

Es presenta l'estudi de traçat del futur Eix Transversal Ferroviari

El Govern de la Generalitat de Catalunya ha presentat avui l'estudi de les alternatives de traçat del futur Eix Transversal Ferroviari (ETF). Aquest és un pas imprescindible per fer realitat un ambiciós projecte que mostra ja els seus trets bàsics:

- Unirà en 233 km de recorregut, Lleida, Cervera, Mollerussa, Tàrraga, Igualada, Manresa, Vic i Girona, connectant, així mateix, amb la Línia d'Alta Velocitat fins a la frontera francesa i amb l'eix prelitoral, la Regió Metropolitana i el Port de Barcelona.
- Transportarà en doble via d'ample internacional passatgers i mercaderies a 7 noves estacions de passatgers i vàries terminals de càrrega.
- És una operació complexa que no es fixa només en el traç central sinó també en els ramals d'accés a les ciutats, la connexió cap a Barcelona i la renovació de la línia ja existent. En total es preveu una inversió de més de 6.500 MEUR.
- Impulsarà de manera decisiva el transport de passatgers i mercaderies per ferrocarril.
- Significa una aposta pel reequilibri territorial, prioritzant la transversalitat davant la radialitat.



El primer pas

L'Acord per a un govern catalanista i d'esquerres, signat el 14 de desembre de 2003, recull la voluntat d'estudiar la viabilitat d'un nou eix ferroviari transversal. Responent a aquesta proposta, dues setmanes després, el Conseller de PTO, Joaquim Nadal, va informar a la sessió de Govern de la intenció d'encarregar els estudis necessaris per a la definició d'aquesta nova infraestructura. La Direcció General de Ports i Transports va encomanar a GISA la redacció de l'Estudi previ de corredors i les característiques de les possibles alternatives. Complint aquesta petició, i un cop publicat l'anunci de licitació i realitzada la corresponent obertura d'ofertes, el Consell d'Administració de GISA de 22 de juliol de 2004 va adjudicar la redacció d'aquest estudi a l'empresa INFRAES.

Paral·lelament, la Secretaria de Mobilitat del Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha treballat des de principis del 2004 fins a mitjans del 2005 en un doble sentit:

- a) la planificació integral de les infraestructures de transport terrestre, tant viàries com ferroviàries, en el que constituirà el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya.
- b) l'estudi de les diferents alternatives de traçat del nou Eix Transversal Ferroviari (ETF).

En aquest procés, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya a partir de l'estudi d'alternatives de traçat, va aprovar ahir el Document d'objectius i propòsits generals del Pla director urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari, que tindrà com a objectiu garantir la reserva de sòl necessari per realitzar aquest projecte.

A partir del mes de setembre, s'obrirà un període de consulta als ajuntaments afectats. Alhora, a partir d'aquest estudi de traçat i per tal d'aprofundir-hi, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques encarregarà a l'empresa pública IFERCAT que procedeixi a licitar l'avantprojecte de l'Eix, així com els estudis d'impacte ambiental i els estudis topogràfics, geològics i geotècnics corresponents. Igualment, s'encarregarà a la Secretaria de Planificació Territorial i a partir del document aprovat per la Comissió d'Urbanisme de Catalunya, la redacció del Pla director urbanístic de l'Eix Transversal Ferroviari, que es farà a partir de l'avantprojecte que desenvolupi l'IFERCAT.

D'aquesta manera, s'ha iniciat l'impuls per a la construcció en un futur de l'Eix Transversal Ferroviari. Aquest document representa doncs, un primer pas per la seva definició. Ara, s'obre el debat de la proposta i es continuarà avançant en estudis de més alt grau de concreció.

Una nova xarxa ferroviària

L'Eix Transversal Ferroviari cal emmarcar-lo en el context del Pla d'infraestructures de transport de Catalunya que elabora el Govern de la Generalitat. Aquest ha de ser l'instrument de les diferents administracions competents que permeti el desenvolupament coherent i ordenat del conjunt del sistema ferroviari català tant en el transport de viatgers com en el transport de mercaderies.

Així mateix, tant el PEIT elaborat pel Ministeri de Foment com el Llibre Blanc dels Transports de la Comissió Europea preveuen potenciar de forma significativa la comunicació per ferrocarril en els propers anys.

Potenciar el transport públic

En l'elaboració d'aquests plans es tenen en compte els estudis realitzats que preveuen un augment significatiu de la mobilitat en els propers anys. Així, tenint en compte el creixement demogràfic i les futures taxes d'ocupació i estudi de la població, la previsions indiquen que entre el 2001 i el 2026 la mobilitat obligada intermunicipal augmentarà un 2,3% anual de mitjana, el que suposa un increment acumulat en aquests 25 anys del 77%.

Els plans i les polítiques que s'estan duent a terme tenen per objectiu que l'oferta del transport públic pugui fer front a aquest increment de demanda, i aconseguir fer créixer el transport públic fins al 120% i només un 60% el vehicle privat.

Les mercaderies per ferrocarril

El Llibre Blanc dels Transports de la Comissió Europea fa una aposta per desenvolupar el transport de mercaderies per ferrocarril. En aquest sentit, preveu que la mobilitat en transport ferroviari creixi un 6% i que es suavitzi el creixement del transport per carretera.

A Espanya, la quota de transport ferroviari per a mercaderies presenta taxes certament modestes, del 5% sobre el total transportat, mentre que a Europa representa el doble. A Catalunya, precisament, un dels objectius seria aconseguir que el ferrocarril transporti un 18 % més de les mercaderies a través dels Pirineus.

L'horitzó 2026 també planteja problemes de capacitat en alguns punts de la xarxa catalana, bàsicament al tram Tarragona-Martorell-Granollers. Cal pensar doncs en solucions per augmentar la capacitat ferroviària a la Regió Metropolitana de Barcelona. En aquest àmbit és també prioritari trobar una sortida ràpida i competitiva a les mercaderies del Port de Barcelona.

En aquest marc de previsions i objectius en el transport ferroviari, l'ETF constituirà una peça essencial per a la creació d'una línia preferent de mercaderies al llarg del corredor mediterrani, amb àmplies repercussions en el transport per carretera, ja que:

- Alleugerirà la pressió sobre la carretera.
- Descarregarà l'actual corredor ferroviari pre-litoral.
- Permetrà vehicular el trànsit de pas sense interferir en les àrees més carregades de la xarxa ferroviària.

A més, l'ETF aconsegueix una decisiva funció per al transport regional de viatgers, que permetrà connectar en condicions d'alta velocitat diverses ciutats mitjanes tals com Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa i Vic amb Lleida, Barcelona i Girona.

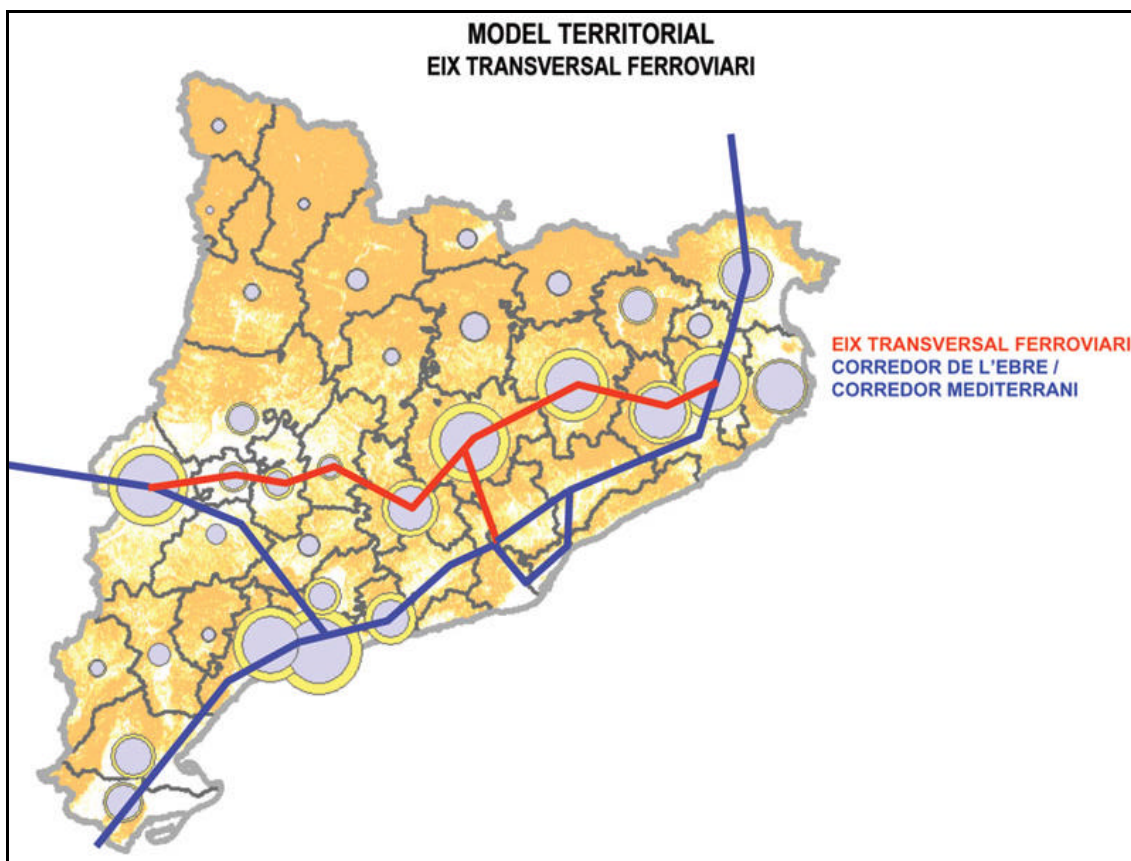
Una necessitat territorial

L'Eix ferroviari neix fruit d'una nova concepció de les comunicacions i del model territorial del país, que contraposa la transversalitat a la centralitat i el sistema en malla al de nusos. Així, esdevé clau la necessitat de concebre l'Eix Transversal com un element de reequilibri territorial. Actua com una via que fa intersecció amb els eixos naturals nord/sud creant una comunicació continua i directa entre comarques que tradicionalment no estan prou ben comunicades.

Les comarques que creua el traçat de l'ETF presenten en comú nuclis amb gran capacitat de desenvolupament. Es tracta d'un grup de ciutats mitjanes, la majoria capitals de comarca. La planificació territorial preveu que en l'horitzó del 2026 a les comarques situades al llarg del corredor transversal s'hi concentraran 1,5 milions d'habitants.

Així, en la conjunció de les dinàmiques metropolitana i territorial apareix l'ETF que permet:

- Crear infraestructura fixa entre ciutats mitjanes.
- Cosir els extrems de les línies de rodalies.
- Generar economia en noves zones.
- Aportarà accessibilitat a les comarques interiors catalanes, servint fluxos transversals i reforçant la connexió d'Igualada i Manresa amb l'àrea més central de la metròpoli barcelonina.



L'Eix Transversal Ferroviari

A partir d'aquests estudis i previsions es justifica la necessitat tant a nivell territorial, com de mobilitat de passatgers i de mercaderies, de crear un nou Eix ferroviari transversal. Aquest eix en l'estudi que avui es presenta uneix Lleida, Tàrraga, Mollerussa, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i Girona. El seu traçat es connecta des de l'Aeroport de Girona amb la Línia d'Alta Velocitat cap a la frontera francesa i també preveu des de Manresa la connexió amb la Regió Metropolitana de Barcelona i el seu port.

En aquest traçat, el desenvolupament de l'Eix Ferroviari representa:

- Crear una nova línia d'ample internacional d'Alta Velocitat per a passatgers.
- Crear una nova línia d'ample internacional de mercaderies.
- Renovar la línia ferroviària actual.

Així, l'ETF es planteja com una actuació que va més enllà de l'establiment d'una nova línia ferroviària. Suposarà una nova organització de la xarxa ferroviària de l'interior de Catalunya, amb quatre funcions bàsiques.

- Bypass per la Catalunya Central
- Servei a les ciutats de la Catalunya Central
- Estructuració de la xarxa convencional (intermodalitat)
- Connexió de la Catalunya Central amb la Regió Metropolitana de Barcelona
- Canalitzador dels trànsits de pas entre la resta d'Espanya i Europa.



Característiques bàsiques

S'opta per materialitzar aquest nou corredor mitjançant una via doble d'ample europeu llevat dels ramals d'accés a les principals poblacions situades a l'ETF, que podrien ser de via única per facilitar la integració urbana.

S'ha definit el traçat geomètric de les alternatives estudiades en l'escenari que considera unes velocitats de projecte per a viatgers mínima de 160km/h i màxima de 250 km/h i per a mercaderies una velocitat mínima de 100 km/h i màxima de 120 km/h. Així mateix, preveu un pendent màxim d'1,5% per tal de facilitar el transport de mercaderies.

La característica comuna de tots els traçats estudiats, excepte la plana de Lleida, les valls de Manresa i Vic i la depressió prelitoral, és el terreny accidentat, que es tradueix en una important proporció de túnel i viaducte. Aquesta dificultat és insalvable, ja que tots els corredors ocupats per les diferents infraestructures existents es recolzen en els únics punts de pas

favorables de la geografia, de manera que si es volen ocupar nous corredors hauran de recolzar-se en zones de major grau de dificultat geogràfica.

L'estimació pressupostària de la solució adoptada és de 6.500 MEUR. Són uns 18 MEUR per quilòmetre.

| | |
|---|--|
| Ample de via | UIC (1.435 mm) |
| Radi mínim en planta | 1.300 m |
| Pendent màxima | 1,5 % |
| Estacions de viatgers | Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Aeroport Girona |
| Intercanviadors de viatgers | - Igualada amb línia Barcelona-Igualada de FGC - Manresa amb línia Barcelona-Manresa de FGC i línia Renfe - Vic amb línia Barcelona-Puigcerdà de Renfe |
| Longitud total | 360 km |
| Viaducte | 30.699 m |
| Túnel | 83.831 m |
| Longitud total túnel i viaducte | 114.530 m |
| Proporció túnel i viaducte | 32 % |
| Pressupost per a coneixement de l'Administració | 6.500 MEUR |
| Pressupost per a coneixement de l'Administració per Km | 18 MEUR/ km |

| Velocitats | Mínima normal | Màxima |
|--------------------|----------------------|---------------|
| Viatgers | 160 km / h | 250 km / h |
| Mercaderies | 100 km / h | 120 km / h |

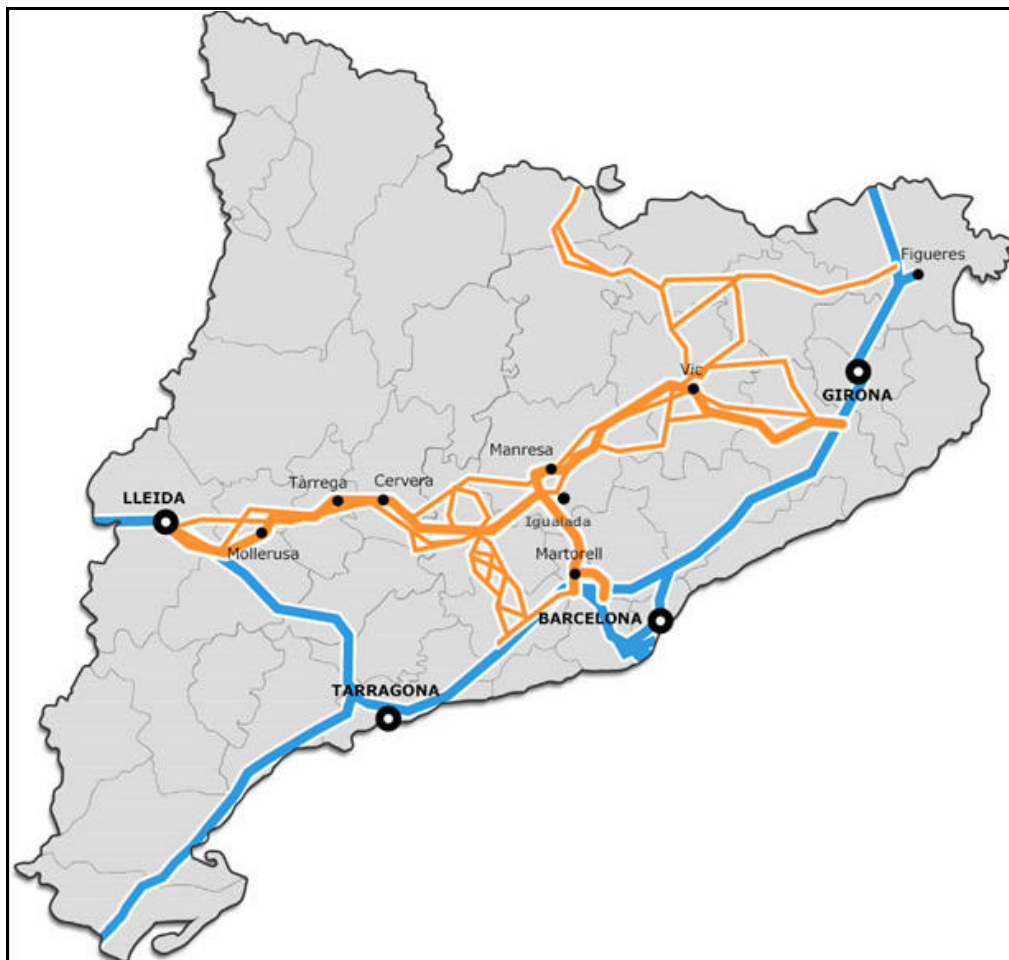
Alternatives estudiades

La presa de decisió sobre la millor alternativa del traçat ferroviari al llarg de l'ETF ha requerit d'un complex procés d'avaluació de les diferents alternatives.

En total, s'han desenvolupat 49 alternatives, que suposen uns 1.791 km de recorreguts estudiats.

La metodologia seguida ha permès discriminar per a cada un dels trams la millor de les diferents alternatives proposades. S'han comparat cadascuna d'aquestes tenint en compte:

- Criteris ambientals (vulnerabilitat, singularitat, connectivitat).
- Criteris funcionals (temps del recorregut i viatgers).
- Criteris econòmics (cost de la infraestructura i manteniment).
- Criteris geològics.



Traçat proposat

Seguint aquests criteris, l'estudi realitzat proposa com a millor opció el traçat que uneix Lleida i Girona amb els següents trams:

- Lleida - Mollerussa
- Tàrrega - Cervera
- Igualada - Manresa
- Vic - Aeroport de Girona

Així, el traçat, en els seus 233 quilòmetres de recorregut parteix de Lleida, creua la plana connectant Mollerussa, Tàrrega i Cervera en paral·lel al corredor ferroviari ja existent. De Cervera a Manresa es recolza en el corredor definit per l'autovia A-2 i posteriorment s'encamina per una banda cap a Vic paral·lel a l'Eix transversal viari. L'últim tram de Vic a Girona segueix també en gran part l'Eix transversal viari connectant finalment amb l'Aeroport de Girona.

A banda del seu traçat bàsic, l'eix també preveu un ramal cap a Martorell per connectar amb la Regió Metropolitana de Barcelona, així com accessos a les ciutats. Tot el projecte, amb els seus ramals i accessos, suma 360 quilòmetres de nova línia de ferrocarril.

El traçat de l'ETF circumval·la les ciutats per on passa i preveu la realització d'una derivació per a penetrar-hi en via única.



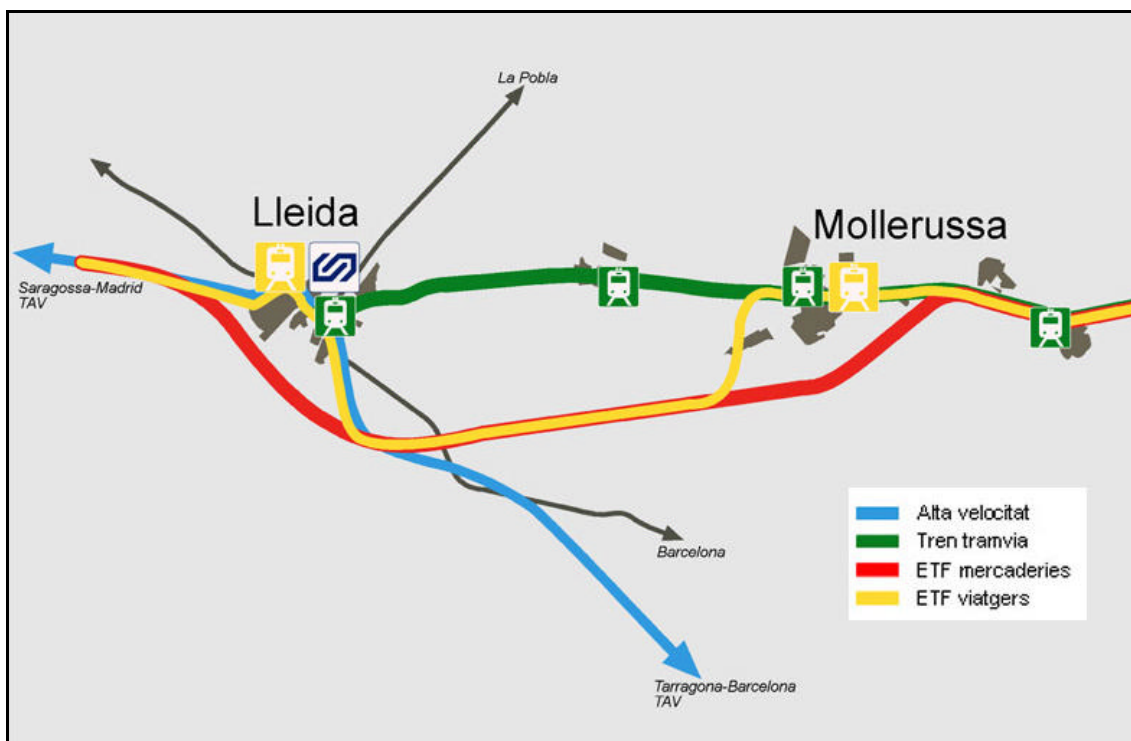
L'Eix tram a tram

Lleida – Mollerussa

El tram entre Lleida i Mollerussa fins arribar a Tàrrrega té un recorregut de 53 quilòmetres i inclou una nova estació de viatgers a Mollerussa. Aquest tram es planteja com una solució integral i conjunta per a la nova línia i per a l'actual. El nou eix s'inicia a l'oest de Lleida i passa per l'exterior de les poblacions, mentre que el corredor de la línia actual s'utilitza per a l'entrada de viatgers a la població de Mollerussa.

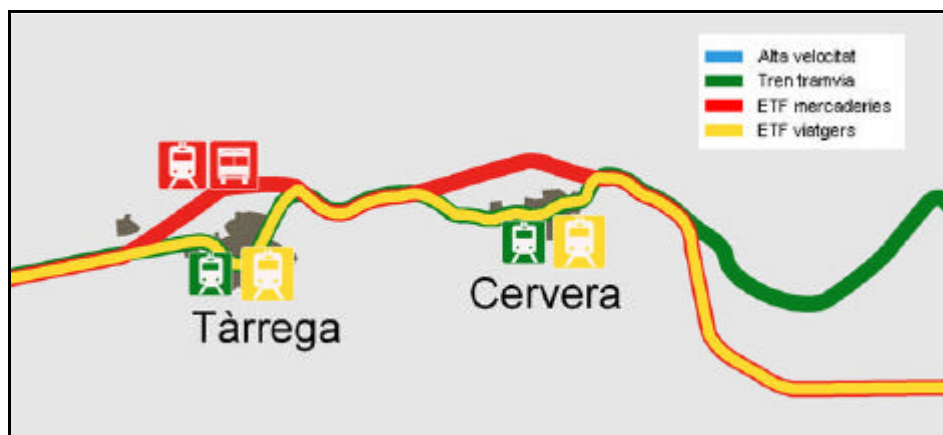
El tren-tramvia

A més, es preveu remodelar la línia actual entre Lleida i Mollerussa per establir-hi un servei de tren-tramvia més aptes que els convencionals per a creuar les poblacions en superfície. Aquest tren podrà continuar cap a Tàrrrega i Cervera pel centre de les poblacions en l'actual línia remodelada i fins i tot cap a Calaf i Manresa. El tren-tramvia és un nou concepte de servei experimentat amb èxit en altres països europeus que es comporta com a tren per fora de les poblacions i com a tramvia pel centre d'aquestes.

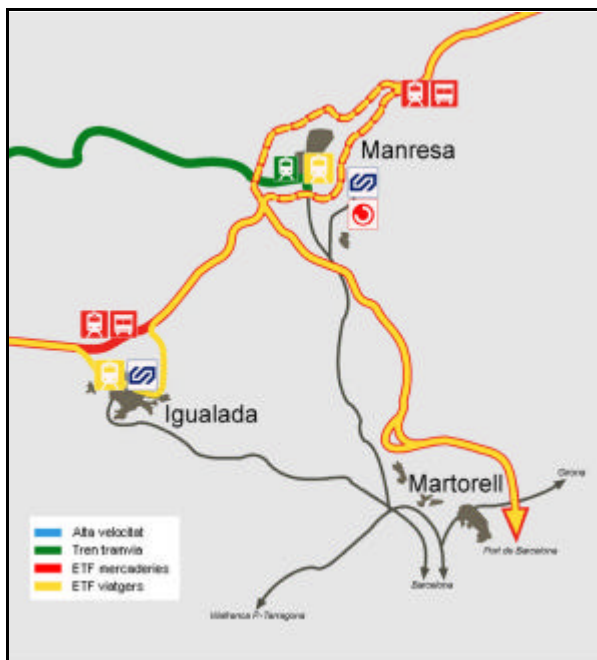


Tàrrrega – Cervera

Aquest tram fins arribar a Igualada té un recorregut de 55 quilòmetres amb dues noves estacions de viatgers remodelades, una a Tàrrrega i l'altra a Cervera. A més, en aquest tram es preveu la construcció d'una important terminal de mercaderies a la capital de l'Urgell.



Igualada – Manresa



L'Eix, un cop superada la localitat de Cervera, es dirigeix fins a la població d'Igualada. Aquest tram i fins arribar a Vic té un recorregut de 74 quilòmetres i compta amb una nova estació de viatgers a Igualada que es connectaria amb FGC mitjançant un perllongament d'aquesta línia.

A Manresa s'han plantejat dues alternatives: una al nord i l'altra al sud, al costat de l'actual estació de Renfe. En qualsevol cas, es perllongaria l'actual línia de FGC unint les estacions de l'ETF i la de Renfe. Així mateix, en aquest tram entre Igualada i Manresa es preveu la possibilitat d'establir terminals de mercaderies.

De l'entorn de Manresa arrenca la línia cap a Martorell. La traça segueix parcialment el corredor definit per l'autopista C-58 i la línia d'Ample Ibèric

Barcelona – Manresa entre les localitats de Castellbell i el Vilar i els entorns de Vacarisses. Després de creuar la línia Manresa – Martorell de FGC, rodeja pel nord-est la localitat de Martorell i s'estén fins al nus ferroviari de Castellbisbal. En aquest punt, l'Eix es connecta amb les línies ferroviàries del corredor prelitoral, Barcelona i el Port.

Vic –Aeroport de Girona

Aquest tram serà de 51 km de longitud. A l'estació de Vic es podrà intercanviar amb la línia de Renfe Barcelona – Puigcerdà - La Tour de Carol i a l'Aeroport de Girona hi haurà una estació de viatgers i un intercanviador amb la línia d'alta velocitat.

Permet traçar una circumval·lació de Vic pel nord i enllaçar aquesta ciutat amb l'aeroport de la ciutat de Girona, situat al sud, salvant al seu pas les Guilleries. Aquest eix segueix el corredor definit per l'eix transversal viari excepte a la zona més muntanyenca. De fet és un dels trams més accidentats de tot l'ETF amb un 48% d'estructura o túnel respecte de la longitud total. El traçat descendeix fins a la depressió de Girona passant pel nord de Santa Coloma de Farners. El final del tram se situa a l'Aeroport de Girona.

El pas de l'eix per l'aeroport es considera una aposta de futur tant pel trànsit de passatgers com per les futures connexions amb les plataformes industrials i logístiques del sud de Girona.



22 de juliol de 2005