

Vialliure de la conselleria al túnel d'Horta i el de Diagonal

1. • El pla metropolità que s'aprovarà al maig inclou les dues infraestructures



Perspectiva de la Diagonal, amb la cruïlla amb la Ronda de Dalt a l'altura d'Esplugues en primer terme. Foto: TAVISA / JORDI TODO

XABIER BARRENA / ALBERT OLLÉS
BARCELONA

El pla territorial metropolità que s'aprovarà durant la segona quinzena del mes de maig --després d'un ajornament tècnic d'un mes-- inclou la construcció dels túnels de la Diagonal i d'Horta-Cerdanyola. La presència de les dues infraestructures **exclusivament ferroviàries** no s'ha d'entendre per separat, sinó com la creació d'un entramat de transport públic que tingui, a diferència del que passa ara, un fort poder de seducció per als ciutadans perquè canviïn el cotxe pel tren. Per aquest motiu, la paraula clau és **connectivitat**. Amb altres Rodalies, amb metro i amb tramvia.

Un pla territorial és el document base sobre el qual es planifica una àrea. El seu full de ruta per als pròxims anys. Després seran les aportacions econòmiques, les viabilitats tècniques i també les prioritats polítiques les que escolliran entre les opcions --si n'hi ha-- i fixaran el calendari.

En un principi, a finals del franquisme, el d'Horta era el tercer túnel que havia de perforar Collserola en direcció cap al Vallès. Era un túnel secundari, com el de Vallvidrera i tots dos havien de custodiar la tercera galeria, de grans dimensions, en la vertical de l'avinguda de l'Hospital Militar. Amb el temps, el gran túnel va ser esborrat del mapa --els seus accessos han estat desprogramats i ja formen part del parc de Collserola-- i el d'Horta, reconvertit en galeria ferroviària, espera, ara, la seva sort.

GALERIA EN PARC NATURAL

Després que la Conselleria de Medi Ambient inclogués els terrenys reservats per al túnel --a Horta i a Cerdanyola-- a dins del futur parc natural de Collserola es va generar una forta controvèrsia que va acabar deixant-ne els accessos en una zona que ja és de parc.

El traçat del túnel per Collserola entre Horta i Cerdanyola va ser llavors inclòs en l'avantprojecte del pla territorial aprovat el mes d'abril del 2008. Un any després es manté malgrat que un dels socis tant del Govern com també de l'ajuntament --ICV-EUiA persisteix en la seva oposició a la infraestructura--. Encara que no és l'única opció --també existeix la possibilitat de prolongar el túnel de Ferrocarrils que actualment finalitza a l'avinguda del Tibidabo-- la seva pervivència en la planificació indica que és la que més agrada en no poc sectors de l'Administració autonòmica i també, especialment, municipal. Fa un any, el secretari de Mobilitat, Manel Nadal es va remetre a l'aprovació del pla territorial de l'àrea metropolitana per conèixer si, finalment, es farà o no el túnel ferroviari. Amb tot, va avançar que si es "vol revertir l'actual situació del transport", en què el vehicle privat regna al seu gust, "el millor que es pot fer" és traçar la connexió ferroviària.

El túnel d'Horta, vinculat a la prolongació de Ferrocarrils des de plaça de Catalunya, satisfaria també els desitjos del govern municipal de disposar d'un intercanviador potent ferroviari a la nova plaça de les Glòries que veurà la llum els pròxims anys. De fet, quan en el mandat de Joan Clos es va exposar el projecte de desmuntar l'escalètric de la plaça, en el subsòl els tècnics van dibuixar una estació ferroviària. Al final es pot trobar amb dues, cosa que convertiria Glòries en el gran nus del transport metropolità.

HORITZÓ 2026

L'altra línia fèrria seria, és clar, la nova de Rodalies del Baix Llobregat que recorrerà tota l'avinguda Diagonal --tal com va avançar EL PERIÓDICO la setmana passada-- des de Pedralbes fins a, presumptament, empalmar fins a la C-1 a Sant Adrià o bé tan sols fins a Glòries i fer l'enganxament amb els túnels ja existents. La intenció és dotar la ciutat d'un sistema de grans estacions (Sagrera i Sants) i intercanviadors que facilitin el desplegament pel pla de Barcelona als més de 2,5 milions de persones de l'entorn metropolità. El pla territorial és també l'instrument pel qual es posarà límit, mitjançant l'ordenació urbanística del sòl, a l'expansió descontrolada de les àrees urbanitzades. L'horitzó temporal en què es treballa, tant pel que fa a les infraestructures --també viàries-- com en els usos del sòl és de l'any 2026.