

████████████████████
IMPACTE I ENCAIX URBÀ DE LES ESTACIONS DE L'AVE
A BARCELONA: ALTERNATIVES I PROPOSTES

ROBERT RAMÍREZ

*Economista. Assessor especial del Conseller de Política Territorial i Obres
Públiques de la Generalitat de Catalunya.*

SUMARI

1. Consideració prèvia

2. L'estació nord de Barcelona

3. L'estació del sud de Barcelona

4. L'estació de la Regió Metropolitana

5. L'estació de mercaderies del port de Barcelona

6. Conclusió

IMPACTE I ENCAIX URBÀ DE LES ESTACIONS DE L'AVE A BARCELONA:
ALTERNATIVES I PROPOSTES

1. Consideració prèvia

Abans de discutir l'emplaçament de les estacions de Barcelona, s'haurà d'arribar a un acord en relació amb quina ha de ser la xarxa de TGV a Catalunya i a quins objectius ha de donar resposta.

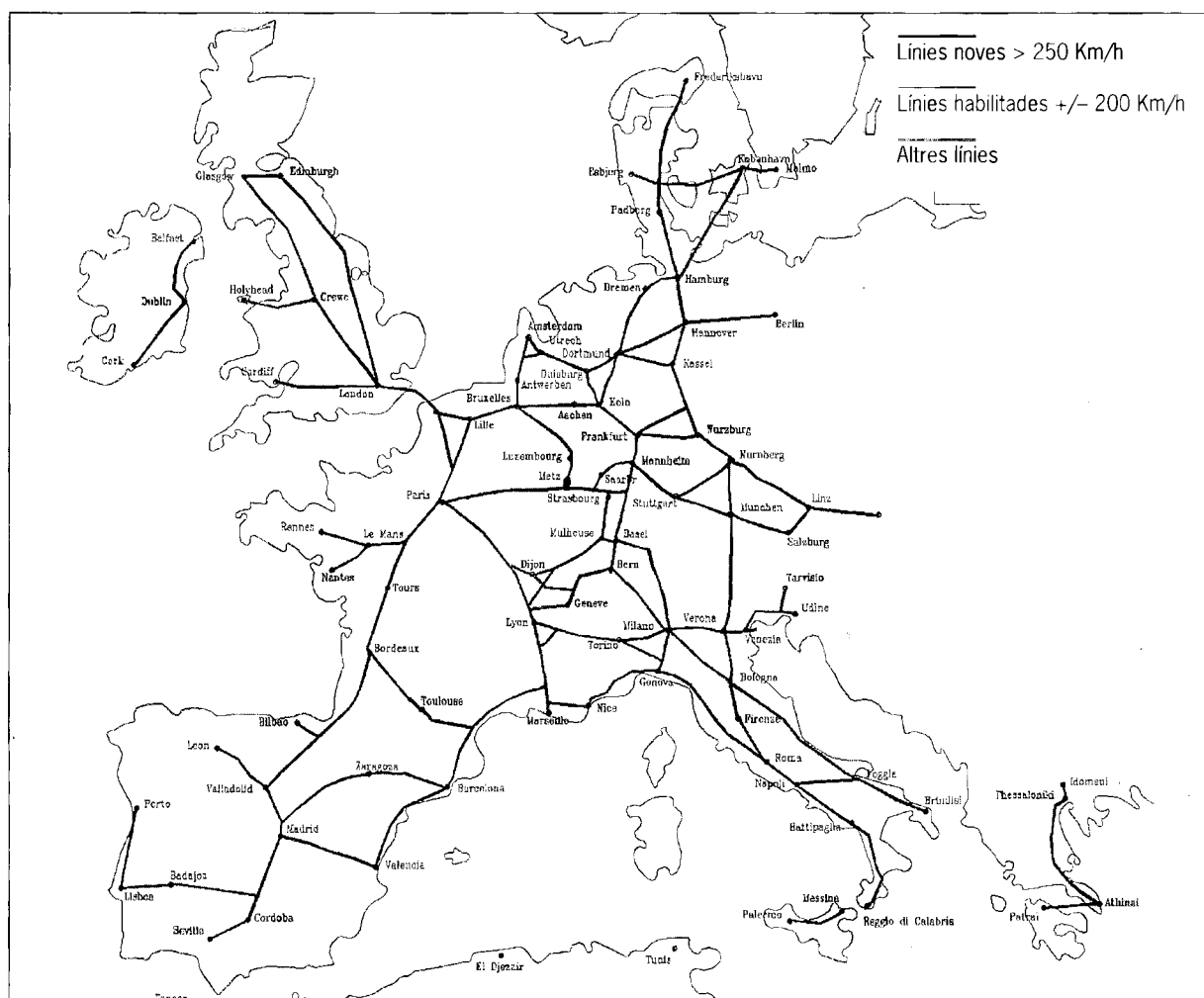
En aquest punt, cal avançar que una xarxa natural tindria una forma de Y, en la qual l'extrem únic se situaria a la frontera francesa i els altres dos extrems als límits de Catalunya amb Aragó i el País Valencià, respectivament (esquema de xarxa a Catalunya). La bifurcació de la Y se situaria en un punt dintre del triangle format per Tarragona, Reus i Valls. Aquest esquema reproduïx quasi exacta-

ment la xarxa d'autopistes construïda els anys setanta. Una xarxa com aquesta donaria resposta a les principals necessitats de transport ràpid de Catalunya:

- Bona connexió amb la resta d'Europa (per a viatgers i mercaderies).
- Bona connexió amb Madrid i el nord d'Espanya.
- Bona connexió amb el País Valencià.

Una vegada establert aquest esquema general convindrà fer una aproximació més propera a l'entorn de Barcelona. En aquest cas la xarxa ha de donar resposta als requeriments següents:

Figura 1. Esquema de la xarxa europea de trens d'alta velocitat



- Ha d'arribar a llocs al més centrals possible dintre de la ciutat de Barcelona.
- Ha de permetre que els 1,5 milions d'habitants de la Regió Metropolitana tinguin un accés fàcil al TGV.
- Ha d'arribar al port de Barcelona.
- Ha de permetre el pas ràpid dels trens que no tinguin origen o destinació a Barcelona.

d'aquestes línies no és objecte de discussió en aquests moments i hauran de ser altres criteris, com ara el seu cost o el temps de viatge, els que recomanin una solució o una altra.

Aquest esquema porta les següents estacions a la Regió Metropolitana de Barcelona:

Un esquema de dona resposta a tots aquests requeriments és el format per una línia que travessa el Vallès Occidental d'est a oest amb dos ramals que entren a Barcelona per les valls del Llobregat i del Besòs. Una altra vegada es repeteix l'esquema de les autopistes. El traçat concret

- Una estació situada al nord de la ciutat per tal de ser terminal dels trens amb origen-destinació a la resta d'Europa (figura 1).

- Una estació situada al sud de la ciutat per tal de ser terminal dels trens amb origen-destinació a la resta de la Península Ibèrica (figura 2).

Figura 2. Traçat del tren d'alta velocitat a la Península Ibèrica

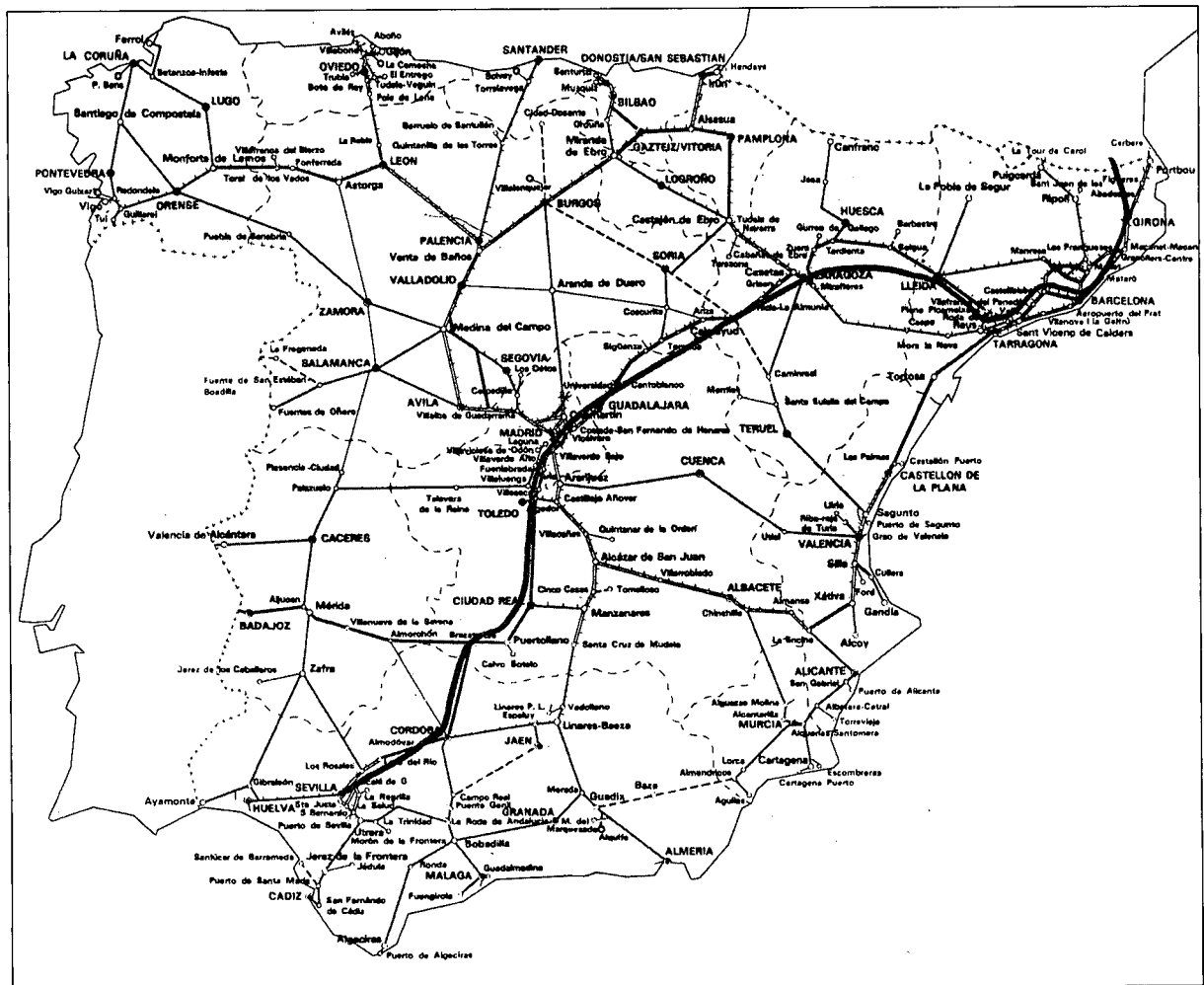
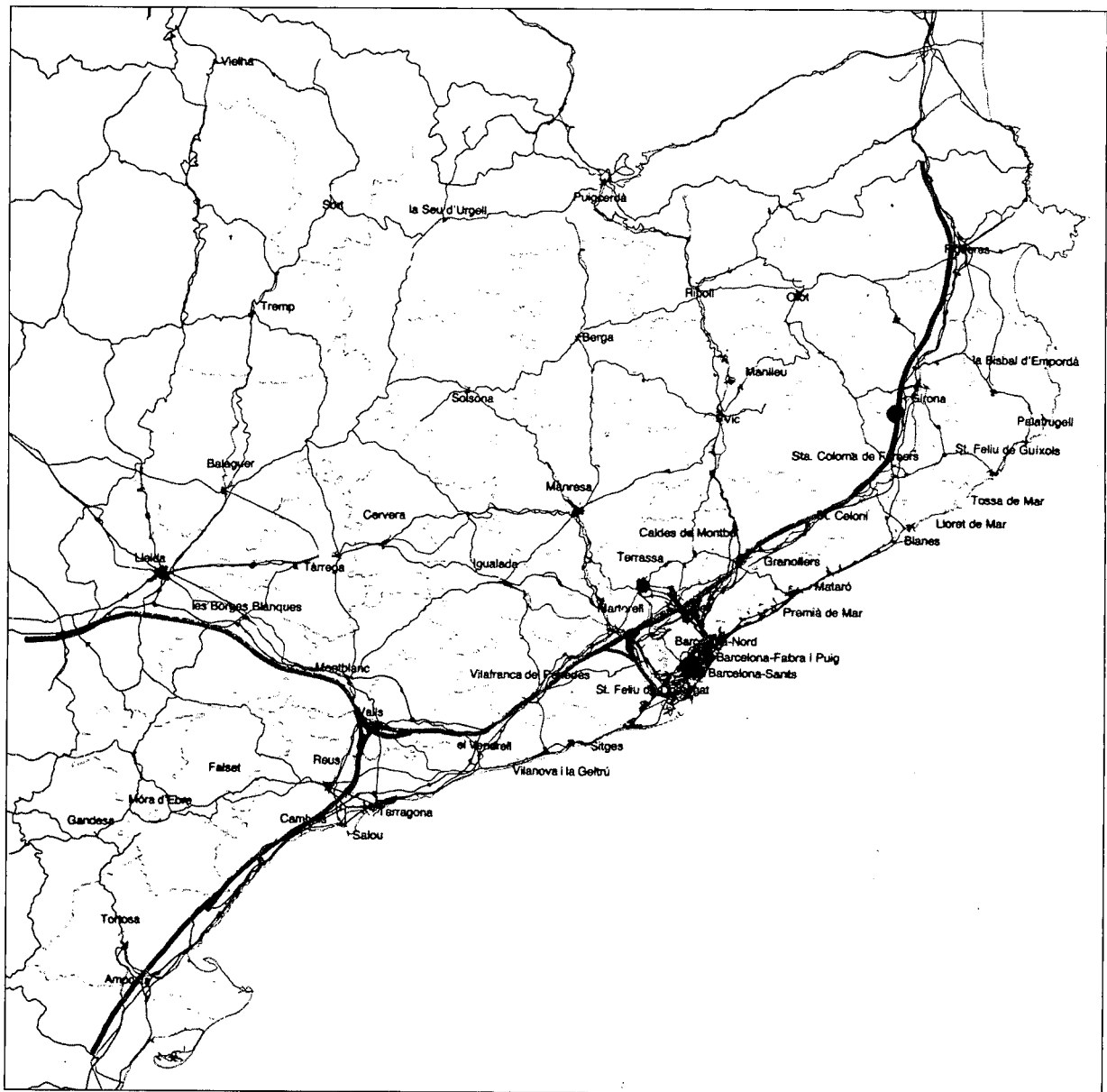


Figura 3. Traçat del tren d'alta velocitat a Catalunya



– Una estació al Vallès Occidental per tal de ser estació de pas dels serveis entre la resta de la Península i la resta d'Europa (figura 3). També seria l'estació de la Regió Metropolitana.

– Una estació de mercaderies (contenidors) al port de Barcelona per tal d'aconseguir que aquest sigui competitiu en l'atracció del comerç entre Europa i l'Extrem Orient.

2. L'estació nord de Barcelona

El segle XIX es va construir dos estacions en el nord de la ciutat de Barcelona, la de França i la de nord-Vilanova. Ambdues es van situar als límits de la Ciutat Vella. Potser, els seus promotors no van trobar prou espai per construir-les en un lloc més central.

Un bon criteri per ubicar una estació de TGV és el

de buscar el lloc més central on és possible construir l'estació de TGV sense fer malbé l'estructura de la ciutat. S'ha de recordar que l'estació de TGV de Barcelona ha de tenir unes andanes de més de 500 m de llarg (dues rames) i espai per almenys vuit vies amb les seves andanes; és a dir, 80-100 m d'amplada. A més, s'ha de preveure l'espai necessari per a mantenir els trens, netejar-los, etc.

Actualment, l'espai equivalent a la Ciutat Vella del segle passat és l'estació de la Sagrera. En relació amb aquesta estació tothom coincideix a dir que és un bon emplaçament com a terminal dels serveis ferroviaris entre Barcelona i la resta d'Europa.

Té un bon accés viari per l'avinguda Meridiana i la Ronda Litoral. Pot suposar un element de desenvolupament d'una zona de la ciutat de Barcelona a la qual els usos del sòl s'estan transformant ràpidament. Fins fa poc temps era una zona industrial i s'està transformant en residencial.

Presenta el problema de la falta de servei de metro. Malgrat que una estació del TGV no té una forta relació amb el metro, construir una estació de TGV nova i no incloure el metropolità com a servei de l'estació no seria lògic. Una solució a llarg termini serà la construcció de la línia 6 del metro. Aquesta línia uniria les dues grans estacions de Barcelona, la de Sants i la de la Sagrera.

Uns altres serveis que hauran de parar-se a la Sagrera seran els de rodalia. En el futur està previst que Sants i la Sagrera siguin dues ròtules que permetin passar totes les línies de rodalia per les dues estacions. És clar que els serveis de rodalia han de complementar els del TGV.

Una altra alternativa analitzada per situar aquesta estació d'Europa ha estat l'actual estació de França. Tanmateix, els problemes de capacitat de les seves instal·lacions i la longitud d'andanes obliguen a fer una inversió molt costosa (pràcticament s'hauria de construir en soterrani).

3. L'estació del sud de Barcelona

L'estació del sud de Barcelona hauria de ser l'esta-

ció de Sants; però s'haurà de valorar prèviament la capacitat dels seus accessos i la seva capacitat com a terminal.

Pel que fa als seus accessos ferroviaris, intentar donar resposta als requeriments dels serveis del TGV juntament amb el servei freqüent que necessita la rodalia de Barcelona és completament impossible. El TGV necessita una entrada exclusiva com en el cas de la Sagrera i no és clar que sigui viable la seva construcció des de la nova línia del marge dret del Llobregat, línia que serveix com a accés al port de Barcelona.

Tampoc no és clar que Sants tingui prou capacitat com a terminal per acollir a més dels serveis actuals els nous serveis del TGV.

En canvi, des del punt de vista de centralitat, de comunicació amb la resta de xarxes i d'accessibilitat, Sants seria la millor solució.

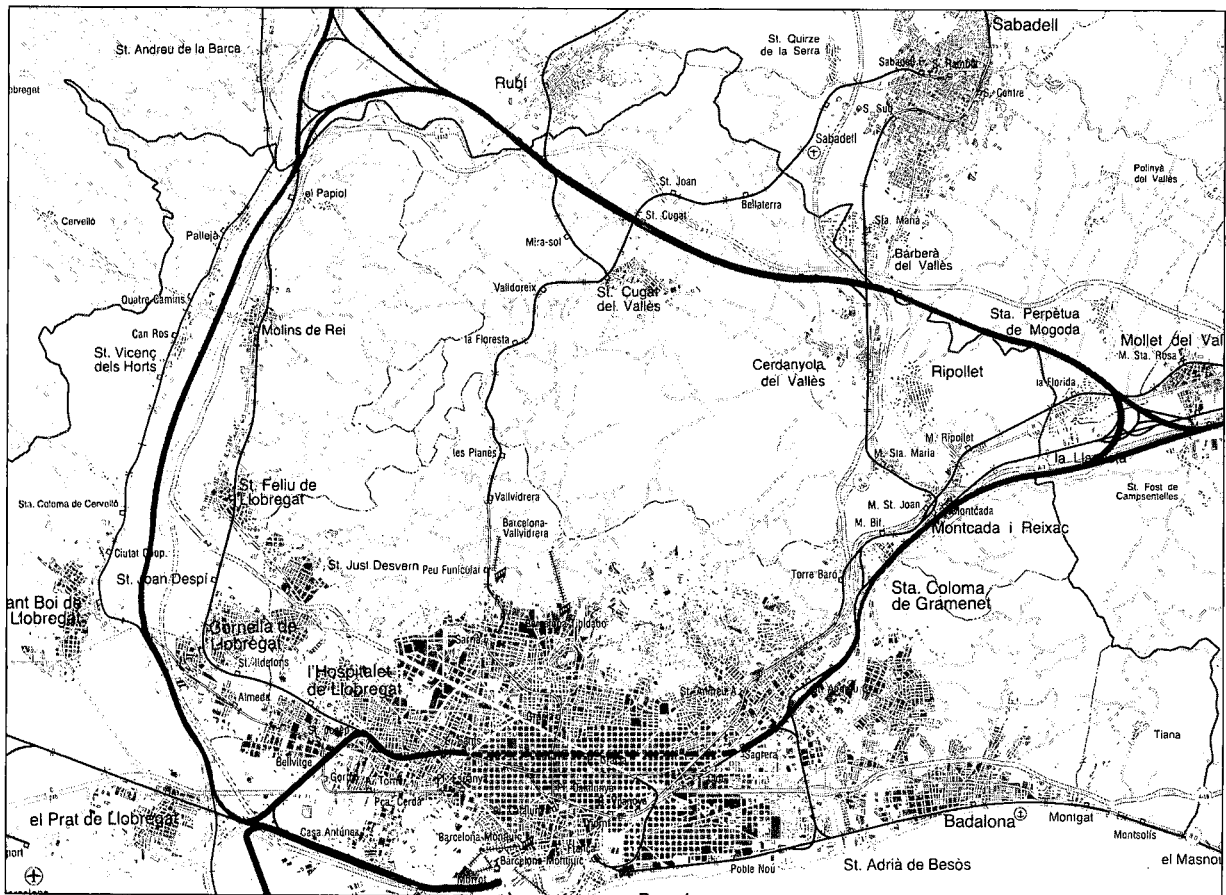
Per això no es pot considerar la ubicació de l'estació sud de Barcelona com a una cosa totalment tancada, atès que no hi ha una solució que compleixi tots els requisits. Tanmateix, s'ha de deixar clara la seva necessitat i algunes de les característiques que ha de tenir: centralitat, connexió amb el sistema de transport metropolità i bona accessibilitat per carretera.

4. L'estació de la Regió Metropolitana

Totes les xarxes del TGV estan construint «rondes» (*contournements*) de les ciutats. París i Lyon són dos exemples significatius que no tots els serveis del TGV han de passar sempre pel centre de les ciutats.

París ha associat la seva «ronda TGV» al Parc d'Eurodisney i a l'aeroport Charles de Gaulle. Lyon ha associat la seva «ronda TGV» a l'aeroport de Satolas. De tota manera, el concepte important a retenir és: els serveis ferroviaris que no tinguin extrem a Barcelona no tenen perquè passar pel centre de Barcelona amb un empitjorament del seu temps de viatge (paràmetre bàsic en l'èxit dels serveis del TGV).

Figura 4. Projecte de la ronda TGV de Barcelona



D'acord amb aquest criteri, no ha d'espantar que Barcelona tingui la seva «ronda TGV-amplada internacional». Aquesta ronda ja està construïda: la línia Castellbisbal-Mollet pot transformar-se fàcilment en «ronda TGV de Barcelona» (figura 4).

De fet, l'única utilitat que té actualment és el pas de trens de mercaderies. Aquesta utilitat desapareixerà en la seva major part quan hi hagi línia d'amplada internacional, si conserva l'amplada Renfe. Només quedaria per a les mercaderies que s'han de transportar entre Girona i la resta de la Península Ibèrica (molt poques). Per tant, el dia que hi hagi línia d'amplada internacional serà molt més útil amb aquesta amplada que amb l'amplada Renfe.

És cert que les característiques de traçat de la

línia no són les del TGV. És una línia preparada per circular a 160 km/h; per tant, per recórrer els 23 km de longitud aproximada que té, es trigaria una mica menys de 10 minuts. A 300 km/h, el temps de viatge seria de 5 minuts aproximadament. Però, ¿algú s'atreveix a dibuixar un traçat pel Vallès amb corbes de 6.000 m de radi, per tal d'estalviar 5 minuts de viatge? ¿Val la pena fer una inversió de més de 20.000 milions de pessetes i causar un desastre urbanístic per estalviar 5 minuts de viatge?

Una vegada establerta la necessitat de la «ronda TGV», queda per discutir la conveniència de construir una estació en aquesta «ronda» i on fer-ho. Aquesta conveniència queda justificada pel fet que a l'altra banda de Collserola viuen més d'un milió de persones i es desenvolupa una intensa activitat

econòmica, més de 250.000 llocs de treball solament al Vallès Occidental. Ningú no qüestiona la conveniència de construir una estació del TGV a Saragossa o a Ciudad Real, ni a Lleida, Girona o Tarragona; per tant, no es pot qüestionar la necessitat que hi hagi una estació del TGV a una «ciutat» amb més d'un milió d'habitants i més de 250.000 llocs de treball.

Queda la discussió d'on situar l'estació del TGV del Vallès. En aquest cas els criteris dominants haurien de ser:

- El bon accés des de la xarxa d'autopistes per tal de facilitar l'accés a tots els habitants de la Regió Metropolitana.
- Una bona connexió amb la xarxa de transport metropolità.

Pràcticament tots els punts de la línia Castellbisbal-Mollet aconsegueixen la primera condició ja que discorre propera a l'A-7, a la qual hi haurà properament un increment de capacitat amb la posada en servei de les calçades laterals a tot el seu recorregut.

La segona condició ens porta als punts on la línia Castellbisbal-Mollet es creua amb la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC). La xarxa de FGC, amb un servei pràcticament d'express metropolità, pot donar un accés ràpid i còmode als viatgers que tinguin com a destinació última Barcelona. Fins i tot es pot pensar que viatgers amb destinació Sarrià o Pedralbes farien servir aquesta estació del Vallès en lloc de la Sagrera o Sants.

5. L'estació de mercaderies del port de Barcelona

L'evolució de l'economia mundial porta a pensar que els intercanvis entre Europa i l'Extrem Orient s'incrementaran. De fet, la preponderància econòmica de l'Atlàntic està en qüestió. Els intercanvis al Pacífic entre la costa oest dels EUA i l'Extrem Orient i els intercanvis Extrem Orient-Europa han transformat el mapa de relacions econòmiques.

A Europa, aquesta evolució s'ha de traduir en un reequilibri entre els ports atlàntics i els mediterranis. Si es manté obert el canal de Suez, la ruta natural de les mercaderies Extrem Orient-Europa passa pels ports del Mediterrani.

Si es vol que el port de Barcelona pugui jugar un paper en aquests tràfics, cal que la línia ferroviària d'amplada internacional arribi al port i que aquest estigui dotat amb unes instal·lacions d'intercanvi de contenidors de la màxima eficiència.

Per això, es veuen amb preocupació les propostes del Ministeri d'Obres Públiques i Transports, que dibuixen una línia d'amplada Renfe per accedir al port de Barcelona. Aquesta línia no contribuiria en absolut que el port de Barcelona es posi en situació de competir amb els de Marsella i Gènova pels tràfics «europeus». Evidentment, el port de Barcelona té un futur assegurat sent el port de la conurbació barcelonina i cap altre port competirà amb ell per aquests tràfics.

El contingut econòmic d'aquesta estació de Barcelona és sens dubte més important que el de qualsevol de les altres tres, i del seu èxit depèn en bona part l'objectiu de convertir la ciutat de Barcelona en un centre logístic de dimensió europea.

6. Conclusió

Quatre estacions per a Barcelona, sense que això signifiqui que el TGV ha de ser un metro. Les estacions han d'estar especialitzades en determinats tipus de serveis. Aquesta situació és similar a la d'altres ciutats; París té una estació per a cada línia del TGV, sud-est, nord, nord-oest.

Dues estacions amb emplaçaments molt clarament determinats, la de la Sagrera i la del port de Barcelona. Les altres dues amb ubicacions que necessiten anàlisis més aprofundides, la de Sants pels problemes de capacitat que presenta, i la del Vallès, a la qual s'ha de buscar una situació concreta en funció del traçat finalment retingut i de les possibilitats de connexió amb les línies del FGC.