

Conseqüències regionals del 3r túnel de Rodalies,
a Barcelona, en opció pel litoral



mall actual d'ADIF

3 hipòtesis de 3r túnel

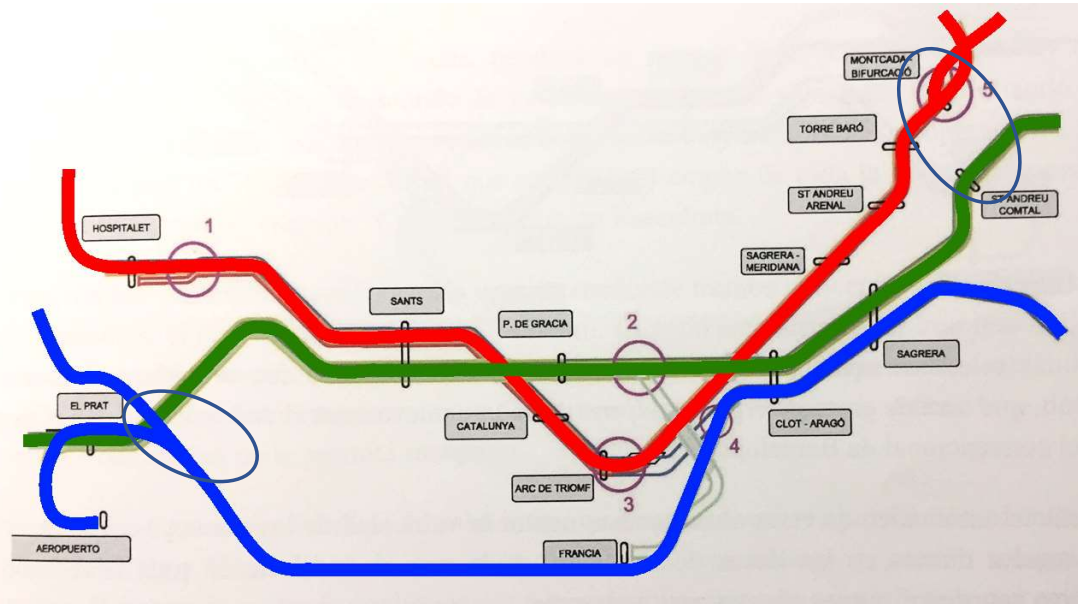
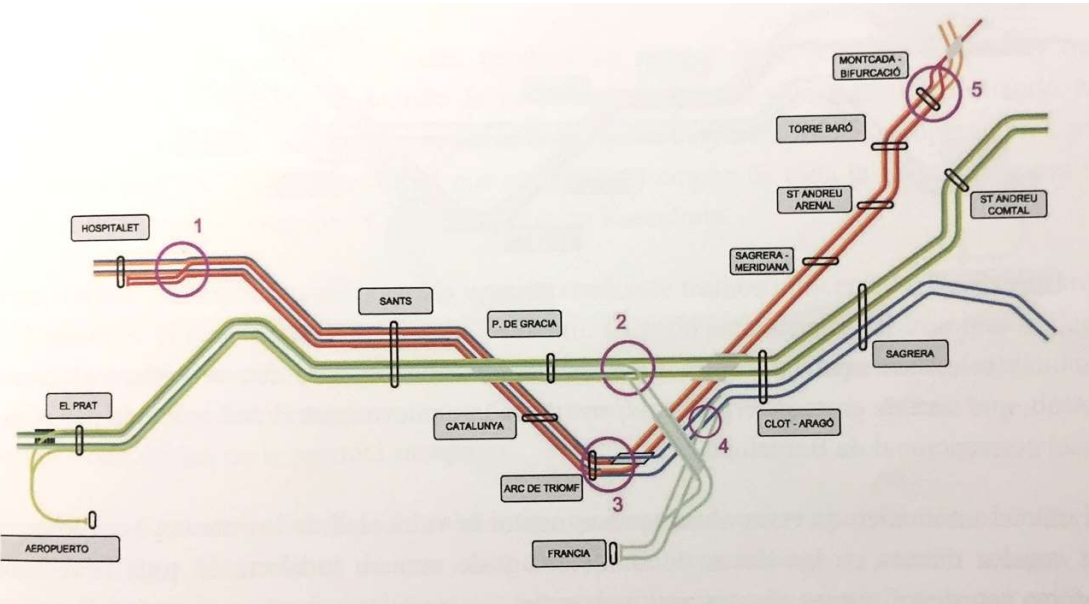


Opcions:

- Pla Territorial (PTMB)
- Carrer Còrsega
- Litoral



Opció 3r túnel per carrer de Còrsega



La problemàtica actual al nucli central de Barcelona:

- 2 túnels amb cisallament en l'espai central
- Les estacions de França i del Morrot en culs de sac
- Forta asimetria Besòs – Llobregat
- Coll d'ampolla a Sants

Opció litoral:

- Nou túnel de curta longitud (2,5km, d'Estació de França a Morrot)
- Tres túnels operatius independents, però enllaçats
- Desaparició de cisallaments espai a l'espai interior
- Reducció de pressió a Sans i Sagrera
- Nou accés al corredor del Llobregat, separat de Sants
- Equilibri accessos Besòs - Llobregat
- 2 punts de salt i enllaç entre línies (Montcada i Can Tunis)
- Una simetria (capgirada) entre Besòs i Llobregat
- Flexibilitat de línies dels serveis, a partir dels dos punts de salt

(esquema base: Santiago Montero i Carles Viader)



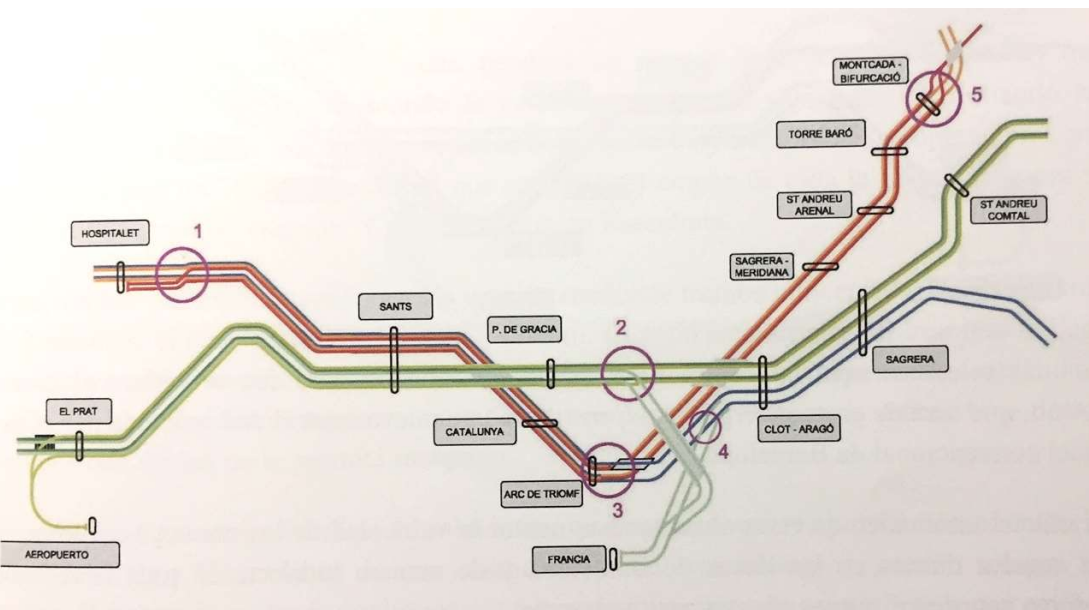
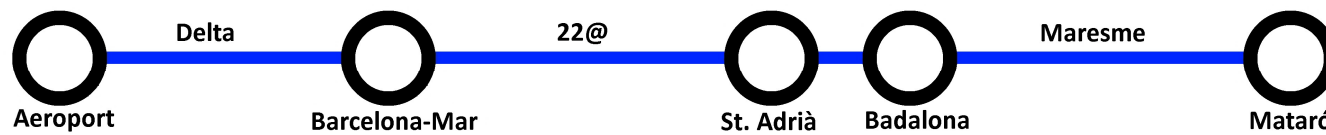
- Resultants:**
- Nova línia de Rodalies des del port
 - Continuïtat FGC cap a Cornellà i port
 - Bucle de l'AV a l'aeroport
 - 2a entrada des del Baix a Barcelona, duplicant Sants

Derivades de l'opció pel litoral, respecte el Baix Llobregat



Anell interior: R8-R4
Anell exterior: R8-R2-port i Llobregat

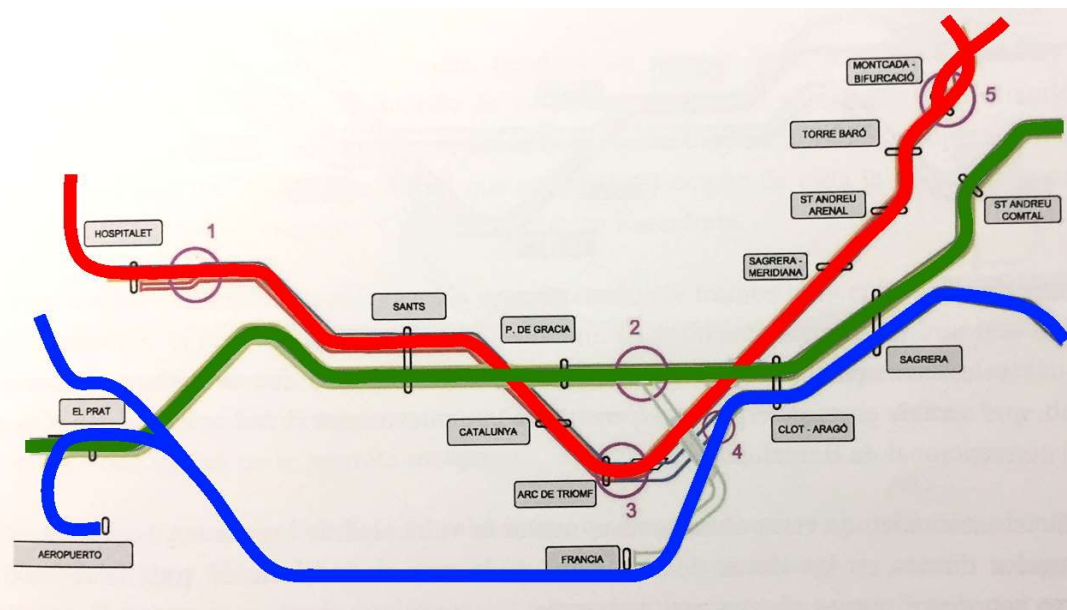
Doble anell a Collserola



Llobregat
2-3
(+1 FGC)

2

Besòs
4

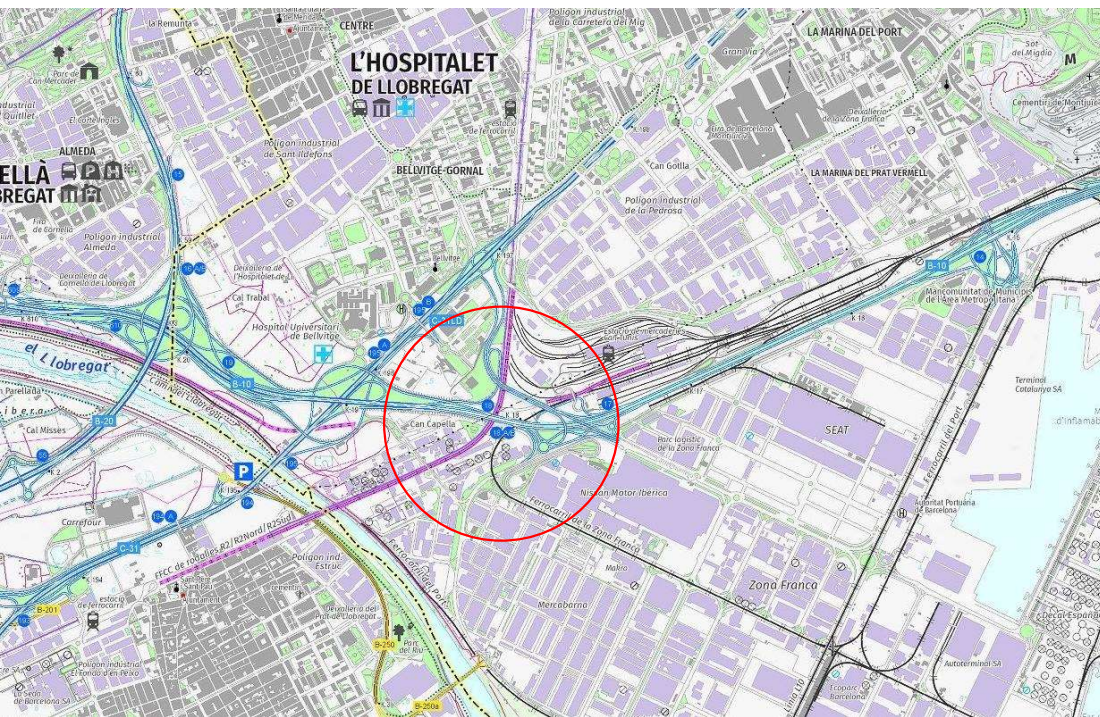


Llobregat
3-4
(+1 FGC)

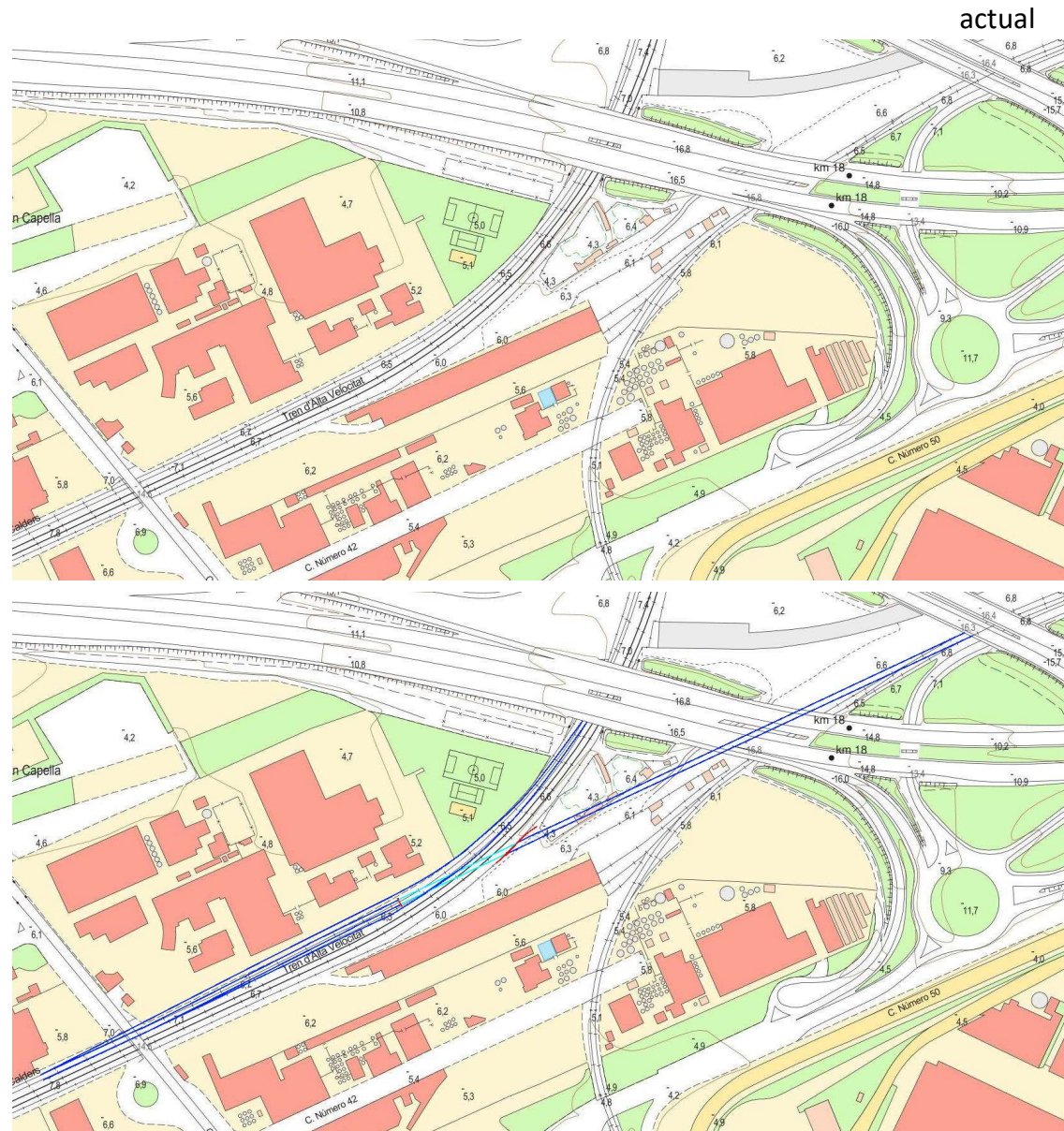
3

Besòs
4

Una potent línia litoral: ciutat aeroportuària, front del Port (estació Barcelona-Mar), enllaç L3 i L4 Metro (22@) i Maresme

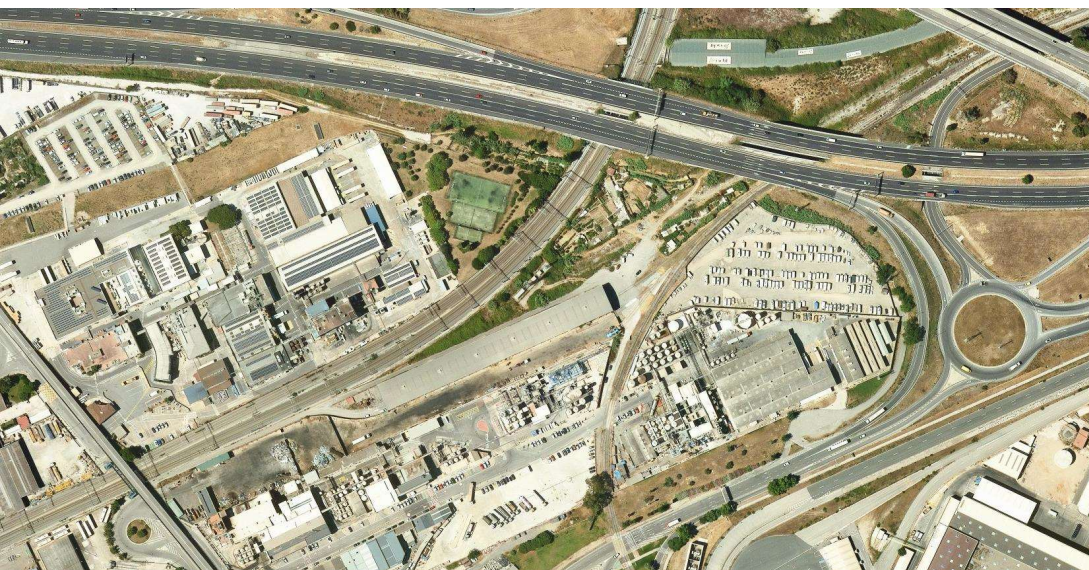


Manca un enllaç puntual de continuïtat en la línia pel litoral (oest de Can Tunis, direcció el Prat)

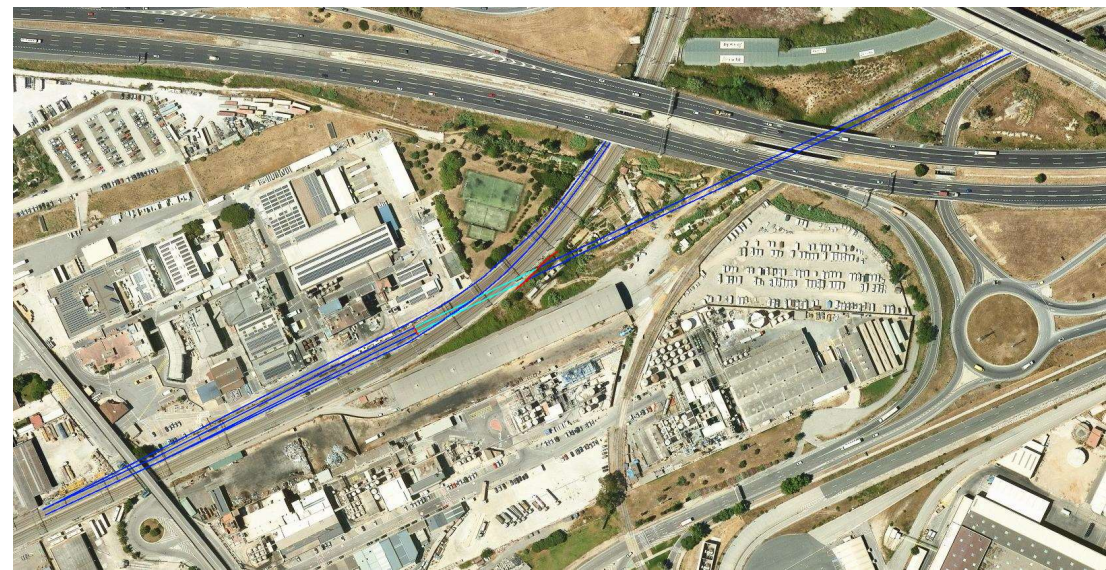


actual

enllaç

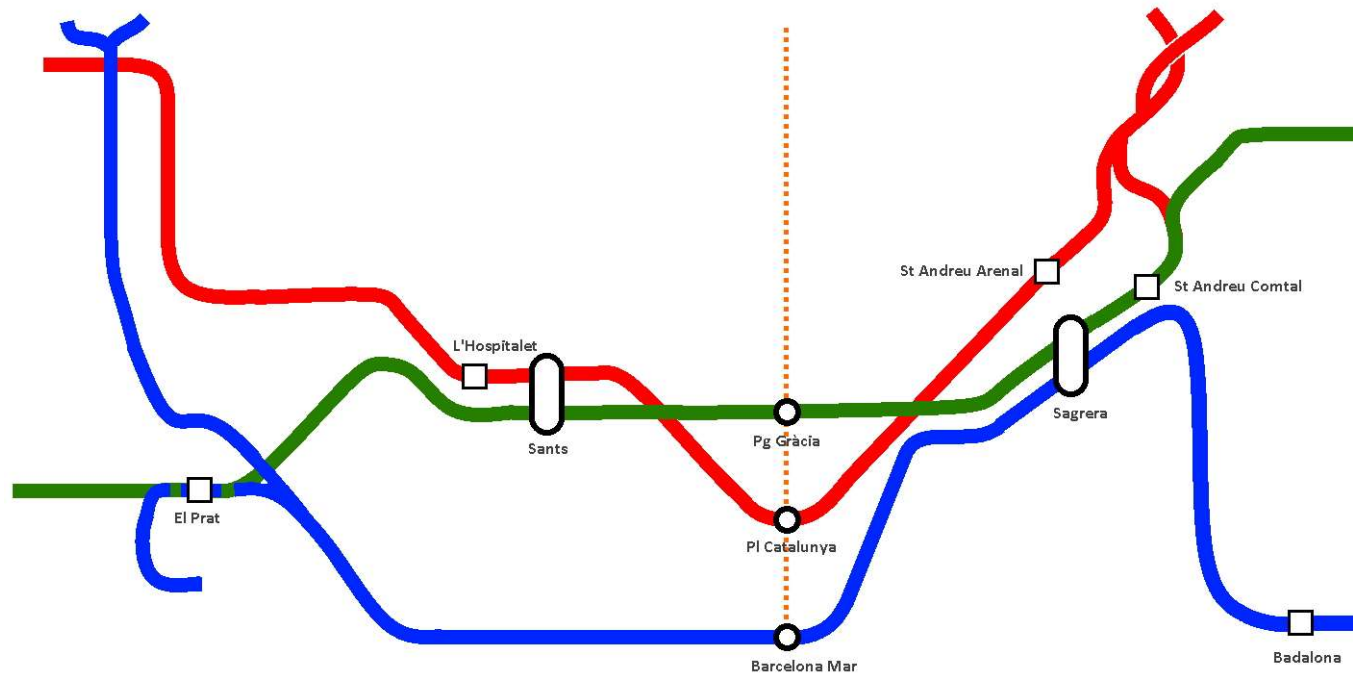


actual



enllaç

Enllaç puntual de continuïtat de la línia pel litoral (oest de Can Tunis direcció el Prat)



Simetries del sistema:

- Dues grans estacions i enllaç entre Rodalies i amb AV: Sants i Sagrera, tots els túnels hi passen, per una, o per les dues (i l'AV per les dues)
- Major equilibri entre Llobregat i Besòs
- Flexibilitat de serveis: no han de seguir només l'esquema de tres grans corredors, perquè hi ha enllaços a Bifurcació Aigües i Can Tunis
- Tres nodes al centre Barcelona: Pg. de Gràcia, Pl. Catalunya i Barcelona Mar, alineats en l'eix L3 de Metro i FGC Vallès (Vallvidrera)
- Cinc estacions de rebot: l'Hospitalet, El Prat, St. Andreu Arenal, St. Andreu Comtal i Badalona (a part de les opcions de Sants i Sagrera)
- Opció de serveis passants pel centre de Barcelona, però amb rebot immediat, per a no perjudicar la sincronia de Rodalies amb llargs recorreguts.
- Opció d'emissió de semidirectes regionals des de les estacions de rebot (i sense cisallaments en l'interior de Barcelona)
- El factor temps (opció semidirectes) transformaria de rel la relació regional metropolitana.



Barcelona Downtown: un nou front de mar, nova estació (Barcelona-Mar), nova façana i edifici sobre l'estació, renovació urbana del Moll de la Fusta, centralitat afegida, transformació de l'estació de França





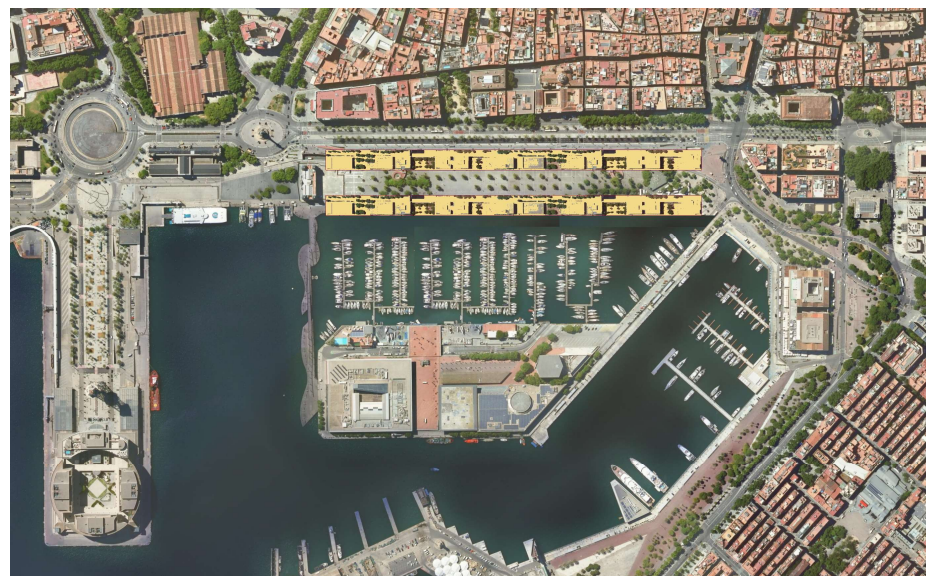
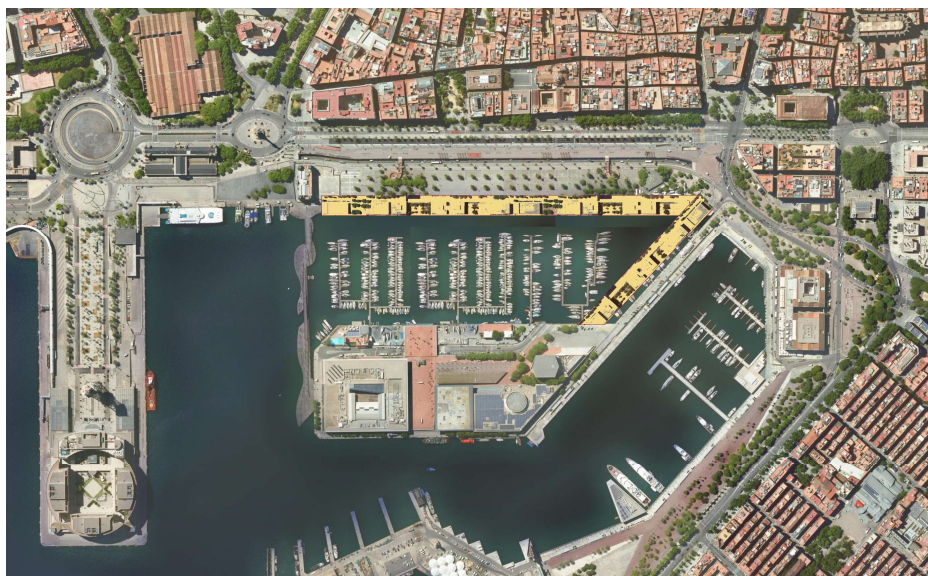
El Moll de la Fusta no és pròpiament una façana de ciutat a mar, és un descampat, que podria allotjar una avinguda urbana i una façana edificada, com sí hi és al Palau de Mar



on sobren espais residuals

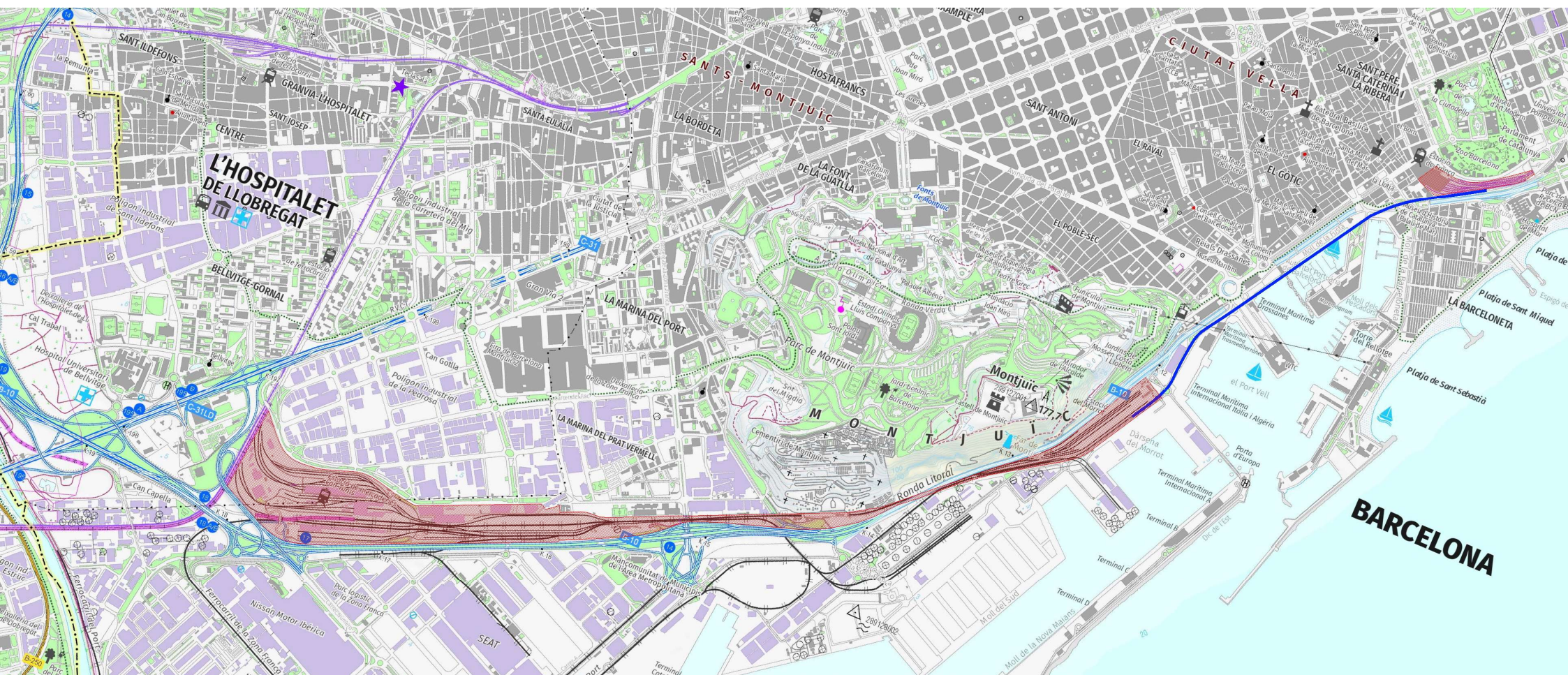


cal una 2a oportunitat al Moll de la Fusta



La continuïtat ferroviària entre l'Estació de França i Can Tunis permetria:

- Prescindir del cul de sac de l'Estació de França i fer-ne una dotació ciutadana
- La seva platja de vies, en cul de sac, podria passar a l'espai de Barcelona-mar, Morrot i Can Tunis
- L'estació de França, edifici i vies, passaria a ser espai urbà, ampliació de la Ciutadella
- Ni Can Tunis ni el Morrot, serveixen avui dia per a Rodalies. Són espais infrautilitzats, decisius i a no renunciar, però sí a fer mes eficients
- Les solucions urbanístiques al conjunt Estació de França i Moll de la Fusta poden ser diverses
- La nova estació de Barcelona-Mar es pot construir per pantalles, a cel obert, amb la única dificultat puntal sota la Ronda Litoral i el Metro L4
- Les opcions de disseny de la nova façana urbana i de l'edifici sobre l'estació són diverses, però àmplies (una longitud de 800m).
- L'espai a transformar és propietat de la ciutat de Barcelona.



De Can Tunis, al Morrot i l'Estació de França:

Can Tunis a Morrot, 6km de franja a endreçar, amb una enorme cabuda ferroviària, nou túnel al port: 2,5 Km i espai de l'Estació de França, a substituir
Amb possible nova estació de Rodalies al Polígon Pedrosa i la Marina del Prat Vell i sud de Fira Barcelona, un potent factor de regeneració i integració urbana.



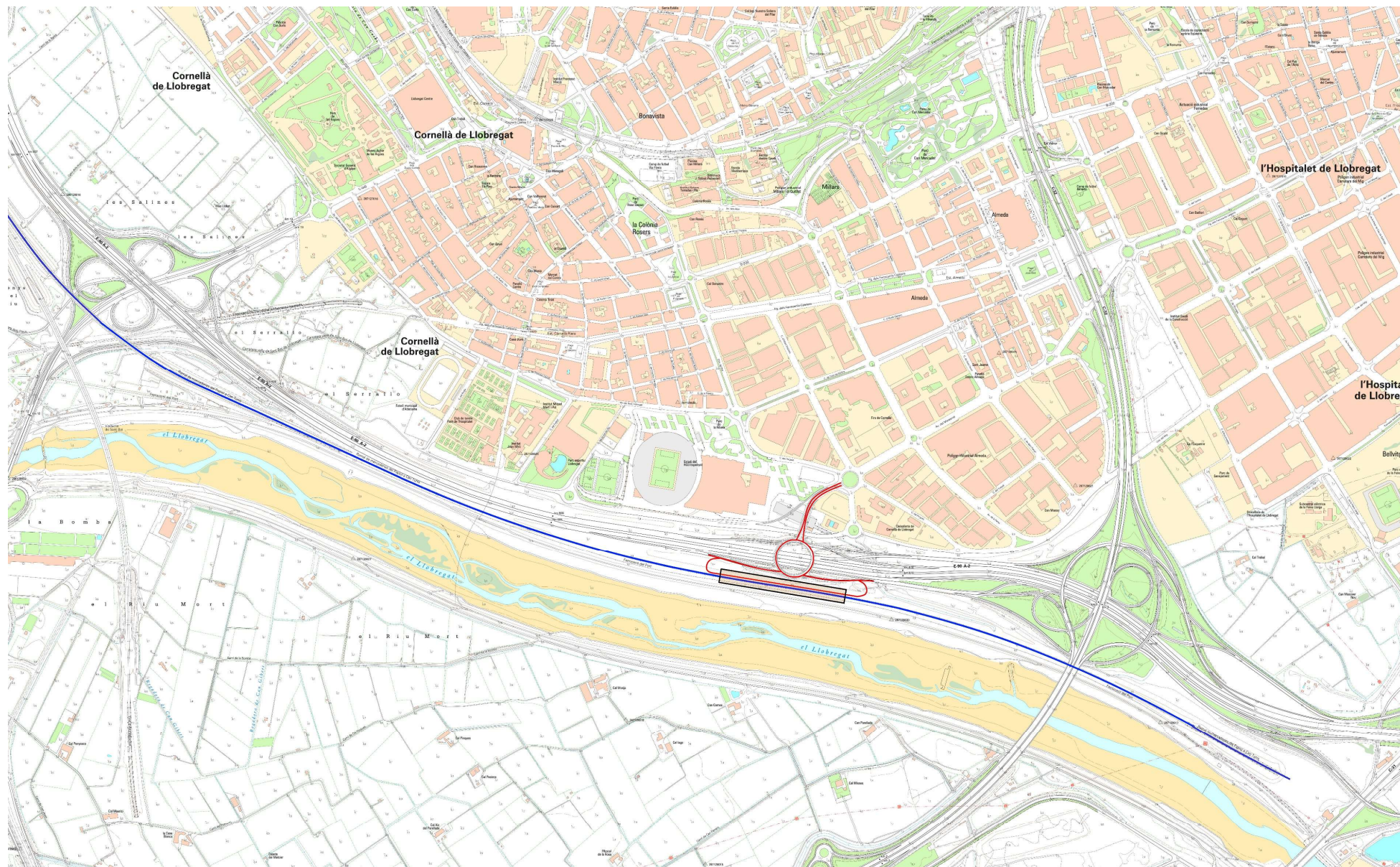
La ciutat aeroportuària possible:

Una dimensió lineal, major que de Pl. Espanya a Pl. Tetuan, un pol de serveis i productiu de reconversió del Delta

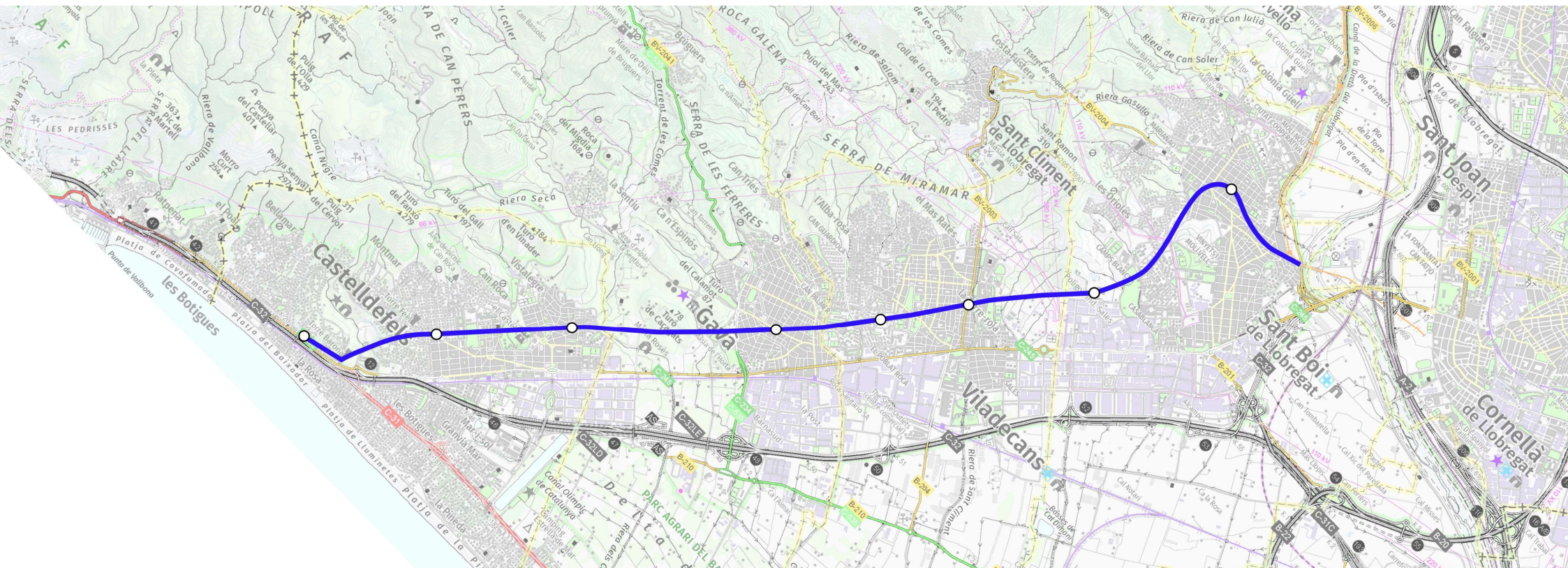


Estacions Quatre Camins i St. Vicenç dels Horts

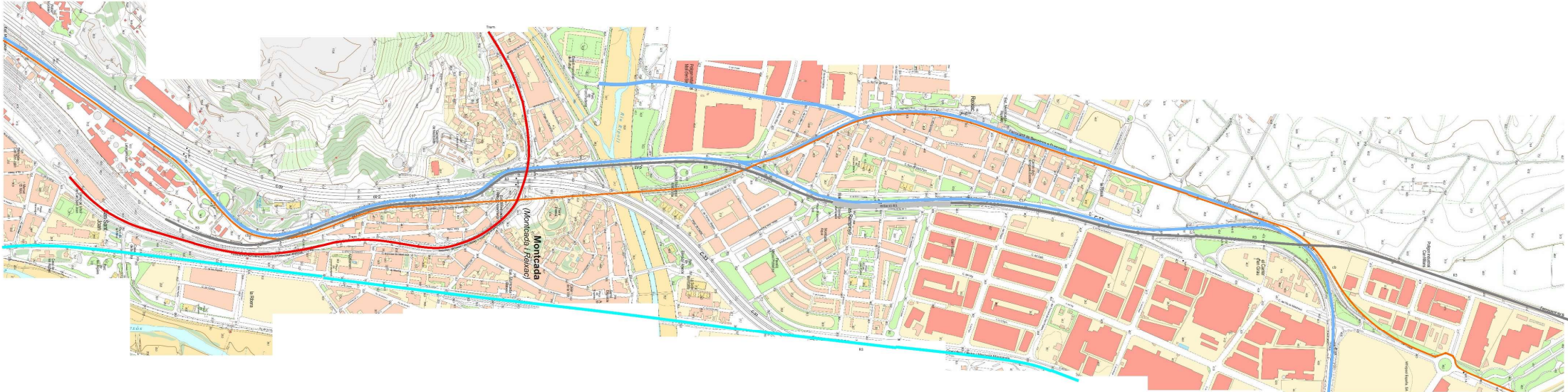
Una nova línia de Rodalies al llarg del Llobregat, genera dues noves estacions d'intercanvi, de les quals la de Quatre Camins tindria major sentit



Estació Cornellà. Estació compatible amb la nova línia de Rodalies i amb FGC, i amb una altra possible estació al Polígon Pedrosa – Marina del Prat Vermell



Opció FGC entre Sant Boi i Castelldefels, una opció alternativa a una solució ADIF, amb més estacions, més urbana, més de servei local



Integració urbana de la R3 a Montcada i Reixach

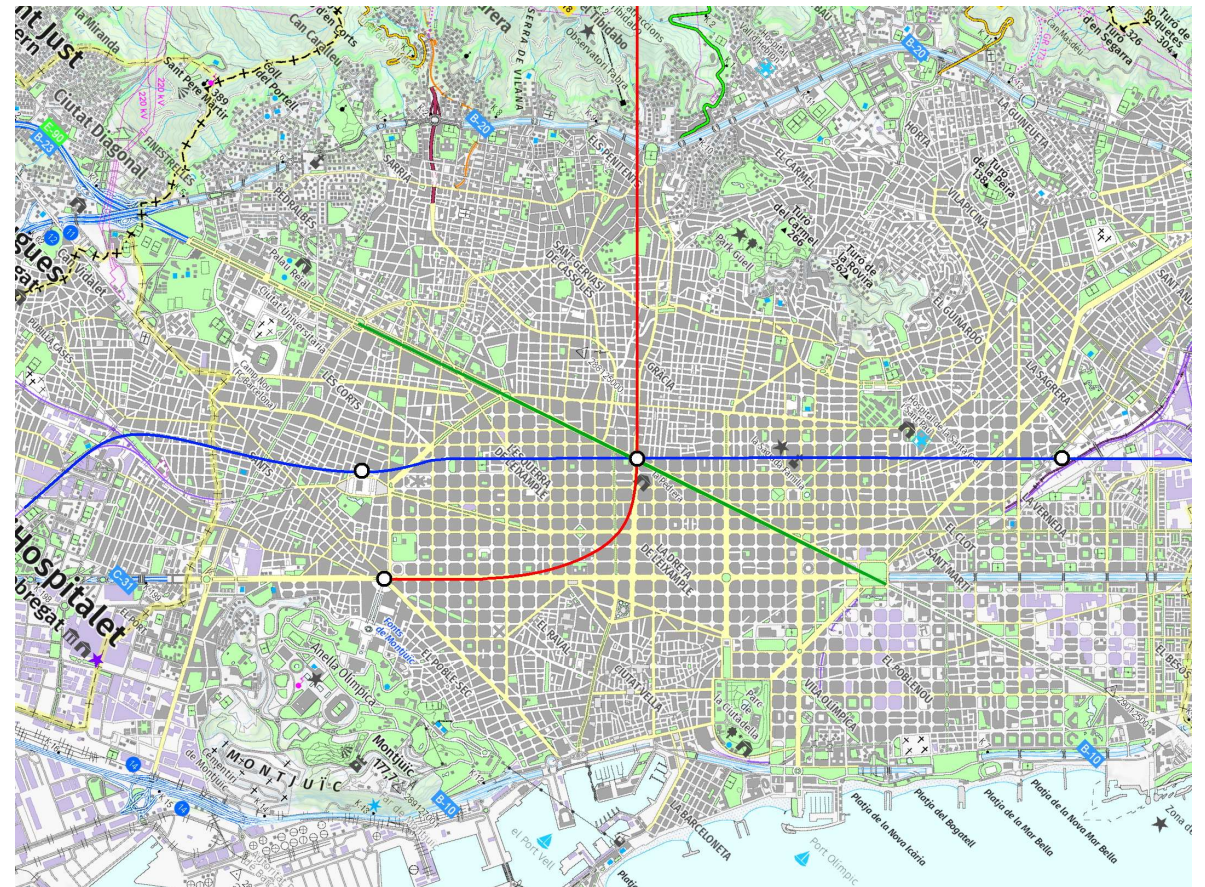
Nuevo trazado de 4,1 km



FUENTE: Ferrocarrils de la Generalitat

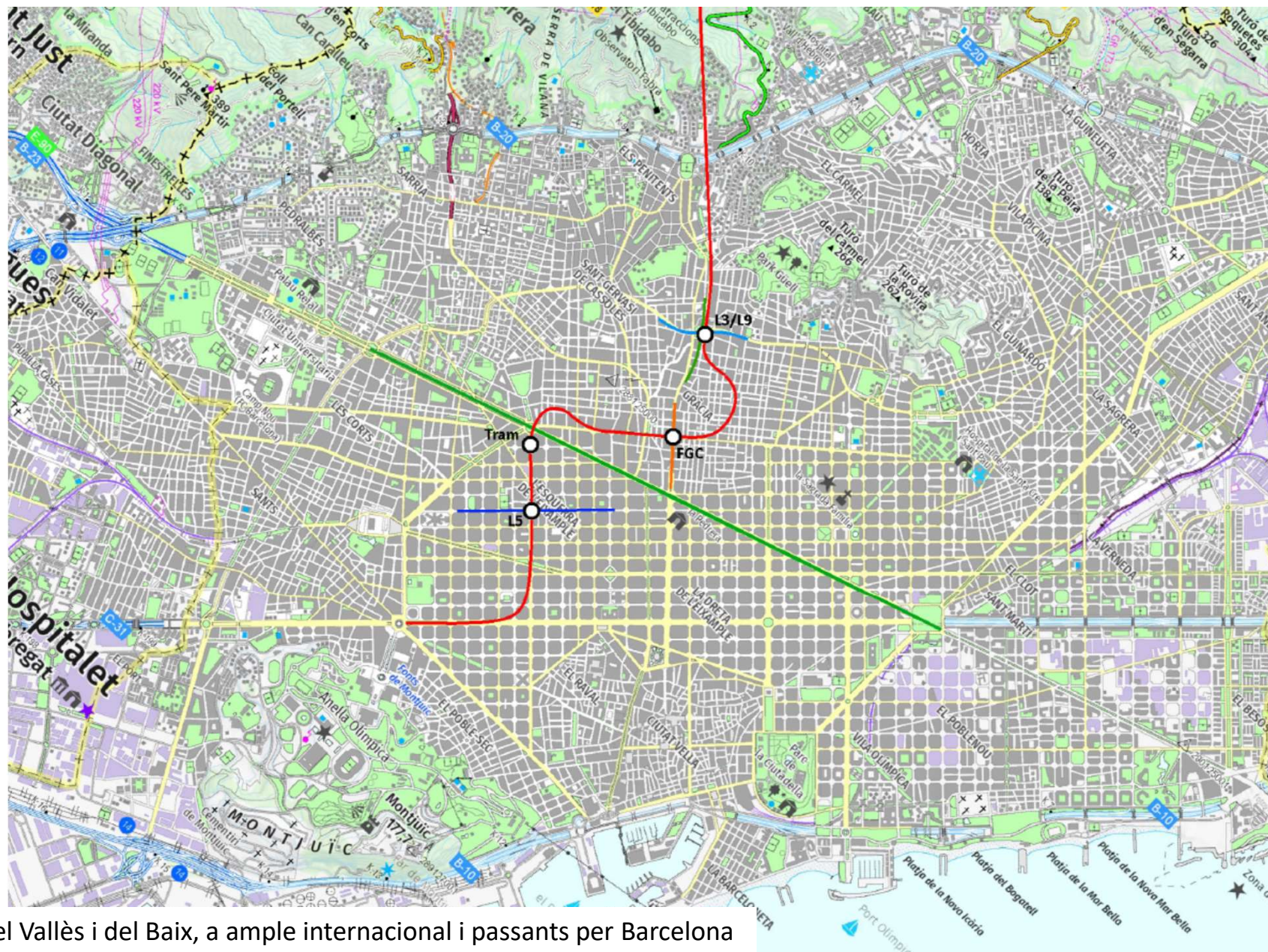
LA VANGUARDIA

Projecte aprovat



alternativa simple d'enllaç amb el Vallès

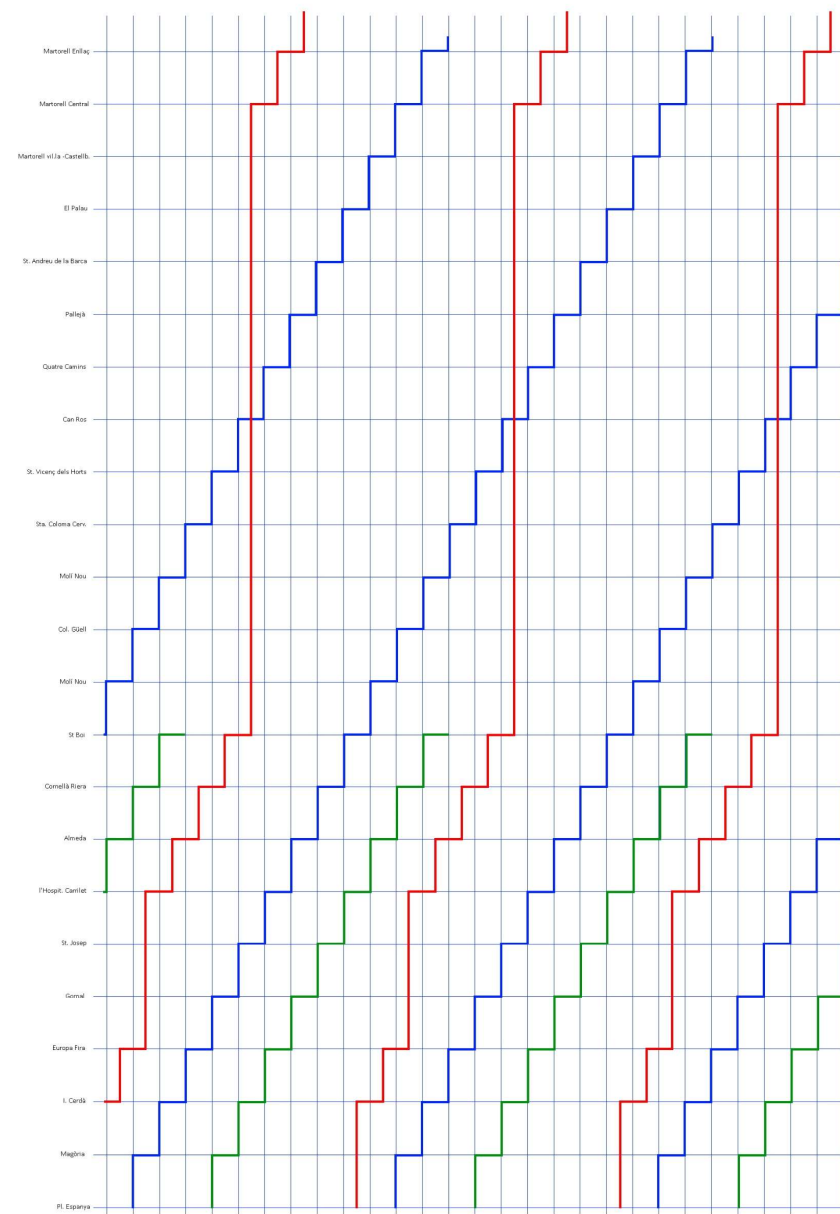
Unió dels FGC del Vallès i del Baix, a ample internacional i passants per Barcelona



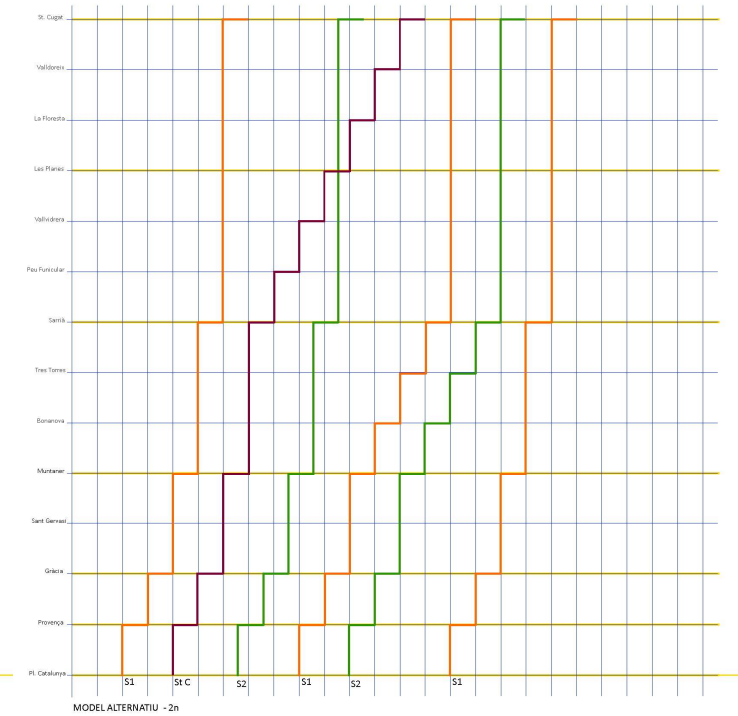
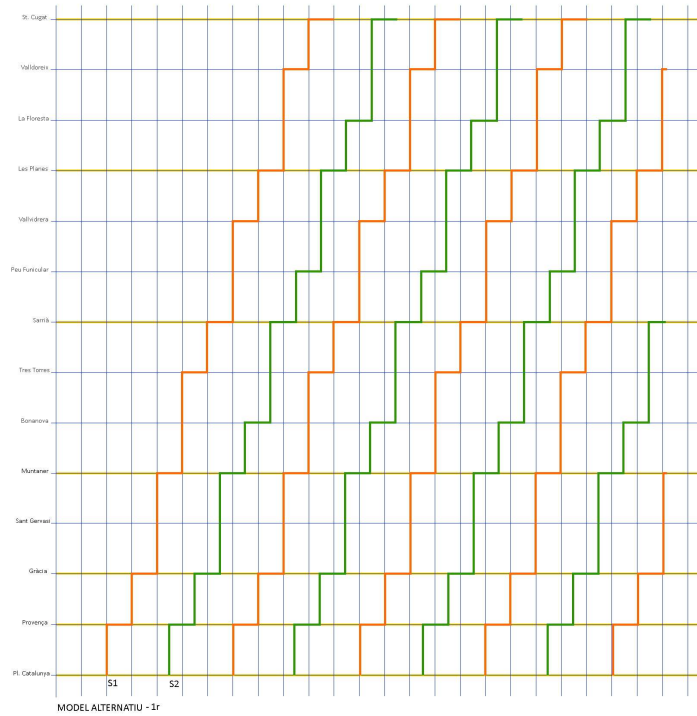
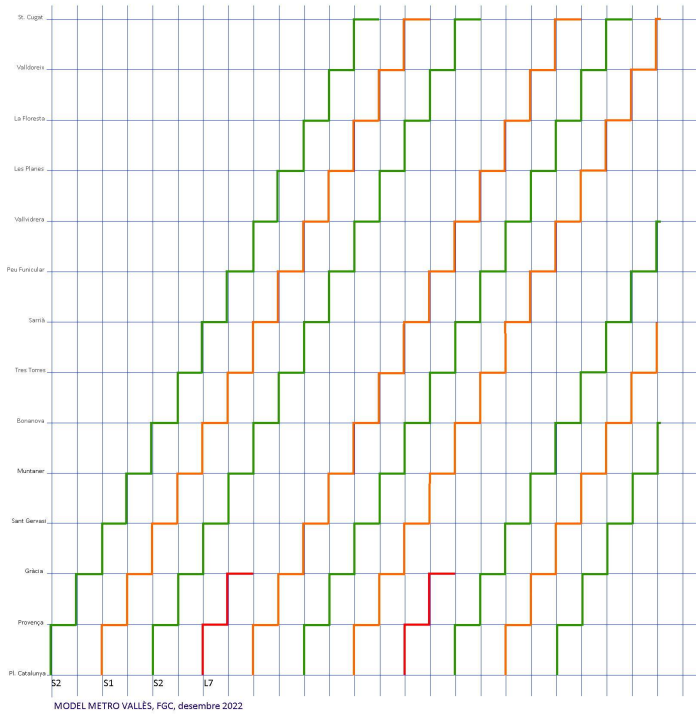
Unió dels FGC del Vallès i del Baix, a ample internacional i passants per Barcelona



Estació Quatre Camins



FGC Bages-Anoia: possible malla de serveis directes entre Sant Boi i Martorell



FGC Vallès: solució 'Metro', desembre 2022, i alternatives sincopades: menys temps, menys cost, més capacitat

En síntesi:

- Visió regional
- Visió de Pla de serveis i de Pla de xarxa intermodal
- Flexibilitat en el disseny de línies de servei, en un esquema robust de xarxa
- Unificació a ample internacional
- Integració de les xarxes d'ADIF i de FGC
- Inversió relativament baixa, amb un notable increment de capacitat
- inter-operativitat
- Co-governança consorciada de la xarxa.