



Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA, TÚNEL D'HORTA (2003)

Josep Báguena

L'anunci de recuperació de l'antic projecte de construcció d'un túnel entre Horta i Cerdanyola que travessi la serra de Collserola connectant Barcelona i Sabadell, provoca un intens debat sobre els models de mobilitat en l'àmbit metropolità.

El Pla general metropolità del 1976 i el Pla general de carreteres del 1985, revisat el 1995, preveïen la construcció de tres grans eixos viaris per connectar la ciutat de Barcelona amb els municipis de Sant Cugat i Cerdanyola del Vallès, tot travessant l'espai natural de Collserola, que no gaudia aleshores de cap figura de protecció. Aquests tres grans eixos havien de seguir les valls de Vallvidrera, ja ocupada per la línia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya entre Barcelona i Sabadell i Terrassa, la Vall de Sant Medir i el torrent de Can Coll.

D'aquests tres projectes només es van fer realitat els anomenats Túnel de Vallvidrera C-16 E-9, de peatge, gestionats per l'empresa Tabasa (Túnel i Accessos de Barcelona, SA), que connecten la principal artèria de la primera corona metropolitana, les rondes o B-20, amb la B-30 A-7 i amb la C-58 a la segona i tercera corones metropolitanes.

El projecte previst

El túnel d'Horta hauria d'unir Barcelona i Sabadell en doble calçada i amb dos carrils per sentit. Tabasa, empresa participada per la Generalitat de Catalunya en un 70%, seria l'encarregada de construir-lo i explotar-lo gràcies a una autorització inclosa a la Llei d'acompanyament dels pressupostos de la Generalitat per al 2001, on s'autoritzava la Generalitat a encarregar el túnel directament a Tabasa sense necessitat de concurs.

El traçat, segons Tabasa, s'iniciaria a l'enllaç d'Horta de la ronda de Dalt (continuant l'eix del túnel de la Rovira). Tot seguit hi haurien dos túnels naturals de 3.260 m i 420 m, respectivament, separats per un viaducte de 120 m. La boca nord dels túnels quedaria més enllà de Can Coll, a la cara nord de la serra de Collserola, al municipi de Cerdanyola del Vallès, des d'on la via continuaria paral·lela al nucli urbà, on hi hauria un túnel artificial de 735 m (entre el Torrent dels Gorgs i l'autopista), fins creuar la B-30 A-7 a l'alçada de la carretera de Bellaterra a Cerdanyola. Més endavant connectaria amb la C-58 prop de l'enllaç de Sabadell Sud. L'àrea de peatge se situaria pròxima a la futura ronda de Cerdanyola; es preveïen accessos a aquesta ronda i a la carretera Sant Cugat-Cerdanyola. En total serien 9,9 km, el 45% dels quals anirien soterrats.

Els càlculs preveïen una intensitat mitjana diària d'entre 17.500 i 23.600 vehicles. El límit de velocitat a l'interior dels túnels se situaria en 80 km/h, el qual segurament se superaria en el recorregut no cobert gràcies als radis de corba previstos (450 m). El pressupost de l'obra era de 196,4 milions d'euros.

Primer anunci de la recuperació del projecte i primeres reaccions

A la darrerria del 1999, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va manifestar la intenció de recuperar el projecte de construcció del túnel d'Horta que anteriorment havia quedat relegat pel del túnel de Vallvidrera, inaugurat l'agost del 1991.

L'anunci del Departament va generar reaccions entre les diferents formacions polítiques dels municipis implicats: Barcelona, Cerdanyola i Sant Cugat del Vallès. Els ajuntaments implicats no es van declarar decididament en contra, tot i mostrar certa preocupació pel fet que el túnel fos de peatge i pel traçat, massa pròxim als nuclis urbans, sobretot al de Cerdanyola del Vallès. Un altre aspecte que els ajuntaments van abordar va ser la necessitat que la construcció del túnel anés acompanyada de mesures de suport al transport públic i que es reservés en exclusivitat una part de l'eix viari per a aquest ús. Pel que fa als partits polítics, les úniques postures totalment contràries varen ser les d'ICV i d'ERC, que es van traduir en la presentació de mocions als plens de Barcelona i Cerdanyola o en preguntes al Govern al Parlament de Catalunya.

Una de les primeres propostes alternatives al projecte va provenir de l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), entitat ecologista del Vallès, que el 15 de desembre de 1999 va redactar un comunicat on considerava innecessària la construcció del túnel i reclamava la necessitat de debatre i consensuar un Pla territorial metropolità de la regió de Barcelona que actualitzés l'antic PGM i planifiqués les infraestructures de transport sota principis de sostenibilitat. Com a primera mesura va proposar la supressió dels peatges de les autopistes A-17 (Mollet del Vallès) i E-9 (Terrassa-Rubí). Aquesta iniciativa tenia un precedent pròxim: el Manifest per una llei de protecció dels espais naturals de Collserola, que, amb data de març del 1999 i recolzat per nombroses entitats, demanava, entre altres coses, «la modificació de la xarxa viària prevista pel PGM», sol·licitant «la supressió del PGM del túnel d'Horta, el túnel central i la via de cornisa».

En aquest context, el conseller Pere Macias va declarar el febrer del 2000 que l'obra no es faria si no s'arribava a un consens amb els ajuntaments afectats (sobretot amb els de Barcelona i Cerdanyola), al mateix temps que es mostrava convençut de la possibilitat d'arribar a un acord.

En la modificació del Pla de carreteres de Catalunya de l'any 2000, la Generalitat va eliminar el projecte del túnel central del Tibidabo, però va ratificar la intenció de construir el túnel d'Horta. Aquest fet va fer que el Consell Consultiu del Consorci del Parc de Collserola, que aplegava més de cinquanta entitats (ajuntaments, centres excursionistes, universitats, grups ecologistes, associacions de veïns...), es posicionés per unanimitat, el maig del 2000, en contra de la construcció del túnel d'Horta, al·legant que construir-lo suposaria un fort augment de la mobilitat privada a la ciutat de Barcelona i als municipis del Vallès i alhora l'agreujament de la pressió urbanística a les fronteres del Parc.

La iniciativa ciutadana següent, nascuda en un dels barris de Barcelona que havia de patir més directament l'impacte del túnel, va ser la formació, el 22 de febrer de 2000, de la Plataforma Ciutadana contra el Túnel d'Horta, impulsada per l'Associació de Veïns del barri d'Horta, a la qual es van afegir nombroses entitats veïnals, ecologistes i d'altra naturalesa.

Arran de la presentació del resum executiu de l'Estudi informatiu del túnel d'Horta, elaborat per Tabasa, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) va publicar l'abril del 2001 el document Alternatives sostenibles al túnel d'Horta, en el qual s'apostava per una millora del transport públic com a alternativa a la construcció del túnel.

Nova reactivació del projecte

Dos anys després, el juny del 2003, passades ja les eleccions municipals, el president de la Generalitat de Catalunya, Jordi Pujol, va anunciar la voluntat del seu govern d'engegar el procés administratiu per portar a terme el projecte.

Des de l'Ajuntament de Barcelona, governat per PSC, ERC i ICV, no se'n va emetre cap valoració oficial. Tanmateix, els tinents d'alcalde d'ERC, Jordi Portabella i d'ICV, Imma Mayol, van expressar la seva oposició a la construcció del túnel. Aquesta oposició es basava en aspectes ambientals i funcionals, com ara l'augment d'emissions de CO2 derivat de l'increment de trànsit que generaria la nova infraestructura. Portabella va defensar la potenciació de la xarxa ferroviària metropolitana, la creació de noves línies d'autobús i la posada en marxa d'un sistema de taxis col·lectius per frenar l'augment de la mobilitat en cotxe privat. Per portar-ho a terme, Portabella va proposar invertir el total del pressupost del túnel d'Horta en aquestes mesures alternatives, mantenint així el nivell d'inversió pública en matèria de transport.

Diferents representants del grup del PSC i d'ICV a l'Ajuntament de Barcelona juntament amb l'alcalde de Cerdanyola i la regidora del districte d'Horta-Guinardó van denunciar que el Govern de la Generalitat, recuperant aquest projecte, estava potenciant l'ús del transport privat contra l'ús del transport públic. Els ecosocialistes proposaven doblar la inversió pública en transport col·lectiu per poder millorar d'aquesta manera les condicions ambientals del territori metropolità.

Xavier Trias, candidat a alcalde per a la ciutat de Barcelona per Convergència i Unió, es va mostrar favorable a la construcció del túnel sempre que l'eix viari anés acompanyat d'una línia de metro o ferrocarril metropolità que en fes el mateix recorregut.

Des de la Cambra de Comerç de Barcelona, el seu president Miquel Valls va defensar, a mitjan mes d'agost, la construcció d'aquesta gran infraestructura, a més de la de l'**AUTOVIA ORBITAL, QUART CINTURÓ**, a fi de descongestionar la forta càrrega de trànsit de l'actual C-58, que suporta el 70% dels desplaçaments diaris entre la ciutat de Barcelona i els municipis del Vallès. Valls va insistir en la necessitat de mantenir l'esforç inversor públic català, un 3,5% del PIB, per mantenir una bona relació entre el sector econòmic i l'administració catalana.

A la darrerria del 2003 no es coneixia cap iniciativa per part de cap de les administracions competents per engegar el procediment administratiu per a la construcció del túnel d'Horta.

Més informació

www.laptp.org

www.adenc.org/notes/1999/19991215tunnel.htm

www.cerdanyola.info/pgs/noticia.php?n_id=2870

