

Infraestructures de transport > Viàries |

AUTOPISTA C-16 TÚNELS DE VALLVIDRERA. DESDOBLAMENT (2009)

Arnau Urgell

El juny de 2009 el Govern presenta un estudi previ d'alternatives per desdoblir el túnel de Vallvidrera, a l'autopista C-16, i passar de tres a quatre carrils. El projecte, encarregat per 135 MEUR a l'empresa pública TABASA un any abans, també incorpora un enllaç subterrani des de la boca sud fins al carrer Numància que, a diferència de l'ampliació del túnel, no genera unanimitat. També es treballa en la implementació de descomptes en el peatge segons el nombre d'ocupants. La mesura hauria d'entrar en vigor el gener de 2010, però mesos abans encara no s'ha pogut validar el sistema de comptatge. El DPTOP espera que l'estudi informatiu es posi a informació pública al llarg del 2010 i que les obres finalitzin el 2015.

L'any 1991 es van inaugurar els denominats túnels de Vallvidrera (C-16), autopista de prop de 13 km que uneix el barri de Sarrià de Barcelona amb Sant Cugat del Vallès i Terrassa (el Vallès Occidental). Dóna nom a la via el túnel de Vallvidrera que, amb 2.517 m de longitud, permet superar la barrera que suposa la serra de Collserola. La construcció i gestió de la infraestructura la realitza l'empresa pública Túnels i Autopistes de Barcelona (TABASA) creada el 1967 per construir diverses vies d'alta capacitat que permetin accedir a la ciutat. Malgrat que en el període 1970-1975 va executar algunes de les obres previstes, com ara el túnel de la Rovira, el març de 1976 va cessar temporalment l'activitat. El 1980 el Ministeri d'Obres Públiques (MOP) va traspasar a la Generalitat el compromís de construir els túnels de Vallvidrera, obra que es va iniciar vuit anys després.

L'1 d'abril de 2008 el Govern va fer públic l'objectiu de construir un quart carril al túnel de Vallvidrera. A diferència de la resta de l'autopista, el túnel de 2,5 km només té tres carrils, un dels quals reversible. L'obra no pretenia augmentar la capacitat de la infraestructura, sinó complir la normativa europea de seguretat que obligava l'any 2014 a segregar els túnels de més de dos carrils. El projecte també havia d'incloure una nova via d'accés des de la boca sud del túnel fins a la xarxa urbana de Barcelona per reduir la densitat de vehicles que circulen per la Via Augusta i proporcionar un accés més fluid a la ciutat.

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va anunciar que els treballs, sense calendari, tindrien un cost de 135 MEUR. Aquesta quantitat l'assumiria TABASA –empresa pública formada per la Generalitat i en menor mesura per l'Ajuntament, el Consell Comarcal i la Diputació de Barcelona– gràcies a un canvi en els seus estatuts. La modificació permetia revertir els seus beneficis en projectes de millora del transport col·lectiu i la promoció de l'ús racional del vehicle privat. En un paquet de 443 MEUR, el Govern li va encarregar, a banda de l'ampliació del túnel, el **CARRIL BUS-VAO DE LA C-58**; la cua de maniobres de l'estació de plaça Catalunya, i la nova estació de Vulpalleres de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), així com quatre aparcaments a estacions d'FGC. Tot plegat en un termini màxim de sis anys.

El preu del peatge

El Govern va proposar el setembre de 2008 que el preu del peatge dels túnels de Vallvidrera fos variable en funció de l'ocupació dels vehicles. Es tractava d'una de les 93 mesures incloses en el **PLA DE MOBILITAT DE LA REGIÓ METROPOLITANA DE BARCELONA** (RMB) i que, després de provar-la a la C-16, es podria fer extensiva als peatges de la C-32, C-33 i l'AP-7.

El DPTOP va anunciar que les proves pilot es practicarien abans de finalitzar l'any a partir d'un sistema basat en infrarojos per detectar la longitud d'ona de la pell i, per tant, diferenciar una persona d'un animal o objecte. Àlvar Garola, professor d'Infraestructura del transport de la Universitat Politècnica de Catalunya (UPC) –que juntament amb TABASA i Seat estudiaven com comptar els ocupants– va explicar que enlloc del món hi havia “sistemes de detecció automàtica”. Per a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), la millor tècnica era el recompte manual, tal com es fa als Estats Units, però el Govern ho descartava per les possibles cues als peatges. Fonts del DPTOP també descartaven destinar un carril per als vehicles amb un major nombre d'ocupants.

Pocs dies després l'Ajuntament de Barcelona va donar llum verd a un document que fixa les necessitats en el camp de les infraestructures per als propers 15-20 anys. A banda del quart carril del túnel, hi incorporava una connexió

soterrada des de la boca sud fins al carrer Numància. Aquesta proposta no tenia el suport ni d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), al govern, ni d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC), a l'oposició.

L'abril de 2009 el tinent d'alcalde d'Urbanisme, Ramon García Bragado (Partit dels Socialistes de Catalunya, PSC), sorprenia amb una proposta de peatge "dissuasiu" a l'accés de Barcelona pels túnels de Vallvidrera. La proposta consistia a encarir el peatge en sentit sud respecte del preu del trajecte en sentit Vallès. Tot i això, García Bragado va afirmar que no descartaven ni la implementació d'un sistema de peatge selectiu segons el nombre d'ocupants ni l'enllaç soterrat fins al carrer Numància, tot i que no les considerava "prioritàries". La proposta no va caure gens bé als consistoris de Terrassa i Sant Cugat. Ambdós ajuntaments apostaven pel transport públic com a mesura per reduir el trànsit de l'autopista i seguir una política de descomptes per als cotxes amb un mínim de tres ocupants i als menys contaminants. L'oposició barcelonina també va criticar la proposta de l'equip de govern. El debat es va allargar un parell de dies amb una proposta de resolució de Convergència i Unió (CiU) al Parlament per tal que la cambra rebutgés la proposta de l'Ajuntament. Amb aquest escenari, el batlle de Barcelona, Jordi Hereu (PSC), va matisar explicant que tan sols era una "reflexió de caràcter genèric sobre la mobilitat en l'entorn metropolità".

A l'espera de l'estudi informatiu i del procés de comptatge

A començament de juny el director general de TABASA, Albert Vilalta, va explicar que s'havia descartat l'opció dels infrarojos per tal de mesurar l'ocupació dels vehicles, ja que no era un sistema precís. D'aquesta manera s'optava per l'opció de càmeres al peatge i recomptes des d'un centre de control. Tot i això Vilalta advertia que no començarien a fer els descomptes –a priori, l'1 de gener de 2010– fins que tinguessin un sistema segur. Les dades mostraven que només un 4,3% dels vehicles duien tres o més ocupants en hora punta i només aquesta xifra es podrien beneficiar del descompte del 50% del preu. A banda dels descomptes per ocupants, TABASA també va reiterar que faria rebaixes als vehicles poc contaminants mitjançant el sistema de pagament automàtic via T.

El 26 de juny el conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal (PSC), va presentar públicament un estudi previ d'alternatives per a l'ampliació del túnel de Vallvidrera i per la seva connexió amb l'Eixample. La nova galeria del túnel aprofitaria les dues boques situades al costat de l'actual, que no es van foradar tot i que el projecte inicial ho preveia. Entre ambdós sentits es mantindria l'actual via d'emergència.

El nou túnel tindria una bifurcació poc abans de la boca sud que passaria per sota el giratori de can Caralleu i la ronda de Dalt fins a l'avinguda de J.V. Foix. Allà es prolongaria fins a la plaça Prat de la Riba i la ronda del Mig, punt de confluència amb el carrer Numància i l'avinguda de Sarrià. Aquesta opció facilitaria el trànsit d'entrada, fet que topava amb les preferències de l'Ajuntament d'ajudar precisament el de sortida.

En aquest sentit, el consistori considerava que calia negociar amb TABASA el projecte i que, en tot cas, es podia fer per separat el desdoblament –un projecte acceptat per tots els agents per les exigències de seguretat– de les possibles connexions amb la resta de la ciutat.

L'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del projecte es van adjudicar a final de setembre. Albert Vilalta confiava que s'aprovesin durant el 2010 i aquell mateix any s'iniciés la redacció del projecte constructiu. L'obra no es preveia acabar abans del 2015.

Més informació

www.gencat.cat/ptop

www.tunelsdevallvidrera.com

