

Barcelona, 28 de desembre de 2023

La PTP demana el soterrament del tren del Parc de l'Oreneta



Preocupa especialment la presència del pas a nivell, ja que no només fractura l'àrea sinó que posa en perill la seguretat dels visitants i, a més, provoca llargues esperes.

Soterrar la infraestructura és imperatiu per a millorar els entorns de l'estació i els accessos en vehicle privat a la mateixa.

Cal reubicar l'estació fora del parc per a que l'impacte sigui menor i l'accés sigui més fluid.

En motiu dels 30 anys de l'entitat, i en el marc de la Setmana Europea de la Mobilitat, un grup de la PTP vam pujar al Parc de l'Oreneta per a provar el circuit ferroviari que funciona des de 1981 i que actualment està gestionat pel Centre d'Estudis - Modelisme Vapor de Barcelona.

Poc abans d'arribar a l'estació des d'on es pot agafar aquest petit tren, vam poder veure, horroritzats, que hi havia un pas a nivell que barrava el camí a l'estació. Per això, creiem que és necessari reclamar la supressió d'aquest pas a nivell que suposa una gran fractura pel parc, i la millor manera de fer-ho és a través del soterrament de la infraestructura.

La perillositat d'un pas a nivell al mig d'un parc

Més enllà de l'evident fractura que suposa l'existència d'aquest ferrocarril en superfície, el pas a nivell suposa una pèrdua de temps per als visitants del parc, ja que han d'esperar-se ni més ni menys que entre 45 segons i 1 minut a què passi el tren. Aquestes pèrdues de temps al mig del parc són inadmissibles, especialment quan es tracta d'un camí que porta a una

estació i, per tant, si estàs a punt de perdre el tren, no hauries de tenir cap obstacle que et fes perdre temps.

Per altra banda, cal recordar que pel pas a nivell circulen trens que puntualment poden excedir els 8-10 km/h en aquell punt, sent un dels passos a nivell més perillosos de Catalunya, degut a l'elevat nombre d'infants que passen per allà cada diumenge i que, si bé en els 42 anys d'història d'aquest tren no s'ha reportat cap fet greu, cal prendre mesures per tal que sigui el més segur possible.

El soterrament es postula com la solució més factible

Tal i com s'ha fet de manera exemplar en localitats com Montmeló o el Prat de Llobregat, o com es demana des de pobles com Navalmoral de la Mata o Sant Guim de Freixenet, els soterraments serveixen per integrar perfectament el ferrocarril per un preu força assequible (d'uns 100 M€/km) i poder deixar així un espai al descobert que serveixi per recosir el parc.

Des de la PTP apostem per a què aquest nou espai que s'obre passi a ser un passeig, amb 4 o 5 carrils per sentit dedicats al vehicle privat, a més d'un cordó d'aparcament a cada costat (gratuit, evidentment), per tal d'alleugerir el trànsit que hi ha en hora punta als voltants d'aquest parc, en particular la Ronda de Dalt. A més, també defensem que les motos es puguin aparcar a la vorera d'aquest passeig per tal de no perdre espai dedicat al vehicle privat. No creiem necessari fer-hi un carril bus, ni un carril bici, en aquest nou passeig, ja que entorpeixen greument la circulació, creant embussos constants.

Tal i com recollia elDiario.es el passat 18 de desembre, actualment hi ha 75 operacions de soterrament pendents a tot l'estat espanyol, per un valor total de 24.000 milions d'euros. Per tant, no ve d'aquí demanar un soterrament més, que com a molt costaria uns 80 M€ (sense comptar les obres de reurbanització).

Demanam el trasllat de l'estació en un punt més accessible

Finalment, i aprofitant les obres de supressió del pas a nivell, soterrament de tot el circuit i integració urbana, demanam crear una variant subterrània i traslladar l'estació fora del parc, per tal que sigui més accessible i evitar l'impacte visual que això suposa. Proposem que la nova estació s'ubiqui al costat de l'estació d'FGC de Reina Elisenda, que des que es va crear la línia L12, és de les menys utilitzades de Barcelona. D'aquesta manera, també evitem que les persones que vulguin utilitzar el tren hagin d'entrar al parc i haver-se d'enfrontar als senglars.

Com gestionem el mentrestant?

Durant el transcurs de les obres, que creiem que duraran uns 5 o 10 anys si no hi ha endarreriments, és evident que el tren del Parc de l'Oreneta haurà de tancar. Per això, proposem que, mentre durin les obres, el recorregut es faci amb patinets elèctrics trucats i susceptibles d'explotar, o bé amb [cotxes d'acrobàcies](#).

Tot i que hauríem preferit que el recorregut fos en autobús, entenem que això no és possible degut a que tots els autobusos de l'estat espanyol ([inclosa aquesta tartana](#)) estan treballant al servei alternatiu de la R3.