

LA VANGUARDIA 02.01.06

La línea orbital ferroviaria unirá Vilafranca y Mataró en 105 minutos

F. PEIRÓN - 31/12/2005
BARCELONA

Nadal presenta un trazado de 106 kilómetros -55 hoy inexistentes-, 25 estaciones (ocho nuevas) y una inversión de 1.227 millones

La línea ferroviaria orbital, que unirá Vilanova y Mataró en 105 minutos, contará con 25 estaciones, de las que ocho serán de nueva construcción. De los 106 kilómetros de longitud, se harán 55 nuevos, la mayoría en túnel. El resto saldrá del aprovechamiento del actual trazado. La previsión es que se ponga en marcha por tramos con el horizonte del 2016 como la fecha en que estará totalmente acabada, tras la inversión de 1.227 millones de euros.

El coste por kilómetro asciende a 22,31 euros. Esta línea beneficiará directamente, según los estudios, a 870.000 personas, lo que supone el 20% de la población metropolitana. El área beneficiada tiene un crecimiento anual de habitantes en torno al 1,5%. En una primera evaluación, se explica en el documento elaborado por el Departament de Política Territorial, se prevén ocho millones de viajes al año. Esta cifra se situará en los 16 millones cuando el servicio esté consolidado.

El conseller Joaquim Nadal presentó ayer el estudio de trazado, paso previo e ineludible para garantizar la reserva de suelo. Además de subrayar la apuesta por el ferrocarril y por una comunicación transversal del territorio que favorezca la relación en red de las localidades del entorno de Barcelona, Nadal insistió en uno de los ejes que cruzan su discurso de cara a la planificación de las infraestructuras: "Soñar es gratis, pero no hay proyecto que antes de materializarse no haya pasado por el trámite administrativo". Es decir, que ahora

este proyecto está en el papel, pero con el firme propósito de que sea una realidad. Fue su aviso dirigido a los escépticos y a los incrédulos.

Para su financiación, el conseller consideró que el plan ferroviario pendiente de firma con el Ministerio de Fomento, y que supondrá una inyección de 13.000 millones, destinará partidas a esta línea orbital, en la que también habrá dinero de la Generalitat, así como inversiones privadas. Nadal comentó que Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) tiene la vocación de ser el gran operador de Catalunya y que podría ser la que se encargará de dar el servicio, aunque recordó que con la liberalización del mercado, los privados también pueden optar a poner sus convoys.

Los trenes circularán por una vía doble de ancho ibérico y pasarán por 27,7 kilómetros de vía doble de túnel y seis de vía única. El recorrido soterrado supondrá un 31% del trayecto. También habrá nueve kilómetros de viaducto (5,4% del total) y once intercambiadores con otras líneas de Renfe y FGC. La velocidad punta será de 120 kilómetros por hora. La velocidad comercial se situará en los 60 km/h, un baremo que el secretario de Mobilitat, Manel Nadal, calificó de muy buena en relación con otras medias.

La orbital unirá Vilanova con Mataró en un recorrido que pasará por Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, La Granada, Subirats, Sant Sadurn d'Anoia, Gelida, Martorell, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet, Montmeló o Parets, La Roca y Argentona.

Que sea Montmeló o Parets depende de la alternativa que se elija en el tramo de Sabadell a Granollers, ya que para unir esta ciudad con Santa Perpètua de Mogoda hay dos posibilidades.

Esto se decidirá en función de las alegaciones. Una alternativa supone aprovechar la línea C-2 de cercanías pasando por Mollet-Sant Fost y Montmeló y llegar a Granollers centro por túnel. La otra opción saldría de Sant Perpètua por la línea C-3 (la de Puigcerdà) y discurriría por Mollet-Santa Rosa y Parets.

El conseller matizó que, pese a dar prioridad al tren, la carretera será primordial. Y advirtió que esta línea no anula el cuarto cinturón.

TELENOTÍCIES 02.01.06

La línia orbital ferroviària unirà en menys de 2 hores Vilanova i la Geltrú amb Mataró el 2016

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha presentat l'estudi de traçat de la futura línia orbital ferroviària, que unirà Vilanova i la Geltrú amb Mataró en una hora i quaranta-cinc minuts. El conseller Joaquim Nadal ha assegurat que l'obra podria estar enllestida l'any 2016 i que s'hi invertiran 1.226 milions d'euros. Amb un recorregut de 106 quilòmetres, connectarà les ciutats de la segona corona metropolitana per Granollers, Sabadell, Martorell i Vilafranca del Penedès, sense passar per Barcelona.

La Comissió d'Urbanisme de Catalunya ja ha aprovat el document d'objectius que permetrà posar en servei el pla director per fer la reserva de sòl necessària per poder executar-la. La línia donarà servei a una població de més de 870.000 habitants i es preveu que la utilitzin vuit milions de viatgers anuals quan es posi en marxa i el doble un cop estigui consolidada.

Actualment, l'ús del vehicle privat en aquesta zona és del 84%, mentre que el transport públic l'utilitzen un 16%. Les 25 estacions de la línia seran:

Vilanova, Roquetes, Hospital Sant Camil, Canyelles, Vilafranca, la Granada, Lavern-Subirats, Sant Sadurní, Gelida, Martorell-Vila, Castellbisbal, Terrassa-Can Boada, Terrassa, Sabadell-Nord, Sabadell Centre, Sabadell Sud, Barberà, Santa Perpètua, Mollet, Montmeló o Parets (encara no s'ha decidit), Granollers Centre, la Roca, Argentona, Mataró Centre i Mataró.

D'aquestes, n'hi ha vuit que seran de nova construcció, com Roquetes, Hospital Sant Camil, Canyelles, Terrassa-Can Boada, Santa Perpètua, la Roca, Argentona i Mataró Centre.

El secretari de Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, ha explicat que els objectius d'aquesta línia orbital ferroviària són contribuir a dibuixar una xarxa transversal d'infraestructures a Catalunya i afavorir la relació en xarxa de les poblacions de l'entorn barceloní. A més, pretén impulsar el transport públic per a trajectes en què predomina el vehicle privat i dinamitzar l'entorn metropolità des del punt de vista econòmic, urbanístic i social.

Segons Nadal, la línia ferroviària no substituirà el quart cinturó viari i tindrà una velocitat comercial de 60 km/h i una velocitat punta de 120. El conseller ha explicat que una part del finançament d'aquesta infraestructura es preveu incorporar als

acords ferroviaris que s'han de signar amb el Ministeri de Foment, i també haurà de comptar amb participació de la iniciativa privada i de la Generalitat.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.