

Un túnel condiciona la mejora de Rodalies

Un estudio considera fundamental el soterramiento de vías en l'Hospitalet para evitar la saturación de líneas

RAÚL MONTILLA
l'Hospitalet

Si no se desarrolla el intercambiador de La Torrassa en l'Hospitalet y el túnel que va ligado a esta actuación, cualquier otra medida para mejorar la red de Rodalies de Barcelona será inútil. Así de tajante se muestra el Institut Cerdà (IC), una prestigiosa fundación privada independiente, en un estudio solicitado por el Ayuntamiento de l'Hospitalet.

El análisis de la red actual dibuja ya el peor escenario posible: los túneles urbanos de plaza Catalunya y Passeig de Gràcia están al límite y congestionados. Lo está el propio corredor costero (líneas R1 y R2) y,

las. La red de Rodalies es un cuello de botella porque no hay una conexión efectiva ni entre las líneas que circulan por la costa (las de Mataró y Vilanova) ni entre las del interior (Granollers y Vilafranca). “Se ha de hacer esa conexión. No hay soluciones intermedias”, apunta Juan Ortiz, el responsable del estudio.

Ahora, la R2, con tres ramales diferentes, recorre el Baix Penedès, el Garraf, el Baix Llobregat y, tras cruzar Barcelona,

NECESIDAD

El Institut Cerdà señala que la obra es imprescindible para optimizar la red

AEROPUERTO

La realización del intercambiador y el túnel mejoraría la conexión con El Prat

sigue por el norte hacia el Vallès Oriental y la Selva. En el tramo sur está totalmente colapsada; en el norte la ocupación baja en picado.

La línea de Mataró, la R1, también registra una alta demanda en el trazado costero. El intercambiador de La Torrassa y la construcción del nuevo túnel del corredor de Vilanova, el mismo que está proyectado por Fomento, permitirían conectar las dos líneas de la costa y seguir ese esquema costa-costa, interior-interior, de modo que se equilibraría el volumen de viajeros a lo largo de todo el recorrido. Se podrían aumentar las frecuencias en función de las necesidades y adecuar el número de trenes a la demanda real. La reconfiguración permitiría, además, transferir servicios de largo y medio recorrido a la línea de Vilafranca, lo que liberaría la línea de la costa. Se descongestionaría Sants, pues se calcula que tendría un flujo diario de intercambio de entre 42.000 y 45.000 pasajeros, similar a La Sagrera o el Passeig



ÁLEX GARCIA

La playa de vías y el puente de La Torrassa en l'Hospitalet de Llobregat

por todo ello, es imposible mejorar la red de Renfe de la ciudad. “El túnel de l'Hospitalet es una necesidad”, apunta el director general del IC, Carlos Cabrera. El proyecto está paralizado por Fomento desde principios del 2011 y la cada vez mayor escasez de recursos para la obra pública pinta un panorama muy oscuro para el futuro inmediato.

La red de Rodalies de Barcelona tiene más kilómetros que la de Madrid (467), más estaciones (107) y una población potencial similar, por encima de los cinco millones de personas, pero dispone de la mitad de trenes (777 frente a 1.500), lo que equivale a muchas menos frecuencias. Sin el soterramiento de las vías en l'Hospitalet, por ahora es imposible aumentar-

¿Cómo liberar 400.000 m²?

■ El soterramiento de vías y el intercambiador de La Torrassa permitirían liberar más de 400.000 m². Gran parte se destinaría a ejecutar el proyecto BiopoL'H, destinado a la biomedicina y las ciencias de la salud, “actividades con una producción directa próxima a los 3.400 millones de euros y 22.200 empleos”, apunta Juan Ortiz. Es la gran actuación que falta para acabar la transformación de la Gran Vía.

de Gràcia. “Esta actuación también mejoraría la conexión con el aeropuerto: aumentar frecuencias de modo similar a lo que hay en casi todas las ciudades europeas”, apunta Cabrera.

En el 2011, Rodalies registró 106 millones de pasajeros y paró la caída iniciada en el 2007. “Ahora no estamos preparados para un incremento importante. Hemos de tener en cuenta la centralidad que están adquiriendo ciudades que no son Barcelona y que necesitan una conexión efectiva, con mayor número de frecuencias. La realidad metropolitana está cambiando”, añade el autor del estudio. “Es una inversión de unos 400 millones, el 10% del plan de Rodalies, pero ha de ser la actuación prioritaria”, sentencia Ortiz.●