

Vía libre a dos nuevas líneas ferroviarias que no tocan Barcelona

Una vía irá de Lleida a Girona y la otra será paralela al Cuarto Cinturón

FRANCESC ARROYO - *Barcelona* - 29/11/2007

El futuro del tren en Cataluña dio ayer un nuevo paso. La Comisión de Urbanismo de Cataluña emitió su informe favorable al trazado de dos nuevas vías, las primeras que diseña el Gobierno catalán desde la recuperación de la Generalitat. Una de ellas irá desde Lleida hasta Girona con un trazado casi paralelo al Eix Transversal, de ahí el nombre de Eix Transversal Ferroviario. La segunda línea es paralela al futuro (si se construye) Cuarto Cinturón y recorre el interior de Cataluña: desde Vilanova a Vilafranca, Martorell, Terrassa, Granollers y Mataró.

La aprobación por Urbanismo era uno de los pasos obligados, ya que es lo que define el proyecto y el recorrido, aunque ambos deberán ser ahora sometidos al análisis de las poblaciones afectadas y del Departamento de Medio Ambiente. El coste estimado del Eix Transversal Ferroviario es de unos 7.000 millones de euros y la línea orbital tiene un presupuesto inicial de 4.000 millones.

El Eix Transversal tiene un trazado de 313 kilómetros de longitud y está diseñado para que sea utilizado por trenes de mercancías y de viajeros. Las vías serán de ancho europeo y enlazarán la estación del AVE de Lleida con la de Girona. La velocidad prevista de los trenes será de 250 kilómetros por hora, en el caso de los convoyes de pasajeros, y de 120 kilómetros por hora, en el caso de los trenes de mercancías.

El recorrido de esta línea va de Lleida a Girona pasando por Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic y el aeropuerto gerundense. En algunas de estas localidades está previsto que esta línea enlace con otras ya existentes (es el caso de Igualada, Manresa y Vic) o con tranvías que den servicio a la zona. Así, en Lleida la conexión sería con el tren de La Pobla, que servirá como cercanías hasta Balaguer. Paralelamente habrá otras líneas de tranvía que den servicio a estas poblaciones y también a Mollerussa.

Esta línea tendrá 174 kilómetros de vía construida en superficie, 118 en túnel y 21 en viaducto. La entrada en algunas poblaciones será soterrada.

La línea orbital ferroviaria está diseñada como una más de cercanías, con una longitud de 119 kilómetros, de los que 68 son de nueva construcción. El diseño inicial incluye 31 estaciones, 18 de ellas nuevas.

Las poblaciones a las que dará servicio son Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, La Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Abrera, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló, Parets del Vallès, Granollers, La Roca del Vallès, Argentona y Mataró.

El dibujo inicial de esta línea era más corto (14 kilómetros menos) e incorporaba 10 estaciones menos que el aprobado ayer por la Comisión de Urbanismo. Con todo, este trazado no es definitivo y el proyecto final puede incorporar modificaciones sugeridas

por las poblaciones afectadas. Entre las nuevas estaciones, dos están en Vilanova, donde el tren circula de forma soterrada. En algunos casos, el trazado previsto es paralelo a otras vías (en este caso carreteras) ya previstas o existentes. Entre las primeras, el tramo entre Abrera y Terrassa, que discurre en paralelo al Cuarto Cinturón, y el que unirá Sabadell y Santa Perpètua, paralelo a la vía interpolar. En Montmeló se ha diseñado una estación entre el circuito y el núcleo urbano.

EL PUNT 29.11.07

El govern farà subterranis un 70% dels nous trams de la línia orbital ferroviària

La infraestructura donarà servei a 31 estacions, 18 de nova creació, i costarà 4.000 milions d'euros, el triple del previst inicialment

[PAULA MERCADÉ](#). Barcelona

El projecte encara embrionari de línia orbital ferroviària que ha d'unir Vilanova amb Mataró per l'interior i sense passar per Barcelona es va concretant. La comissió d'Urbanisme de Catalunya va donar ahir el vistiplau als informes previs d'aquesta infraestructura i això permet al govern **començar a fer les reserves de sòl**. Un tràmit que ja arrossega un any de retard, segons les previsions fetes. La nova infraestructura tindrà 119 quilòmetres, 68 de nova construcció, dels quals prop d'un 70% es faran sota terra. El cost d'aquesta línia és de 4.000 milions d'euros, cosa que triplica la inversió inicial. **El govern preveu treure aquest projecte a exposició pública al final del 2008 en paral·lel a una altra infraestructura ferroviària: l'eix transversal.**

El dit i fet no existeix a l'hora de planificar les infraestructures. Els tràmits ja són llargs per si mateixos i, a vegades, fins i tot es retarden més del previst. El govern va presentar el projecte de la línia orbital que ha d'unir Vilanova i Mataró passant per les principals ciutats de la segona corona metropolitana al final del 2005. Llavors el Departament de Política Territorial anomenava aquesta nova infraestructura quart cinturó ferroviari. El govern treballava amb la previsió de començar a fer les reserves de sòl al final de l'any passat. Però no va poder ser perquè necessitava que la comissió d'Urbanisme de Catalunya donés llum verd als informes previs d'aquest nou enllaç ferroviari, un tràmit que va acabar ahir. Les característiques d'aquesta infraestructures han canviat respecte a les que es van presentar ara fa dos anys i, possiblement, quan al final del 2008 surti a exposició pública el pla director encara hi haurà més diferències. **«La proposta d'estacions i de traçat és susceptible de més modificacions»**, conclouïa el comunicat que va fer públic ahir el Departament de Política Territorial. El secretari per a la Mobilitat, Manel Nadal, tenia també molta prudència en posar una data a l'inici d'aquestes obres: **«Algun dels trams es podria començar cap al 2011.»** **El 2005, però, quan van presentar el projecte preveïen acabar-lo el 2016.**

CANVIS DEL PROJECTE

En un inici, el departament preveïa que aquest nou eix tingués 106 quilòmetres. El recorregut final serà de 119. D'aquests, 51 ja estan fets i s'hauran de construir els 68 restants, dels quals 46 seran en túnel, és a dir, un 67,6%.

La línia donarà servei a trenta-una estacions, divuit de les quals seran de nova creació, deu més de les que pensava fer inicialment el govern. Entre algunes de les novetats que s'inclouen en el projecte destaca la variant de Vilanova, que serà subterrània. També es farà amb túnel el tram de Mataró però això ja s'inclouïa en la proposta del 2005. En l'últim projecte s'ha millorat el traçat per reduir l'impacte sobre el territori en el tram que va de Sant Pere de Ribes a Vilafranca del Penedès. En el tram entre Martorell i Terrassa, en lloc d'anar cap a Castellbisbal com s'havia previst, la línia ferroviària continuarà cap a Abrera, i d'aquí cap a Terrassa, seguint el quart cinturó viari que ja s'ha començat a construir en aquest territori. Així es preveu reduir l'impacte ambiental i construir tres noves estacions: a Martorell (davant de la fàbrica de Seat), a Abrera i a Viladecavalls. A Montmeló es vol construir una estació entre el circuit i el municipi. A més, l'estació d'Argentona estarà situada més propera al nucli urbà.

Les modificacions s'han fet buscant el consens amb el territori, segons explicaven fonts del govern. Cap dels canvis modifica la filosofia d'aquesta infraestructura, que un cop estigui feta el govern vol que posi fi a l'actual xarxa radial de rodalies. El nou eix facilitarà la creació d'una autèntica estructura en malla connectant els municipis de la segona corona.

UN PROJECTE MÉS CAR

El cost d'aquest projecte és de 4.000 milions d'euros, cosa que triplica la inversió inicial de 1.227. El govern preveu que en el pressupost estatal de l'any que ve ja s'hi destinarà una partida. **De fet, el govern treballa perquè el projecte s'inclouï en el pla de rodalies que està redactant el Ministeri de Foment i que en un primer esbós, al qual va tenir accés aquest diari, havia descartat.**

Els tràmits administratius de la línia orbital aniran en paral·lel als de l'eix transversal ferroviari. El govern reconeix, però, que aquest projecte tardarà més temps a executar-se. L'eix transversal serà una línia de tràfic mixt de mercaderies i de viatgers que unirà Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i l'aeroport de Girona. En total tindrà 313 quilòmetres, dels quals 118 seran en túnel, 174 en superfície i 21 en viaducte. Els trens de viatgers podran circular per les vies d'ample internacional a 250 quilòmetres per hora i els de transport de mercaderies podran fer-ho a 120. Entre les novetats d'aquest projecte, que ha guanyat concreció respecte al que va presentar la Generalitat el 2005, destaca la variant de Lleida, que farà possible l'accés ferroviari al futur aeroport d'Alguaire, una demanda que es feia des del territori. Entre Lleida i Cervera el nou traçat anirà molt a prop de l'A-2 per no crear una altra barrera a les planes del Segrià i de l'Urgell. Es vol construir una estació intermodal a Vilagrassa, prop de Tàrraga, on coincidiran els trens que circulin a 250 quilòmetres per hora per l'eix transversal i els de l'actual línia de Lleida i Manresa, que es reconvertirà en un tren tramvia, un transport lleuger. Entre Igualada i Martorell s'ha previst un nou ramal amb un túnel de 13,5 quilòmetres per salvar el coll del Bruc; al nord de Martorell es farà una estació de viatgers, i a Castellbisbal la línia enllaçarà amb la del tren d'alta velocitat. El pressupost del projecte és de 7.000 milions.

La línia orbital - Un total de 119 quilòmetres, 68 de nova construcció, 46 dels quals seran en túnel

- Unirà Vilanova amb Mataró passant per Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Abrera, Terrassa, Sabadell, Barberà, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló, Paret del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès i Argentona

- Tindrà 31 estacions, 18 de les quals són de nova creació
- Pressupost: 4.000 milions d'euros

L'eix transversal - Tindrà 313 quilòmetres, 118 en túnel, 174 en superfície i 21 en viaducte

- Serà d'ample internacional i dissenyat per tràfic de passatgers i mercaderies
 - Els trens de passatgers circularan a 250 km/h i els d'usuaris, a 120 km/h
 - Pressupost: 7.000 milions d'euros