

Barcelona, 28 de diciembre de 2023

La PTP pide el soterramiento del tren del Parque de l'Oreneta



Preocupa especialmente la presencia del paso a nivel, puesto que no sólo fractura el área sino que pone en peligro la seguridad de los visitantes y, además, provoca largas esperas.

Enterrar la infraestructura es imperativo para mejorar los entornos de la estación y los accesos en vehículo privado a la misma.

Es necesario reubicar la estación fuera del parque para que el impacto sea menor y el acceso sea más fluido.

Con motivo de los 30 años de la entidad, y en el marco de la Semana Europea de la Movilidad, un grupo de la PTP subimos al Parque de l'Oreneta para probar el circuito ferroviario que funciona desde 1981 y que actualmente está gestionado por el Centre d'Estudis - Modelisme Vapor de Barcelona.

Poco antes de llegar a la estación desde donde se puede tomar este pequeño tren, pudimos ver, horrorizados, que había un paso a nivel que cerraba el camino a la estación. Por eso, creemos que es necesario reclamar la supresión de este paso a nivel que supone una gran fractura por el parque, y la mejor forma de hacerlo es a través del soterramiento de la infraestructura.

La peligrosidad de un paso a nivel en medio de un parque

Más allá de la evidente fractura que supone la existencia de este ferrocarril en superficie, el paso a nivel supone una pérdida de tiempo para los visitantes del parque, ya que deben esperarse nada menos que entre 45 segundos y 1 minuto al que pase el tren. Estas pérdidas

de tiempo en medio del parque son inadmisibles, especialmente cuando se trata de un camino que lleva a una estación y, por tanto, si estás a punto de perder el tren, no deberías tener ningún obstáculo que te hiciera perder tiempo.

Por otra parte, cabe recordar que por el paso a nivel circulan trenes que puntualmente pueden exceder los 8-10 km/h en ese punto, siendo uno de los pasos a nivel más peligrosos de Cataluña, debido al elevado número de niños que pasan por allí cada domingo y que, si bien en los 42 años de historia de este tren no se ha reportado ningún hecho grave, es necesario tomar medidas para que sea lo más seguro posible.

El soterramiento se postula como la solución más factible

Tal y como se ha hecho de manera ejemplar en localidades como Montmeló o El Prat de Llobregat, o como se pide desde pueblos como Navalmoral de la Mata o San Guim de Freixenet, los soterramientos sirven para integrar perfectamente el ferrocarril por un precio bastante asequible (de unos 100 millones €/km) y poder dejar así un espacio al descubierto que sirva para recoser el parque.

Desde la PTP apostamos por que este nuevo espacio que se abre pase a ser un paseo, con 4 o 5 carriles por sentido dedicados al vehículo privado, además de un cordón de aparcamiento a cada lado (gratuito, evidentemente), a fin de aligerar el tráfico que hay en hora punta en los alrededores de este parque, en particular la Ronda de Dalt. Además, defendemos que las motos se puedan aparcar en la acera de este paseo para no perder espacio dedicado al vehículo privado. No creemos necesario realizar un carril bus, ni un carril bici, en este nuevo paseo, ya que entorpecen gravemente la circulación, creando atascos constantes.

Tal y como recogía elDiario.es el pasado 18 de diciembre, actualmente existen 75 operaciones de soterramiento pendientes en todo el estado español, por un valor total de 24.000 millones de euros. Por tanto, no viene de aquí pedir un soterramiento más, que a lo sumo costaría unos 80 M€ (sin contar las obras de reurbanización).

Pedimos el traslado de la estación en un punto más accesible

Por último, y aprovechando las obras de supresión del paso a nivel, soterramiento de todo el circuito e integración urbana, pedimos crear una variante subterránea y trasladar la estación fuera del parque, para que sea más accesible y evitar el impacto visual que esto supone. Proponemos que la nueva estación se ubique junto a la estación de FGC de Reina Elisenda, que desde que se creó la línea L12, es de las menos utilizadas de Barcelona. De esta forma, también evitamos que las personas que quieran utilizar el tren tengan que entrar en el parque y tener que enfrentarse a los jabalíes.

¿Cómo gestionamos el mientras tanto?

Durante el transcurso de las obras, que creemos que durarán unos 5 o 10 años si no hay retrasos, es evidente que el tren del Parc de l'Oreneta tendrá que cerrar. Por eso, proponemos que, mientras duren las obras, el recorrido se haga con patinetes eléctricos llamados y susceptibles de explotar, o bien con [coches de acrobacias](#).

Aunque habríamos preferido que el recorrido fuera en autobús, entendemos que esto no es posible debido a que todos los autobuses de España ([incluida esta tartana](#)) están trabajando en el servicio alternativo de la R3.