



## BADALONA

## EL MARESME, BADALONA, LA METRÒPOLI BARCELONESA I EL CORREDOR DE L'ORDAL

### EL PROBLEMA

L'autopista C-32 travessa Sant Adrià i sobre tot Badalona, originant **dos meitats comunicades**, la nord i la sud, i als seus voltants un **gran nivell de soroll** pels 120 000 vehicles/ dia (=1.4 vehicles cada segon!!).



Fotos CUC 2006-10-18



La major part dels passos que travessen la C-32 pels vehicles, **no tenen qualitat** per a ser utilitzats pels vianants, en part pel nivell excessiu de soroll en aquets passos i en part per les voreres massa estretes. Hi ha un **greu problema de permeabilitat** (veure el tema "[Mobilitat](#)")

### LA SOLUCIÓ NO ES POT AJORNAR

Hi ha veus que reclamen un soterrament d'aquest eix bàsic d'accés a Barcelona des de l'est. Podria ser una solució a llarg termini, però molt abans cal cercar urgentment millores a curt termini.

### UNES PRIMERES SOLUCIONS A CURT TERMINI

Cal urgentment un projecte que defineixi passos de vianants per sota de l'eix de la C-32 **cada 150 metres**, més quan estarien a nivell del terreny o en terraplenat, el que els fa **poc costosos**. Aportarien una millora substancial en la mobilitat de l'entorn, especialment pels vianants.

També caldria incorporar panells **polivalents, insonoritzadors i foto-voltaics** per a la generació d'electricitat, tal com ja es fa des de fa anys a l'estranger i es comenta a "[Una obra pública mal feta \(antiquada\): el soterrament de la Gran Via](#)", on **no s'ha fet**.

Els 6 km d'aquest tram permetrien fins a 20 000 m<sup>2</sup> de panells, amb una potencia instal·lada de 2 MW<sub>p</sub> (un milió de Watt) que produirien cada any més de **2 400 MWh d'energia neta i sense costos del combustible importat**.

Amb el valor de l'energia produïda, prop de **mig milió d'Euros anuals**, els **panells foto-voltaics s'amortitzen en uns deu anys**. En un altre any s'haurien pagat els **passos de vianants**. I a partir dels dotze anys s'obtidria **energia neta i beneficis per a noves inversions**.



Gran Via: només insonorització. Foto: CUC 2006-09-05

## MARESME

### ELS PROBLEMES REALS, I LA SOLUCIÓ IMMEDIATA I ÒBVIA

Quatre són les aspiracions de la població del Maresme, que estan interrelacionades:

- **Suprimir la N-II**, que a més a més té diversos trams que són dels **més accidentats de l'Estat**.
- **Alliberar el peatge de l'autopista C-32**. Cap metròpoli de l'Europa desenvolupada, ni menys encara de l'Estat, té peatges a només **15 km del seu centre**.
- El ferrocarril Barcelona – Mataró **NO** ha estat mai el problema. Aquest ferrocarril, històric, està plenament **assumit per la població que gaudeix del seu servei**. ¿On és, doncs, el tercer problema?

El problema és altra vegada la **manca de permeabilitat** de la via fèrria **amb l'agreujant de la contigüitat amb la N-II**. Esperar l'autobús és una **temeritat**, i si plou, una **heroïcitat**. Al suprimir la N-II, i construir **passos soterrats cada 150 metres** (cada 450 m sense barreres per a disminuir) el problema desapareix. El cost d'aquets passos és **assumible d'immediat**, és "la xocolata del lloro", pel que **alleugeriria d'immediat una part del problema**.



- **Desdoblar a partir d'Arenys**, la via única actual

És "kafkià", més propi d'un país sots-desenvolupat, que només la prolongació d'un sol pas soterrat sota el ferrocarril, parcialment ja existent, requereixi **sis anys de dures reclamacions i gestions** (veure "**El Periodico**" 2006-07-13).

### LLIGAM DELS NUCLIS DE "MAR" AMB ELS DE "DALT", AMB AUTOBÚS.

De les anecdòtiques pugnes entre les poblacions "de mar" i "de dalt" del segle passat, s'ha passat a la necessitat de **comunicar-les amb un servei d'autobusos**, a la vegada lligats al ferrocarril de "rodalies" (ni que sigui amb freqüències menors que les freqüències dels "rodalies"). Cal tornar a referir-se al tema "**Mobilitat**" i els seus criteris de **capil·laritat i permeabilitat**.

### LES NO SOLUCIONS

Traslladar el ferrocarril al "Camí del mig", a quilòmetre i mig de la costa, **mai ho ha demanat ningú**. Pitjor encara més a prop, sota les cases dels pobles. A més a més:

- suposa un túnel de **30 km!**,
- túnel que seria molt car per travessar un **subsòl complex** (el altíssim cost de la L-9 del "Metro" i/o l'accident del Carmel haurien de servir d'**escarment**), i que
- **tallaria tots els aquífers** del Maresme. !Per alguna cosa serà què se li diu Maresme a aquesta comarca!
- **no serviria** als pobles "de dalt", que restarien a 2 km de distància
- **empitjoraria** l'accés als pobles "de mar", **concentrats demogràficament i econòmicament en línia de mar** (a part de **trencar les intermodalitats** port - ferrocarril). Els pobles del Maresme són allargassats, seguint la línia de mar. El seu centre demogràfic està

com a molt a 400 metres de la platja i el seu centre d'activitats ni tan sols a 200 metres. Per això alguns dels seus municipis tenen dos baixadors i els que no, el reclamen.

- **CAP dels usuaris de "Rodalies" voldria substituir la via actual** –amb la vista al mar– per un túnel de 30 km. I la major part dels usuaris son **els mateixos** habitants del Maresme. La resta d'usuaris son turistes, que **"flipen"** del trajecte. Seria un **greu error turístic** modificar el traçat actual. I, a sobre, amb un cost desorbitat.

Com a mostra del que es pretén fer, veure el següent article de "El País" de 2005-01-19.



Pel que fa a la solució de la N-II sense alliberar el peatge de la C-32, creant dos laterals a aquesta autopista (o el que seria pitjor, una sola carretera paral·lela) és una **monstruositat** implantejable (veure els **critèris i els exemples del tema "Mobilitat"**). Avui el Maresme ja son **dos comarques** separades, per una autopista **mal dissenyada (terraplenats segregadors, en lloc d'una discreta successió de túnels i viaductes permeabilitzadors** aprofitant el característic relleu de rieres i turons del Maresme).

L'obra ocuparia una franja de fins a **300 metres d'ample en els 35 km** que hi ha entre Montgat i Pineda. Veure **"El Periodico" 2005-02-01**. El cost teòric inicialment previst, de 200 M€ (uns 6 M€/km), és exageradament a la baixa.

Eixamplar el tall que ha produït l'autopista **ofegaria definitivament** el Maresme, tan el "de mar" com "de dalt". Es que **¿no ha hagut prou amb l'experiència de la B-30?**

Font: El Periodico 2005-02-01



## UN COMPLEMENT POLIVALENT, A LLARG TERMINI

En lloc de projectes **faraònics, arriscats i dubtosament útils**, siguin soterraments del ferrocarril o triplicar l'autopista C-32 amb dos carrils laterals, cal plantejar a mig termini una segona línia de ferrocarril, pels pobles "de dalt", línia d'una **extraordinària importància estratègica** inicialment no imaginable, que pel mateix cal explicar.



Font: J NUET i CUC 2005

¿QUINES SON AQUESTES POLIVALÈNCIES TAN ESTRATÈGIQUES?

La "Cornisa del Maresme".

En una fase, diguem-li "**A**" (no ha de ser necessàriament la primera):

- Arrencaria d'un **intercanviador-transbordador al Besòs, a la Trinitat – Singuerlín**. ¿Perquè? Perquè en aquest punt **conflueixen totes les tres línies** del ferrocarril de la Catalunya "nord" (RENFE), de Girona, de Vic – Puigcerdà, i de Sabadell – Manresa. Estant juntes en aquest punt, **no s'entén** que les tres no conflueixin !fins a Sants! És una incongruència d'efectes molt negatius a l'usuari actual i al potencial.

- Seguiria per **Santa Coloma de Gramenet** i el nord de Badalona (**Montigalà**). Santa Coloma, amb **150 000 habitants**, deu ser l' **única ciutat catalana, de l'Estat i pot ser d'Europa**, sense ni un sol quilòmetre de ferrocarril. Serviria a **gairebé 100 000 habitants** de Badalona, allunyats de l'actual "rodalies" de la costa i fins i tot del "Metro".

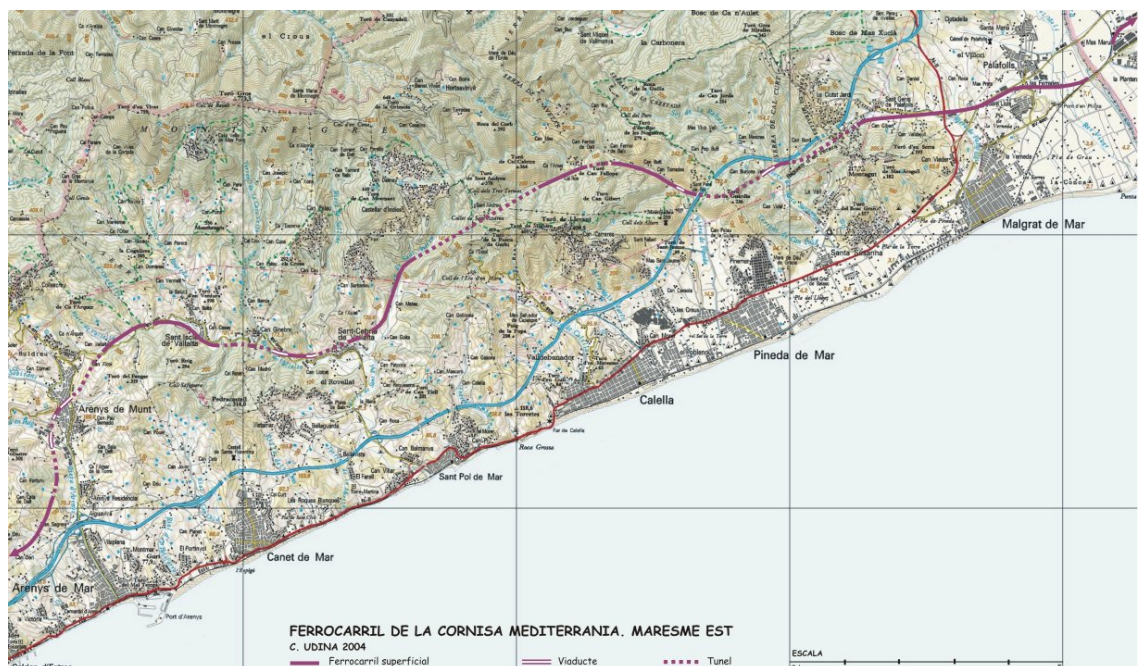
- És òbvi el servei que aquesta línia donaria a **tots els pobles del Maresme "de dalt"** (Tiana, Alella, Teià, Premià de dalt, Vilassar de dalt, Cabrera de mar, Argentona, Llavanes, Sant Vicens, Arenys de munt, la Vallalta...), però és fins i tot l'argument demogràficament i estratègicament menys important com es pot anar veient (només sumen **80 000 habitants**, però al llarg de 40 km). Cal pensar, però, que a l'estiu i en molts caps de setmana aquesta xifra **es duplica!** i genera gran part de les **congestions de l'autopista C-32** (i del **soroll a Badalona** ja esmentat)



Base topogràfica: ICC Mapa comarcal 1/ 50 000

- Cal fer punt i a part a Mataró, que com la meitat nord de Badalona o tota Santa Coloma, té greus dèficits de serveis àgils de mobilitat. Comunicaria directament uns altres **60 000 mataronins**.

- Passats els dos darrers pobles “de dalt” del Maresme, Sant Genis de Palafolls i Palafolls, la línia creuaria la línia de la costa a l'actual baixador de Blanes amb un **intercanviador-transbordador** (recordeu que la línia de Mataró, des de Malgrat s'endinsa cap a Maçanet – Massanes). Però aquest baixador dit de “Blanes”, està a 3 km del centre de la vila. La nova línia de la “Cornisa del Maresme” seguiria cap a la Costa Brava, oferint dos quilòmetres després un baixador estricta de Blanes, a l'extrem nord del carrer d'Anselm Clavé, l'eix de la vila, a només 10 minuts caminant a peu des del mar i el port. Blanes té **més de 30 000 habitants** i és la vila més poblada de la comarca de la Selva tot i no ser la seva capital de comarca. Cal afegir el seu **potencial turístic i el port**.



Base topogràfica: ICC Mapa comarcal 1/ 50 000

- Seguint l'actual carretera GI-682, és trivial i poc problemàtica la prolongació fins a Lloret, a la seva part nord però a només 6 minuts de la platja. A part dels més de **20 000 habitants** de la vila, cal afegir el seu **gran potencial turístic i lúdic** que la fa superar amplament els **100 000 residents durant les vacances**.

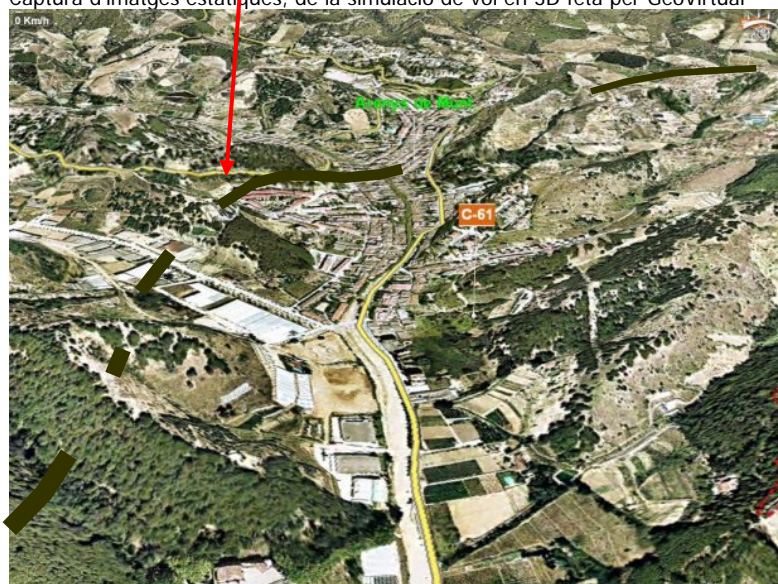
- L'orografia, concretament la riera de Tossa de mar, que gira a l'oest cap a Lloret, permet fàcilment i amb uns curts túnels, prolongar la línia des de Lloret fins a Tossa de mar. Com Blanes, Lloret, i les seves urbanitzacions, Tossa, amb **més de 5 000 habitants**, **multiplica diverses vegades la seva població durant l'estiu**.

Aquesta línia, de 75 km (la quinta part dels 360 km de l'Eix ferroviari transversal projectat pel DPTiOP), presenta unes característiques molt interessants, a més a més dels **450 000 usuaris potencials, molt més de mig milió d'usuaris a l'estiu** (i caps de setmana i Setmana Santa...):

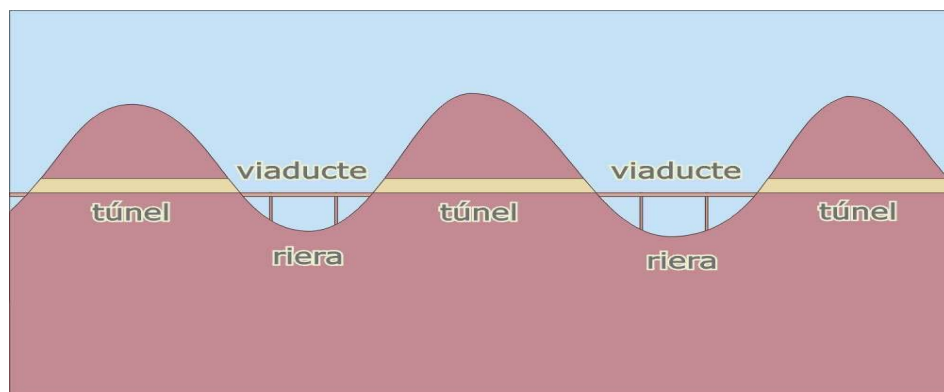
- l'impacte territorial negatiu (**paisatgístic, ocupacions...**) és en conseqüència, **molt limitat**. Front el monstruós impacte de l'autopista actual, que es **triplicaria** en cas de fer els carrils laterals i els seus peatges, el ferrocarril seria una línia **meitat invisible** (els túnels), meitat elevada (els viaductes), amb **permeabilitat total** sense que ni tan sols calguin "passos" soterrats ni elevats. Veure els vídeos "**Maresme**", "**Argenton Mataró**" i "**Arenys**" on es pot comparar la línia "intermitent" de ferrocarril (a l'esquerra en el vídeo) amb l'autopista C-32 i els seus peatges i accessos (a la dreta en el vídeo, entre el ferrocarril i el mar).



Captura d'imatges estàtiques, de la simulació de vol en 3D feta per GeoVirtual



- la **construcció no és conflictiva**, ni tècnicament ni per ocupació de sol, si més no comparada amb l'esmentat Eix ferroviari transversal o encara pitjor, amb la línia L9 del "Metro". És una **successió de túnels i viaductes aprofitant el característic relleu de rieres i turons** de la serralada litoral. Els túnels travessen zones geològiques simples (granets), tal com qualsevol pot **apreciar-ho en els monstruosos desmuntats de l'autopista C-32**, tot el contrari de la zona del Carmel, de la línia L9 del "Metro", o del pretès soterrament de la línia de "Rodalies".



- en conseqüència, **el cost seria baix** (de l'ordre de 1 200 M€). Comparat amb la dita L9 (43 km, 3 160 M€, a **73 M€/km**), tot i fer gairebé el doble de longitud, **costaria molt menys de la meitat**. Comparat amb l'Eix ferroviari transversal (360 km, 6 500 M€, a **18 M€/km**), **costaria la quinta part**.

- és fàcil imaginar els **efectes descongestionadors** del trànsit que aquesta línia fèrria tindria en la C-32, **evitant tota necessitat d'un desdoblament** amb dos carrils laterals en substitució de la N-II (desdoblament que estrictament, produiria un "triplicament" del tall).

- es produiria un **efecte d'alliberament d'habitatges** a la ciutat de Barcelona, de les moltes famílies que, previsiblement, optarien per viure a la seva segona residència, de més qualitat, i utilitzarien aquesta línia per a anar a treballar.

Cal anar **sumant** totes aquestes dades i característiques per a fer les **comparacions cost – serveis** amb d'altres línies en projecte o proposades, i així establir amb objectivitat la ja anunciada importància d'aquesta línia. Però tot això anterior **només és el començament**.

### La "Ronda fèrria de dalt" (o "Cornisa barcelonesa").

En una altra fase, diguem-li "**B**" (què és tan o més prioritària i estratègica com l'anterior fase "A"):

- L'inici seria el mateix **intercanviador-transbordador al Besòs, a la Trinitat – Singuerlín**, de les tres línies "nord" (RENFE) de Girona, de Vic – Puigcerdà, i de Sabadell – Manresa que s'ha esmentat en la fase "A".

- Però la seva direcció seria la contrària, és a dir, travessant tota Barcelona pel nord. Seguiria a pocs metres la actual "Ronda de dalt", pel lloc més convenient entre les cotes 100 i 140 metres.

- Enganxaria gairebé totes les cues del "Metro" barcelonès, existents, en construcció i/o projectades (**L1, L4, L5, L12**), algunes d'elles en els seus dos extrems (**L3, L9/L10**). La incoherència de que aquestes cues estiguin avui aïllades, a portat a projectar prolongacions dos a dos per aquesta zona nord. !Però això resol el problema només parcialment i fraccionadament! El que cal és un **lligam entre totes** que a la vegada canalitzi, de dalt a baix de la ciutat, bona part del trànsit de les línies de ferrocarril procedents del "nord" de Catalunya i, amb la línia de la fase "A", el trànsit de la meitat "de dalt" del Maresme i de part de la Costa Brava.

- Encara cal afegir dos "Metros" més, les línies L7 (Tibidabo) i L6 (Sarria – "Metro del Vallés", que seria més correcta considerar-lo **un altre "Rodalies"**).

- Després de recórrer Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern i Sant Feliu del Llobregat, finalitzaria al Llobregat, on, com al Besòs, interconnectaria amb la línia de Martorell (RENFE) al marge esquer del riu, així com amb la línia d'Igualada (FGC) al marge dret.

Això resoldria d'altra banda **tres greus problemes actuals**:

- El ferrocarril **travessa Barcelona només per un punt**, Sants (i Clot-Sagrera). Una avaria a Sants **col·lapsa tota la ciutat i !tota Catalunya!** Una avaria a Plaça Catalunya, col·lapsa el 70 %. Veure "**RENFE: avaria crònica**" a portada i pàgines interiors de l' "Avui" de 2006-10-24. Al duplicar la travessia, la "Ronda fèrria de dalt" evitaria aquests conflictes permanents. Finalment aquesta "Ronda" actuaria de **manera compensada** entre l'est (Maresme i la Selva) i l'oest (Baix Llobregat i Alt Penedès).

- La **deficient interconnexió "Metro" – "Rodalies" a la ciutat de Barcelona, que afecta tota la metròpoli/ conurbació** (inclòs Sabadell i Terrassa). Front això, amb aquesta línia, totes les línies del "nord" (Girona, Vic, Sabadell) i les del nord-oest (Martorell, Igualada) podrien **despenjar** usuaris des de dalt de la ciutat cap a baix, mitjançant **totes** les línies del "Metro", i **no només baixant obligadament** a Sants, Plaça de Catalunya i Clot per a que en molts casos calgui pujar de nou al punt de destí.



- Aquesta línia de la "Ronda fèrria de dalt", amb la interconnexió amb la línia de Sabadell per Cerdanyola i Barberà, faria gairebé **el mateix servei que pogués fer una nova línia de "Metro" Horta – Cerdanyola**. Si es volgués i la mobilitat ho justificués, seria fàcil fins i tot una connexió directa que evitaria el transbord (trens directes) amb el que el temps seria gairebé el mateix que amb la línia Horta – Cerdanyola.

Millorar les actuals deficiències d'intercanvi "Metro" – "Rodalies" permetria **evitar una part important del trànsit diari de vehicles privats d'entrada i de sortida de Barcelona**.

La Ronda fèrria de dalt, per sí mateixa i amb les interconnexions de les línies del "Metro", tindria com efecte **una notable descongestió de la actual Ronda de dalt**.

Pel que fa a l'eix Sants – Sagrera, l'**alleugeraria, evitant concentrar en ell tot el trànsit ferroviari**.

Constructivament, el terreny que travessaria la "Ronda fèrria de dalt" no presentaria la complexitat de la L9 o el túnel del Carmel, més quan més s'adscrivís al nord de l'actual Ronda de dalt.



## El corredor de l'Ordal.

Seria la fase "C", que no tindria justificació sense la "B".

S'iniciaria al final oest de la "Ronda fèrria de dalt", al Llobregat, amb la ja esmentada **connexió amb la línia de RENFE** de Martorell. Des de Sant Feliu de Llobregat/ Molins de Rei, travessaria el riu i seguiria amb la mateixa direcció sud-oest, pel que aquesta cornisa connectaria a:

- Sant Vicens dels Horts – Pallejà, amb la **interconnexió** amb el "carrilet" dels Ferrocarrils de la Generalitat que es dirigeix cap a **Igualada**. Una infraestructura que algun dia cal plantejar la seva **modernització i reconversió a ample normal**. Veure "**Les infraestructures del delta del Llobregat (l'aeroport, el port i l'AVE). L'AVE i els aeroports catalans**".
- la Palma de Cervelló-Corbera de Llobregat,
- Cervelló,
- Vallirana,
- Olesa de Bonesvalls,
- Avinyonet del Penedès (les Cabòries – les Gunyoles),
- Sant Cugat Sescarrigues – Sant Pere Molanta, i
- Vilafranca del Penedès (nova **interconnexió** amb els ferrocarrils de RENFE),

des d'on actualment ja ens podem dirigir per ferrocarril a **El Vendrell, Reus, Falset i Mora d'Ebre**.

En aquest "corredor" de l'Ordal, dos valls de 62 km<sup>2</sup>, viuen oficialment més de 30 000 persones (Cervelló 7 000, Vallirana 12 000, Corbera de Llobregat 9 000, La palma de Cervelló 3 000). Caldria afegir prop de 10 000 o més, de Barcelona preferentment, que poden residir habitualment sense haver-se empadronat encara. Total, ens apropem a **50 000 persones**. Cal conscienciar-se que aquesta població és superior, per exemple, a les de Vic o Olot, i que per la manca de serveis han de rebre'ls necessàriament d'altres poblacions més importants de la plana del Llobregat o a Barcelona, a les que per això s'han de desplaçar reiteradament.

Per a la vall de Corbera caldria a més a més de l'estació, una línia d'autobusos de llençadora (va-i-vé), de 7 km, per La Palma de Cervelló, Corbera i fins a Corbera de dalt.

Cal afegir el servei complementari que es donaria a Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Feliu del Llobregat i bona part de Molins de Rei, actualment amb uns serveis de transport públic molt limitats. Son uns altres **100 000 habitants**.

Veure també, l' "**Avui**" 2005-05-09, o "**La Fura**" 2005-05-13.

## IMPACTE GLOBAL

Connexió de **totes** les línies radials de RENFE a les sortides nord i oest de Barcelona.

**Milloraria** la xarxa de "Metro" de Barcelona.

En el seu conjunt, **s'integraria la xarxa suburbana amb la de rodalies i de llarg recorregut, i les racionalitzaria a totes** elles.

**Descongestionaria** els accessos per carretera a Barcelona i els gravíssims problemes de trànsit que comporten. Tan mateix **descongestionaria la Ronda de dalt**. ¿No és això prou important per si sol?

Aquesta infraestructura seria un important "**Element inercial**" **urbanístic equilibrador** de l'habitatge, perquè podria **facilitar l'inici d'una política fiscal sobre les segones residències desocupades, per a evitar-les**.

A la vegada, es començarien a resoldre tots els problemes de la N-II i la C-32 (**accessos a Barcelona, operacions de sortida-entrada, accidents a la N-II, peatges ...**).

A part de les prop de 2 500 000 persones que viuen en els 90 km<sup>2</sup> del Barcelonès (Barcelona, l'Hospitalet, Sant Adrià, Badalona) i que podrien beneficiar-se dels serveis d'aquesta infraestructura (**usuaris potencials**) i de seu impacte global, cal afegir més de 650 000 persones de les poblacions que recorrerien els traçats del "Corredor de l'Ordal" i la "Cornisa del Maresma". Tenim doncs **més de 3 000 000 de persones, la meitat de Catalunya, beneficiades**. ¿No és un número prou important com per a considerar amb més profunditat i seriositat la viabilitat d'aquest altre "Eix transversal litoral"? (Veure "**El disseny de l'Eix ferroviari transversal**").

¿A QUÈ ES COMPROMET ESQUERRA?

Des del Govern, si en forma part, i/o des del Parlament, **prioritzarà pels proper 4 anys:**

- **permeabilitzar tota l'autopista C-32** a Badalona, segons s'ha indicat, a l'hora que **insonoritzant-la** amb panells foto-voltaics;
- **permeabilitzar tota la línia de ferrocarril** del Maresme amb passos soterrats;
- donar **continuitat a tot el passeig de la platja**, entre Barcelona i Blanes, per a vianants ciclistes i/o patinadors, tal com s'expressa a "**L'aigua, recurs de vida o deixalleria: les vies "blaves" (camins marítims "de ronda", camins fluvials...)**".

Pel primer any promourà estudis seriosos, en base a concursos oberts d'idees (avant-projectes), sobre les infraestructures a la zona en la línia del que s'ha exposat a "**¿Perquè les noves infraestructures, i els seus projectes, sempre donen tants problemes?**". Crear debat públic sobre les idees seleccionades (avant-projectes) per a la **participació activa i real de la població** afectada, en l'opció a escollir.

Més concretament, promourà l'**estudi i avaluació** d'aquesta gran infraestructura i dels seus possibles impactes, la seva **eficiència** (relació cost – servei) i la **comparació** d'aquesta eficiència amb d'altres possibles realitzacions (l'Eix ferroviari transversal, l'Eix Pirinenc, l'Eix de Ponent...).

En la línia del que ha estat la seva acció de Govern, seguirà intentant la **supressió dels peatges de la C-32 per a transformar la N-II en passeig**. **En cap cas permetrà la creació d'una via complementaria** a aquesta autopista C-32 (desdoblament, triplicació)