

Diari Avui, 12/05/2005

Els municipis de la comarca i les associacions d'usuaris del transport porten anys reivindicant-la

La línia de Rodalies de Renfe pel Vallès s'obre la setmana que ve

Els trens de passatgers circularan entre Martorell i Cerdanyola

Oriol Pàmies
BARCELONA

La línia de Renfe que creua transversalment el Vallès Occidental començarà a donar servei de passatgers dins de la xarxa de Rodalies la setmana vinent, després de molts anys de reivindicacions i gestions. La data exacta de la inauguració depèn de l'agenda de les autoritats que hi han d'assistir, i en concret de la ministra de Foment, Magdalena Álvarez. La més probable és dimarts al matí, quan serà a Barcelona per obrir el Saló Internacional de la Logística, però també podria avançar la seva visita i estrenar el traçat ferroviari dilluns a la tarda, festiu a Catalunya, segons van informar fonts governamentals.

Els trens de la nova línia circularan entre Martorell i l'Hospitalet de Llobregat, passant per Castellbisbal, Rubí, Sant Cugat del Vallès, Universitat Autònoma i Cerdanyola del Vallès, des d'on faran el recorregut comú amb els de la línia 4, que travessa Barcelona pel túnel de Sant Andreu Arenal, Triomf, Plaça Catalunya i Sants.

Tot i que Renfe havia batejat aquesta línia com a C-5, al capdavant portarà el número 7. D'acord amb la denominació decidida per l'Autoritat del Transport Metropolità, les línies ferroviàries de rodalia de la regió de Barcelona segueixen una única numeració, en què les quatre primeres són les de Renfe i les dues següents, la 5 i la 6, són les de Ferrocarrils de la Generalitat (FGC) de Manresa i Igualada.

El ferrocarril entre el Papiol i Mollet va ser construït als anys 70 perquè els trens de mercaderies, especialment el tren nuclear, no haguessin de travessar Barcelona. Fa anys que els municipis del Vallès reclamen que s'utilitzi per a passatgers, però fins ara només se n'aprofitava l'estació de la Universitat Autònoma, els dies lectius, com a ramal de la línia 4 amb origen a l'Hospitalet. Renfe va arribar a anunciar oficialment que el setembre del 2003 circularien cada mitja hora i de dilluns a divendres trens de Rodalies entre Martorell i

Cerdanyola, però les obres del TGV, que van restar capacitats a la zona entre Martorell i Castellbisbal, van frustrar l'estrena. Aquests dies una campanya de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, CCOO i l'OCUC torna a reivindicar l'"obertura immediata" de la línia, entre d'altres millores a la xarxa.

Per ara s'utilitzarà només una part del *bypass* del Vallès. La resta, entre Barberà i Montmeló, necessita inversions per duplicar la via i condicionar les instal·lacions. De fet les estacions de Rubí i Sant Cugat, després de dècades d'abandó, han hagut de ser restaurades a fons. Ara Renfe les exhibeix com a exemples d'edificis bioclimàtics.

Dèficit de connectivitat

La nova línia 7 de Rodalies neix amb dèficit de connectivitat. Els transbordaments només són possibles a Martorell i Cerdanyola, amb altres trens de la mateixa Renfe. L'estació de Sant Cugat, situada a Coll Favà, és a només 400 metres de les vies de FGC, i hi ha en projecte un futur intercanviador a Vullpalleres.

Precisament FGC va informar ahir que el departament de Política Territorial i Obres Públiques ha encarregat la redacció del projecte de prolongació d'aquesta línia del Metro del Vallès, la S2, al llarg de 4,2 quilòmetres entre Sabadell Centre i Sabadell Nord, on hi haurà una correspondència amb Renfe i unes cotxeres. També s'ha adjudicat la redacció del projecte de soterrament de la línia R6 entre Igualada i Vilanova del Camí, com a part del projecte de metro comarcal de l'Anoia.

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.