

## EL PERIÓDICO 16.02.10

### El Govern licita estudis del túnel d'Horta i del tramvia de Montcada

1. • La línia de superfície del Besòs a Bellaterra unirà 3 municipis, 4 rutes de Rodalies i una de FGC
2. • La galeria ferroviària de Valldaura (L-3) a la UAB tindrà 6 quilòmetres i es dissenya amb vista al 2020

## EL PERIÓDICO BARCELONA

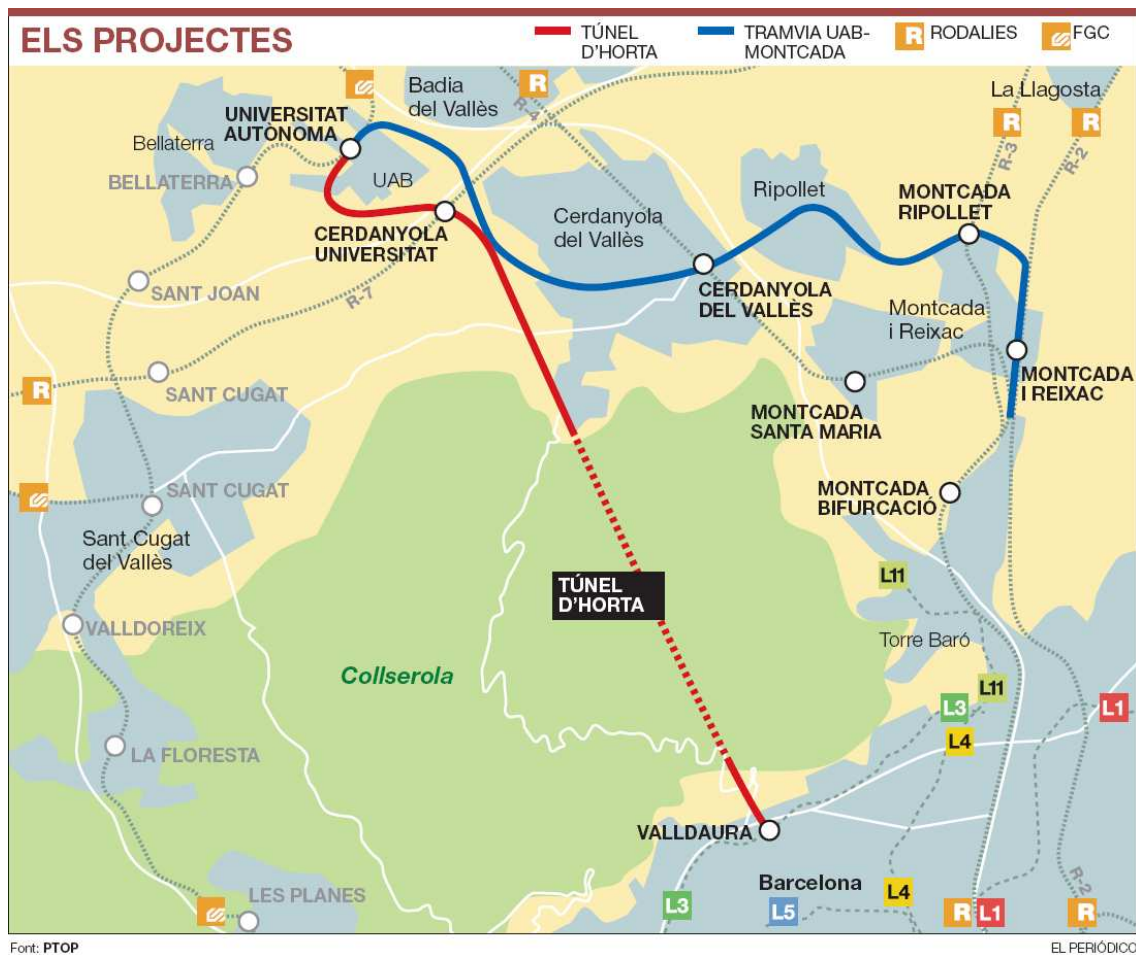
Falten molts anys perquè sigui una realitat i més en vista de les restriccions en la inversió que planegen les administracions. Però el túnel ferroviari d'Horta, sis quilòmetres entre Barcelona i el Vallès sota Collserola, va iniciar ahir el seu complex camí. La Conselleria d'Obres Públiques va anunciar la licitació del primer estudi informatiu amb un termini d'execució de 10 mesos. La notícia, avançada per aquest diari l'1 de febrer, va acompanyada de la licitació d'un altre estudi, també ferroviari, però de superfície. És el nou tramvia, en aquest cas de 10 quilòmetres i amb sis mesos de termini, que unirà Montcada i la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB), on també s'acaba el túnel d'Horta. Els dos treballs han d'analitzar les alternatives de traçat possibles, l'impacte ambiental, les dimensions de l'obra i els mètodes constructius. D'acord amb tot això s'escollirà una opció i s'encarregarà el projecte constructiu. La idea d'obrir un túnel d'Horta a Cerdanyola té molts anys d'història. Ara, finalment, la Generalitat ha inclòs l'enllaç en la planificació de l'àrea de Barcelona. Tant el pla territorial metropolità, aprovat inicialment el maig del 2009, com el pacte nacional per a les infraestructures, subscrit fa uns mesos, preveuen el nou eix. La galeria tindrà la boca sud a l'entorn de les estacions de metro de Valldaura o Canyelles de la L-3 i la nord a prop del Centre Tecnològic del Vallès, a Cerdanyola, amb una connexió amb l'estació de Rodalies de la UAB i també amb la línia de FGC a la universitat.

**CONNEXIÓ AMB EL CENTRE** / La connexió del túnel amb el centre de Barcelona a partir de Valldaura serà objecte d'un altre estudi independent que es redactarà aviat, segons va informar ahir Obres Públiques. Aquesta segona fase prolongaria la línia fins a Catalunya per Sagrera i Glòries. Els treballs serviran de base per definir les alternatives d'enllaç. Els últims mesos un altre gran túnel, el de Rodalies sota la Diagonal, a càrrec de l'Estat com a continuació del Castelldefels-Cornellà-Barcelona, s'ha afegit a aquests projectes a llarg termini.

En el pacte nacional d'infraestructures, el tripartit es va atrevir a donar una estimació del cost del túnel d'Horta, 300 milions, i de terminis, entre el 2013 i el 2020.

El tramvia Montcada-UAB tindrà caràcter de línia de comunicació local i passarà per Cerdanyola, Ripollet i molt a prop de Badia del Vallès. Es construiran entre 12 i 18 parades, algunes de les quals seran de transbord amb sis línies, quatre de Rodalies (R-2, R-3, R-4 i R-7), la de FGC a la UAB i la que passi pel túnel d'Horta. La ruta començarà a prop del Besòs, a Montcada, i s'acabarà a la universitat després d'un traçat sinuós per cobrir més territori.

QUEIXES A SANT CUGAT / L'alcaldeessa de Cerdanyola, Carme Carmona, va manifestar ahir que s'ha d'analitzar com ubicar el tramvia «en el planejament del Sincrotó per garantir la connexió dels centres d'investigació». L'alcalde de Montcada, César Arrizabalaga, va afirmar que «s'inicia una millora substancial de les connexions». Els empresaris de Sant Cugat, en canvi, es van considerar apartats d'un projecte que havia d'unir més municipis. «És un greuge que ignora 200.000 habitants i deixa fora moltes empreses de l'eix Sant Cugat-Rubí-Cerdanyola», informa **Albert Segura**.



---

AVUI 16.02.10

## El túnel d'Horta, a tocar de Nou Barris

| La nova infraestructura començarà al costat del cementiri de Collserola | Un nou estudi determinarà a quin punt cèntric arriba, previsiblement la plaça de les Glòries

Quim Torrent

Tants anys parlant del túnel d'Horta i resulta que gairebé acabarà sent el túnel de Nou Barris. El govern va licitar ahir la redacció de l'estudi informatiu del traçat del nou túnel que ha d'unir Barcelona i el Vallès, que situa la boca sud de la infraestructura molt a prop de les estacions de la línia 3 de Valldaura i Canyelles, situades a la frontera entre Horta i Nou Barris. La nova infraestructura arrencaria a la cota 120 -metres sobre el nivell del mar-, a l'oest del cementiri de Collserola, i tornaria a sortir a la superfície al costat del Centre Tecnològic del Vallès, al terme municipal de Cerdanyola.

El desplaçament del túnel cap al nord respon a l'interès de l'Ajuntament de Barcelona per fer que la nova infraestructura no es dirigeixi cap al centre de la ciutat, sinó que abans passi per barris perifèrics. Cal recordar que el projecte inicial del túnel era que fos per a cotxes i no per a ferrocarril, amb la idea de poder descongestionar tant els túnels de Vallvidrera com el Nus de la Trinitat. Però l'any 2003 l'entrada del govern tripartit va fer canviar els plans: ICV havia convertit en *casus belli* el projecte de la Generalitat, llavors en mans de CiU. Amb tot, a les files socialistes alguns interpreten el túnel ferroviari com un primer pas per acabar fent una nova connexió viària.

Segons les dades prèvies a la redacció d'aquest estudi, que ha de fer com a mínim dues propostes de traçat, la longitud del túnel serà d'entre 5 i 6 quilòmetres. A partir de la boca nord, el traçat anirà en superfície per diferents viaductes, incloent-ne un que haurà de superar la AP-7 fins a enllaçar amb les dues estacions de la UAB, la de Rodalies primer i la de Ferrocarrils després. En aquesta última estació els trens podrien fer servir l'actual ramal fins a Sabadell, on es fan obres d'ampliació. Cal tenir en compte que el departament d'Obres Públiques també té en estudi un ramal que enllaci el centre de Sabadell amb Castellar del Vallès i les poblacions de l'entorn.

A la banda de Barcelona, en canvi, el debat és molt més obert. L'únic que deixa clar l'estudi és que la primera parada d'aquesta línia a la ciutat serà a Valldaura o Canyelles. I, a partir d'aquí, serà un estudi independent el que marcarà la direcció de la línia. La principal opció que es considera és que el túnel continuï fins a la plaça de les Glòries, on es preveu un intercanviador amb Rodalies.

### El futur dels Ferrocarrils

De fet, el nou túnel de Collserola no es pot deslligar de cap dels grans projectes futurs de la ciutat. Caldrà definir quina de les dues línies de Ferrocarrils que ara existeixen arribarà fins a la plaça de les Glòries o fins on arribarà la nova línia: si serà la de la plaça Catalunya, a partir de la nova cua de maniobres que es

construirà al carrer Fontanella o si es farà a través de la línia de la plaça Espanya, recuperant un antic projecte de prolongar la línia que enllaçava la plaça Espanya amb la de Francesc Macià. Des d'aquest punt es buscava la millor connexió amb el nou ramal, ja sigui a través de Gràcia, com estava previst, o baixant cap a les Glòries. Aquesta última opció és força improbable, ja que és el ministeri de Foment qui està estudiant un túnel ferroviari per la Diagonal, que donaria servei a Rodalies.

Paral·lelament a la licitació del túnel d'Horta, Obres Públiques també va licitar l'estudi informatiu del tramvia entre la UAB i Montcada, destinat a millorar les connexions d'una de les zones del Vallès més mal comunicades. El tramvia tindrà uns 10 quilòmetres i també passarà per Ripollet, Cerdanyola i Badia.

---

EL PUNT 16.02.10

## **Primer impuls al nou túnel ferroviari d'Horta per unir Barcelona i el Vallès**

**El govern posa a licitació l'estudi informatiu que ha de concretar-ne el traçat de 6 km travessant Collserola**

16/02/10 02:00 - Barcelona - [emma.ansola](mailto:emma.ansola) email protegit

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques va obrir ahir el concurs públic per fer l'estudi informatiu del que es coneix com el túnel d'Horta, un eix ferroviari de prop de 6 quilòmetres de longitud entre el barri d'Horta de Barcelona i el municipi vallesà de Cerdanyola del Vallès que servirà per connectar, de moment, les estacions de la línia 3 del metro de Barcelona, a l'altura de Valldaura, amb les estacions de rodalies de Cerdanyola i dels FGC de la UAB travessant la serra de Collserola. El cost de l'estudi informatiu és d'1.251.000 euros. Les obres, però, no es preveu que comencin fins d'aquí a tres anys.

L'objectiu de la nova infraestructura és descongestionar les xarxes viàries i ferroviàries actualment existents entre Barcelona i els municipis del Vallès que són a l'altra banda de Collserola. A les xarxes de tren de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) entre Barcelona i Sant Cugat i de rodalies entre Montcada i Barcelona, se n'hi afegirà una tercera que, com la de FGC, travessarà la serra de Collserola però per anar a parar al municipi de Cerdanyola del Vallès, a l'altura del Centre Tecnològic, fins a arribar a l'estació de la UAB. En total són prop de 6 quilòmetres de longitud, 2 dels quals, aproximadament, aniran subterranis sota la serra de Collserola. La boca sud barcelonina quedarà situada a la falda de la serra, concretament al barri d'Horta i a l'altura de les estacions de Valldaura i Canyelles, de la línia 3 del metro. El

detall del traçat no es coneixerà fins d'aquí a uns deu mesos, que és el període de redacció de l'estudi informatiu i que ha de concretar quins són els millors traçat, dimensions i mètodes constructius d'aquest eix que proposa la Generalitat. L'estudi també incorpora l'anàlisi econòmica del projecte.

Aquesta nova infraestructura va quedar recollida en el Pla Nacional d'Infraestructures i en el pla territorial metropolitana de Barcelona, aprovat inicialment. Per a un segon estudi, s'ha deixat la connexió del túnel d'Horta amb la xarxa de transport de Barcelona, ja que des de la Generalitat primer es vol portar a terme una enquesta, inclosa en el procés obert ahir, que determini els hàbits i les necessitats dels viatgers, així com els futurs fluxos que podria generar aquesta infraestructura. El resultat ha de servir per definir les millor alternatives per connectar la boca barcelonina del túnel d'Horta amb la xarxa del transport de Barcelona.

### **Un tren nou per a un nou tramvia**

e.ansola

Quan el tren del túnel d'Horta entri en funcionament, ja estarà enllestida la xarxa del tramvia al Vallès Occidental, concretament el tram que ha de servir per unir els municipis de Montcada i Reixac amb Ripollet i Cerdanyola del Vallès. L'estudi informatiu d'aquest projecte es va posar a licitació la setmana passada i preveu un recorregut de deu quilòmetres que connectaria amb les quatre estacions de rodalies que actualment ja existeixen als municipis de Montcada i Cerdanyola, i amb l'estació de FGC a la UAB. En aquestes estacions és on s'instal·larien els intercanviadors entre el tramvia i el tren. A més a més, es preveuen altres parades fins a arribar a un màxim de 18 aturades al llarg de tot el recorregut, que serà de nova construcció.