

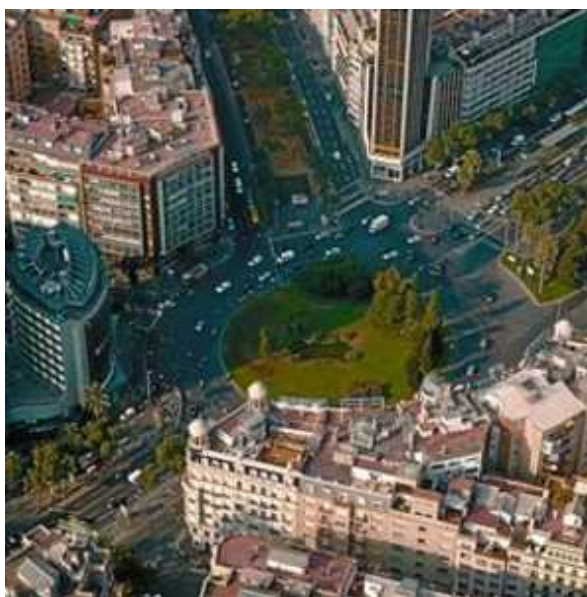
El túnel de la Diagonal vertebrarà la gran BCN amb una línia circular

El nou tram Castelldefels-Cornellà s'integraria a la R-4 i no a la R-3 com està previst ara

Els estudis previs de l'obra contemplen que per la nova galeria passin dues línies de Rodalies

Dimarts, 5 de octubre del 2010
XABIER BARRENA / Barcelona
Vots:

Canvi de xip. El naixement de la nova àrea metropolitana obligarà a repensar el que ara entenem com a Barcelona. Per començar, el clàssic límit de Collserola (la ciutat entre mar i muntanya), desapareixerà, administrativament, gairebé del tot. Collserola, serra a la qual viuen enganxats tres districtes de Barcelona i vuit municipis més que sumen 800.000 habitants, passarà a estar al centre de la nova ciutat de ciutats. I les noves infraestructures que s'estan dissenyant seguiran aquest nou esquema. Els estudis amb què treballa el Ministeri de Foment -que és qui haurà de pagar l'obra- del túnel de Rodalies sota la Diagonal, preveuen una línia circular, la primera ferroviària a Barcelona, que uniria Sant Cugat i la UAB, a Bellaterra, amb Zona Universitària i Glòries.



Vista aèria de Francesc Macià, que acollirà una estació de Rodalies. EL PERIÓDICO

Edició Impresa

El projecte del túnel, que EL PERIÓDICO va avançar l'abril del 2009, segueix cremant etapes. Els estudis que serviran de base per al projecte informatiu, als quals aquest

diari ha tingut accés, aposten per la construcció de quatre parades a la Diagonal. A Zona Universitària, on, a l'empara de la L-3 i de l'estació d'autobusos interurbans, naixerà un important nus de comunicacions; a Francesc Macià, que per fi estarà coberta amb un mitjà de transport massiu i que, també en un futur, comptarà amb una altra estació, però de Ferrocarrils; a la cruïlla amb el passeig de Gràcia (línies de metro de TMB i Ferrocarrils i Rodalies d'aquesta última empresa) i, finalment, Glòries (metro i FGC).

Aquesta serà la gran virtut del túnel, la connectivitat. La diferència entre un transport urbà i un transport suburbà és que el primer necessita una malla que cobreixi tots els possibles desplaçaments, mentre que el segon es basa en la connexió de municipi a municipi. Ara se segueix aquest segon esquema fet que pràcticament impossibilita, per exemple, que algú de Cerdanyola pugui anar en un temps raonable fins a Sarrià.

DISTRICTES DE MUNTANYA / En l'actualitat, la línia R-7 és gairebé circular. La diferència amb el que es podria fer amb el túnel de la Diagonal és que, primer, es completaria el cercle, actualment incomplet entre Martorell i l'Hospitalet i, sobretot, aquesta connectivitat pel costat més pròxim a la muntanya que ara no té, ja que les seves estacions al centre metropolità són Sants, Catalunya i Arc de Triomf.

Els estudis previs també suggereixen modificar part del planejament ja realitzat. La nascuda com a L-12 del metro, en temps de CiU, i que finalment serà un ramal de Rodalies, no s'enganyaria, si es porten a terme aquestes propostes, a l'actual

R-3 (Vic-l'Hospitalet), com ja està planificat, sinó a la R-4 (Manresa-Sant Vicenç per Sabadell i Vilafranca).

Segons la nova configuració de línies, la R-3 des de l'estació de Sants es dirigiria fins a l'aeroport, i la R-4 agafaria a Glòries el túnel de la Diagonal per, després, anar fins a Cornellà i Castelldefels.

A aquestes novetats s'hi han de sumar les que es produiran a la xarxa de rodalies una vegada finalitzin les obres de millora que està introduint el Ministeri de Foment, cap al 2015. Sobre el format de les línies, el més destacat és que s'acabarà amb l'actual cisallament dels recorreguts, de manera que les línies que al sud recorren la costa, una vegada superin la conurbació barcelonina tornaran a la costa (la R-1) i passarà el mateix amb les que circulen per l'interior. En l'actualitat la R-1 enllaça Molins de Rei amb el Maresme i la R-2 fa el mateix entre la costa del sud i Granollers. El fet que aquestes línies es creuin als túnels barcelonins obliga a augmentar el temps de pas entre cada comboi.

SENSE DATA ENCARA / Sobre el túnel de la Diagonal cal dir que no té data de construcció, si bé el pla territorial metropolità de la Generalitat, que preveu les infraestructures que funcionaran a la regió barcelonina d'aquí 15 anys, el contempla. En aquest mateix pla apareix l'anomenada R-8, la línia orbital que haurà d'unir el Maresme amb el Garraf passant pel Vallès, és a dir, evitant entrar a la *jungla* barcelonina.