

Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOVIA HORTA-CERDANYOLA. TÚNEL D'HORTA (2007)



Marc Sogues - X3 Estudis Ambientals

Coincidint amb la campanya de les eleccions municipals, a Barcelona es reprèn el debat sobre el túnel d'Horta. El PSC i ERC es mostren partidaris de descartar l'eix viari si no és per a transport públic, i aposten pel ferroviari. El PP demana tots dos eixos i ICV i CiU s'oposen a tots dos. A Cerdanyola, el consistori demana el túnel ferroviari per donar resposta al creixement previst a la zona del Centre Direccional. D'altra banda, la definició dels límits del Parc de Collserola passa a incloure terrenys previstos per al túnel, cosa que genera dubtes sobre l'execució final del projecte, tot i que el DPTOP entén que no la impedeix.

 Antecedents [2003](#), [2004](#)

El túnel d'Horta és un projecte previst pel Pla general metropolità (PGM) de 1976 que havia de servir per a unir el barri barceloní d'Horta i Cerdanyola del Vallès (Vallès Occidental) a través d'una autovia de dos carrils per sentit. Dels gairebé 10 km de traçat, un 45% anirien soterrats i es preveia que la infraestructura suportaria una mitjana de 20.000 vehicles diaris.

A la darrera de 1999, la Generalitat de Catalunya, governada per Convergència i Unió (CiU), va decidir recuperar el projecte per tal de millorar la comunicació entre Barcelona i el Vallès Occidental. Els ajuntaments de Barcelona i Cerdanyola del Vallès no s'hi van oposar d'entrada, tot i que van demanar que es reservés en exclusivitat una part de l'eix viari per al transport públic i que es considerés l'opció d'incloure-hi un eix ferroviari. En els mateixos termes es va manifestar la Cambra de Comerç de Barcelona (CCB), favorable des del primer moment a la construcció de la infraestructura. En canvi, s'hi oposaven Iniciativa per Catalunya- Verds (ICV) i Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), i també diversos col·lectius ecologistes i veïnals com l'Associació per la Defensa i l'Estudi de la Natura (ADENC) i la Plataforma Ciutadana contra el túnel d'Horta.

L'any 2004 el nou Govern tripartit no va descartar la construcció del túnel però va decidir esperar que es completessin els estudis de viabilitat que s'havien iniciat amb l'anterior govern abans de prendre una decisió. Els anys 2005 i 2006 van

transcórrer sense avenços significatius.

Els candidats barcelonins exposen la seva visió del projecte

El 2007, la proximitat de les eleccions municipals del maig va propiciar la reobertura del debat sobre el túnel d'Horta, especialment a la ciutat de Barcelona on, a mitjan abril, els diferents candidats es van tornar a pronunciar sobre el projecte.

L'alcalde Jordi Hereu (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC) es va mostrar partidari de descartar la connexió viària pel túnel d'Horta i apostar únicament per la ferroviària. ERC i el Partit Popular (PP) també donaven suport a la proposta d'Hereu. Tanmateix, el candidat republicà, Jordi Portabella (ERC), va demanar que s'incloués un carril bus

i que es descartés definitivament el pas de vehicles privats perquè la sortida del túnel estava prevista al nucli antic d'Horta, on la trama de carrers estrets existent dificultaria l'absorció del trànsit procedent del túnel.

En canvi, tant la candidata d'ICV, Imma Mayol, com el convergent, Xavier Trias (CiU), van defensar que no calia construir el túnel. Mayol apostava per millorar les connexions pels eixos existents amb mesures com ara premiar els vehicles amb més ocupació, establir un nou servei d'autobús entre Barcelona i el Vallès Occidental pels túnels de Vallvidrera (que va proposar d'anomenar Vallexpress) i doblar la capacitat de transport de les línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) existents. Trias, per la seva banda, va insistir a demanar millores a la xarxa de **RODALIES DE RENFE**.

Cerdanyola i Sant Cugat volen la nova connexió ferroviària amb Barcelona

L'Ajuntament de Cerdanyola del Vallès va presentar públicament el mes d'octubre el llibre Quines Infraestructures de Transport per al Vallès? La mobilitat al Vallès, amb el qual el consistori es posicionava en contra del túnel viari i a favor del túnel ferroviari, que jutjava necessari per a donar cobertura al Centre Direccional* i a la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB). Aquest plantejament, defensat per l'alcalde Antoni Morral (ICV), no era plenament compartit pels seus socis de govern de CiU. Concretament, la primera tinent d'alcalde, Consol Pla (CiU), va afirmar que era igualment important tenir un bon transport públic i disposar alhora d'una via per al transport privat, i va afegir que descartar l'eix viari era una irresponsabilitat tenint en compte els creixements urbanístics previstos a la plana del Castell pel **PLA URBANÍSTIC DEL CENTRE DIRECCIONAL DE CERDANYOLA DEL VALLÈS**.

L'Associació Cerdanyola Via Verda es va continuar mostrat contrària a la construcció del túnel i va ser una de les entitats més actives. Segons l'entitat, tot i ser soterrat, l'eix tindria un fort impacte sobre el medi natural de Collserola, especialment en els punts d'entrada i sortida, així com sobre les aigües subterrànies. L'Associació denunciava també que el projecte responia únicament a la necessitats de donar resposta als grans increments de la mobilitat privada que propiciaria la urbanització de la plana del Castell.

A principi de desembre, l'alcalde de Sant Cugat del Vallès, Lluís Recoder (CiU), va lamentar el retard de la declaració de Collserola com a parc natural, va reiterar que considerava compatible la construcció d'un nou túnel ferroviari que travessés Collserola amb la declaració d'aquest espai com a parc natural i va defensar que la nova connexió no s'efectués per Horta. L'opció defensada pel consistori cugatenc per a generar una nova connexió entre Barcelona i el Vallès era prolongar la línia d'FGC de l'Avinguda Tibidabo.

La modificació dels límits del parc impedeix la construcció del túnel?

A final de novembre, el Departament de Medi Ambient i Habitatge (DMAH) va efectuar una proposta de modificació del **PARC DE COLLSEROLA** que implicava l'ampliació dels límits de protecció fins a absorbir els terrenys on es preveia construir els accessos al túnel d'Horta, cosa que alguns mitjans van interpretar com l'anul·lació definitiva del projecte.

Pocs dies després, però, l'alcalde de Cerdanyola va sortir al pas d'aquestes interpretacions i va explicar que eren fruit d'una confusió perquè, d'una banda, la declaració de Collserola com a parc natural encara no s'havia aprovat; i de l'altra, perquè aquesta no implicaria necessàriament que el túnel no es pogués construir.

De fet, a mitjan desembre, el secretari de Mobilitat Manel Nadal, del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP), va manifestar que no era cap inconvenient que els terrenys destinats a la construcció del túnel s'inclouessin dins del Parc Natural, perquè això només implicava haver de fer el túnel d'una manera més respectuosa amb l'entorn. Nadal va recordar que, en cas que el projecte tirés endavant, caldria el vistiplau del DMAH amb la corresponent declaració d'impacte ambiental. Tot i assenyalar que, en tractar-se d'un parc natural, seria més difícil d'obtenir, va recordar que la condició d'aquest espai no significava que no s'hi poguessin construir infraestructures, tal com ho demostraven altres actuacions en curs**. El secretari de Mobilitat, però, es va mostrar partidari que el túnel fos ferroviari, si bé no va descartar definitivament la possibilitat que també fos viari.

Uns dies més tard, les cambres de comerç de Barcelona, Sabadell i Terrassa es van pronunciar a favor que el túnel fos tant viari com ferroviari i van demanar que es financés amb les inversions de l'Estat a Catalunya previstes en el marc del desplaçament de l'Estatut.

A final d'any, restava pendent la declaració del Parc Natural de Collserola i l'aprovació del Pla territorial de l'Àrea Metropolitana, en el qual es decidiria si finalment es feia o no el túnel i si seria viari i/o ferroviari. Totes dues aprovacions es preveien per al primer semestre de 2008.

Més informació

ecologistesenaccio-cat.pangea.org/temes/ordterr/tunel/tunel.htm
www.cerdanyola.info
www.collserola.org

* *Un complex d'empreses d'activitat tecnològica i d'investigació previst entre Cerdanyola del Vallès i Sant Cugat.*

**** Nadal feia referència al túnel per a una canalització que el DMAH estava construint en aquell moment a Collserola per a connectar les xarxes de subministrament del Ter amb les del Llobregat.**

