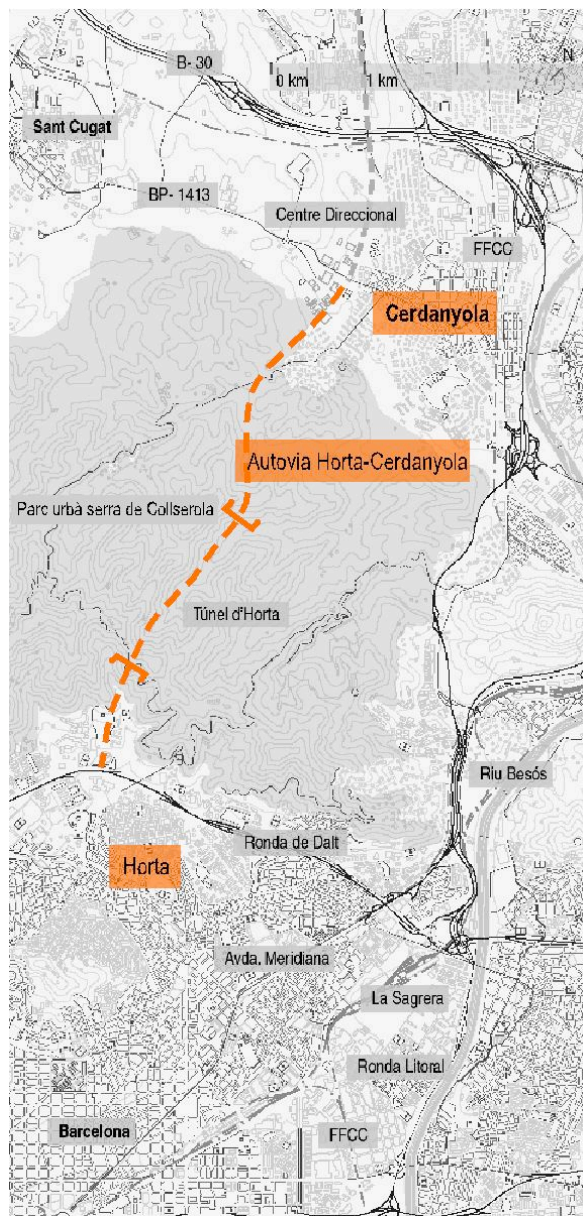


Infraestructures de transport > Viàries | 09:00 h

AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA, TÚNEL D'HORTA (2004)



Xavier Basora, Jordi Romero i Xavier Sabaté

Continua el debat sobre la conveniència de construir un túnel entre Horta i Cerdanyola que travessi la serra de Collserola. Els partidaris del túnel el consideren necessari per a millorar les comunicacions entre Barcelona i el Vallès i evitar el col·lapse del sistema viari metropolità. Els seus detractors pensen que tindria un impacte ambiental excessiu i proposen com a alternativa reforçar l'eix ferroviari del congost del Besòs.

Antecedents 2003

El Pla general metropolità (PGM) de 1976 va preveure tres túnels d'accés rodat a Barcelona a través de la serra de Collserola. Un era el túnel de Vallvidrera, inaugurat l'any 1991, un altre era el túnel de Sant Medir i l'altre era el túnel d'Horta, que havia d'unir Horta i Cerdanyola del Vallès en forma d'autovia de dos carrils per sentit. Dels gairebé 10 km de traçat, un 45% anirien soterrats i la infraestructura suportaria una mitjana de 20.000 vehicles diaris.

1999. El debat comença

El debat sobre el túnel d'Horta es va iniciar a la darrereria de 1999, quan la Generalitat de Catalunya, governada per Convergència i Unió (CiU), va proposar construir-lo per a millorar la comunicació entre Barcelona, especialment el barri d'Horta, i el Vallès Occidental. Els ajuntaments dels municipis afectats (Barcelona, Cerdanyola i Sant Cugat del Vallès) no es van oposar frontalment al projecte, tot i que els grups d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) i Iniciativa per Catalunya Verds-Esquerra Unida i Alternativa (ICV-EUiA) s'hi van mostrar contraris des d'un principi. El Partit dels Socialistes de Catalunya (PSC) proposava incorporar el transport públic a la proposta de nou túnel.

Des del món associatiu, l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC), del Vallès, i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) van proposar projectes alternatius al túnel. L'any 2000 es va crear la Plataforma Ciutadana contra el Túnel d'Horta, impulsada per l'Associació de Veïns del Barri

d'Horta i amb el suport d'entitats veïnals i ecologistes. Aquell mateix any, el Consell Consultiu del Consorci del Parc de Collserola es va posicionar unànimement en contra de la construcció del túnel. En canvi, la Cambra de Comerç de Barcelona s'hi va mostrar a favor per a minimitzar el risc de col·lapse del sistema viari metropolità.

2004. El debat continua

El nou govern de la Generalitat va heretar el debat sobre el túnel d'Horta, amb la novetat que llavors coincidia el color dels governs de Cerdanyola (amb majoria d'ICV-EUiA), Barcelona i la Generalitat (ambdós amb tripartit de PSC, ERC i ICV-EUiA). La Generalitat no va descartar la construcció del túnel però, per a evitar el conflicte, va decidir esperar que es completessin els estudis de viabilitat que s'havien iniciat amb l'anterior govern.

Joan Clos, alcalde de Barcelona, va afirmar el mes de febrer que calia construir el túnel, malgrat que en un principi fos utilitzat exclusivament pel transport públic. Aquesta possibilitat va ser rebutjada pel districte d'Horta-Guinardó,

encapçalat per Elsa Blasco (ICV-EUiA) i Maravillas Rojo (PSC). Aquest episodi del debat va coincidir amb la modificació del PGM per a desafectar els barris nord d'Horta, una modificació que va respectar l'espai reservat per al túnel.

Des de la PTP, el seu president, Pau Noy, trobava poc viable la construcció d'un túnel ferroviari aïllat de la xarxa de ferrocarrils existent. Noy recordava que la PTP i la plataforma contra el túnel proposaven des de feia anys reforçar el tren pel congest del Besòs. Aquesta proposta va ser prevista el mes de març per la Generalitat, i consistiria a crear una nova línia que, a partir de l'intercanviador previst en la [MILLORA URBANA DE LA PLAÇA DE LES GLÒRIES](#) o de l'[INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA](#), recorreria el subsòl de la Meridiana fins a Montcada i Reixac. Aquesta proposta seria factible davant l'arribada del [FERROCARRIL D'ALTA VELOCITAT A BARCELONA](#), que desviaria línies de RENFE cap a la Sagrera deixant espai lliure per a noves línies a la Meridiana.

No es va tornar a parlar del túnel d'Horta fins que el mes de novembre la Direcció General de Carreteres (DGC) va presentar un estudi que proposava construir més de cinc-cents nous quilòmetres d'autopistes i autopistes a Catalunya fins a l'any 2026. Una de les propostes de l'estudi era la construcció del túnel d'Horta. Uns dies després, ERC i ICV van recordar que no acceptarien cap intent de construir el túnel.

Amb tot, a la darrereria de 2004, el debat sobre el túnel d'Horta es mantenia viu i sense la perspectiva de tancar-se a curt termini.

Més informació

www.adenc.org

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

www.laptp.org

www.tunelsdevallvidrera.com

www.collserola.org/index_tunel_horta.html



Continguts relacionats

[AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA, TÚNEL D'HORTA \(2004\)](#)
