



Opinió

A debat

Manel Larrosa Arquitecte urbanista

Túnel d'Horta?

S'ha de pensar en clau de Rodalies. Una xarxa potent d'FGC mai no la veurem



AGUSTI BARTOLOME

Pel nord-est de Barcelona entren 6 línies ferroviàries: R1 (Mataró), R2 (Granollers), R3 (Vic), R4 (Manresa) i FGC bifurcada en S1 i S2 (Terrassa i Sabadell). L'accés és triple i no tot passarà per la nova estació de la Sagrera. Pel sud-oest hi ha 3 línies: R4 (Martorell) i R2 (Vilanova), més FGC (Martorell). I les Rodalies totes passen per Sants. Des d'un plantejament de Rodalies passants, o que travessin de tot capital, hi ha un profund desequilibri entre ambdues cares de la ciutat, i també un notable coll d'ampolla a Sants. I així, un nou accés a Barcelona pel nord-est, Túnel d'Horta, desequilibraria encara més la capital.

Un tercer túnel de Rodalies per la capital hauria d'encarrilar aquest problema i l'opció d'un des de Castelldefels a plaça de les Glòries és llarg i amb un final gens fàcil, per no dir impossible. Per contra, un tercer túnel des de l'Estació de França al Morrot és curt, net i al mateix temps desacoblar els tres corredors avui entrelligats dins de Barcelona, a part que obriria un nou pas per fora de Sants, per sota de Montjuïc.

L'ideal de fer que les línies siguin passants ens portaria també a optar per unir els FGC del Baix amb els del Vallès, tot unificant a ample internacional els del Baix (el Vallès ja ho és). I en aquesta idea, hi ha l'opció simple de prolongar l'allargament actualment en obres des de la Pl. Espanya a Gràcia fins a arribar a Sant Cugat. Cap altra opció seria tan barata com aquesta.

Les diverses previsions del PTMB (Pla Territorial, del 2010) respecte als FGC dins de Barcelona són irracionals, ja que passen sense sentir la línia amb un final a Santa Coloma i, simultàniament, altres opcions plantegen nous culs de sac. I, mentrestant, Barcelona no ha fet cap anàlisi es-

tructural del seu sistema ferroviari, amb Rodalies com a jerarquia màxima, combinades amb les línies de Metro, algunes de primer nivell i altres de segona importància. Però, a manca de coneixement i coherència, es proposen sempre noves inversions al centre metropolità i quasi res a la perifèria.

I així, des de fa dècades, l'àmbit de Barcelona i el seu entorn immediat han absorbit la major part de la inversió ferroviària catalana, amb una L9 com a cas suprem de costos enormes i de baixa rendibilitat en nombre d'usuaris. No podem, doncs, seguir promovent el centre metropolità amb noves inversions, quan hauria de fer-se prioritat obrir a la perifèria. I, en particular, un nou accés d'FGC des del Vallès a Barcelona, per Vallvidrera o per Horta, no hauria de recrear nous culs de sac, ni estendre's sense justificació dins la capital, hauria de fer presència a fora.

La simple idea de voler anar a Barcelona des de Sabadell, arribant al 22@ (Poble Nou) pel túnel d'Horta, no és suficient per traçar ferrocarrils, a la llum del conjunt de l'estructura de relacions que hi ha a l'escala ferroviària de Barcelona, com hem relatat més amunt.

La inversió en FGC d'allargament de les línies a Sabadell i Terrassa ha suposat més de 800M€, que no s'han invertit ni al Vallès Oriental, ni al Maresme ni al Baix Llobregat. Així doncs, per equilibri regional, una nova i forta inversió al Vallès Occidental manca també de ple context de justificació.

Una línia d'FGC per l'N-150 entre Terrassa i Sabadell i direcció al Túnel d'Horta, seria força excèntrica, sobretot a Sabadell, i amb poques estacions (només una). I esdevindria cara per ser en túnel en la seva major part de recorregut, una realitat molt diferent de la línia actual i de les Ro-

dalies. Per contra, una versió tramvia seria més adient i amb més cobertura territorial (més aturades) i de molt menys cost. Podria ser en superfície, d'una sola via amb avançaments a les estacions (com fan els FGC de Martorell a Igualada i Manresa, o com era al Vallès des de Sant Cugat, ara fa uns 50 anys).

En una mirada més àmplia, la inversió prioritària al Vallès Occidental és el túnel de Montcada a l'R4, des de Cerdanyola a la Torre del Baró. No obstant això, una opció tramvia uniria la línia actual d'FGC des de la UAB, Cerdanyola, Montcada Sta. Maria, Montcada i Montcada-Bifurcació. El municipi no perdria serveis per la construcció del túnel del turó de Montcada, sinó que incrementaria la seva relació, amb l'oest de Cerdanyola, la UAB...

I una opció tramvia podria continuar a Sabadell des de Gràcia-Can Feu pel vell túnel de la Rambla de Sabadell, direcció Granollers, segons la previsió del PTMB i com fa anys vam reclamar des de Sabadell Cruïlla. Amb un túnel prolongat sota el carrer Tres Creus, amb via única i una solució de molt menys cost que amb ferrocarril FGC. Ens cal una previsió general i desenvolupar correctament les traces del PTMB i no fer-ne una lectura simple. L'opció tramvia podria ser adequada a la demanda dels municipis del centre de la plana: l'est Sabadell, Polinyà, Lliçà de Vall i fins a l'oest i sud de Granollers. Una opció de tramvia podria ser unitària entre Terrassa, Sabadell, UAB, Cerdanyola i Montcada i alhora mirar cap a l'est, direcció Granollers. Seria raonable de preu i amb mirada general de Vallès. Al contrari, una potent xarxa d'FGC, majoritàriament en túnels, ni per carani per adequació territorial, mai no la veurem i, alhora, distreu i destorba allò a què realment podem optar i treballar.