

El túnel d'Horta i la defensa de Collserola

Necessitem el túnel d'Horta ?

Barcelona, 01 de juliol de 2009

Ricard Riol Jurado



*Federació d'Associacions
de Veïns de Barcelona*

1

Cronologia



1976. Pla General Metropolità.

proposta d'eix viari d'alta capacitat

2002. Reactivació de la proposta viària.
ara com a "túnel d'Horta"

2006. Conversió del projecte en túnel ferroviari.
No s'especifica línia, tipus de servei,
capacitat, ni connexions a resoldre.

2008. Concreció de la proposta en túnel per als
FGC entre Catalunya – Glòries – Horta i l'UAB

Planificació vigent



3

Problemes que ocasiona el túnel d'Horta

FUNCIONALITAT

Carretera: perjudica la mobilitat.

Ferrocarril: No descongestiona xarxa actual

COSTOS

Carretera: perjudica la mobilitat

Ferrocarril: necessita més túnels a banda i banda

AFECTACIONS AMBIENTALS

Afectació al paisatge i biodiversitat <> % túnel

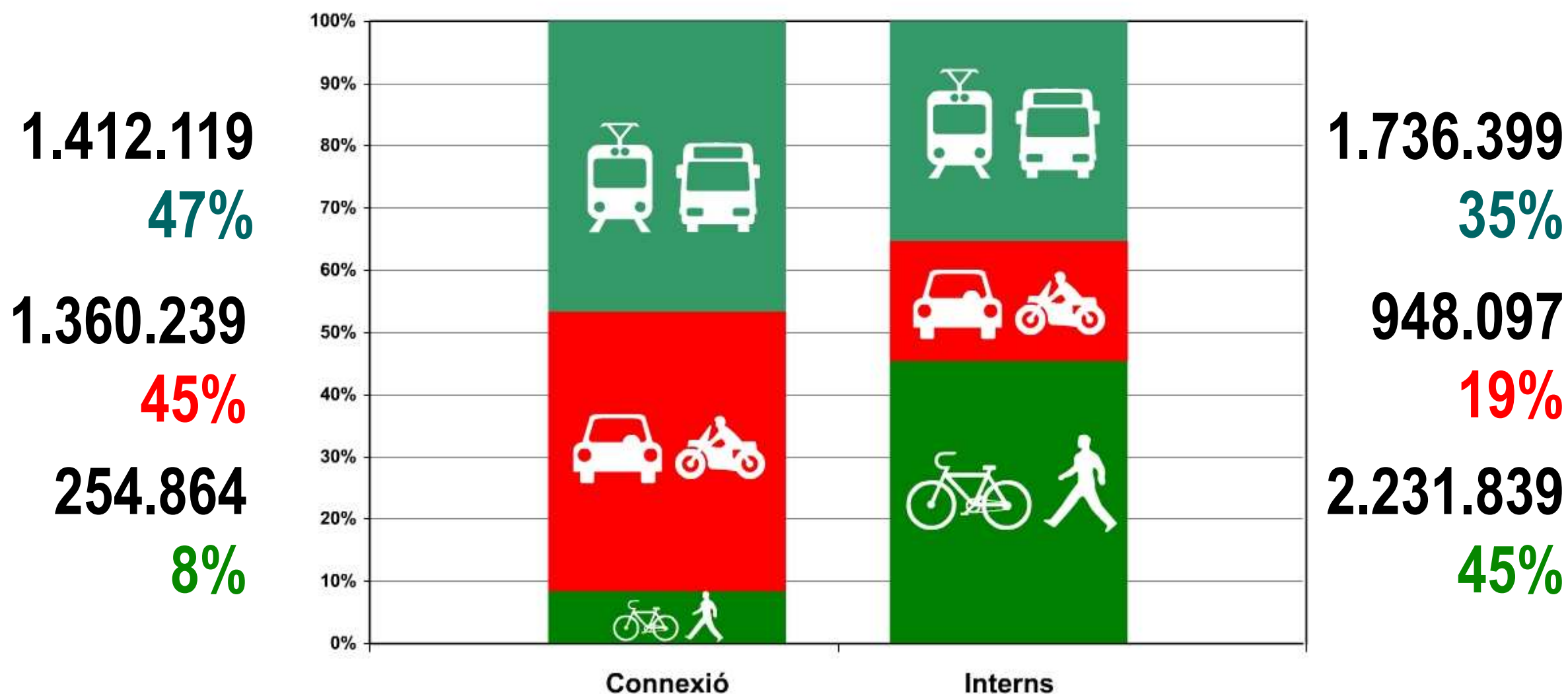
Consum de recursos <> % túnel

4

Problemes funcionals: Perjudicaria el PDM

El problema més greu de **manca** de transport públic es troba fora de Barcelona. Dins de l'àrea de Barcelona els problemes del transport públic són la **congestió** i la **velocitat**.

Nombre de desplaçaments diaris a Barcelona ciutat



4

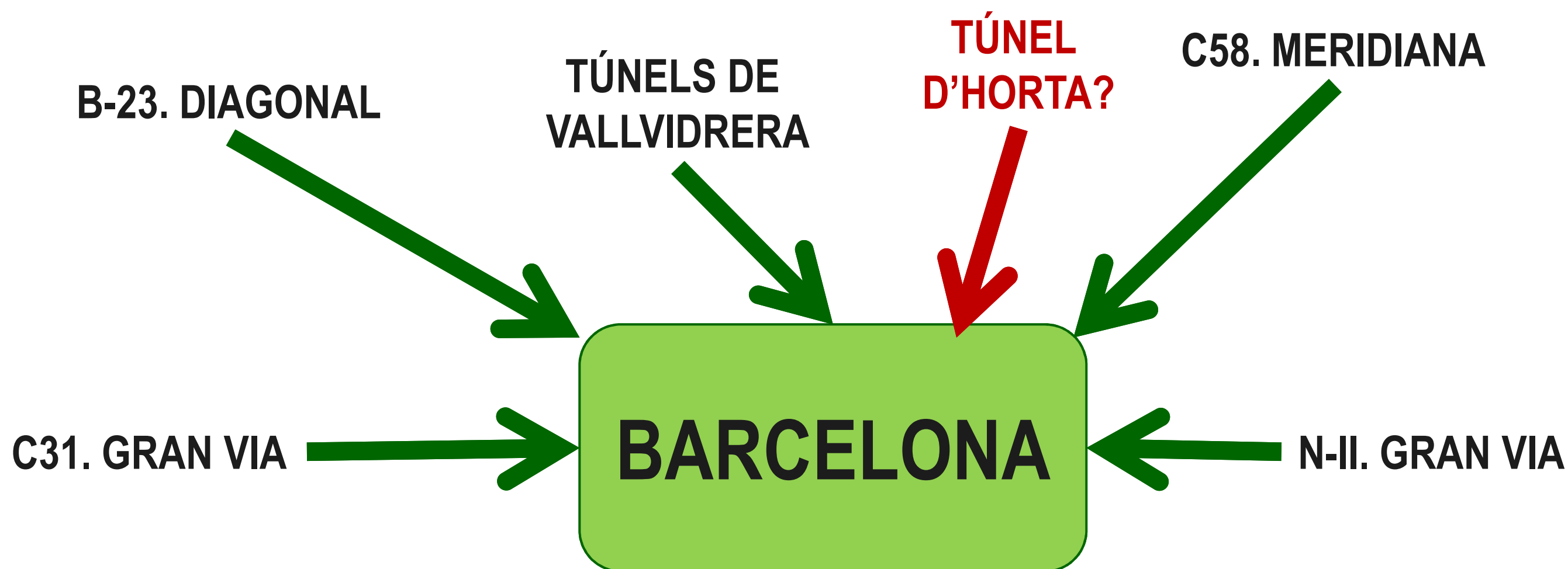
Problemes funcionals: Perjudicaria el PDM

Pla Director de Mobilitat de Barcelona

2006: 1.335.601

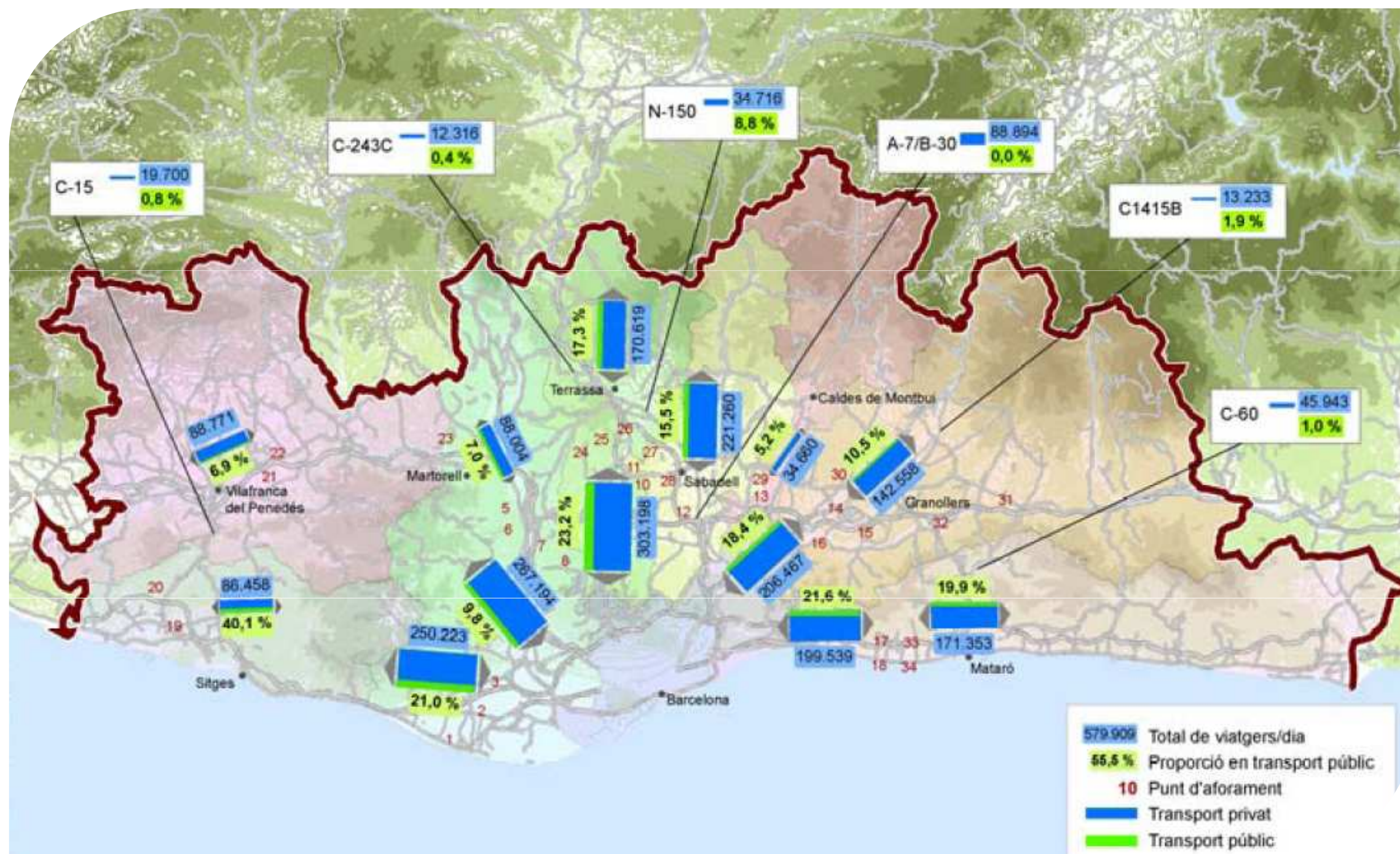


2018 (tendencial): 1.647.457
2018 (objectiu): 1.459.317



4

Problemes funcionals: Perjudicaria el PDM



5

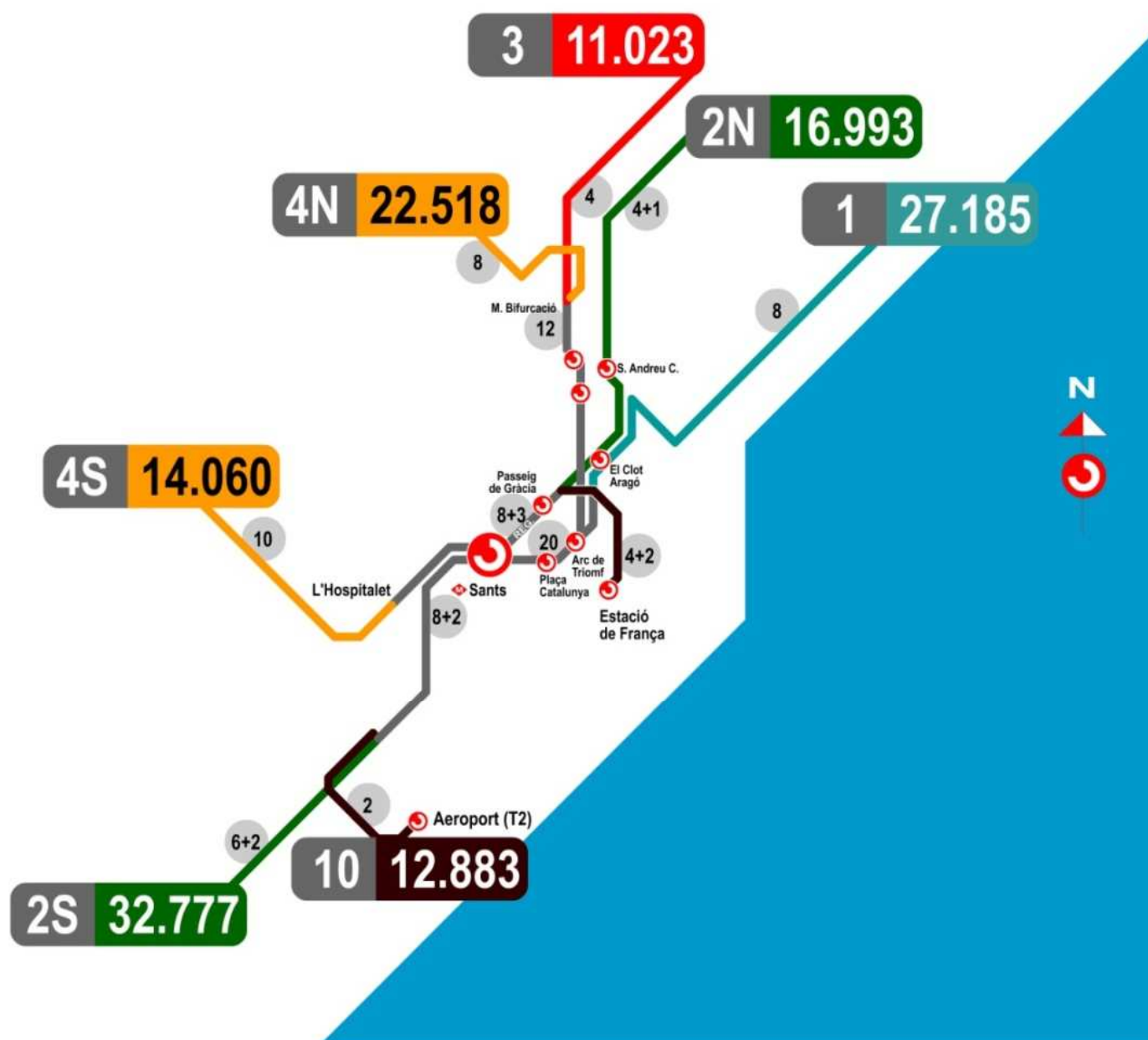
Problemes funcionals del servei ferroviari

La xarxa té problemes de capacitat al marge del túnel d'Horta

FGC: Cua de maniobres a Pl. Catalunya. De 30 a 40 trens per hora al Metro del Vallès

Rodalies Renfe: reordenació de línies costa-costa i interior-interior a curt termini.

Nou túnel de Rodalies a Barcelona a llarg termini.

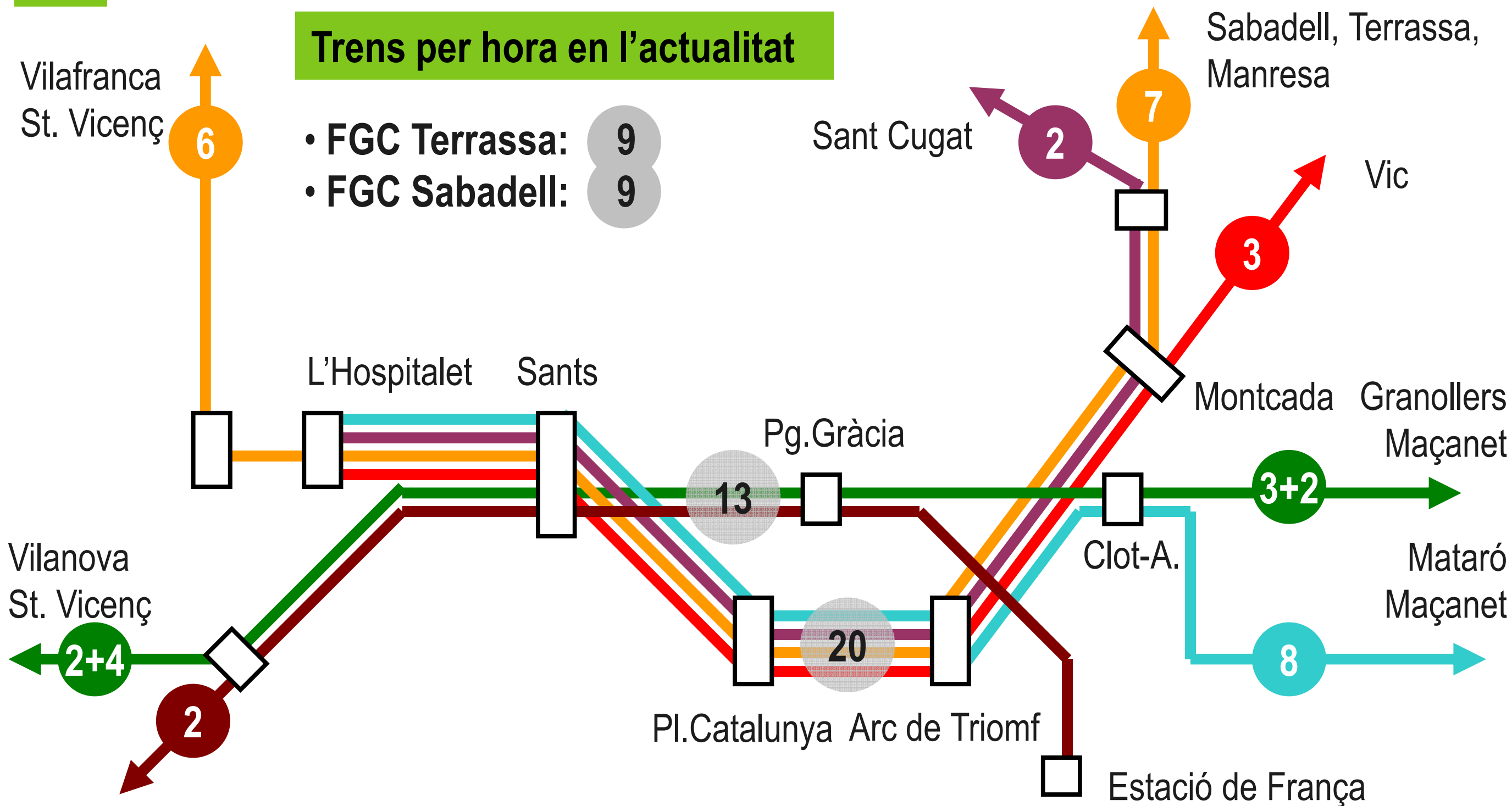


5

Problemes funcionals del servei ferroviari

Trens per hora en l'actualitat

- FGC Terrassa: 9
- FGC Sabadell: 9



6

Problema dels costos

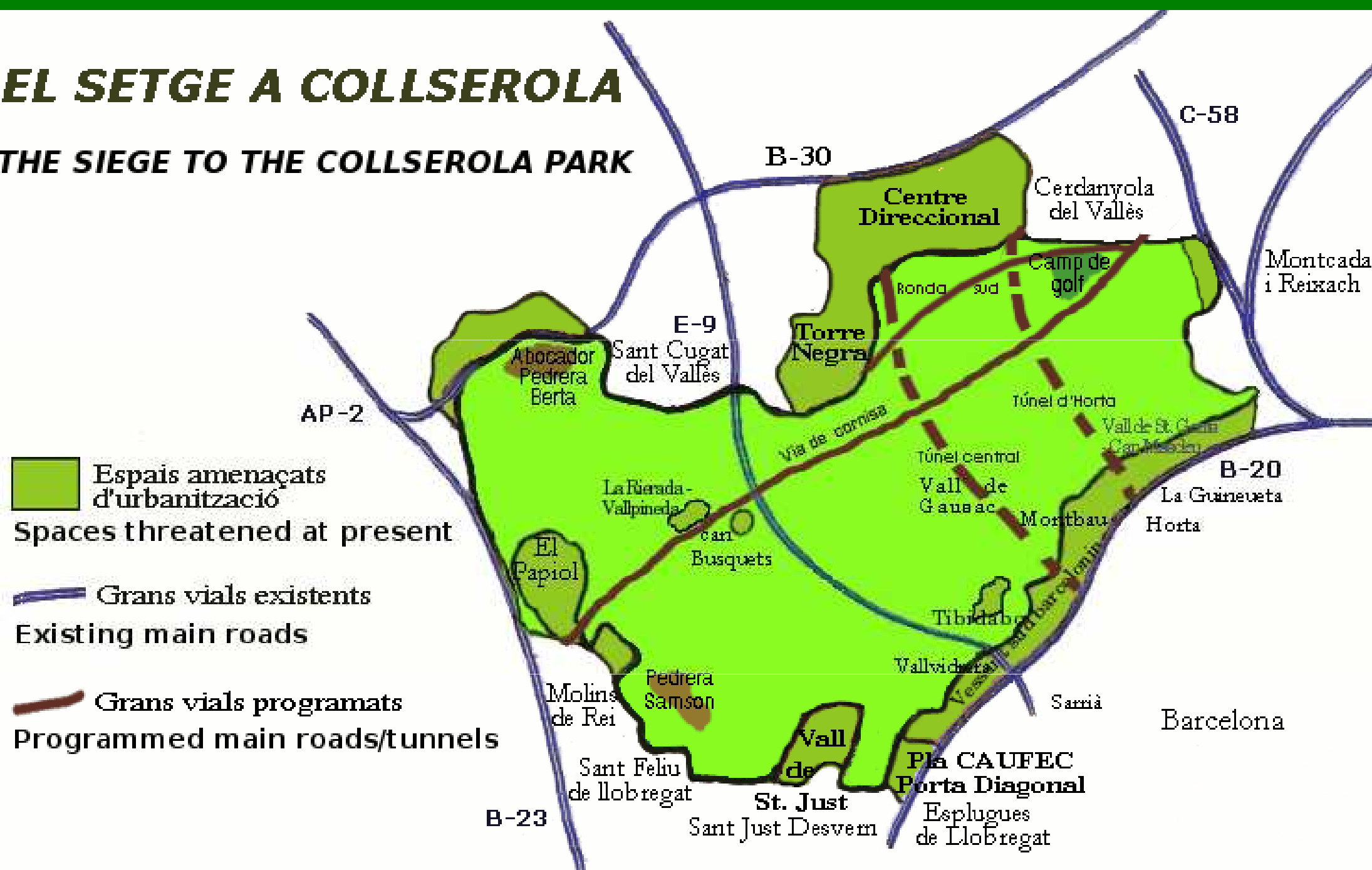
Túnel d'Horta: de Glòries a la UAB: Cost i termini complicats



Afectacions ambientals

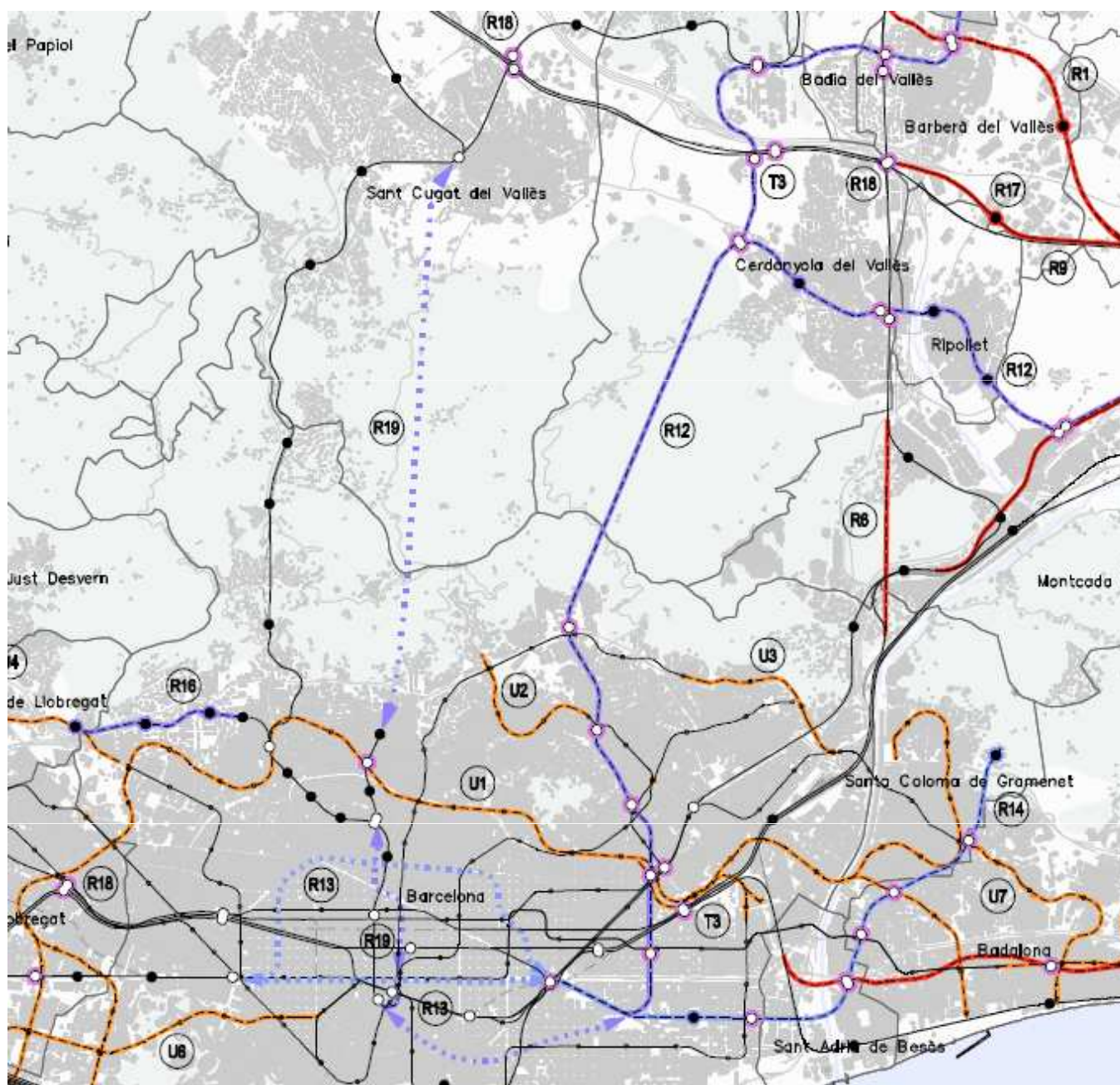
EL SETGE A COLLSEROLA

THE SIEGE TO THE COLLSEROLA PARK



Font: Plataforma cívica per a la defensa de Collserola

8 PTMB: una proposta de màxims



Primer esborrany PTMB

Existien tres projectes o idees que plantegaven transports públics a partir de túnels a través de nous túnels sota la Serra de Collserola.

- Túnel Tibidabo – Sant Cugat (R19)
- Túnel d'Horta (ferroviari) (R12)
- Túnel del Turó de Montcada (R6)

No tots ells tenen una justificació massa realista ni fonamentada.

8**PTMB INICIAL: una proposta de màxims**

TÚNEL TIBIDABO (Aparcat): Llargària aproximada: ~ 8 km

Amb menys quilòmetres de nova infraestructura, es donen més guanys al conjunt de la xarxa ferroviària d'FGC: s'aprofiten els ramals St. Cugat – Terrassa / Sabadell.

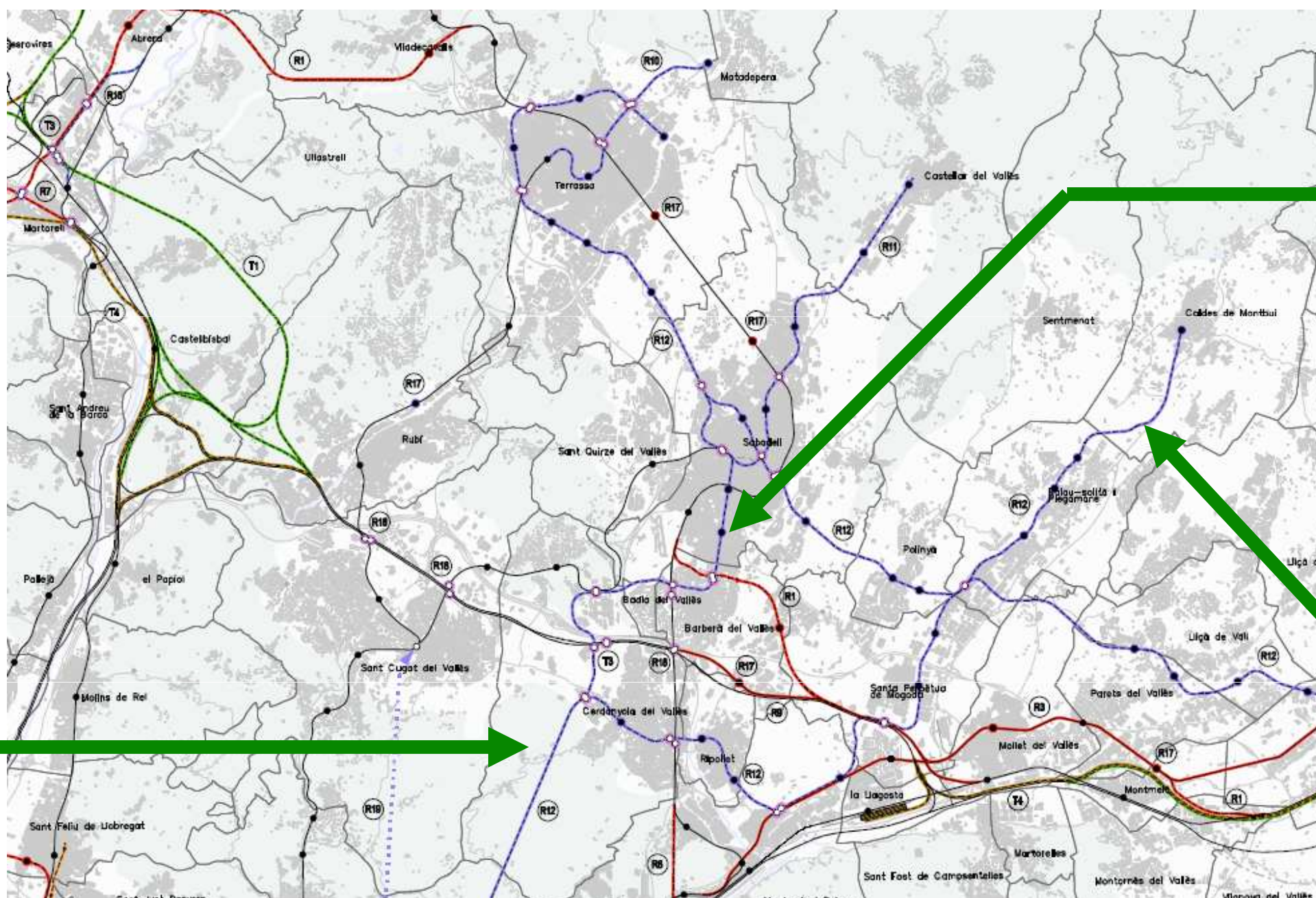
Planteja un ràpid by-pass que permet semidirectes a FGC, però aboca tot el nou trànsit a infraestructures totalment col·lapsades: el túnel Gràcia – Plaça Catalunya.

☐ Prèviament requereix construir nous túnels urbans a Barcelona per a FGC que permetin la independència del servei urbà i suburbà (rodalies) de la xarxa del Metro del Vallès:

☐ Llaç de Gràcia o doble via independent

☐ Connexió Tibidabo – Gràcia amb nou traçat (l'actual tram no pot convertir-se al servei de Rodalies perquè té andanes curtes i allargar-les implica superar els pendent màxims entre estació i estació)

PTMB INICIAL: una proposta de màxims



Túnel
d'Horta
Ferrovari

Ramal de
Sabadel

Ramal de
Caldes

8

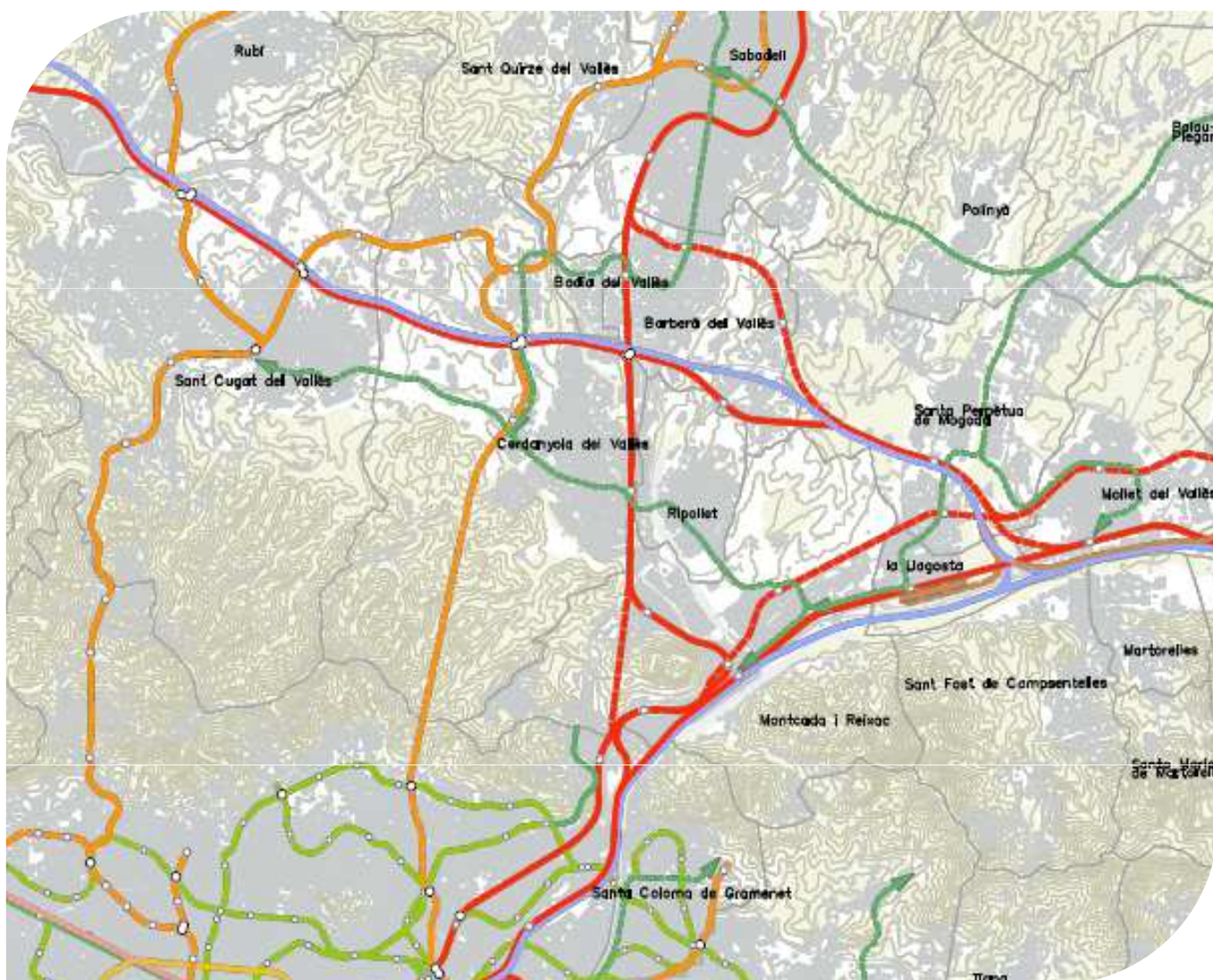
PTMB INICIAL: una proposta de màxims

TÚNEL D'HORTA. Llargària aproximada: ~ 6 km

Probablement el túnel més estrambòtic dels plantejats a través de la Serra de Collserola:

- ☐ Mai l'ha demanat cap operador de transport públic ferroviari
- ☐ Inicialment no allargava ni servia de by-pass a cap infraestructura preexistent:
 - ☐ Requereix una multitud de noves infraestructures a banda i banda del mateix túnel, que quadrupliquen la pròpia llargada del pas per Collserola:
 - ☐ Tram Horta – Sagrera (10 km), sense comptar l'accés a Pl. Catalunya FGC
 - ☐ Tram Centre Direccional – Sabadell (8,5 km), sense comptar ramal a Caldes de Montbui
- ☐ Tant pel seu termini, com pels costos, probablement sigui la infraestructura amb menor rendibilitat social de les plantejades.

Revisió del PTMB

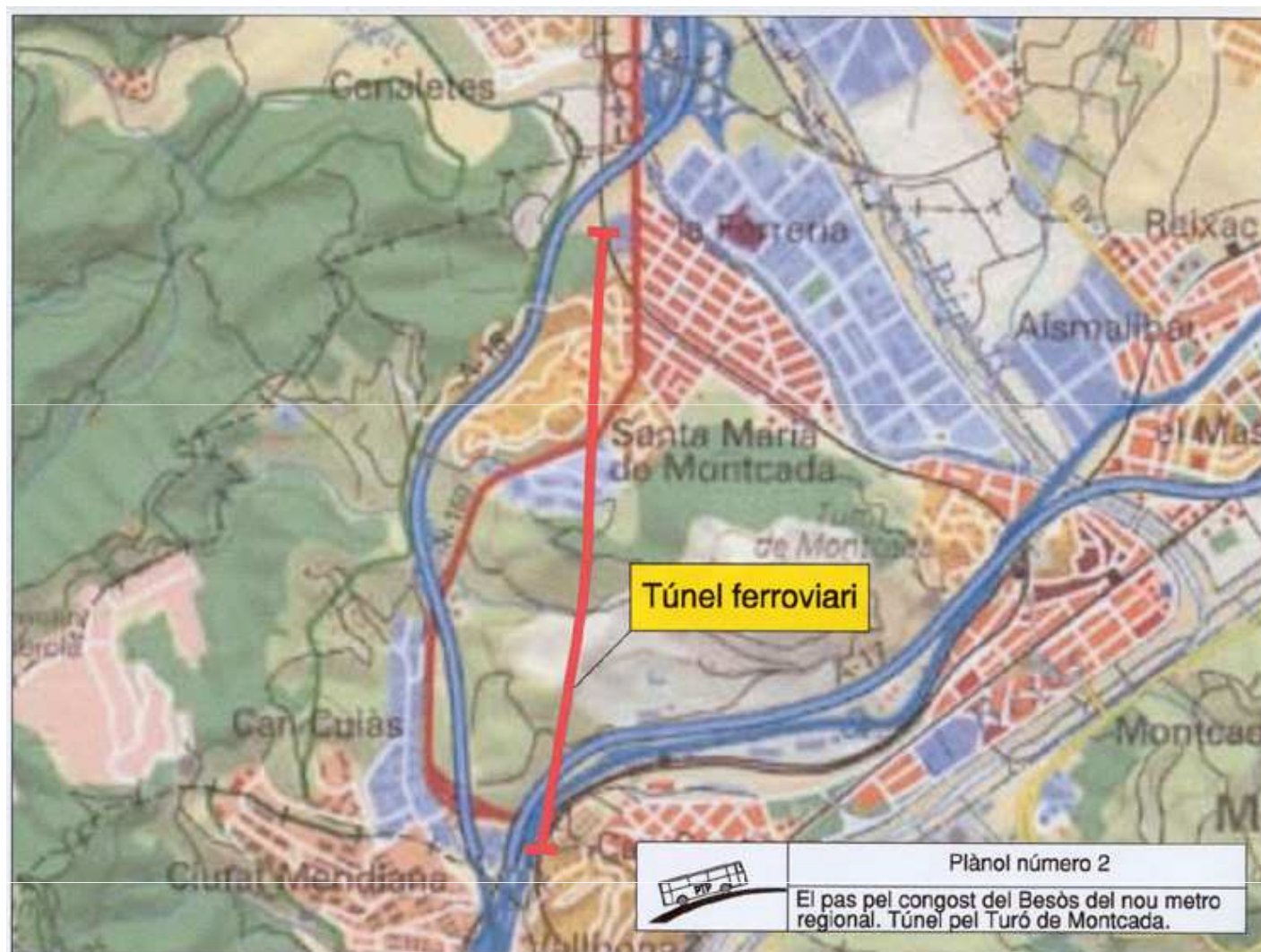


TÚNEL FERROVIARI D'HORTA

S'ha convertit en un by-pass per la línia S2

- Planificació més concreta: PTMB
- Llargària: 13,28 km entre l'UAB i Sagrera TAV i 17 km fins a Pl.Catalunya
- Només connecta amb Sabadell
- Per anar a Terrassa: 7,50 km de túnels nous per connectar Terrassa amb Sant Quirze
- No es descongestiona Adif (en termes d'exploració)

ACCEPTACIÓ EL TRAMVALLÈS en substitució dels ramals del túnel d'Horta per Barberà i Ripollit.



TÚNEL DEL TURÓ DE MONTCADA:

Llargària aproximada: 4,5 km

Permet estalviar 4 estacions de la línia C4 actual: Montcada i Reixac Santa Maria, Montcada i Reixac Manresa, Montcada Bifurcació i Torre Baró Ciutat Meridiana. En total s'estalviarien 6-10 minuts en les relacions Barcelona – Vallès, en alguns casos es trigaria entre un 25 i un 50% menys.

ES POT MANTENIR EN PARAL·LEL EL SERVEI A LES ESTACIONS DE MONTCADA:

- Com a part d'un nou metro comarcal de Renfe o FGC que utilitzi el túnel de Meridiana
- Com a ramal de la línia C3 (Castelldefels – Vic / Cerdanyola)

10 Pla Tren – PTMB – PLA DE RODALIES

El túnel de Montcada figura com a actuació prioritària del Pla Tren 2014, perquè és una infraestructura senzilla que permet ràpids i notoris guanys:

Línia	Trajecte	Tren actual	Tren 2014	Cotxe	Observacions
C4	Centre de BCN – Cerdanyola	21	15	25	Directe entre Cerdanyola del Vallès i Sant Andreu. Nova parada a Barberà Enllaç, Sabadell Can Llong i Terrassa La Grípià.
C4	Centre de BCN – Sabadell	32	26	28	
C4	Centre de BCN – Terrassa	40	36	31	

El pla tren també planteja l'increment de freqüències i la conversió de la línia C7 en una línia circular cada 20 minuts en primera fase i cada 10 minuts en fase posterior, segons la capacitat de la línia Papiol – Mollet.

11

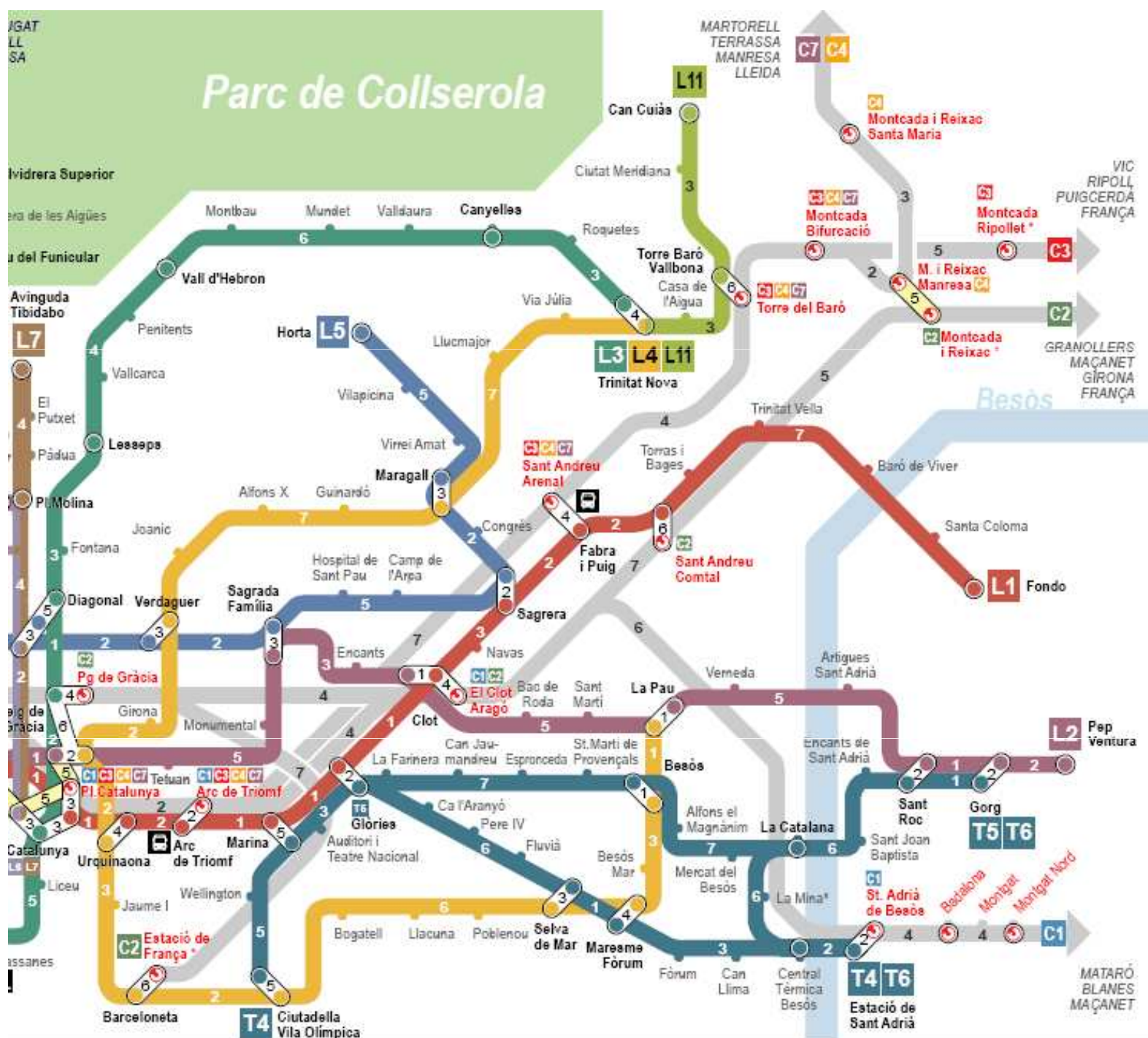
En suspens: Perllongament de la L11



El perllongament de la línia 11 no és una solució efectiva per molts motius:

- Els metros lleugers no suposen un estalvi important respecte una línia de Metro i sí imposen moltes limitacions
- **En velocitat**, serà incapaç de competir amb Rodalies en el seu camí cap a Barcelona, ni ara ni al 2014.
- **En accessibilitat** serà incapaç de competir amb el TramVallès al seu pas per Cerdanyola
- **En freqüència** serà incapaç de competir ni amb Rodalies ni amb el TramVallès

En suspens: Perllongament de la L11



De Cerdanyola a Barcelona

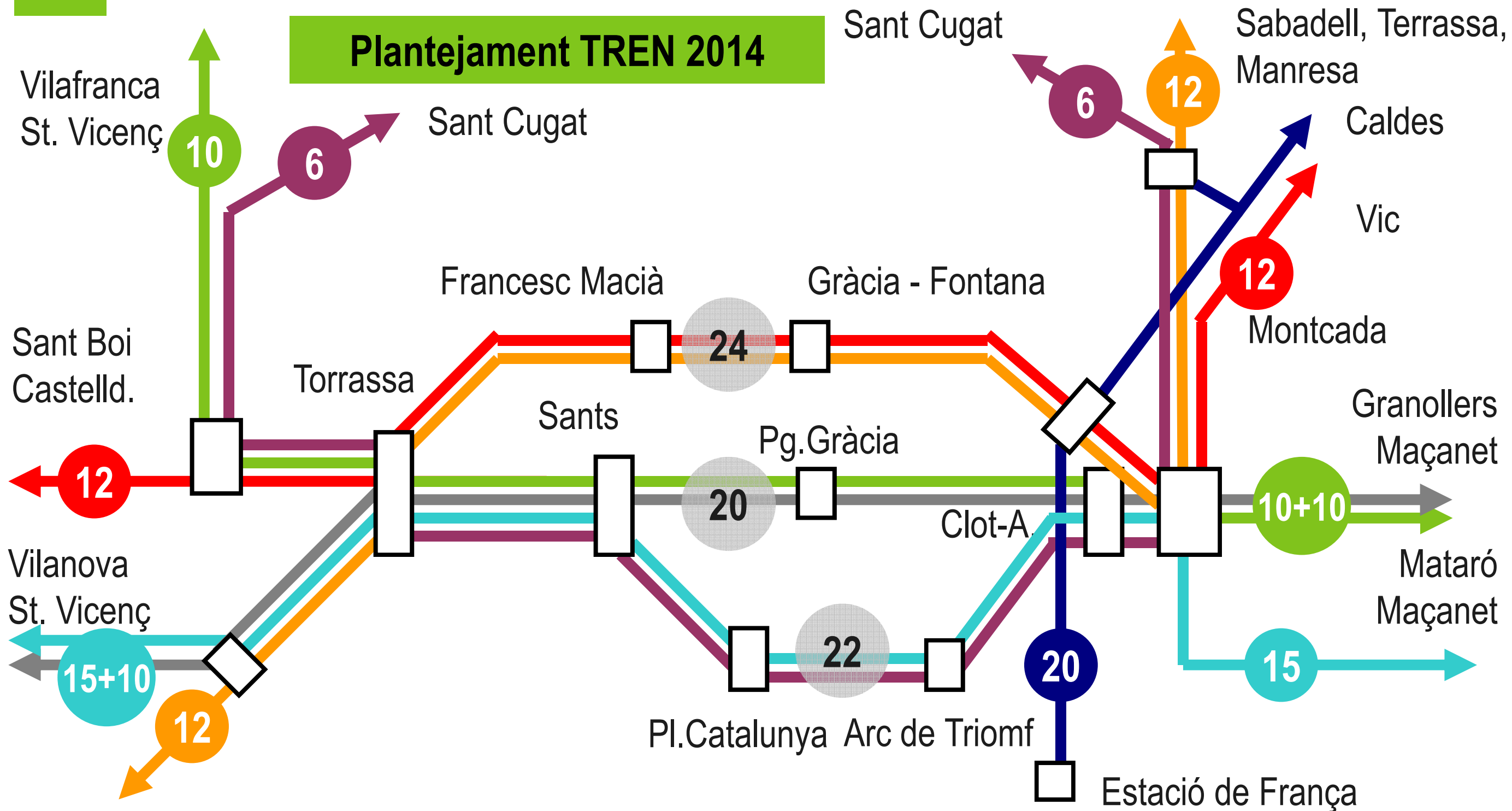
Línia	Trajecte	Temps
C4	Cerdanyola Catalunya	21'
C4 futur	Cerdanyola Passeig de Gràcia	15'

Línia	Trajecte hipòtesi L11	Temps: 37'
L11	Cerdanyola Torre Baró	18'
Enllaç	Torre Baró	8'
C4	Torre Baró Catalunya	11'

Línia	Trajecte hipòtesi L11	Temps: 42'
L11	Cerdanyola Torre Baró	23'
Enllaç	Torre Baró	1'
L4	Torre Baró Urquinaona	18'

El túnel més necessari, no és a Collserola

Plantejament TREN 2014



13 L'alliberament de Meridiana: un nou metro del Vallès

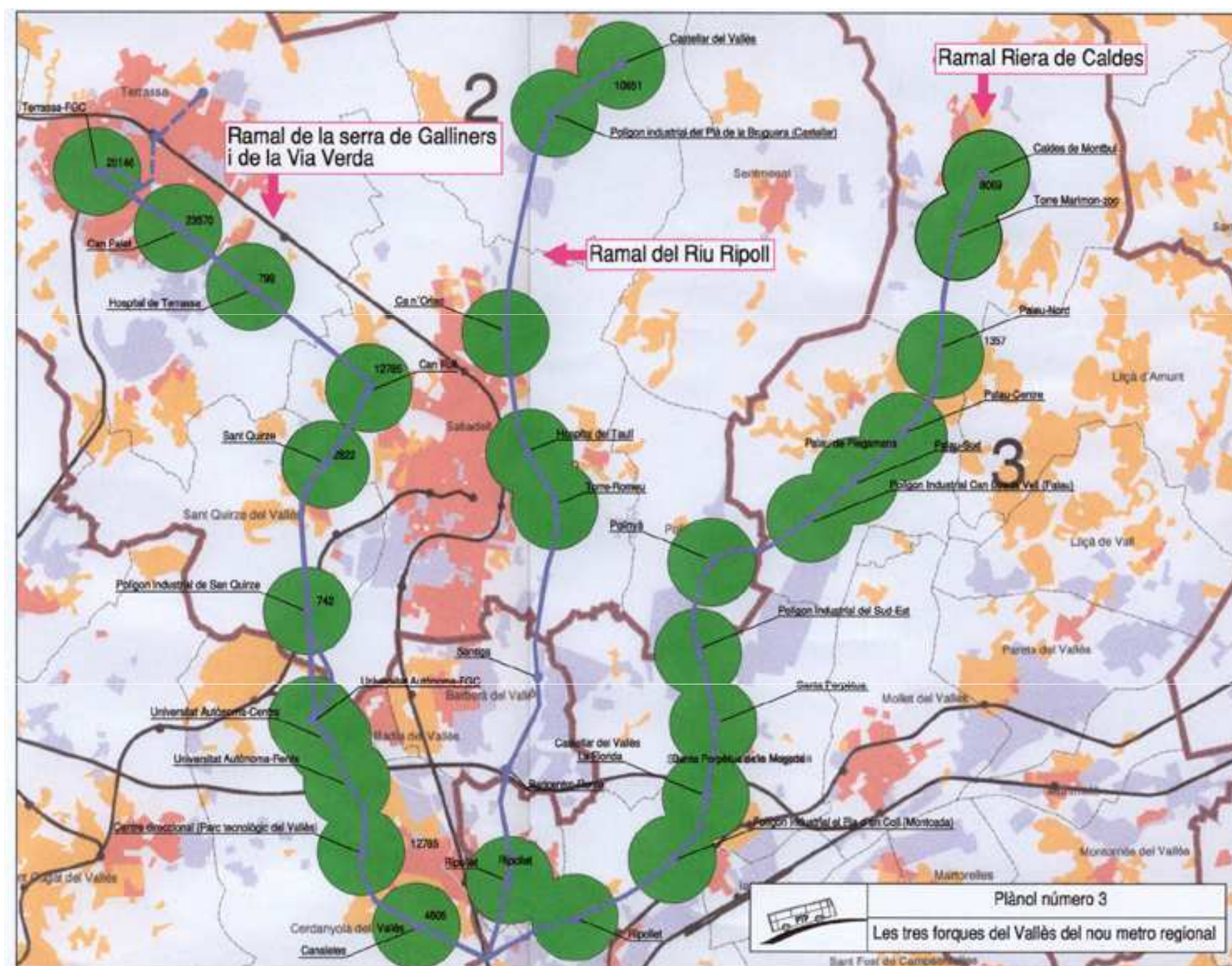


Actualment el túnel de Meridiana provoca una distorsió de l'oferta als túnels d'Adif de Barcelona, ja que s'embrancha al túnel de Plaça Catalunya, el més col·lapsat per un servei de Rodalies a Espanya.

El **PDI 2001-2010** de l'ATM ja proposava segregar el túnel de Meridiana per a un nou metro regional, a instàncies de la PTP.

El **Pla de Rodalies** no aposta per segregar aquest túnel i fa passar-hi només una línia de Rodalies

L'alliberament de Meridiana: un nou metro del Vallès



METRO DEL VALLÈS ORIENTAL

Els serveis procedents del túnel de Meridiana podrien penetrar a diversos àmbits del Vallès que no tenen ferrocarril, ja sigui utilitzant la infraestructura tramviària del Tramvallès, aprovada al PTMB, o mitjançant la construcció de nous eixos ferroviaris lleugers.

Es pot generar un servei homòleg als FGC però més adaptat a la realitat del Vallès Oriental, més dispersa i sense grans pols com Terrassa o Sabadell.

14

Etapes, a proposta de PTP

	CURT TERMINI	MIG TERMINI	LLARG TERMINI	MOLT LLARG TERMINI
Millora de la capacitat: nova cua de maniobres FGC i ERTMS a Adif + Construcció del Tramvallès.	Execució			
Reordenació de línies de Rodalies: costa – costa i interior - interior	Execució			
Segregació del túnel de Meridiana (FGC 2)	Planificació	Execució		
Túnel del Turó de Montcada	Planificació	Execució		
Quadruplicació Castelldefels – Torrassa i Granollers Centre – Sagrera TAV	Execució			
3r túnel a Barcelona Torrassa – Sagrera TAV	Planificació	Execució		
Extensió de la infraestructura ferroviària al Vallès Oriental: format lleuger i eficient (Tram FGC 2)	Planificació	Execució		
Connexió d'infraestructures del Vallès Oriental i Occidental al túnel de Meridiana (Tram FGC 2)	Planificació		Execució	
En cas de necessitat, nou túnel FGC entre Sant Cugat i Barcelona			Planificació	Execució

15 Conclusions

1. **El túnel d'Horta és una proposta merament infraestructural**, amb escasses implicacions realistes sobre la xarxa de Renfe i d'FGC, que obtindrien molts més aprofitaments en la construcció d'un túnel al Turó de Montcada i a la part central del Massís, entre Barcelona i Sant Cugat.
2. **La descongestió del servei ferroviari de Rodalies** depèn de la solució del coll d'ampolla de Plaça Catalunya, tant a Renfe com a FGC.
3. **És possible triplicar la capacitat ferroviària entre el Vallès i Barcelona si:**
 - Es resol el col·lapse al centre de Barcelona, amb un tercer túnel es podria doblar el nombre de trens sense col·lapsar altres línies
 - S'encaminen els trens pel nou túnel del Turó de Montcada i Ramal Aigües
 - Es segrega el túnel de Meridiana de la xarxa d'Adif, per encaminar nous serveis
4. **A molt llarg termini**, i si es demostrassin les alternatives anteriors insuficients, un nou túnel per la travessia central permetria beneficiar Terrassa i Sabadell amb menor cost i infraestructures que per Horta.

**Gràcies per
la vostra atenció**

Més informació: info@transportpublic.org

www.transportpublic.org