

NOTA DE PREMSA

BARCELONA 19 novembre 2013

L'ex director general de Transports de la Generalitat, Jordi Julià, reivindica l'estació al llibre "Sagrera i la xarxa ferroviària de Barcelona"

La Sagrera, infraestructura clau per equilibrar la xarxa ferroviària de Barcelona

El complex de la Sagrera-Sant Andreu és una infraestructura imprescindible per absorbir i distribuir eficaçment el trànsit ferroviari de la ciutat de Barcelona i del territori català en general. Així ho reivindica l'enginyer de Camins i ex director general de Transports de la Generalitat de Catalunya, Jordi Julià, en el seu nou llibre "Sagrera i la xarxa ferroviària a Barcelona".

Julià, un dels experts en ferrocarril més destacats del nostre país, aposta decididament per aquesta infraestructura, concebuda alhora com un complex ferroviari i node de transport, que respon a les necessitats actuals i als principals reptes de futur de la Barcelona del segle XXI.

Segons l'autor, amb la seva disposició lineal (1,2 km de llarg per 150 m d'ample) a dos nivells —un d'ample ibèric per a Rodalies i un altre d'ample internacional per a les línies d'alta velocitat, amb un total de vuit vies i quatre andanes a cada nivell—, l'estació suposarà implantar un sistema ferroviari passant que doni fluïdesa i eficiència al trànsit no tant sols de l'alta velocitat sinó també de les rodalies per la ciutat. D'aquesta manera, Barcelona serà un exemple de primera categoria mundial i comptarà amb dues parades —La Sagrera i Sants— que funcionen com a intercanviadors de connexions amb la xarxa de transport metropolità. Pel que fa a les Rodalies, Julià destaca que la construcció de Sagrera suposa la culminació del pla d'enllaços ferroviaris dels anys 60, i per tant és una peça clau per a la millora de la xarxa d'ample ibèric per on circulen els trens de rodalies i regionals.

Més enllà d'aquesta operació ferroviària d'envergadura, Julià considera el nou complex una de les peces claus per a la regeneració urbanística de la ciutat dels últims anys, junt amb la creació del Fòrum, el desenvolupament del 22@, l'obertura de la Diagonal al mar i la reconversió de la plaça de Les Glòries. En aquest sentit, destaca que l'estació i el parc lineal ajudaran decisivament a resoldre un tall de 3,7 km de llargada, des del carrer d'Espronceda, al Clot, fins el nus de la Trinitat, que separa els districtes de Sant Andreu i Sant Martí.

De fet, creu que la nova Sagrera com a estació de ferrocarril i nus de comunicacions revitalitzarà l'activitat econòmica i social en superfície, gràcies als nous edificis d'habitatges, oficines i establiments comercials i al parc urbà planejats. Així, el nou complex ferroviari i l'operació urbanística associada, amb una inversió total superior als 2000 milions d'euros, suposaran la creació d'una nova centralitat urbana al voltant del barri de la Sagrera i l'extensió de Barcelona cap al nord-est.

Així mateix, Julià destaca l'acord i la implicació de les administracions de l'Estat, la Generalitat de Catalunya i el paper d'impulsor i ideòleg de l'Ajuntament de Barcelona per al desenvolupament d'aquest projecte, que garanteixen el seu desenvolupament després que al juliol de 2013 s'hagi acordat revisar el projecte.

Altres reptes en matèria d'infraestructures

De cara al futur, Julià és partidari d'una planificació territorial i infraestructural a llarg termini i ambiciosa

que es basi en revisar el que s'ha fet fins ara i repensar el que cal fer en el nou escenari actual per tal que les infraestructures responguin al model de ciutat compacta, densa i multifuncional que es vol per a Barcelona.

Però, sobretot, fa especial èmfasi en la millora de les connexions ferroviàries dins la ciutat i amb el territori, com els accessos al Port i a l'Aeroport i el tramvia per la Diagonal. Destaca també la necessitat de finalitzar i pagar la línia 9 del Metro, la concepció de la qual és per l'autor un bon exemple tècnic però mancat d'una planificació econòmica realista.

A més del pas per la Sagrera de la L9, Julià hi postula el pas a llarg termini de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat, que defensa convertir en un sistema passant similar al de l'alta velocitat a Barcelona donant continuïtat a la xarxa del Vallès des de Plaça Catalunya cap a la Plaça de les Glòries i la Sagrera

Altres assignatures pendents per a les quals en aquests moments no es poden fer previsions temporals són la millora de la xarxa de Rodalies a partir de la reestructuració dels accessos sud a Sants per reorganitzar les línies de ferrocarril amb un model "costa-costa" i "interior-interior" i la creació de la Línia Orbital (de Vilanova a Mataró). En tot cas, Julià reclama com a prioritari l'accés de Rodalies i l'L9 a l'aeroport.

A nivell territorial, demana la connexió dels aeroports catalans mitjançant la línia d'alta velocitat i critica la política de duplicar la xarxa viària, que considera del tot insostenible. En aquest sentit, aposta per aplicar els mateixos criteris de tarificació a totes les vies per solucionar el seu finançament i la manca d'equitat territorial.

Visió històrica

El llibre "Sagrera i la xarxa ferroviària de Barcelona" aporta una visió històrica de l'adaptació de les infraestructures de transport ferroviari a les necessitats urbanístiques, econòmiques i socials de la ciutat de Barcelona al llarg dels últims dos segles.

Més enllà del projecte de la Sagrera, l'autor explica de primera mà el procés de concepció i, de vegades, desenvolupament d'altres projectes en els quals ha participat al llarg de la seva trajectòria professional, com ara la implantació del tramvia a Barcelona, els debats sobre la xarxa d'alta velocitat i la planificació de l'extensió de la xarxa de metro, entre altres. El llibre, escrit de forma didàctica i amena, està molt ben documentat i aporta gran quantitat d'informació gràfica.

Sobre l'autor

Jordi Julià, enginyer de Camins, Canals i Ports, ha participat en el procés de construcció de la ciutat de Barcelona i les seves infraestructures en els darrers trenta anys. En el decurs de la seva trajectòria professional ha treballat a la Direcció General d'Urbanisme de la Generalitat de Catalunya i a l'Àrea Metropolitana de Barcelona, a la gerència de Rodalies de Barcelona de Renfe i a l'Agència Metropolitana Barcelona Regional. Ha estat director general de Transports de la Generalitat (2004-2005) i director tècnic d'Ifercat (2005-2007) i, des del 2007, és consultor independent en temes de transport i mobilitat.

JULIÀ SORT, Jordi. "Sagrera i la xarxa ferroviària de Barcelona"

Barcelona, 2013. Edita: Viena Edicions, Barcelona Sagrera Alta Velocitat i Ajuntament de Barcelona. 152 pàgs.

Per a més informació:

infocomunicacion@barcelonasagrera.com

www.barcelonasagrera.com

Segadors, 2, 5a planta. 08030 Barcelona. Tel. 93 274 08 01

Frederic Duat – Premsa Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports

fduat@manifestacom.com

Tel. 93 342 51 59