

## **El tren transversal penetrarà a l'Anoia per tres grans túnels**

*L'orografia fa que s'opti per foradar muntanyes entre Jorba i la Segarra, entre Òdena i el Bages i entre Castellolí i els Hostalets de Pierola*

### **El tren transversal anirà per sota terra en la major part del seu pas per l'Anoia**

D'aquí a 17 anys, si es compleixen les previsions, Igualada tindrà trens cap a Lleida, Barcelona i Girona que correran a 250 km/h. L'orografia de la comarca obligarà que la major part del traçat de les vies sigui dins de túnels

#### **X. D. Igualada**

Una gran part del traçat de l'Eix Transversal Ferroviari (ETV) a l'Anoia passarà per sota terra, en túnels de dues galeries separades. Segons el traçat contingut en el pla de reserva de terrenys que han rebut els ajuntaments afectats, el tren només anirà en superfície uns quilòmetres a la zona més plana, sobretot al terme d'Òdena.

L'ETF és un projecte estratègic de la Generalitat en l'horitzó 2025, que permetrà viatjar entre Lleida, Igualada, Manresa, Vic i Girona a 250 km/h de velocitat punta.

**Tres ramals de l'ETF coincidiran a Igualada, i tots tres desemboquen a la plana a través de llargs túnels.**

El ramal del costat de Lleida arribarà pel túnel de la Panadella. El ramal de Manresa passarà per dins de la muntanya entre Òdena i Sant Salvador de Guardiola. I finalment el ramal de Martorell, que connectarà amb l'AVE, tindrà el seu particular túnel del Bruc.

**El projecte de l'ETF comença a l'oest de Lleida, rodeja la ciutat pel sud en paral·lel a l'AVE per anar a buscar el corredor de l'autovia, i a Ribera d'Ondara (a prop de Cervera) es fica en un llarg túnel que arriba pràcticament fins a Igualada. S'ha descartat la proposta anterior, que passava en superfície entre els nuclis de Jorba i Sant Genís, i que el poble rebutjava.**

**Entre Jorba i Igualada la línia es bifurca. El ramal principal va en superfície pel nord del pla, i s'hi preveu una estació de mercaderes, amb una zona industrial i logística al costat. La via passa per darrera d'Òdena i de seguida es fica en un altre túnel de vuit quilòmetres de llargària que arriba fins a Sant Salvador de Guardiola, ja al Bages.**

**L'altre ramal passa soterrat per l'Espelt i travessa Igualada per sota de l'antiga N-II, on, a l'altura de l'hospital, es preveu l'estació de viatgers. Es fica per sota el barri de Sant Pere, passa pel sud de l'aeròdrom, i gira dues vegades a l'esquerra per retrobar el ramal principal.**

El ramal de Martorell s'inicia entre Òdena i Castellolí, i l'altura d'aquesta població es fica en un llarg túnel de més de 9 km que acaba a prop dels Hostalets de Pierola. La via continua llavors fins Martorell, on es preveu que enllaci amb l'AVE, amb Rodalies amb el ramal de mercaderies del port.

## El Govern dibuixa el tren transversal pel sud de Manresa i pel nucli de Viladordis

La Generalitat ha començat a filar prim en el traçat de l'eix ferroviari transversal, proposta que els ajuntaments ja tenen damunt la taula. Ja se sap, per exemple, que d'entrada l'estació de Manresa se situaria on ja és ara, i no al Congost

### DAVID BRICOLLÉ

#### Manresa

El tren transversal es comença a definir amb claredat damunt del mapa. La conselleria de Política Territorial i Obres Públiques ha començat a fer arribar als municipis el pla director urbanístic referent a aquesta infraestructura ferroviària que ha d'unir (cap a l'any 2026) Lleida amb Girona passant per Manresa.

Una documentació a la qual ha tingut accés **Regió7** i en què ja es concreta una única traça, deixant de banda alternatives que apareixien en els estudis previs. Es tracta, però, d'una part del procés en què, precisament, el departament convida els ajuntaments afectats a dir-hi la seva, abans de fer-ne un redactat més definitiu.

Tanmateix, en aquest document ja queda ben clar, per exemple, que en el pas de la futura línia per Manresa el Govern aposta totalment per situar la traça pel sud de la ciutat i emplaçar-ne l'estació on ja hi ha ara la de la línia de Renfe. Sobre aquesta part del traçat, des que es va presentar l'estudi previ de l'eix transversal ferroviari hi havia un debat obert entre els partidaris d'aquesta opció i la de fer passar la línia pel nord de la ciutat, creuant pel terme de Sant Joan i seguint la traça de l'eix transversal (C-25) cap a Sant Fruitós, alternativa que duia vinculada la idea de crear la gran estació de Manresa al sector del Collbaix.

Tal com apareix en la documentació d'aquest Pla Director (vegeu infografia de la pàgina 3), de Lleida cap a Girona aquesta nova via entraria al Bages amb un gran túnel que arrencaria des d'Òdena (Anoia) per dins de la serra de Rubió i sortiria passant ja Castellfollit del Boix. Per la zona de Sant Salvador hi transcorreria en superfície seguint de prop l'eix diagonal (carretera d'Igualada) i passant després pels plans de Salelles, per darrere dels barris de Tres Creus, Bonavista i Sol i Aire, i salvaria amb un túnel el fort desnivell existent per connectar-se amb l'actual estació de Manresa.

#### Per sota la Balconada i pel mig de Viladordis

Des d'aquest punt, la línia creuaria immediatament el riu Cardener per, a continuació, superar la costa del barri de la Balconada i els Trullols amb un gran túnel bifurcat: l'un per a la línia principal cap a Sant Fruitós i en direcció a Girona; l'altre cap al sud, iniciant el ramal que anirà cap a Martorell. En direcció a Girona, la boca nord d'aquest túnel quedaria situada just després de superar per sota la variant de Manresa i transcorreria en superfície pels plans de Viladordis i pel bell mig del barri fins a anar a buscar l'autopista Terrassa-Manresa. La seguiria en paral·lel uns 3 quilòmetres, passant per l'entrada de les Brucardes de Sant Fruitós (en part en superfície en part en túnel) fins a creuar la carretera entre Sant Fruitós i Navarces.

A partir d'aquí, la futura via aniria a buscar el traçat de l'eix transversal, amb el qual connectaria just després de l'enllaç amb l'eix del Llobregat (a prop de Cabrianes), continuaria encara en superfície i enganxat a l'eix fins passat Artés, des d'on s'obriria un gran túnel ininterromput que passaria pel terme d'Avinyó (però molt lluny del nucli

urbà), per sota del poble de Santa Maria d'Oló i fins a reparèixer ja a Santa Eulàlia de Riuprimer, pràcticament a les portes de Vic.

Pel que fa al ramal que connectaria aquest eix ferroviari transversal des de Manresa cap a Martorell, l'enllaç que s'hauria de construir formaria un triangle ferroviari que tindria els vèrtexs als barris de Viladordis i de la Balconada de Manresa i entre l'abocador de Bufalvent i el Pont de Vilomara, que és on es connectarien totes dues vies (la que vindrà de Manresa i la provinent de Vic).

Des d'aquí la traça seguiria de forma constant i molt propera el pas de l'autopista C-16, alternant trams en túnel i en superfície i passant pels termes del Pont, Castellgalí (molt poc), Sant Vicenç i Castellbell. Amb un gran túnel salvaria el massís de Sant Salvador de les Espases (entre Monistrol, Olesa i Vacarisses). A la sortida d'aquest túnel, creuaria la C-55 –just abans de l'inici dels ponts de la Puda–, creuaria el riu Llobregat i, ja pel marge dret del riu i amb un segon túnel, acabaria passant entre els nuclis urbans d'Esparreguera i Olesa. Entre Esparreguera i Abrera creuaria la A-2 i enllaçaria amb el ramal del mateix tren transversal que provindria d'Igualada.

Ja connectats, la via passaria per darrere de la planta de Seat (on hi haurà una de les estacions de mercaderies) fins a arribar a Martorell, i un altre ramal aniria fins a Castellbisbal.

*El futur tren tindrà nou estacions i passarà per 122 municipis*

El futur eix ferroviari transversal unirà Lleida amb Girona i tindrà dos ramals que l'uniran amb Martorell des de Manresa i des d'Igualada. A banda de les de les dues capitals de província, hi ha previstes set estacions més: les de Mollerussa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i Martorell.

La traça d'aquest tren transcorrerà per 12 comarques –Anoia, Bages, Baix Llobregat, Garrigues, Gironès, Osona, Pla d'Urgell, Segarra, Segrià, Selva, Urgell i Vallès Occidental– i afectarà un total de 122 termes municipals. El Bages, amb 20, és la que n'hi **aportarà** més.

Pel que fa a les característiques del traçat, tindrà una longitud total de 313 quilòmetres (comptant-hi els dos ramals), 174 dels quals en superfície (55%), 118 en túnels (38%) i 21 en viaductes (7%). En el tram central –des de Cervera fins a Vic, passant per tot el Bages i amb els ramals cap a Martorell–, els trams en túnel seran més de la meitat (56,5%).

*Una hora i sis minuts de viatge entre Lleida i Girona*

El tren transversal combinarà el transport de viatgers amb el servei de mercaderies, aspecte, aquest segon, que es pretén que sigui un dels punts forts d'aquesta infraestructura. Segons les dades estimatives que apareixen ja en aquest Pla Director, es calcula posar la línia en marxa per a viatgers amb les següents circulacions diàries en cada sentit: 10 entre Lleida i Girona que paren a totes les estacions; 20 entre Lleida i Barcelona, la meitat de les quals paren a totes les estacions i l'altra meitat que para únicament a Lleida, Igualada i Manresa; i 20 circulacions entre Barcelona i Girona. L'horari de circulació seria de 6 del matí a 11 de la nit.

Aquests trens de viatgers anirien a una velocitat que oscil·laria entre els 200 i el 240 km/h, segons els trams. El recorregut des de Lleida fins a Girona es cobriria en 1 hora i 6 minuts. Pel que fa al servei de mercaderies, es calcula un centenar de circulacions diàries.

*Els ajuntaments hauran de fer reserva de sòl de la traça que s'aprovi*

El Pla Director Urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari, el document que ara mateix tenen els ajuntaments afectats damunt la taula, és encara un tràmit molt inicial en la projecció d'aquesta infraestructura, però, a banda que ja fa la primera concreció important de la traça, tindrà incidència a curt i mitjà termini en la planificació dels municipis per on ha de passar.

Segons consta en la memòria d'aquest pla, el document ha estat redactat per realitzar un nou tràmit de consulta institucional (els ajuntaments podran fer-hi propostes), previ a la posterior aprovació inicial i la seva corresponent informació pública, que és quan tothom qui vulgui podrà presentar-hi les al·legacions que consideri oportunes.

Es preveu que aquest període sigui durant aquest primer semestre. De la traça que en resulti quan s'aprovi, cadascun dels ajuntaments ja n'haurà de fer una reserva de sòl en els seus planejaments urbanístics.

---

02/03/08

## **El traçat del tren transversal alerta Manresa i Sant Fruitós**

L'Ajuntament de Manresa adverteix que la Generalitat haurà de reconsiderar el pla director urbanístic de la reserva de sòl per a l'eix transversal ferroviari.

La regidora d'Urbanisme, Àngels Mas, afirma que el traçat previst fins ara malmet un espai agrícola protegit i caldria una infraestructura amb un altre recorregut amb més viaductes i que passés més paral·lel a l'autopista.

L'Ajuntament de Sant Fruitós demanarà a la Generalitat que el tren passi pel nord de Manresa i que transcorri paral·lel a l'eix transversal (C-25).

### **Manresa adverteix que caldrà reconsiderar el traçat de l'eix ferroviari a Viladordis**

El Pla Director de l'Eix Ferroviari Transversal al seu pas per Manresa ha posat en alerta l'administració i els agents socials de la ciutat a causa de l'impacte que genera a la plana agrícola de Viladordis, partida per la via del tren. L'Ajuntament ja ha advertit que caldrà reconsiderar aquest punt del traçat

#### **NOEMÍ IGLESIAS**

##### **Manresa**

L'Ajuntament de Manresa ja ha advertit la Generalitat que l'alternativa de traçat del futur eix ferroviari transversal té punts conflictius a Manresa que s'hauran de revisar i corregir.

La regidora d'urbanisme, Àngels Mas, ha avançat a **Regió 7** que el consistori ja ha presentat les al·legacions al pla director urbanístic que Política Territorial ha fet arribar als ajuntaments, en les quals deixa clar que la via no pot trepitjar la plana de Viladordis i que cal estudiar una fórmula més acurada del traçat al voltant d'aquest punt i també del sector de les Farreres.

El sindicat agrícola Unió de Pagesos apel·la al planejament urbanístic vigent, en el qual la zona de regadiu de Viladordis, juntament amb el Poal, figura com a zona d'especial protecció agrícola. Els veïns de Viladordis tampoc no són partidaris d'un traçat que deixa segmentada la plana.

Les al·legacions es van presentar la setmana passada, pocs dies abans que es tanqués el termini del 28 de febrer fixat per Política Territorial perquè els ajuntaments plantegessin les seves consideracions a aquesta proposta.

Tot i reconèixer que el traçat del tren coincideix amb l'opció per fer-lo passar pel sud de la ciutat que l'equip de govern va defensar com a millor, Àngels Mas admet que **«passa per un territori molt sensible»** dins el terme municipal. Mas ha explicat que, a hores d'ara, es fa difícil poder valorar amb la informació que facilita el pla director quines són **«les mesures concretes que cal proposar per reduir l'impacte»** sobre el territori.

El que sí es té clar d'entrada, i aquest és un dels aspectes que s'ha plantejat en una de les al·legacions, és que **«el traçat malmet un espai protegit en l'àmbit agrícola, i cal reconsiderar-lo en aquest punt»**.

Des de l'Ajuntament es considera que **«caldria una infraestructura que tingués un altre traçat, amb més viaductes i que passés més en paral·lel amb l'autopista »**.

Però la viabilitat d'aquest plantejament i les possibilitats d'introduir canvis en el traçat topen directament amb els durs requeriments tècnics que acompanyen qualsevol infraestructura ferroviària: pendents petits i radis de cobertura molt grans donen poc marge de maniobra a l'hora de fer modificacions.

Una oposició molt més frontal és la que expressa el sindicat Unió de Pagesos a través de seu coordinador comarcal, Joan Tatjé: **«una zona d'especial protecció agrícola és una zona a preservar»**. Ras i clar. Tatjé lamenta el que ha qualificat com a **«segon intent de la Generalitat de carregar-se aquesta zona»**, atès que el traçat de l'eix ferroviari per Viladordis **«és pràcticament el mateix que es va plantejar quan es va projectar l'autopista Terrassa-Manresa»**.

Conscients que els requeriments tècnics són complicats, l'opció que planteja Unió de Pagesos és desviar el traçat al nord: **«s'hauran d'esprémer el cervell per resoldre-ho»**, avança Tatjé, **«no pot ser que cada vegada que s'ha de fer una nova infraestructura intentin carregar-se zones protegides»**,afegeix. L'objectiu del sindicat agrícola és **«lluitar per salvar els pocs espais agrícoles que ens van quedant »**, i en aquest aspecte també es refereix a la situació que es torna a viure a Salelles: **«allà van tenir fa poc la lluita per treure la carretera del mig de la plana, i ara hi posen el tren»**. Per a Tatjé és **«inadmissible»** que les zones agrícoles **«serveixin com a corredor d'infraestructures»**, i anima tècnics i polítics **«a creure's les zones de protecció»** de cada territori.

Al barri de Viladordis la notícia que la Generalitat ja ha optat per un traçat concret, tot i les aportacions que s'hi pugin fer en el futur, ha estat rebuda amb sorpresa.

El president de l'associació de veïns, Josep Duocastella, ha explicat que el dimarts 19 de febrer el director tècnic d'IFERCAT, empresa pública encarregada del projecte, **«ens va assegurar en una reunió informativa que es va fer amb veïns del barri que es treballava amb diverses alternatives i que aquesta** (la que dibuixa el pla director) **no era la possibilitat amb la qual s'estava treballant»**.

Duocastella considera que **«és una mala notícia per a Viladordis»** i que ara caldrà demanar a l'Ajuntament que defensi uns interessos molt concrets, **«que passen per evitar el màxim possible l'impacte del tren»**.

Des l'associació de veïns sempre s'ha defensat un traçat que voregés la zona agrícola des de la carretera del Pont de Vilomara, passant per les Marcetes, fins darrere l'autopista. Ara, segons Duocastella, **«la plana quedarà partida, encara que el traçat es desplaci »**.

Tot i els esdeveniments, el president de l'entitat veïnal ha dit que **«no hi haurà cap esverament fins que hàgim parlat amb l'Ajuntament i sapiguem quins interessos defensarà»**. En aquest sentit, esperen l'ajuda del consistori perquè es prenguin en consideració les seves propostes.

**Sant Fruitós vol que el tren transversal passi pel nord de Manresa seguint la C-25** L'Ajuntament creu que l'opció nord tindria menys impacte i permetria fer una gran estació sota Collbaix

**DAVID BRICOLLÉ**

## **Sant Fruitós de Bages**

L'Ajuntament de Sant Fruitós ja té clar que demanarà a la Generalitat que la traça del futur eix transversal ferroviari passi pel nord de Manresa i que en el pas pel Pla de Bages transcorri paral·lel a l'eix transversal (C- 25) i aprofiti l'impacte que ja té aquest corredor existent. El consistori santfruitosenc discrepa de la traça que planteja el Govern en el document d'objectius i propòsits del pla director urbanístic referent a aquesta infraestructura, del qual **Regió7** ja va explicar els detalls principals en l'edició d'ahir.

En aquest document, en què es concreta una única traça –oberta, però, a l'aportació de consideracions per part dels consistoris, i que ha de superar una posterior aprovació inicial i un període d'exposició pública–, queda clar, per exemple, que l'aposta dels redactors en el tram de Manresa és fer passar la línia pel sud de la ciutat i situar l'estació on ja hi ha ara la de Renfe. Venint de Sant Salvador de Guardiola, entraria a la ciutat per Salelles i en marxaria per sota la Balconada i per Viladordis, de manera que passaria per la banda est de Sant Fruitós, entre l'autopista Terrassa-Manresa i les Brucardes, per anar a buscar la traça de l'eix transversal a l'alçada d'Artés.

L'Ajuntament de Sant Fruitós té una visió diametralment oposada a la dels redactors pel que fa a aquesta part del traçat, tal com ha destacat l'alcalde, Josep Rafart. De fet, el consistori santfruitosenc ja havia manifestat la seva disconformitat amb aquesta possible traça en la presentació d'al·legacions tant al Pla Director Urbanístic del Pla de Bages com, posteriorment, al Pla Territorial de les Comarques Centrals, perquè en tots dos documents hi apareixien diferents alternatives per a aquesta línia. Rafart ha avançat que quan s'aprovi inicialment aquest Pla Director de l'eix ferroviari transversal tornaran a presentar al·legacions en el mateix sentit.

Per al consistori santfruitosenc, la manera **«més lògica»** de fer passar la traça d'aquest futur tren **«d'est a oest del Pla de Bages és seguir l'eix transversal»**, segons Rafart. L'alcalde basa aquesta demanda en arguments tant ambientals com de **«funcionalitat i aprofitament»** d'aquest futur servei. Considera que el fet d'aprofitar el pas, en paral·lel, d'una infraestructura ja creada (la C-25) minimitza l'impacte que pot tenir en l'entorn, alhora que creu que, orogràficament, **«i com es pot comprovar en el pas de la mateixa carretera»**, seria més senzill perquè passaria per una zona més plana: de Sant Fruitós cap a Santpedor per la zona dels polígons industrials i cap a Sant Joan i Manresa pels peus de Col Ibaix, per connectar llavors cap a la zona de Salelles.

Quant a infraestructures, Rafart troba aquesta traça més **«avantatjosa»** que passant pel sud de Manresa, perquè **«sí, com diuen, volen fer una estació intermodal de mercaderies, se situaria al rovell de l'ou dels polígons industrials del Bages»**.

A més, aquesta idea va lligada a la possibilitat de fer una estació **«d'àmbit comarcal»** al sector de Collbaix, **«on disposaria d'un espai molt més ampli per fer-hi bons aparcaments i millors accessos»**.

*Salelles buscarà l'entesa amb els ajuntaments implicats per modificar el traçat* **«No estem d'acord amb aquest traçat tal com està dissenyat i és perfectament millorable tant en el concepte com en el seu recorregut »** afirma el president de l'Associació de Veïns de Salelles, Valentí Tatjé.

El col·lectiu ha avançat que buscaran un acord amb els ajuntaments implicats –Sant Salvador de Guardiola i Manresa– amb l'objectiu **«d'evitar al màxim, sigui tunelejant o refent el traçat, l'impacte d'aquest eix ferroviari sobre el territori»**. Els veïns són

partidaris de l'opció que defensa el consistori de Guardiola i que proposa desplaçar cap al nord-oest el traçat dibuixat al pla director, evitant així l'obertura d'un segon corredor i una segona segmentació del territori.

Pel que fa a l'Ajuntament de Manresa, els veïns tenen previst reunir-se aquest dimarts amb responsables municipals per buscar propostes de millora: **«esperem arribar a temps per evitar engegar una nova lluita social perquè no en tenim cap desig ni cap ganes»**, assegura Valentí Tatjé.

El representant veïnal ha afegit que **«com a Associació de Veïns no tenim la responsabilitat, ni la volem tenir, de dibuixar el traçat. L'única cosa que esperem és que els ajuntaments ens escoltin, entenguin la nostra afectació i actuïn en conseqüència »**.

Des de Salelles, es considera que l'opció més viable és la que aprofita el corredor que marca el traçat actual de la via del tren que ve de Calaf, opció que en el seu moment va defensar el grup municipal de CiU a l'ajuntament de Manresa. Segons les estimacions inicials de l'Associació de Veïns, el traçat que proposa el pla director que la Generalitat ha fet arribar als ajuntaments implicats afecta, en primera instància, una desena de cases **«que veuran i patiran el pas de la via del tren»**.

*Un projecte cabdal dins el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya per al 2026*  
**N. I./Manresa** El Conseller de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat, Joaquim Nadal, presentava l'eix transversal ferroviari (ETF) el 7 de desembre de l'any 2005 com **«la gran oportunitat per a la Catalunya central»**. Per a la planificació governamental, es tractava de la gran aposta en comunicacions al territori i, alhora, una de les obres principals del Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya, amb una inversió total prevista de 37.115 milions d'euros, prop del 70 % (uns 25.000 ) dels quals anava a parar als projectes de millora de la xarxa ferroviària.

El pla a vint anys plantejat per la Generalitat es va concebre com la gran solució per resoldre els problemes de mobilitat del país, amb una major concentració de recursos en la millora del transport públic en detriment del privat. Per aquest motiu el tren transversal es va presentar des del principi com una de les accions principals per millorar el reequilibri territorial: **«sense infraestructures no hi ha motor per a la creació de riquesa; si es mouen peces en el pla d'infraestructures es posen els estímuls per a la població »**, argumentava Joaquim Nadal fa dos anys i mig.

La planificació ferroviària transversal plantejava des d'un inici, tal com s'ha dibuixat finalment sobre el plànol, la connexió amb les línies d'alta velocitat espanyoles, i també la transformació en línia de passatgers de les vies de mercaderies de Súria a Manresa i de Sallent a la capital del Bages.

A més del gran projecte del tren transversal, el pla d'infraestructures va incloure un paquet de mesures prioritàries destinades a millorar el transport ferroviari a tot Catalunya, encapçalades per la finalització de la xarxa d'alta velocitat Madrid-Lleida-Barcelona- frontera. Li seguien la connexió de Sants amb l'aeroport del Prat, el desdoblament de la línia Barcelona-Vic, la millora de la línia Vic-Puigcerdà, el desdoblament de Cerdanyola-La Llagosta, el condicionament de les línies Manresa-Lleida i Reus-Móra, fer els accessos al port de Barcelona per a mercaderies i l'adaptació a l'amplada internacional del corredor Castellbisbal- Mollet, com a més destacades.

---



## Tren, paisatge i gent (editorial regió 7)

El traçat provisional del futur eix ferroviari transversal, una gran obra que transformarà d'arrel la història i el present del tren a Catalunya, ja dona indicacions sòlides sobre com planteja la Generalitat aquest magne projecte.

El document, al qual ha tingut accés aquest diari, que l'avança avui, dona la mesura de la importància i la complexitat de l'obra, i presenta alguns elements que conviden a demanar a l'administració prudència, generositat i molt rigor. En primer lloc, el traçat elegit fa una aposta estratègica per Manresa en triar l'estació de la Renfe com a nucli d'enllaç entre línies i descartar la possibilitat del Congost.

L'elecció de l'actual estació de la Renfe té tot el sentit, però presenta reptes importants pel que fa a l'encabiment de l'estació que una infraestructura com aquesta mereix i necessita, i que situada en aquell coll d'ampolla obligarà a fer funcionar la imaginació si no es vol fer les coses a mitges. Un punt delicat és el traçat pels plans de Salelles, que ja han estat objecte d'una forta polèmica pel pas de la carretera d'Igualada a Manresa i que, ara, hauran de superar una altra prova.

Cal esperar que el debat de la carretera no es demostrï estèril i mal resultat, ara que cal posar a sobre del territori una altra gran cicatriu.

Finalment, el punt més crític és el de la invasió per part del tren del nucli de Viladordis, que apareix literalment escorxat. Tot i tenint ben present que aquest dibuix és només una primera proposta, és indiscutible que aquest esbós conté les voluntats de la conselleria i és un punt de partida que cal prendre's molt seriosament.

Els veïns ben segur que ho

faran. Per tant, el departament que dirigeix Joaquim Nadal hauria d'afanyar-se a perfilar amb un pinzell més fi els aspectes més conflictius i buscar les solucions per minimitzar l'impacte que tindrà una obra d'aquesta magnitud. Mentre s'esperen arguments més precisos, sembla que la utilització del soterrament hauria de ser, en aquest cas, més generosa.

