



**L' "ORBITAL" FERROVIARI (I EL DESDOBLAMENT PAPIOL – MOLLET)
 EL VALLÉS I EL "QUART CINTURÓ"
 LA B-30
 L'EIX MONTCADA – SABADELL**

L' "ORBITAL" FERROVIARI (I EL DESDOBLAMENT PAPIOL – MOLLET). EL VALLÉS I EL "QUART CINTURÓ"

A "La Neus i en Pau jugant amb el tren elèctric transversal", la Neus ens explica d'una manera lúdica i pedagògica com **només 27 km de nou ferrocarril**, completen recorreguts tan estratègics com:

- els 120 km entre Girona i Manresa, o
- els 220 km entre Girona i Lleida (el recorregut de l'AVE entre Girona i Lleida serà de 270 km, tot i que per la seva velocitat és clar que serà més breu).

i, a més a més, completa un "Quart cinturó ferroviari" que evitaria qualsevol temptació de fer-lo amb autopistes.

Sobre aquest polèmic cinturó cal dir, a més a més, que els mateixos estudis recentment fets (per exemple els de la "Càmbra de Comerç") constaten que la saturació de la B-30 **no es deu al transit internacional de pas** (trànsit amb el que es pretén justificar el "Quart cinturó d'autopista") **sinó que al trànsit local (mobilitat obligada)**, que requereix unes altres solucions ben diferents, com son millorar la xarxa bàsica de carreteres, crear nous enllaços ferroviaris (com els 27 km ja esmentats) i potenciar el transport públic en general (tan l'autobús com el ferrocarril).

Però a la vegada, aquests 27 km (16 km entre Granollers i Sabadell i 11 km entre Terrassa i Martorell) comencen a completar el ferrocarril "Orbital" pel que ja es pressuposa d'entrada **l'astronòmica quantitat de 1 200 milions d'Euros** i pel mateix, **cap previsió real de construcció**, si més no, a curt termini.

Què mancaria, **només?**

Doncs primer el tram Mataró – Cardedeu, que aprofitant la mateixa línia fèrria de Girona (a la sortida de Cardedeu en direcció a Llinars), son **només 14 km**.



Font CUC 2004

Els 14 km entre Cardedeu i Mataró, en color toronja

Per l'altra banda, només **uns altres 14 km** entre Vilafranca del Penedés i Vilanova i la Geltrú (amb el seu port).

Així plantejat, si es té en compta que els 27 km del Vallès son urgents i s'haurien d'afrontar la propera legislatura (2006-2010), aquestes dos cues de l'orbital de 14 +14 =28 km podrien ser una realització **de l'inici de la següent legislatura (2011)**, amb un pressupost molt més raonable, de **només 40 M€**, ben **lluny dels 1 200 M€** ja esmentats.

L'article de la revista "El Temps" "Sí al "Quart cinturó, però ferroviari" (número 1102, 2005-07-26) **complementa** adequadament aquest tema.

Veure també el tema "Les infraestructures del Delta del Llobregat (l'aeroport, el port i l'AVE). L'AVE i els aeroports catalans"

Papiol – Mollet

L'origen d'aquesta via és ben curiosa. L'any 1979 un incident de contaminació nuclear a la ciutat de Barcelona amb Estronci-90, va posar de manifest l'existència de Plutoni amb destí militar. La gestió de l'incident amb la desapareguda Junta de Energia Nuclear va portar a negociar a la vegada (1980), el desviament del tren de residus radiactius que circulava pel carrer Aragó de la ciutat comtal, contravenint totes les normatives internacionals de seguretat. Això va generar l'enllaç Papiol – Mollet, i fa entendre l'existència d'aquest tram de mercaderies, perquè poc després d'inaugurar-se va deixar de circular el tren de residus radiactius (actualment els residus s'estan acumulant a les mateixes centrals).

És evident la necessitat d'un desdoblament per a transformar-se en un **rodalies amb transbords a tots els encreuaments amb altres línies** (Terrassa i Sabadell dels FGC, Sabadell i Vic de RENFE), sobre tot **per la mobilitat obligada de bona part del Vallès** ja comentada. **El seu cost seria menyspreable** en relació amb els plantejaments d'infraestructures tan costoses com el Quart cinturó d'autopistes, l'Eix ferroviari transversal (6 500 M€) i/o l'esmentat Orbital ferroviari (1 200 M€).

LA B-30

Veure "Els criteris de la mobilitat. Autobusos. Carrils "VAO" i/o "bus". Intermodalitats, categories i connexions internacionals"

L'EIX MONTCADA – SABADELL

També d'acord amb "Els criteris de la mobilitat. Autobusos. Carrils "VAO" i/o "bus". Intermodalitats, categories i connexions internacionals", qualsevol projecte d'eix ferroviari doblant la tradicional N-150 hauria d'estar **precedit, d'immediat**, d'un **servei d'autobús d'alta freqüència i amb circulació preferent**, que a la vegada serviria per a avaluar la necessitat d'un mitjà molt més potent i car com és el cas del ferrocarril.