

**JOAN BALTÀ**
Director general de
Barcelona Sagrera Alta
Velocitat (BSAV)

La Sagrera, quelcom molt més que una estació d'alta velocitat

Joan Baltà, enginyer de Camins, Canals i Ports i director general de Barcelona Sagrera Alta Velocitat (BSAV), ha estat el protagonista de la trobada d'Esmorzars Enginyers del mes de maig. En l'acte, Baltà ha exposat tant l'impacte urbà com la funció vertebradora que desenvoluparà la nova estació central de La Sagrera des del punt de vista social i de la mobilitat.

Jordi Renom, president de l'Associació dels EIC, ha iniciat la jornada donant la benvinguda als assistents i presentant la trajectòria professional d'en Joan Baltà.

Tot seguit, Baltà ha iniciat la seva intervenció destacant la «importància» de la construcció de la nova estació central de La Sagrera malgrat que les obres estiguin, hores d'ara, «aturades».

En aquest sentit, es tracta d'una operació «no només d'infraestructura de ferrocarrils, sinó que és el mascaró de proa d'un projecte de ciutat que s'implanta a l'entorn

“La dimensió urbana a gran escala del projecte queda palesa «a l'entorn immediat a l'estació, que acollirà activitats terciàries, oficines, hotels, comerços, i residencials»”

de la transformació urbana en l'àmbit de La Sagrera». Les xifres oferides per Joan Baltà ajuden a entendre la dimensió del projecte: «160 hectàrees 3,7 km d'un immens forat on s'han de construir unes infraestructures, un parc urbà i uns edificis, que poden arribar a representar 25.000 nous habitants i de l'ordre de 30.000 nous llocs de treball. És com implantar dintre de Barcelona una ciutat gairebé de la dimensió de Martorell».

Tot seguit, Baltà ha aprofundit en el llarg procés de gestió d'aquest projecte i ha exposat les característiques bàsiques per, després, concloure amb els objectius de la infraestructura.

Una de les claus per entendre el pas de la línia d'alta velocitat per Barcelona resideix en el fet que «una ciutat, en l'àmbit ferroviari, està ben servida quan les línies són pesants i els trens que tenen l'origen i el final a la ciutat i van cap al sud tenen el seu origen i final a l'estació situa-

Amb el suport de:

da al nord». Igualment succeeix quan els trens van cap el nord. Han de tenir el seu origen i final a l'estació ubicada al sud. «El túnel entre l'estació d'alta velocitat de La Sagrera i Sants serà on es creuaran aquests serveis i el que tindrà més ocupació de via», ha informat Baltà.

A més a més, cal tenir en compte que és previst que hi hagi més intensitat d'ús en els serveis que es dirigeixen cap a l'interior peninsular. Per aquest motiu, l'estació de La Sagrera tindrà «un paper predominant», afavorit pel fet que es tracta d'un edifici nou que s'estructura amb més capacitat que no pas el de l'estació de Sants.

En la nova àrea de La Sagrera, ha explicat Baltà, s'hi podran diferenciar diferents funcionalitats. Una zona comercial, una de logística i uns tallers de manteniment profund dels trens.

Més enllà de l'alta velocitat, La Sagrera adquirirà un gran protagonisme com a eix intermodal. Entre els serveis que s'hi podran trobar, Baltà n'ha destacat el fet que dintre de l'estació de La Sagrera hi haurà una altra que acollirà el pas dels trens de la línia general Granollers-Girona-Portbou i els de la línia de la costa; es remodelarà l'estació de Sant Andreu-Comtal; i tindrà parades de la línia 4 i 9 de metro. Per tot plegat, Baltà considera que La Sagrera serà «un nucli privilegiat de transport públic». Malgrat tot, també cal subratllar la seva funció com accés viari, atès que tindrà «un apèndix», és a dir, un túnel des de la Trinitat fins a La Sagrera sense semàfors per evitar molèsties als barris.

Finalment, el projecte de La Sagrera també ha implicat profunds estudis envers el trànsit de vianants, el carril bici, la ubicació de pàrquing per motocicletes, l'organització dels taxis, l'estació de busos urbans, etc.

“L'estació de La Sagrera tindrà «un paper predominant», afavorit pel fet que es tracta d'un edifici nou que s'estructura amb més capacitat que no pas el de l'estació de Sants”

Tot seguit, la xerrada ha detallat el disseny de l'estació que, malgrat ser subterrània, rebrà força llum natural. Des del punt de vista de l'enginyeria, Baltà ha destacat el sistema de gestió energètica de l'estació, fins a on es volen fer arribar les xarxes de calor i fred del Poblenou.

La dimensió urbana a gran escala del projecte queda palesa «a l'entorn immediat a l'estació, que acollirà activitats terciàries, oficines, hotels, comerços, i residencials». Tanmateix, la recuperació de diversos espais dels voltants de La Sagrera atorguen una naturalesa urbana a aquesta infraestructura. Per exemple, els nous usos de les casernes de Sant Andreu, de l'antiga fàbrica La Maquinista Terrestre i Marítima, de l'antiga Fàbrica Nacional de Colorants y Explosivos, de l'anomenat triangle ferroviari, etc.

Des del punt de vista del govern i la gestió cal tenir present que BSAV és una empresa pública creada per gestionar la transformació urbana i coordinar les obres de La Sagrera. Està participada per l'Ajuntament de Barcelona (25%), ADIF (37,5%), Renfe (12,5%) i Generalitat de Catalunya (25%).

«Els objectius finals de la construcció de l'estació de la Sagrera són la sostenibilitat social, ecològica i econòmica», ha conclòs Joan Baltà.

Amb el suport de:



Caixa d'Enginyers



Agbar



endesa distribución



gasNatural

Sabadell