

Anàlisi i reflexions entorn del Quart Cinturó

Espai Obert

Arnau Queralt i Bassa

Assessor ambiental

A hores d'ara, hauria de ser innecessari explicar què és el Quart Cinturó o Autovia Orbital de Barcelona. Ja fa molt temps —massa— que la seva amenaça plana sobre el Vallès i, a més, en els últims set o vuit anys ha generat un considerable volum d'informació, que ha anat apareixent periòdicament en tots els mitjans de comunicació (comarcals i d'àmbit nacional). Malauradament, encara s'ha d'explicar en què consisteix aquest projecte: hi ha milers de persones que en desconeixen les característiques i, no només això, que no tenen coneixement ni de la seva existència.

Aquest article té com a objectius fer una breu presentació del projecte del Quart Cinturó i de l'estat en què es troba, així com descriure els principals impactes que podria provocar a les comarques afectades i aportar alternatives a la seva construcció. De la mateixa manera, i a tall de reflexió, es pretén apuntar diversos aspectes que qüestionen aquesta

obra i, en general, tota la política de planificació i reequilibri territorial de les administracions públiques a Catalunya.

EL PROJECTE DEL QUART CINTURÓ

Antecedents

El projecte del Quart Cinturó té els seus orígens històrics al *Plan director territorial del Área Metropolitana de Barcelona*, elaborat l'any 1966, on es plantejava aquesta infraestructura com a instrument de descongestió del trànsit de la ciutat de Barcelona que actués, doncs, com a ronda de circumval·lació (amb el nom de B-40).

A més d'aquesta funció de circumval·lació de Barcelona, el Quart Cinturó es concebia com un tram de l'anomenat Eix Prelitoral català, una via de gran capacitat que aniria, paral·lela a l'autopista A-7, des de la Jonque-

ra fins a Alacant. Tal com es desprèn de les declaracions de certs polítics, aquesta concepció continua vigent actualment.

Si tornem al breu repàs històric, cal apuntar que després de prop de vint anys, el projecte es recupera i s'inclou al *Pla de Carreteres de Catalunya*, que s'aprovà l'11 de juliol de 1985. En aquest document, es defineix aquesta via com una autopista entre Mataró i Vilafranca del Penedès, que uniria aquestes ciutats amb les altres situades a la segona corona de Barcelona: Granollers, Sabadell, Terrassa i Martorell. En aquells moments, però, es va donar prioritat política a la construcció de l'Eix Transversal, obra amb un impacte més positiu pel que fa al reequilibri territorial de Catalunya, i, per aquest motiu, el projecte del Quart Cinturó va quedar temporalment oblidat i sense cap assignació de recursos.

A finals dels anys vuitanta, la Generalitat de Catalunya va plantejar la necessitat de construir aquesta infraestructura, amb l'objectiu de millorar la comunicació entre les ciutats de la segona corona metropolitana. Una funció addicional seria la descongestió del trànsit en altres trams de carreteres i vies litorals: la B-30, la N-II i la N-340 al seu pas per Barcelona i la costa catalana. L'avantprojecte que es va redactar concebia el Quart Cinturó com una autopista de peatge.

Finalment, l'any 1993 la Direcció General de Carreteres del Ministeri d'Obres Públiques, Transport i Medi Ambient (MOPTMA, actualment Ministeri de Foment) va incloure el Quart Cinturó al *Plan director de infraestructuras 1993-2007 (PDI)*, pla estratègic de les actuacions en infraestructures de transport. En aquest pla, aquest projecte rep la denominació d'Autopista Orbital.

Els objectius

Els objectius oficials d'aquesta via incorporen tant la visió del Ministeri de Foment com la de la Generalitat de Catalunya. Són els següents:

1) Incrementar la capacitat del sistema viari del corredor mediterrani en el seu tram més congestionat, és a dir, el tram Abrera – Sant Celoni.

2) Donar continuïtat a la N-II (carretera Lleida–Igualada–Martorell) pel nord del Vallès, i evitar la interrupció del traçat a l'aglomeració de Barcelona. Es tractaria, doncs, de substituir amb un nou eix Nord–Sud les problemàtiques N-II i N-340 al seu pas per la ciutat de Barcelona i pel tram de costa catalana.

3) Millorar la comunicació transversal dels nuclis de la segona corona metropolitana: Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Sant Celoni, entre aquestes mateixes poblacions i amb les zones del sud (Vilafranca, Tarragona) i l'interior (Igualada, Lleida).

4) Alleugerir la gran càrrega de trànsit prevista per a l'any 2000 a la B-30 i a l'A-7.

Franja afectada pel projecte del Quart Cinturó a Santa Eulàlia de Ronçana.
(Fotografia: A. Queralt)



Característiques de l'obra

La informació de la qual es disposa caracteritza el Quart Cinturó com un projecte d'autopista, amb limitació total d'accés a les propietats veïnes. L'amplada prevista és de quatre carrils (de 3,5 metres cada un), amb franges exteriors de 2,5 metres i amb franges interiors d'1 metre. La intensitat de trànsit prevista és d'uns 40.000 vehicles diaris (amb un 13% de vehicles pesants). Té una longitud propera als 58 km.

El traçat global de la via no està especificat més enllà del nom dels municipis afectats, però, en tot cas, les reserves de sòl realitzades pels ajuntaments en el seu planejament urbanístic permeten fer-se'n una idea. Cal tenir present, però, que aquestes reserves només existeixen entre Abrera i les Franqueses del Vallès. De tota manera, es pot indicar que el traçat del Quart Cinturó seria paral·lel al de l'autopista A-7, a una distància mitjana de només 5 km.

Estat actual del projecte

El projecte de construcció del Quart Cinturó o Autovia Orbital està en marxa des de 1994. El desembre d'aquell any va sortir publicada al *Boletín Oficial del Estado* la convocatòria del concurs per adjudicar la redacció del projecte i, el dia 1 de desembre de 1995, el govern central va adjudicar a l'empresa Estudios y Proyectos Técnicos Industriales, SA (EPTISA) l'Estudi Informatiu sobre l'Autovia Orbital de Barce-

lona (Tram Abrera-Sant Celoni). Aquest estudi, que incloïa el projecte de traçat, l'estudi d'impacte i el projecte de construcció de l'obra, és el pas previ per a l'aprovació, informació pública, licitació i inici de les obres.

L'estudi presentava greus mancances i una caracterització molt deficient del medi físic, del medi natural i de les condicions climatològiques (molt rellevants) de les zones potencialment afectades per la construcció d'aquesta via. S'hi proposaven quatre alternatives de traçat diferents.

Continuant el procés administratiu, l'abril de 1998, el Ministeri de Foment va sotmetre l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del tram Abrera-Terrassa a un procés d'informació pública, com a primera fase del projecte. En aquest cas, es detectaren importants deficiències en la tramitació, la justificació i l'avaluació d'impacte ambiental.

D'aquest gran projecte, el tram de l'enllaç Mataró-Granollers (B-40), que és el que corresponia a la Generalitat, ja està en funcionament.

L'IMPACTE DEL QUART CINTURÓ

Els promotors i els defensors d'aquesta infraestructura fonamenten la seva construcció en la necessitat de millorar la comunicació transversal entre el Vallès Oriental, el Vallès Occidental i el Baix Llobregat.

Els efectes d'aquesta pretesa millora són previsible: entre d'altres, una dinamització de certs sectors econòmics, un increment de l'activitat immobiliària i un augment de la capacitat de moviment dels ciutadans (mitjançant el transport privat). Partint d'un enfocament purament econòmic, els beneficis que comportaria la construcció d'aquesta via podrien ser suficientment importants com per justificar-ne la construcció.

No obstant això, si es fa una anàlisi més acurada, s'observa que la materialització d'aquest projecte pot generar una sèrie d'impactes ambientals, socials i econòmics, entre els quals alguns poden tenir una magnitud realment important.

A continuació es fa una enumeració dels impactes més significatius (l'ordre en què estan citats no respon a cap jerarquia o prioritització¹):

Impactes del Quart Cinturó o Autovia Orbital

- Destrucció d'espais naturals de caràcter forestal i agrícola
- Pèrdua de qualitat del paisatge
- Destrucció d'hàbitats i efecte barrera per a la fauna i la flora (de forma significativa, però no exclusiva, entre espais naturals protegits com poden ser el Montseny i el Montnegre)
- Increment de barreres als rius i torrents
- Contaminació acústica (recordeu les previsions que apunten

¹ Sóc conscient que es tracta d'una definició d'impactes potencials que pot ser titllada de subjectiva. Es podria argumentar que algunes d'aquestes repercussions es podrien agrupar i ser considerades com un sol impacte. No obstant això, crec que una descripció dels impactes potencials ha de ser tan detallada com sigui possible, sobretot quan la seva magnitud pot ser important.

la circulació d'uns 40.000 vehicles diaris, el 13% dels quals, vehicles pesants)

- Contaminació atmosfèrica, agreujada per les condicions climàtiques de la plana del Vallès (la boira i la inversió tèrmica, que retenen els contaminants a les capes més baixes de l'atmosfera). En alguns punts podria tenir efectes sobre la salut de les persones que haurien de viure a prop d'aquesta via de comunicació (tos, mal de coll, irritació de les mucoses...)
- Fragmentació de termes i nuclis municipals, amb el consegüent aïllament en alguns casos de barris i urbanitzacions
- Increment del ritme d'ocupació del sòl
- Extensió del model d'urbanització conegut com a ciutat difusa.

Entre els impactes apuntats, crec que és important destacar-ne dos especialment: el bloc format per la destrucció d'espais naturals i la transformació del paisatge, i la contribució a l'extensió del model de ciutat difusa.

La destrucció d'espais naturals i la transformació del paisatge

El Quart Cinturó, si mai s'arriba a construir, representarà una intrusió en el paisatge de les comarques afectades. És evident que la construcció d'una nova carretera en un medi més aviat rural,² per moltes mesures correctores que s'adoptin, sempre té un impacte visual important, ja que trenca amb la unitat del paisatge i esdevé un element de con-



Àrea agrícola afectada pel projecte del Quart Cinturó entre Santa Eulàlia de Ronçana i l'Ametlla del Vallès. (Fotografia: A. Queralt)

trast. Aquest impacte es veu agreujat si la via provoca un canvi morfològic mitjançant talussos i terraplens. El relleu del Vallès fa pensar que aquests impactes seran inevitables. L'impacte visual serà especialment important en aquells trams on el pas del Quart Cinturó requereixi de passos elevats.

La realització del projecte podria tenir un impacte físic directe sobre els espais naturals. És previst que el seu traçat afecti les zones boscoses i agrícoles més importants que queden al Vallès. Aquestes àrees seran ocupades per la via i patiran un procés de fragmentació, que n'afavorirà la degradació.

Aquesta fragmentació i degradació de l'hàbitat, juntament amb l'efecte barrera que suposa una infraestructura lineal com aquesta (tot i les mesures adoptades per reduir els impactes ambientals), afectaran negativament la fauna. Cal no oblidar, a més, la funció social que exerceixen aquests espais (lleure, pràctica esportiva de la població, repòs psicològic...).

Més enllà de l'impacte directe que s'acaba de descriure, el Quart Cinturó pot tenir una altra modalitat d'impacte paisatgístic. En efecte, pot portar a una major artificialització del paisatge (cal considerar que actualment ja està bastant humanitzat) i a una disminució progressiva de la qualitat

² La franja nord del Vallès presenta, tot i el gran nombre d'urbanitzacions que esquitxen el paisatge, un component gens menyspreable de ruralitat.

dels sistemes naturals. Aquests sistemes, però, tenen un valor únic i irrepetible en si mateixos, ja que són els hàbitats de la flora i la fauna autòctones i contribueixen a evitar l'erosió (un problema important al nostre país).

D'altra banda, els sistemes agrícoles i forestals que aquest projecte posa en perill són una reserva de recursos naturals amb un enorme potencial com a zones de proveïment d'aliments, d'aigua, d'aire de qualitat, de materials geològics i vegetals, de sòl... (QUERALT, 1997).

És cert que la major part d'espais que resultarien afectats per la construcció del Quart Cinturó no estan protegits per cap tipus de regulació i que queden fora del Pla d'espais d'interès natural (PEIN). Aquest aspecte podria ser utilitzat pels defensors de l'obra per tal de relativitzar la magnitud de l'impacte que comportaria la destrucció d'aquestes àrees. Ara bé, el Servei de Parcs de la Diputació de Barcelona va considerar, a partir d'una categorització dels sòls poc artificialitzats de la província de Barcelona, que els sistemes naturals de bona part del Vallès (com ara Santa Eulàlia de Ronçana, Bigues i Riells, Cardedeu, les Franqueses del Vallès i la Roca) tenien un grau d'interès mitjà o mitjà-alt (BERTRAN, 1994), cosa que reforça en certa mesura els arguments exposats en el paràgraf anterior. Aquest interès es basa majoritàriament en la funció d'aquests espais, que formen un arxipèlag d'illes entre un mar humanitzat i urbanitzat, a l'hora d'actuar com a corredors biològics entre la serralada Litoral i la Prelitoral.

L'extensió del model de ciutat difusa

El Pla territorial general de Catalunya (PTGC) considera que les grans infraestructures de transport per carretera, com el Quart Cinturó, són el motor del desenvolupament econòmic, ja que al seu voltant s'han d'articular i disposar propostes diverses d'ocupació urbana de l'espai.

La malla generada per la xarxa viària crea uns espais interns, anomenats intervies o illes, que en les seves zones planes (pendent inferior al 20%) es destinen a construir sistemes urbans anomenats, en el nostre cas, de reequilibri metropolità (DPTOP, 1995). L'increment de l'accessibilitat a qualsevol punt d'aquestes illes fa esperar, doncs, una explosió urbanística que asseguri, per tant, un creixement dispers pel territori. El Quart Cinturó és, en definitiva, la garantia perquè en un temps rècord s'ompli d'assentaments urbans la resta de la plana del Vallès que es manté sense ocupar (RUEDA, 1995).

Si tenim present que el PTGC preveu l'ocupació de tots els sòls amb un pendent inferior al 20% com a sistema urbà, i si recordem els processos d'ocupació del sòl que han tingut lloc en les darreres dècades, és d'esperar que en els pròxims anys les pressions sobre les àrees més dinàmiques del territori metropolità, per urbanitzar sòls actualment classificats com a no urbanitzables, augmentin encara més. D'aquesta manera, mentre les àrees més muntanyoses poden preservar-se millor a causa de les dificultats de la seva urbanització, els corredors fluvials i les planes podrien esdevenir, en poc temps, una ciutat contínua.

Aquest model d'urbanització es coneix com a ciutat difusa. Es caracteritza per una baixa densitat d'habitants per quilòmetre quadrat i per la necessitat de desplaçar-se lluny del lloc de residència per realitzar gairebé qualsevol de les activitats quotidianes. No cal sortir del Vallès per trobar-ne exemples ben clars. Només cal tenir present les urbanitzacions

El creixement de Lliçà d'Amunt és un exemple evident del model de ciutat difusa. (Fotografia: A. Queralt)



de la vall del Tenes i les noves pautes de creixement dels seus municipis.

Les principals conseqüències de la ciutat difusa són: la depredació del sòl, un gran consum d'energia —a causa, en gran part, de la necessitat de desplaçar-se, que generalment es cobreix amb transport privat—, la imposició d'un model social basat en l'aïllament i en l'anonimat de les persones, una forta segregació social, una disminució de la qualitat de l'urbanisme i, finalment, un augment molt important dels costos de prestació dels serveis als ciutadans. És, per tant, un model caríssim des d'un punt de vista social, ambiental i econòmic, que, amb el temps, les administracions públiques potser no podran assumir.

ALTERNATIVES AL QUART CINTURÓ³

Els impactes descrits en l'apartat anterior fan imprescindible el plantejament d'alternatives a la construcció del Quart Cinturó. A continuació, descriuré les que considero més efectives. En tot cas, per permetre el seu estudi i la seva posterior aplicació, en cas que es decideixi adoptar-les, és totalment necessari que es paralitzin els tràmits administratius en què està immers actualment el projecte.



Els peatges, una mesura de regulació del trànsit que cal debatre.
(Fotografia: A. Queralt)

- La millora de les carreteres de la xarxa local i comarcal, que actualment tenen uns traçats, uns fermes i unes amplades que les fan insuficients a l'hora d'assolir el paper de xarxa bàsica de comunicacions. El cost d'aquesta millora seria molt inferior al de la construcció del Quart Cinturó; a més a més, els impactes ambientals que se'n deriven són menys negatius i resolen millor la funció de comunicació.

- L'establiment d'un sistema eficaç de transport públic (puntual, ràpid i còmode), que actuï com a focus d'atracció d'usuaris del transport privat i que permeti a la població el desplaçament d'un

punt a un altre del territori amb un impacte ambiental reduït.

- L'obertura a la circulació de passatgers de la línia ferroviària Mollet-el Papiol, que actualment només s'utilitza per al transport de mercaderies. Cal tenir present que les inversions en la millora i ampliació de la xarxa de ferrocarril (menys contaminant que el sistema de transport basat en el vehicle privat) han estat i són encara menors que les inversions en transport per carretera.⁴

Una altra mesura que caldria aplicar és el rescat dels peatges. La seva eliminació és, però, més discutible i dependrà de cada cas

³ Exposo —i subscric— en aquest apartat la major part de propostes formulades per la Campanya contra el Quart Cinturó, que es va iniciar l'any 1991 a Sabadell i que actualment aplega més de dues-centes cinquanta entitats del Vallès Occidental, del Vallès Oriental i del Baix Llobregat, d'àmbits diversos (entitats culturals, sindicats, grups polítics, entitats veïnals i d'associacions de mares i pares d'alumnes, grups ecologistes, associacions de caçadors..., entre d'altres).

⁴ Cal excloure d'aquesta afirmació les inversions destinades al tren d'alta velocitat (TAV), que genera un impacte ambiental de caire negatiu molt important.



El projecte del Quart Cinturó, un impediment per al desenvolupament harmònic del territori. Zona de la Vall, Santa Eulàlia de Ronçana. (Fotografia: A. Queralt)

en concret. En aquest sentit, la recent eliminació del peatge de la B-30 a Sant Cugat era totalment necessària per descongestionar els laterals de l'autopista (que estaven col·lapsats diàriament mentre que els carrils de la via de peatge estaven buits).

En canvi, altres peatges realitzen realment una funció de regulació del trànsit de vehicles cap a Barcelona, eviten una entrada massiva i redueixen, entre altres aspectes, la contaminació acústica i atmosfèrica a l'interior de la ciutat. En tot cas, el rescat del peatge hauria de permetre destinar els beneficis obtinguts a través d'aquest mecanisme a la millora de la xarxa de transport públic i de la qualitat del servei.

REFLEXIONS A L'ENTORN DEL QUART CINTURÓ

El Quart Cinturó és una peça important de la política territorial del Govern central i, sobretot, autonòmic, que es basa en la construcció de grans infraestructures com a elements generadors de desenvolupament econòmic i de reequilibri territorial del nostre país. Compta amb el suport explícit o implícit de molts responsables locals, en funció del grau de temor de la reacció que pugui provocar la realització de l'obra en els seus electors.

I tot això, prescindint de forma evident —i conscient— de consideracions de tipus social o ambiental (més enllà de la restaura-

ció de talussos o de la replantació de vegetació, que no deixen de ser actuacions de cosmètica que no aconsegueixen dissimular la magnitud dels impactes).

Després de la constatació dels impactes i de veure com des de les administracions es rebutja d'entrada l'avaluació de qualsevol alternativa al projecte (només s'han estudiat alternatives de traçat), s'arriba a la conclusió que l'única justificació per a la construcció d'aquesta obra és econòmica. I és que, com deia Quevedo, «poderoso caballero es Don Dinero».

La construcció d'obres faraòniques i innecessàries és una pràctica que respon a les demandes

de les empreses constructores d'aquestes infraestructures. Cal recordar que una representació d'aquestes empreses va haver de donar el seu vistiplau al pla d'inversions del Ministeri de Foment per als propers anys com a requisit previ a la seva tramitació. També respon a l'obsessió de bona part dels responsables de l'Administració per passar als annals de la història com els personatges que, pel que fa a l'àmbit local, com a l'autonòmic i al central). Només cal fer un repàs de les declaracions dels alcaldes i regidors que n'han parlat a la premsa. Hi ha una gran diversitat d'opinions, des de les totalment contràries a l'obra (algunes convençudes i altres per conveniència) fins a les favorables al cent per cent. Entremig, hi ha alcaldes que només estan en contra del projecte únicament si els passa pel seu municipi, uns quants que hi estan personalment en contra i a favor en l'àmbit polític i altres que hi estan totalment a favor perquè consideren que el projecte serà molt beneficiós en el terreny econòmic i deixen de banda els impactes sobre el medi

ambient. Altres, però, no tenen por de fer el ridícul i arriben a afirmar que aquest projecte serà beneficiós per al medi ambient.

És, en definitiva, un exemple de cinisme polític generalitzat, motivat per raons econòmiques o per la necessitat de satisfer certes ambicions, però, al cap i a la fi, justificat. No obstant això, és dur pensar que des de les institucions que ens representen s'estiguin prenent decisions que poden afectar negativament la nostra qualitat de vida. Es fa difícil d'entendre com —tot i l'evidència dels impactes negatius que causen— s'han adoptat i s'estan tirant endavant amb força projectes com el Quart Cinturó i el tren d'alta velocitat (TAV).

Crec, sincerament, que cal un major coneixement de la societat civil i de la classe política sobre què vol dir democràcia i sobre la noció de diner públic. En aquest darrer sentit, cal entendre que no es poden invertir uns recursos públics i limitats en la realització d'uns projectes que no benefi-

cien —fins i tot, la perjudiquen— la major part de la població.

Amb relació a aquest aspecte, em permeto acabar amb una reflexió de Max Neef (1993), que afirma que el sistema econòmic vigent no es dirigeix a la satisfacció de les necessitats de les persones, sinó al funcionament d'una economia que genera beneficis per a alguns membres de la societat. Es tracta, doncs, d'un creixement que no està fet a escala de necessitats bàsiques, ambientals o humanes.

BIBLIOGRAFIA

- BERTRAN, Jordi (1994): «El Vallès Oriental: problemes induïts de l'artificialització del sòl i la preservació del medi ambient», a *Papers*, núm. 21, pàg. 65-76.
- DPTOP (1995): *Pla territorial general de Catalunya*. Barcelona: Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat de Catalunya.
- NEEF, Max (1993): *Desarrollo a escala humana*. Barcelona: Icaria Editorial.
- QUERALT, Arnau [et al.] (1997): *L'impacte del Quart Cinturó sobre el medi humà de Santa Eulàlia de Ronçana (Vallès Oriental)* (inèdit).
- RUEDA, Salvador (1995): *Ecologia urbana. Barcelona i la seva regió metropolitana*. Barcelona: Beta Editorial.