

## Els experts aposten per un segon túnel d'FGC per Sant Cugat i millorar la xarxa ferroviària vallesana

*L'anunci de la Generalitat d'estudiar un segon ramal per reduir el temps de trajecte i incrementar els usuaris obre el debat sobre el traçat més idoni*



Els FGC amb Collserola al fons | Ajuntament de Sant Cugat

Les línies vallesanes dels Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) han tocat sostre. L'ampliació de la S1 i la S2 a Terrassa i Sabadell (<https://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/13044/ampliacio/dels/fgc/fa/assolir/record/historic/pasatgers>) han dotat la comarca d'una xarxa àmplia que veurà reforçada la seva incidència amb la posada en circulació dels quinze nous combois que l'empresa està pendent de rebre, i que, a més d'aportar millores pel que fa a la comoditat i la tecnologia, també rebaixarà la freqüència de pas als 5 minuts.

A partir d'aquí, al infraestructura ja no dona per més. És per això que el departament de Territori i Sostenibilitat ja treballa en una nova solució (<https://www.naciodigital.cat/sabadell/noticia/23096/govern/proposa/construir/segon/tunel/linia/vall/es/fgc>) per afrontar el cada cop major nombre de viatgers que assumeix el Metro del Vallès, en el marc de l'horitzó 2030, i la manera de resoldre-ho passa per ressuscitar el projecte del segon

túnel ferroviari per Collserola.

El projecte de foradar la muntanya es va començar a perfilar amb el Pla General Metropolità de 1976, quan es va posar sobre mapa un doble túnel, un de viari i un altre de ferroviari, que uniria el barri barceloní d'Horta amb el cerdanyolenc de Montflorit, connectant directament amb l'àmbit actual de la Universitat Autònoma de Barcelona.

Tot i que l'opció de fer-hi passar el vehicle privat va acabar caient, encara al 2016 el conseller cessat Josep Rull recuperava l'esperit del segon túnel de ferrocarril seguint un traçat similar, naixent a Plaça de Catalunya fins a Sagrera, enllaçant fins a Cerdanyola del Vallès i arribant a l'àmbit de la Universitat Autònoma de Barcelona i del Parc de l'Alba, on hi ha el Síncrotró, on connectaria amb la línia S2 actual.



*L'opció del segon túnel per Collserola pren cada cop més força.*

En aquell cas, el túnel dibuixat hauria de comptar amb uns 6 quilòmetres de llargada, i permetria aportar 36 nous trens en la connexió Barcelona - Vallès, tal i com es preveia en el Pla Director d'Infraestructures de la Generalitat de l'any 2012. La inversió prevista llavors oscil·lava els 1.600 milions d'euros.

## **L'aposta pel túnel des de Sant Cugat**

No obstant això, hi hauria opcions més viables, tant en l'àmbit econòmic com de recorregut. L'entitat Via Vallès (<http://viavalles.blogspot.com/>) planteja com a opció més rendible que el traçat pel cantó vallesà parteixi des de Sant Cugat, on actualment ja hi ha una bifurcació que divideix els camins cap a Sabadell i Terrassa, de manera que deixaria les dues capitals en situació geogràfica equidistant.

A partir d'aquí, es proposa un túnel que enllaci directament les estacions de Sant Cugat i Sarrià, ja a Barcelona, sense parades intermèdies i discorrent de manera recta per sota de la muntanya. "Es reforçaria la línia ja existent i ja comptem amb la bifurcació a Sant Cugat, mai ningú no ens ha



donat cap dibuix", explica l'arquitecte i membre del col·lectiu Via Vallès Manel Larrosa. Tampoc s'ha fet una aproximació econòmica del cost que podria tenir la infraestructura.

Aquesta opció implicaria crear un nou ramal a Barcelona. Des de l'estació de Sarrià, aniria a plaça d'Espanya, on es podria connectar amb la línia del Baix Llobregat, creant, al seu pas, una nova estació a l'avinguda Diagonal (entre Illa Diagonal i la plaça Francesc Macià), un nou intercanviador a Provença, una nova parada a l'avinguda Roma i la darrera a plaça d'Espanya.

## Prioritzar els intercanviadors

Per la seva banda, el professor d'enginyeria civil i ambiental de la UPC i director de l'àrea de planificació estratègica de l'Àrea Metropolitana, Francesc Magrinyà, considera que la construcció del nou túnel és una inversió a llarg termini, i que és molt més estratègic fer inversions en intercanviadors que nous trams i túnels. Segons ell, cal fer un canvi de visió i gestionar el conjunt de la mobilitat metropolitana com una sola xarxa.

Això implicaria fer inversions encara més menors i centrar els esforços en intercanviadors entre els FGC i les línies de Rodalies del Vallès per millorar la connexió i les freqüències de pas entre el Vallès i Barcelona. Magrinyà proposa doncs, millorar els ramals de les noves parades de FGC a les capitals de comarca amb intercanviadors entre la R4 i la R8 a Barberà del Vallès, a l'alçada del centre comercial Baricentro, o amb la línia S2 i la R8 a Volpelleres, a Sant Cugat.



*Baricentro té a dia d'avui una estació fantasma, on els trens hi passen però no hi paren. Foto: Albert Segura*

D'altra banda, l'expert també aposta per reforçar la línia R4 de Rodalies perquè passés per La Sagrera, pel Passeig de Gràcia i arribés a l'aeroport. A més, planteja una altra de les inversions que donarien una empenta a la línia, que passa perquè l'estació de Montcada Bifurcació es convertís en una gran estació central. D'aquesta manera, el professor explica que l'excel·lència de FGC s'estendria a tota la xarxa.

Amb tot, l'obra del segon túnel d'FGC no és discutida pels experts, si bé es podrien fer altres inversions que millorarien la mobilitat entre ciutats. I és que sovint tendim a ser més centralistes del que pensem, i ens oblidem de la importància que tindria tenir una bona connexió transversal que ens facilités la mobilitat a ciutats veïnes però tan llunyanes en transport públic com ara Granollers.



*Usuaris baixant a l'estació de Can Feu - Gràcia dels FGC a Sabadell. Foto: Albert Segura*