autopistes de Barcelona SAC (TABASA),* 15.10.86.

Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, *La Veu,* N.º 50, 51, 52, octubre i novembre 1986.

Associació de Veïns Aiguallonga de la Floresta, *El túnel al Vallès no aporta res,* Sant Cugat, setembre 1986, 2 pàgs.

Cristian Cirici i Josep R. Clascà, *Estudi de l'impacte de la construcció i l'explotació del túnel de Vallvidrera i de les seves obres complementàries sobre la seva àrea d'influència,* Corporació Metropolitana de Barcelona, 158 pàgs.

Coordinadora Anti-Túnel de Sant Cugat, *Impugnació total a l'avantprojecte,* 29 entitats signants, Sant Cugat, octubre 1986.

Corporació Metropolitana de Barcelona, *Pla General Metropolità*

Departament de Política Territorial i Obres Públiques, *Pla de Carreteres de Catalunya,* Generalitat de Catalunya, decret 25.10.1985.

J.L. Gòmez Ordòñez, *Estudi sobre el projecte Tabasa,* encarregat per l'Ajuntament de Sant Cugat del Vallès, Universitat Politècnica de Barcelona, 1986.
Institut d'Estudis Metropolitans de Barcelona, *Estudi dels eixos de Collserola,* 586 pàgs., Universitat Autònoma de Barcelona.
Manuel Royes i Vila, alcalde de Terrassa, «El túnel al Vallès», *La Vanguardia,* 19 de novembre 1986, pàg 6.
Secretariat PSUC-PCC-ENE, *Dossier Túnel Vallvidrera,* Sant Cugat, novembre 1986, 43 pàgs.
TABASA, *L'Avantprojecte de concessió i túnels de Vallvidrera,* Joan M. Compte, dir. Barcelona 1986.