

## INFRAESTRUCTURAS

# El Govern proyecta un peaje de medio euro en la Conreria

La medida persigue evitar el colapso del eje que enlazará Badalona y Mollet con dos carriles por sentido e incluirá un túnel de 3 km

ÓSCAR MUÑOZ  
Barcelona

El segundo túnel que conectará el Vallès con el Barcelonès –el de la Conreria, en la B-500– tiene todos los números para acabar siendo de pago, como ya ocurre con el que está en servicio, el de Vallvidrera. Sin embargo, en este caso la tarifa que se está planteando es *blanda*, de medio euro por trayecto, según los cálculos que baraja la Generalitat. El argumento para cobrar por circular por este nuevo eje desdoblado, que enlazará Badalona con Mollet, es de peso, según los responsables de Política Territorial. Si fuese gratuito, aseguran, se colapsaría.

“Todavía no hemos tomado una decisión, lo estamos estudiando, pero esta vía seguramente tendrá un peaje reducido porque es una solución efectiva para evitar que entre en congestión”, explicó ayer Manel Nadal, secretario de Mobilitat del Govern. El número dos de Política Territorial subrayó que, en caso de acabarse implantando, esta barrera “tendría un carácter de regulación del tráfico” y no de financiación de la infraestructura, una fórmula que la Generalitat prevé extender los próximos años a otras vías de alta capacidad del área de Barcelona.

Las proyecciones con que trabaja Tabasa, la empresa pública responsable del proyecto –controlada por la Generalitat–, es que con esta tarifa de 50 céntimos, la B-500 recibiría una media de 25.000 vehículos diarios en su primer año de vida. “Es una

## La futura conexión Vallès-Barcelonès Nord



FUENTE: Generalitat de Catalunya

## CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS

**Denominación:** B-500. Eje Badalona-Mollet por la Conreria

**Longitud:** 10 km (3 km en túnel)

**Tipo de vía:** carretera desdoblada con dos carriles por sentido

**Inversión:** entre 375 y 400 millones de euros

**Tramitación:** estudio informativo a finales de año, proyecto constructivo en el 2010, licitación e inicio de obras en el 2011

**Duración de las obras:** dos años y medio como mínimo

LA VANGUARDIA

dal, “es el que se ha consensuado con el territorio”. Todo el eje tendrá dos carriles por sentido y una longitud total de diez kilómetros. Hay un tramo de mejora que comprende 2,5 km y otro de nueva construcción, que es de 7,4 en la opción norte –la preferida por el Govern, se inicia en el cruce entre la B-20 y la actual B-500– o de 7,7 km para la sur, que arranca en la intersección de la B-20 y la carretera de Pomar.

En ambos trazados se prevén penetraciones por Badalona que conecten con la C-31 y enlaces con la B-20 en Sant Fost y con la carretera de La Roca. El tramo de nueva construcción finaliza

**La obra costará unos 400 millones y Tabasa prevé tener el proyecto listo en el 2010 para empezarla en el 2011**

en la C-59, en la conexión entre la C-33 y la variante de la C-17 de Mollet. Las dos opciones precisan de un doble túnel de tres kilómetros para salvar la sierra de la Conreria y aminorar el impacto ambiental así como un viaducto desde el Besòs hasta el enlace de la carretera de La Roca.

El coste estimado de la obra oscila entre 375 y 400 millones de euros. Una vez resueltas las alegaciones al estudio informativo –en esta fase se decidirá si se aplica el peaje o no, apuntó Nadal– el calendario previsto por Tabasa dedica el 2010 a la realización y aprobación del proyecto constructivo de modo que las obras puedan licitarse y comenzar en el 2011. El periodo de ejecución será como mínimo de dos años y medio. Por tanto, difícilmente entrará en servicio antes del 2014.

Esta nueva carretera tiene como principal objetivo descongestionar el acceso a Barcelona, Santa Coloma y Badalona desde el Vallès y el nudo de la Trinitat. Política Territorial prevé que, además de ser vía alternativa para los vehículos privados, se convierta en un eje de transporte público. Sumado al carril Bus-Vao de la C-58, que ya está construyendo Tabasa, mejorará la velocidad comercial de los autobuses.●

## LA PROPUESTA

### Túnel de Horta para el metro

■ La mejora de la conexión entre Barcelona y el Vallès tiene otro frente abierto: el túnel de Horta. Esta obra es junto al cuarto cinturón la más polémica de las que se han puesto encima de la mesa para la capital y su entorno porque genera encendidos debates políticos y ciudadanos. El cuarto teniente de alcalde de Barcelona, Ramón García Bragado, responsable municipal de Urbanismo, defendió ayer la construcción de este nuevo paso bajo Collserola para el metro. “El área de Cerdanyola que se está configurando alrededor del Centre Direccional y el sincrotrón está pidiendo a gritos una

conexión ferroviaria con Barcelona”, alertó el edil. “No hay consenso sobre este tema, ni siquiera en el gobierno de la ciudad –reconoció–, pero creo que debe estudiarse y lo podría hacer la Generalitat a través de Tabasa, que es una empresa en la que el Ayuntamiento también está presente”.

García Bragado apostó por una solución distinta a otras planteadas hasta ahora. En vez de construir el túnel y prolongarlo por el interior de Barcelona en forma de nueva línea de tren, planteó que se haga un ramal del metro por el que podrían circular lanzaderas de las líneas 3 o 5.

cantidad importante –sostuvo Nadal– pero si fuese gratuita la cifra sería mayor, pronto entraría en congestión y en 14 años se colapsaría”. Con la barrera se consigue reducir el tráfico entre un 30 y 40%. Esta es la conclusión a la que han llegado los estudios de movilidad que se han hecho.

Pero tampoco se trata de aplicar un peaje más alto. Si fuese de tres euros, menos de 5.000 vehículos usarían la nueva carretera cada día, añadió el secretario, un volumen demasiado bajo que no justificaría la realización de una obra de esta envergadura. Con todo, se estudia aplicar descuentos e incluso gratuidad a los vehículos menos contaminantes o que circulen con al menos tres personas a bordo.

El estudio informativo de la nueva B-500, que Tabasa prevé salga a exposición pública antes de fin de año, planteará dos opciones de trazado. El que discurre más al norte es el preferido por la Generalitat porque, explicó Na-