

Regió 7, 29/11/2007

La Generalitat preveu trens a 250 per hora de Manresa a Martorell

El futur ferrocarril transversal enllaça el Bages amb el Baix Llobregat i el port de Barcelona a velocitat alta, però sense connexions amb l'AVE

El tren transversal crearà una via ràpida de Manresa a Martorell i Barcelona. El tren transversal preveu la possibilitat de tenir una connexió ràpida de Manresa amb Barcelona a través de Martorell. L'obra val uns 7.000 milions d'euros i no es compta fer-lo entrar en servei abans del 2026

ENRIC BADIA
Manresa

El tren transversal ferroviari tindrà dues línies des de la Catalunya central cap a Martorell i el port de Barcelona. En un primer moment, es va dibuixar la de Manresa, i ara, sense excloure la primera, es dibuixa la d'Igualada. És una oportunitat històrica que tenen les ciutats de Manresa i Igualada per connectar-se a una velocitat alta amb Martorell i Barcelona, i una ocasió perquè a Martorell, on ara per ara no hi ha estació del futur AVE tot i que hi passa, hi pogués haver un accés a aquest mitjà de transport ràpid.

L'Anoia ha reclamat aquesta connexió i, a més a més, ha fet una aposta per crear un centre de mercaderies al nord de la ciutat, per la qual cosa a Igualada el tren de viatgers passarà per l'interior i el de mercaderies per l'exterior.

A Manresa, el tren tindrà l'estació a l'entorn de l'actual estació del nord (Renfe), que hauria d'esdevenir un centre intermodal on el ciutadà pogués arribar en tren dels Ferrocarrils de la Generalitat o bé en autobús. Hauria de convertir-se en una estació intermodal.

L'aposta de les mercaderies a Manresa es manté, però es preveu en una mateixa estació, sense que de moment se n'hagi definit el futur. La Generalitat, en tot cas, ha seguit les indicacions que ha rebut sobre el traçat de la capital del Bages.

En l'enclavament actual es fa difícil pensar que hi pugui haver gaire moviment de mercaderies, però tant l'Ajuntament de Manresa com la Generalitat mantenen una única estació, situada en el punt on avui hi ha la de Renfe.

Quan el tren hagi d'entrar en servei, a l'entorn del 2026, aquesta estació hauria d'haver guanyat una centralitat respecte a la resta de la ciutat, perquè el pla de creixement de Manresa apunta cap a la zona de la torre Santa Catarina, a l'altra banda del Cardener.

Si les previsions actuals del Pla Director Urbanístic del Pla de Bages es compleixen, aquesta part del municipi podria acollir una tercera part de la població.

La Generalitat va donar a conèixer ahir, dimecres, que la Comissió d'Urbanisme de Catalunya ha informat favorablement de l'anomenat document d'objectius i criteris de l'eix transversal ferroviari i de la línia orbital, de Vilanova a Mataró, passant per Martorell.

El document d'objectius i els informes ambientals marquen les línies mestres de la línia, les traces per on han de passar les vies. Manel Nadal, secretari de Mobilitat de la Generalitat, remarca que es tracta encara de propostes que han de servir per poder fer reserves de sòl, però no hi ha un traçat definitiu aprovat. Ara, el Govern obrirà un nou procés d'informació als ajuntaments, el 180 d'afectats de tot el traçat.

La voluntat del departament és que tant el tren transversal com la línia orbital es puguin sotmetre a informació pública abans de l'estiu que ve.

La data de construcció es manté invariable, a l'entorn del 2026, perquè tal com explica Nadal, calen uns 20 anys per fer una infraestructura d'aquestes característiques.

L'eix transversal ferroviari és un tren que tot i que inicialment es va definir per la necessitat d'apostar pel transport de mercaderies, ofereix la doble possibilitat de fer-hi passar combois de mercaderies i de viatgers. La velocitat prevista (250 km/h) el col·loca en una segona divisió dels trens ràpids, de tota manera, les dues potes de connexió d'Igualada i Manresa amb Martorell obririen un munt de possibilitats per tenir una connexió digna entre aquestes ciutats i Barcelona, una possibilitat, però, de la qual la classe política de la comarca del Bages no ha fet bandera.

Manel Nadal ha assegurat que el traçat que en aquests moments és previst s'ha fet després de parlar amb els ajuntaments afectats, a través del director de l'empresa pública Ifercat, Jordi Julià, que és el responsable del traçat.

Finalment, en el cas del pla de Bages, la traça triada ha estat la de l'alternativa sud, que inclou la construcció d'una nova estació intermodal a l'actual de la Renfe i la sortida de la línia des d'aquí cap a la zona de la Balconada, que passaria subterrània a través d'un túnel que portaria el tren cap a la part de Sant Fruitós.

Nadal també ha explicat que la traça del tren, tenint en compte que ha de ser d'alta velocitat, ha de respectar unes línies de curvatura ben oberta, perquè si es tanca es perd la velocitat.

El tren per a viatgers podria arribar als 250 km/h i el de mercaderies circularia a 120 km/h. Fer el tren té un cost estimat de 7.000 milions d'euros (més d'1,1 bilions de pessetes).

Són 313 km de via, 118 de túnel i 21 de viaductes.

L'Ajuntament de Manresa vol que l'estació central sigui la de Renfe

La regidora Àngels Mas admet la dificultat tècnica de fer a la Renfe una estació intermodal

L'aposta de Manresa en matèria de trens i d'urbanisme és que l'espai que ara ocupa l'estació de Renfe passi a ser el de l'estació central de la ciutat, amb una interconnexió, que «**no és fàcil tècnicament**», amb la línia de Ferrocarrils de la Generalitat, amb la futura línia del tren transversal i la seva ramificació cap a Martorell i l'actual línia de Renfe fins a Barcelona passant pel Vallès Occidental, a més a més de millorar la connexió amb els autobusos i el transport privat.

La regidora d'Urbanisme de Manresa, Àngels Mas, admet que tècnicament es tracta d'una proposta difícil, però explica que el raonament que ha fet l'Ajuntament és veure que aquesta estació que ara és en un extrem de la ciutat i separada del nucli urbà pel riu Cardener passarà a tenir una centralitat en el futur, quan el sector de la torre Santa

Caterina, la possibilitat de creixement més gran de la ciutat, es desenvolupi. Aquesta part de la ciutat, segons Àngels Mas, **«tindrà una tercera part del pes demogràfic del conjunt»**.

Mas considera que aquesta era la millor opció. Per fer-la intermodal, caldrà, a part de l'arribada de la nova línia del tren transversal, que hi hagi una perllongació de la via de Ferrocarrils de la Generalitat fins a fer-la arribar a la zona de la plaça de la Reforma.

De tota manera, sobre el futur del tren hi ha encara un elevat nivell d'inconcreció. La regidora d'Urbanisme tampoc no s'ha mostrat gaire preocupada pel fet que, a diferència, per exemple, de Lleida, Igualada, Vic i Girona, Manresa tingui els trens de mercaderies de l'eix transversal ferroviari passant per la ciutat i fent parada al mateix lloc en què hi ha els trens per als viatgers. De fet, a diferència, per exemple, d'Igualada, Manresa i el Bages no acaben de definir una zona per concentrar-hi la logística i es van fer operacions en polígons de diferents punts de la comarca.

De moment, el Bages no hi ha estació logística, tot i que s'havia parlat de col·locar-la en algun punt al nod de la ciutat de Manresa. Mas també ha defensat el traçat per la zona sud de la ciutat, l'alternativa triada finalment.

Considera que la que feia passar el tren més al nord de la ciutat passava pel mig del Pla de Bages i hauria provocat una forta afectació en aquesta àrea.

Hi havia una segona proposta, que el feia passar per més a la vora de l'eix transversal, però per a Mas aquesta alternativa hauria creat una gran barrera a la ciutat. Manresa també té plantejat fer una estació a la zona del Congost, segons els documents del Pla Estratègic a què es refereix Mas, però destaca que l'èxit del tren passa perquè l'estació sigui situada al centre de la ciutat i tingui una bona connexió amb la resta de mitjans de transport.

La connexió amb l'AVE no serà a Martorell, sinó a Barcelona

El document d'objectius i criteris aprovat per la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, que ara serà sotmès a consultes institucionals i ambientals, ha fet diverses modificacions de pes respecte a les propostes anteriors. Variacions degudes a les aportacions dels municipis. Les millores són:

–**Variante de Lleida i connexió amb l'aeroport:** es fa possible l'accés ferroviari al futur aeroport de Lleida- Alguaire. Les mercaderies no passaran pel centre de Lleida.

–**Nou traçat entre Lleida i Cervera:** cenyit a l'actual corredor de l'autovia A-2.

–**Noves estacions al Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra:** sobre el nou traçat s'hi preveuen tres estacions de viatgers, a les comarques del Pla d'Urgell (Mollerussa), de l'Urgell (Tàrraga) i de la Segarra (Cervera). També tindran tren-tram (Renfe).

–**Estació intermodal a la comarca de l'Urgell:** en aquesta estació, al terme municipal de Vilagrassa, a prop de Tàrraga.

–**Nova àrea logística (SIC) a Igualada:** les mercaderies passaran pel nord d'Igualada, mentre que els trens de viatgers entraran d'una manera subterrània a la ciutat.

–**Entre Igualada i Martorell s'ha previst tot un nou ramal:** amb un túnel de 13,5 km per salvar el coll del Bruc.

–**Estació al nord de Martorell:** s’hi preveu una estació de viatgers. A Castellbisbal la nova línia enllaçarà amb la línia d’alta velocitat que entra a Barcelona (Sants i Sagrera) i amb la línia de mercaderies que va cap al Port.

–**Al Bages:** s’ha aprofundit en el desenvolupament d’una estació intermodal a Manresa entre l’ETF, Rodalies, una variant de FGC i una futura xarxa de trens-tramvia.

–**A Osona:** es preveu que els trens de viatgers de l’ETF puguin entrar a l’actual estació de Vic, mentre que s’ha estudiat un nou traçat per creuar la plana pel sud de la ciutat seguint al màxim la xarxa viària existent i prevista.

–**A l’aeroport de Girona:** s’hi preveu també una estació de viatgers. Connexió amb l’alta velocitat Barcelona- França.

–Variant de Girona per a mercaderies: no passarà pel centre de la ciutat.

El PSC d’Igualada obté de la Conferència Nacional un compromís sobre l’Eix Ferroviari

En el marc de la sisena Conferència Nacional del PSC, una representació del partit d’Igualada va aconseguir suport per a la realització de l’Eix Ferroviari Transversal a l’Anoia.

Els socialistes igualadins també van obtenir el compromís de millora del transport públic de la comarca, tant en puntualitat, freqüència i fiabilitat com en la millora de la seva velocitat comercial, és a dir, de reducció del temps de desplaçament. »

El PSC d’Igualada obté de la Conferència Nacional un compromís sobre l’Eix Ferroviari REDACCIÓ/Igualada

La sisena Conferència Nacional del Partit Socialista de Catalunya va aprovar, el cap de setmana passat, les tres ponències del conjunt sobre convivència, habitatge i infraestructures que configuraran l’aportació socialista als pactes nacionals que prepara el Govern català i també el seu llibre de ruta per al propers tres anys. En aquest marc, una representació del PSC-Igualada, desplaçada a Girona, va aconseguir que, pel que fa a infraestructures, es fes explícit el suport del partit a la realització de l’Eix Ferroviari Transversal a l’Anoia.

Els socialistes igualadins també van inscriure amb la resta de delegats el compromís perquè la revisió de l’Acord Estratègic per a la Internacionalització, la Qualitat de l’Ocupació i la Competitivitat de l’Economia Catalana inclogui la dotació de sòl industrial, tenint present les necessitats d’aquells territoris amb un índex d’atur més elevat i amb concentració de sectors econòmics en declivi.

Finalment, el PSC igualadí va obtenir un tercer compromís de millora del transport públic de la comarca, tant en puntualitat, freqüència i fiabilitat com en la millora de la seva velocitat comercial, és a dir, de reducció del temps de desplaçament.

Aquests acords deriven de les esmenes presentades per l’agrupació d’Igualada al document marc de la Conferència, les quals van ser sotmeses a debat i admeses posteriorment. A tall general, Ernest Maragall, secretari de Programes i de la

Conferència Nacional, va destacar **«l'encert dels temes a debat»**, que, per primera vegada, van ser tres i no un, com és costum, en tractar-se, segons Maragall, de **«qüestions que estan en primera línia de les preocupacions ciutadanes actuals»**.