

La fi de la radialitat

Nou impuls a la Línia Orbital i l'Eix Transversal Ferroviari amb la reserva de terrenys i la concreció dels traçats escollits. Nadal obre la porta al finançament privat per pagar els 7.000 milions del tren transversal

[Quim Torrent](#)

Barcelona

Ult. Act. 19.12.2008 - 22:49 hs

Evitar Barcelona i trencar la radialitat de les infraestructures. Aquest és l'objectiu de la Línia Orbital i l'Eix Transversal Ferroviari, que ahir van rebre un nou impuls. El departament de Política Territorial i Obres Públiques va donar ahir llum verda a l'aprovació inicial dels plans directores urbanístics de les dues línies, fet que ja permet determinar-ne el traçat i fer les reserves de sòl necessàries per construir-les.

El projecte més llaminer, per diferent i trencador, és l'Eix Transversal Ferroviari, una línia d'ample europeu i alta velocitat que unirà Lleida i Girona. Dibuixat per primera vegada el 2004, aquest és un projecte que quedarà lligat al nom de l'actual conseller, Joaquim Nadal. Només amb el que costaria si es fes ara mateix, 7.000 milions d'euros, ja seria l'obra més cara de la història de Catalunya, per damunt de la línia 9 (6.500 milions).

Precisament el finançament és el gran problema a resoldre. Nadal va donar pràcticament per fet que el capital privat hi tindrà una participació important atès l'alt cost d'una infraestructura que creua nou comarques i passa per 59 municipis. Amb l'aprovació del pla director urbanístic es delimita el traçat, sense que hi hagi canvis substancials en el recorregut. Sí que cal remarcar que es descarta que el ramal de Martorell baixarà finalment per la Conca d'Òdena i no pel corredor del Llobregat.

Nova parada a la Selva

Per minimitzar-ne l'impacte ambiental, el traçat s'acostarà al màxim al corredor de la A-2, entre Lleida i Cervera, i a l'Eix Transversal a Osona i la Selva. Hi haurà una estació de viatgers a cadascuna de les nou comarques. La novetat és que els trens s'aturaran a Santa Coloma de Farners, on s'ha dissenyat un ramal exclusiu de passatgers. La línia finalitzarà amb una connexió a la d'alta velocitat entre Barcelona i Girona a l'alçada de l'aeroport de Vilobí d'Onyar.

L'elevat cost de la línia i el fet que no sigui clar el finançament fan que a hores d'ara encara no es pugui parlar d'una data concreta per al començament de les obres. Això sí, Nadal va assegurar que la seva il·lusió és licitar i adjudicar l'obra sencera. "Seria la garantia que les obres anessin amb rapidesa", va remarcar el conseller.

Acord amb Foment

En canvi, el que sí que està més embastat és el finançament dels 4.000 milions de la Línia Orbital. Nadal va explicar que hi ha un acord amb Foment perquè vagi a compte dels pressupostos generals de l'Estat en els pròxims anys, per la qual cosa la línia

podria començar a ser una realitat cap a l'any 2015. En aquest cas, s'optarà per construir la línia a trams. Nadal va explicar que el més senzill era començar per l'enllaç entre Sabadell i Granollers, ja que es tracta d'unir trams de diferents línies ja existents, però que "la prioritat és unir les puntes de la línia, que té una gran importància estratègica".

Segons el secretari de Mobilitat, Manel Nadal, l'èxit de la línia està assegurat. Les previsions són transportar uns 96.000 viatgers diàriament el 2026, un 30% dels quals provindrien del vehicle privat. El pla director de la línia preveu tres noves estacions més que el projecte inicial, una a Sitges, on arribarà un ramal; una altra amb un gran aparcament abans de la bifurcació de Sitges, i la tercera a Esparreguera.