

MANIFEST EN FAVOR DEL TÚNEL D'HORTA

El túnel d'Horta és un projecte d'infraestructura ferroviària de nova connexió entre el Vallès Occidental i Barcelona, planificada a la línia de ferrocarrils del Vallès i operada per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Representa un projecte d'infraestructures clau per a la millora de la mobilitat de les persones entre Barcelona i el Vallès Occidental, que es va plantejar com una infraestructura viària de connexió per Collserola, al Pla General Metropolità (PGM) de 1976 i, posteriorment, va passar a ser un projecte mixt viari-ferroviari, però el 2010 va passar exclusivament a projecte ferroviari.

La nova proposta d'accés ferroviari del Vallès a Barcelona afavoreix la connectivitat metropolitana, relligant la ciutat central amb la primera i segona corona metropolitana. Permet dotar de millor connexió de transport públic la relació Barcelona-Vallès, actualment al límit de la seva capacitat; donar servei de transport públic ferroviari a un nou sector de desenvolupament, connectant els nuclis de coneixement de la UAB-Parc de l'Alba i UB Mundet, el sanitari del Vall d'Hebron i el tecnològic del 22@, així com la descentralització del trànsit ferroviari a Barcelona que actualment passa tot per Plaça Catalunya.

Els sota signants considerem essencial la construcció del túnel ferroviari d'Horta pels següents motius:

- 1/ Genera un equilibri entre tots els municipis de les primeres corones metropolitanes al Vallès Occidental.
- 2/ Facilita la connexió dels habitants de Barcelona i ciutats del Vallès amb pols econòmics de nou desenvolupament.
- 3/ Uneix amb transport públic grans poblacions amb centres de coneixement, sistemes sanitaris i parcs empresarials.
- 4/ Diversifica la cobertura de transport ferroviari i ajuda a reduir el desequilibri actual.
- 5/ Beneficia a un nombre major de ciutadans que l'alternativa de duplicar el túnel de Vallvidrera, que es fonamenta en reduir el temps de desplaçament dels que ja disposen d'unes freqüències inferiors als deu minuts.
- 6/ Permet connectar la gran estació de La Sagrera amb el Vallès, de manera ràpida i directa.
- 7/ Permet construir aparcaments dissuasius per a vehicles privats provinents del Nord de Catalunya.
- 8/ No incrementa encara més l'esquema radial i el número de trens que van al centre històric de Barcelona.

Els Ajuntaments, organismes i entitats sota signants demanem a les administracions competents que avaluin aquesta opció, la considerin prioritària i apostin de manera decidida per a la seva construcció.

A Sabadell, a 17 de febrer de 2022.

Ajuntament de Cerdanyola

Cambra de Comerç de Sabadell

Ajuntament de Sabadell

Cerdanyola Empresarial

Ajuntament de Barberà del Vallès

Eurecat

Ajuntament de Castellar del Vallès

Consorci Urbanístic del Centre Direccional

Ajuntament de Badia del Vallès

Corporació Sanitària Parc Taulí

Ajuntament de Sant Quirze del Vallès

Pimec Vallès Occidental

Universitat Autònoma de Barcelona

Ripollet Empresarial

REIVINDICACIÓ DEL TÚNEL FERROVIARI D'HORTA.

Antecedents i beneficis

El túnel d'Horta és un projecte d'infraestructura ferroviària de nova connexió entre el Vallès Occidental i Barcelona, planificada a la línia de ferrocarrils del Vallès i operada per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

Representa un projecte d'infraestructures clau, que ha estat objecte d'un llarg debat que encara avui en dia continua. Inicialment, el projecte es va plantejar com una infraestructura viària de connexió amb Barcelona, per Collserola, al Pla General Metropolità (PGM) de 1976. Posteriorment, va passar a ser un projecte mixt viari-ferroviari, però el 2010 va passar exclusivament a projecte ferroviari.

ORIGEN

El primer estudi previ es va realitzar el 1973. L'any 1976 s'aprova el Pla General Metropolità, el qual recollia aquests estudis. En ells, ja apareix el túnel viari d'Horta com un dels tres túnels viaris previstos per creuar Collserola, junt amb el túnel de Vallvidrera i el Central, per donar accés a la Ciutat Comtal des del Vallès, entre l'eix del Besós i l'eix del Llobregat. Era una nova via d'accés a la ciutat de Barcelona que enllaçaria l'autopista C-58 i les Rondes.

EVOLUCIÓ

1984 - El Pla de Carreteres de 1984 desestima el túnel Central aprovat al PGM76. Assignava al túnel d'Horta una velocitat específica de 80 Km/h.

1991 - S'inaugurà el túnel viari de Vallvidrera. Un dels tres previstos per donar entrada a Barcelona des del Vallès per Collserola.

1993 - Es realitza l'estudi informatiu del túnel viari d'Horta (no aprovat).

1995 - El Pla General de Carreteres de Catalunya de 1995 manté l'actuació viària.

2001 - L'empresa Tabasa, va realitzar l'any 2001 un estudi informatiu de la construcció del Túnel d'Horta en règim de peatge (no aprovat).

2006- El pla d'infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 (PITC) inclou l'ampliació de la connexió ferroviària a Barcelona des del Vallès com a proposta ferroviària del Pla, dins l'àmbit de les noves línies ferroviàries convencionals. Es subordina la decisió del traçat a la planificació metropolitana del PTMB. S'ajorna la decisió del túnel viari, el qual no està inclòs a la planificació.

2009 - Aprovació del Pla Territorial Metropolità de Barcelona (PTMB) amb la inclusió únicament del túnel ferroviari d'Horta. El túnel viari desapareix de la planificació territorial.

El Pacte nacional per a les infraestructures (PNI) contempla la construcció d'un nou túnel ferroviari a Horta (2a. fase del Pacte). Aquest túnel queda condicionat a la capacitat de connexió en transport públic entre Barcelona i el Vallès, resultant de l'ampliació i millora de línies i noves connexions que s'executaran a la primera fase.

2010 - La Generalitat licita l'estudi informatiu del nou túnel ferroviari. El PDI 2010-2020 manté la proposta de túnel d'Horta proposada al PTMB.

2019 - Es realitzà la licitació estudi funcional i de viabilitat de les possibles alternatives de millora de capacitat i connectivitat dels FGC al Vallès (Codi Ev-FNB-18111).

2020 - El túnel viari d'Horta és definitivament descartat per la modificació del PGM76 i l'aprovació del Pla especial de protecció de Collserola (PEPNat). Es cancel·la la reserva de sòl viari.

2021 - El Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV) contempla en la proposta XIF10 una nova connexió de FGC a la Línia del Vallès, però no determina l'alternativa. Es contempla la realització d'un estudi per decidir la millor alternativa del nou túnel de Collserola.

El PDI 2021-2030 Contempla el nou túnel del Vallès. Estableix que el punt de connexió pot ser l'estació de Sant Cugat o la de la UAB. La definició del traçat es realitzarà per un estudi d'alternatives.

ACTUALITAT

Actualment, el nou túnel de Collserola és considerat un projecte estratègic per la Generalitat. Així i tot, el traçat i plantejament del servei del túnel, no necessàriament implica triar l'alternativa del túnel d'Horta. El projecte, segons el PDI, no es contempla finalitzat abans de l'horitzó del 2030, quan es podria parlar de projecte i s'iniciïn les obres. Entre els beneficis que el pla destaca del seu desenvolupament, hi ha una major cobertura territorial i la reducció de parades entre el Vallès i Barcelona.

Termini i fites segons el PDI 2021-2030:

- 2020 - Redacció de l'estudi d'alternatives.
- 2023 - Redacció de l'estudi informatiu.
- 2027 - Redacció del projecte constructiu.
- 2029 - Inici de la construcció.

L'ALTERNATIVA D'HORTA

L'alternativa d'Horta és una de les propostes de nova connexió viària entre el Vallès i el Barcelonès, que s'ubica entre el municipi de Cerdanyola del Vallès i el Districte d'Horta-Guinardó de Barcelona. La línia Poblenou – UAB, que inclou el túnel, té l'objectiu de relligar el Vallès amb Barcelona entre l'eix de Vallvidrera i l'eix del Besós, amb 5 estacions estratègiques, que permetran connectar zones fins ara de difícil accés amb transport públic. La finalitat és descongestionar les actuals infraestructures ferroviàries que ja es troben al límit de la seva capacitat i donar opcions d'accés a una població estimada de més de 470.000 persones a àrees entre elles no connectades, per generar un trasbals modal del vehicle privat al transport públic.

Les estacions proposades connectarien la Universitat Autònoma de Barcelona amb el nou desenvolupament urbanístic del centre direccional, per després de creuar el nou túnel, passar a enllaçar amb l'estació de Mundet, on s'ubica el campus Mundet de la Universitat de Barcelona i el centre hospitalari Vall d'Hebron. Posteriorment, enllaçaria amb l'estació de Maragall ubicada entre els districtes de Nou Barris, Horta-Guinardó i Sant Andreu de Barcelona, zona fins ara no coberta per cap servei de FGC i Rodalies. Per últim, la nova línia finalitza a l'estació de Sagrera on connecta amb una gran quantitat de serveis de transport públic, abans d'arribar a Poble Nou, on connectaria amb el 22@.

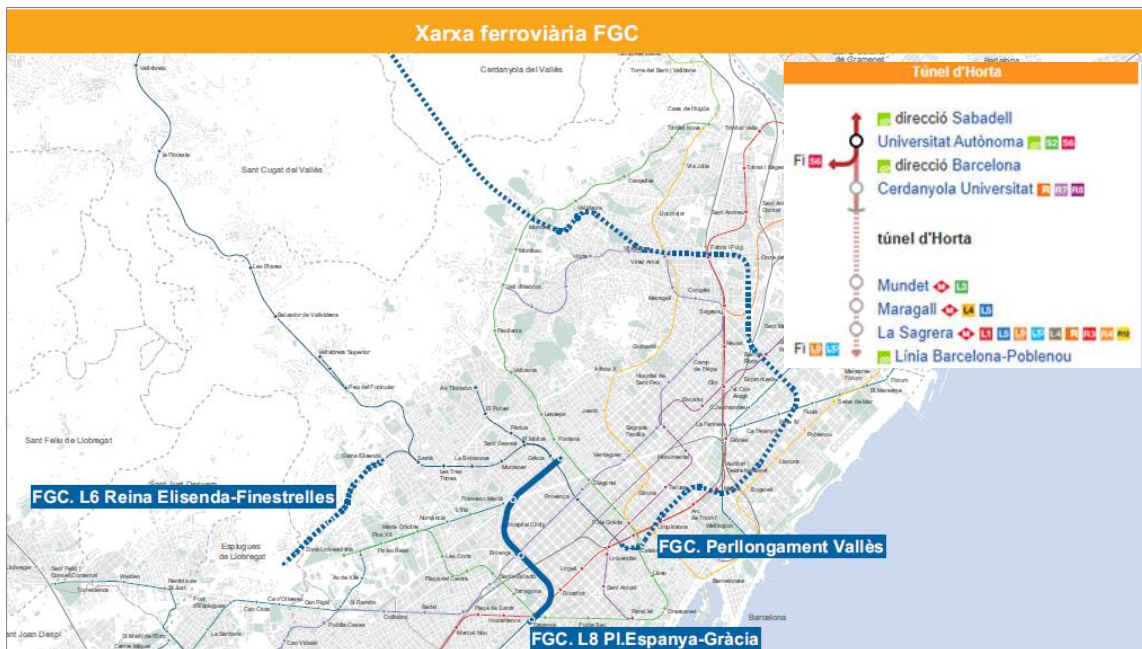


Figura: Representació gràfica del traçat de l'alternativa del túnel ferroviari d'Horta.

BENEFICIS DE LA PROPOSTA

La nova proposta d'accés ferroviari del Vallès a Barcelona afavoreix la connectivitat metropolitana, relligant la ciutat central amb la primera i segona corona metropolitana. Permet dotar de millor connexió de transport públic la relació Barcelona-Vallès, actualment al límit de la seva capacitat; donar servei de transport públic ferroviari a un nou sector de desenvolupament, connectant els nuclis de coneixement de la UAB i la UB Mundet, el sanitari del Vall d'Hebron i el tecnològic del 22@, així com la descentralització del trànsit ferroviari a Barcelona que actualment passa tot per Plaça Catalunya.

Primer, el perllongament del Metro del Vallès fins a l'estació de la UAB comporta la cobertura territorial de tot l'àmbit del Centre Direccional i de Cerdanyola, el qual comporta uns 5.377 habitatges, un equipament comercial de 53.784 m² de sostre situat al costat de l'estació de tren, a més dels locals a baixos d'edificis, i 1,5 milions de metres quadrats de sostre per a zones d'activitat econòmica i de la ciència. Les estacions serviran, a més, com intercanviador amb el Metro i amb la línia R7 de Renfe, la qual cosa afavoreix la connectivitat metropolitana i transversal del Vallès, així com la connectivitat i mobilitat existent.

Segon, permetrà reduir el temps de desplaçament a zones de la Ciutat Comtal deficientment cobertes en transport públic de llarg recorregut, reduint el cost de desplaçament i la dependència del vehicle privat. Es planteja com una línia ferroviària complementària a l'actual traçat de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), avui ja molt congestionat sobretot al tram Sarrià-Pl. Catalunya, i a la línia R-4 i R-7 dels serveis de Rodalies, amb trams molt congestionats al centre de la ciutat de Barcelona (als túnels d'Aragó i Pl. Catalunya). Dona solució a una manca de transport transversal dintre de Barcelona. El trànsit, tant intern com extern, del túnel de la Rovira disminuiria.

Tercer, facilitarà que les persones que viuen a Barcelona i treballen al Vallès Sud o que estudien a la UAB, puguin arribar-hi amb tren estalviant els transbords actuals i minimitzant la dependència del vehicle privat. Es planteja com una solució als problemes de molts treballadors i estudiants de districtes de Barcelona no connectats directament amb els centres de treball, estudi o investigació. Actualment, l'única opció directa és la línia del Vallès que surt de plaça Catalunya. Rodalies mitjançant la línia R7 té servei fins a l'estació ubicada relativament a prop del campus. Entre aquestes dues línies, hi ha un conjunt de població que requereix temps per a realitzar transbord o de vehicle privat per facilitar la mobilitat i reduir temps de trajecte.

Quart, afavorirà la descongestió de la xarxa viària i ferroviària actual, sobretot el viari en sentit Barcelona a l'hora punta a la carretera C-16, als túnels de Vallvidrera, i a l'autopista C-58 entre la Meridiana a Barcelona i també entre Sabadell i Terrassa, ajudant a reduir la dependència del vehicle privat en cobrir amb transport públic zones on fins ara no és accessible, provocant més transvasament d'usuaris. Suposaria la millora del temps del trajecte en transport públic entre la comarca del

Vallès Occidental i Barcelona, especialment el districte tecnològic del 22@ ubicat al barri del Poblenou, l'àrea al voltant de la Sagrera i els districtes al voltant del Passeig de Maragall, així com el d'Horta-Guinardó.

Cinquè, permetrà unir el coneixement sanitari i d'investigació de l'hospital Taulí i l'Hospital Vall d'Hebron, els centres de coneixement i recerca universitària de la UAB i la UB, i els centres empresarials del centre direccional de Cerdanyola i el 22@, propiciant un sistema de coneixement i empresa únic al nostre territori.

Sisè, la creació de Park&Ride a les estacions de Cerdanyola del Vallès, serviren com aparcaments dissuasius que ajudarien a descongestionar l'accés a Barcelona per l'Eix del Besós. Permetrien que la gent provinent de regions sense connexió amb ferrocarril o transport públic puguin aparcar, fer el canvi de transport i entrar a Barcelona sense fer ús del vehicle privat.