

La falta de túnels aboca la xarxa metropolitana al col·lapse

- La tercera galeria sota sòl barceloní, per la Diagonal, està prevista per al 2026
- El Govern construirà abans del 2015 la cinquena ruta urbana a Madrid



Dos passatgers en un tren de Rodalies de la xarxa de Madrid a l'estació de Chamartín, la setmana passada.
Foto: DAVID CASTRO

MÉS INFORMACIÓ

[Rodalies de BCN pateix un retard de 20 anys respecte a les de Madrid](#)

X. B.
BARCELONA

Per on passaven 140.000 passatgers el 1989, avui n'hi circulen 410.000. S'han triplicat els passatgers, la regió metropolitana ha guanyat un milió d'habitants i la mobilitat, entre el centre metropolità (Barcelona) i les localitats de l'àrea s'ha disparat perquè els centres de treball segueixen estant a la capital, malgrat que la vivenda assequible cada vegada està més lluny. Malgrat tot, Barcelona segueix engolint tot el trànsit de Rodalies com ho feia el 1989: via els dos túnels que hi ha al seu terme municipal. Aquesta situació que s'aguanta amb fils impedeix el creixement de les xifres de passatgers fins als nivells propis d'una regió de 5,5 milions. Fins a les xifres que llueix Madrid, sense anar més lluny.

Segons un estudi de l'entitat Promoció del Transport Públic (PTP) el túnel de la plaça de Catalunya suporta un trànsit de 20 combois per hora i sentit, i s'ha convertit en el més transitat d'Espanya. De les principals línies de Rodalies, per Catalunya hi circulen la C-1 (Maresme-Molins), la C-3 (Vic-

l'Hospitalet) i la C-4 (Manresa-Martorell), mentre que per la galeria del passeig de Gràcia només hi circulen els de la C-2 (Granollers-Vilanova). El pla de futur és equilibrar aquesta situació i que el 2015, tant per un com per l'altre túnel, hi circulin dues línies. És l'últim peça. Amb un creixement anual sostingut del 5% no es trigarà, segons assenyalen diversos especialistes, a arribar al col·lapse. De fet, la situació actual és pitjor que la del 1989. Per portar a terme les obres olímpiques, en concret, la vila per allotjar els esportistes, es van aixecar les vies del Poblenou, una de les barreres entre la ciutat i el mar. Aquesta línia finalitzava a la també desapareguda estació de Rodalies veïna a l'estació de França. Així, mentre es buidava l'àrea del Born de contingut ferroviari, en paral·lel, es va procedir a rehabilitar l'estació de França.

LES OBRES DE L'AVE / Més recentment, la decisió de fer entrar l'AVE a Barcelona per l'estació de Sants – en lloc de fer-ho pel litoral fins a l'estació de França com més d'un, l'ajuntament inclòs, va defensar al seu moment – va obligar a treure dues vies d'entrada de Rodalies a Barcelona, i es va estrangular així l'accés sud. De fet, d'aquesta estrangulació, i de la intenció de construir una línia de 18 quilòmetres entre Cornellà i Castelldefels, neix la idea d'un nou tercer túnel.

Són molts, entre ells el mateix Ministeri de Foment, els que es plantegen aquesta tercera galeria. El pla metropolità de la Generalitat ho preveu, a tot estirar, per al 2025. De moment, la previsió és que travessi la ciutat per la Diagonal fins a Glòries i estigui vinculada a la C-3.

El panorama a Madrid és diametralment oposat. El 1989, la capital espanyola tenia només un túnel, el famós *tubo de la risa*, dissenyat en temps de la Segona República i inaugurat el 1967 i que uneix les estacions d'Atocha i Chamartín. Segons una cronologia de la PTP, el 1991 es va construir el quilòmetre que faltava entre Embajadores i Atocha per configurar la segona galeria.

El tercer es va perforar el 1996 i comunica Atocha amb l'intercanviador de Príncipe Pío, l'antiga estació del Nord.

Ja el 2008 es va construir el segon túnel – quart en total – entre Atocha i Chamartín que ha permès dotar les Rodalies madrilenyes d'un nou esquema i prioritzar els serveis ràpids.

Per al 2015, el Ministeri de Foment construirà una nova galeria, un eix transversal d'uns 30 quilòmetres, que connectarà el corredor de l'Henares, des de San Fernando, a l'est, fins al populós sud-oest passant per Príncipe Pio. Costarà entre 1.200 i 1.300 milions d'euros.