

A estudi quatre noves xarxes que combinin tren i tramvia

- Es projecten fer a la Costa Brava, el Bages, el Pirineu i les Terres de l'Ebre
- Algunes de les propostes fa anys que estan sobre la taula i suposarien fer uns 280 quilòmetres de transport públic



L'estació de tren del Baixador, al centre de Manresa. Des de partiren dos ramals ACN.

D. BRUGUÉ - BARCELONA

En un moment en què l'AP-7 ha quedat col·lapsada arran de la supressió dels peatges, el president Pere Aragonès afirmava fa uns dies que cal apostar pel transport ferroviari com a alternativa al vehicle privat. El cert, però, és que la

xarxa no arriba a tot arreu i que hi ha importants dèficits estructurals. Amb l'objectiu de plantejar aquest nou tipus de mobilitat, el govern ha engegat l'estudi de quatre nous traçats que combinin tren i tramvia per determinar si són viables. En total suposarien 279,5 quilòmetres de xarxa de transport públic. De fet, alguns d'aquests traçats ja es van plantejar en el passat, però mai van tirar endavant. Ara es farà una estimació del cost dels projectes, la proposta d'explotació del servei i una anàlisi de la demanda potencial d'usuaris. Els punts d'estudi són:

Terres de l'Ebre.

Proposta de connexió entre Roquetes i Tortosa, l'Aldea, Amposta, la Ràpita i Alcanar amb una freqüència inferior als 15 minuts. La longitud estimada és de 41 km. Es preveu la intermodalitat i la connexió amb altres serveis ferroviaris a l'Aldea perquè esdevingui una ròtula de connexió de les Terres de l'Ebre amb València, Tarragona i Barcelona. El traçat ha de preveure dos trams: Roquetes-Tortosa-l'Aldea i l'Aldea-Amposta-la Ràpita-Alcanar. S'hi destinen 122.100 euros.

Bages.

Ja existeix un estudi informatiu sotmès a informació pública l'any 2009 i el que es fa ara és adaptar-lo i desenvolupar-lo al detall. Es preveuen dos ramals des de Manresa: un cap a Súria i l'altre cap a Sallent, que ara s'utilitzen exclusivament per al transport de mercaderies. Es preveu, en el cas del de Sallent, que en una segona fase arribi a Berga. Així mateix, s'inclourà la connexió de Manresa amb el Nou Congost i Sant Joan de Vilatorrada. La longitud

aproximada serà d'uns 38 km i s'hi destinen 75.800 euros.

Costa Brava.

L'anella de les Gavarres és el punt sobre el qual pivota la proposta, connectant els municipis amb una freqüència inferior als 15 minuts i preveient diversos ramals. Els dos principals ramals són la connexió amb l'aeroport Girona-Costa Brava i el ramal Girona-Banyoles i Olot. Caldrà resoldre la connexió interurbana del sistema urbà Girona-Sarrià de Ter, amb la voluntat d'arribar als barris de Santa Eugènia, Fontajau i Montilivi. El traçat tindria una longitud aproximada de 144 km. L'estudi costa 431.700 euros i és el més llarg: un any enfront dels nou mesos de la resta.

Pirineu.

Es planteja la connexió transpirinenca entre Andorra-la Seu d'Urgell i Alp, uns 57 quilòmetres. Es pretén establir una connexió ferroviària a l'interior de l'Alt Pirineu i, alhora, establir un nou servei ferroviari entre Barcelona, la Seu d'Urgell i Andorra. Així, l'estació d'Alp –ara en desús– faria de connexió amb Puigcerdà i Tolosa. El tram català transcorreria per la vall del Segre fins a Alp, connectant la línia ja existent i permetent així l'enllaç tant amb Ripoll, Vic i Barcelona com amb la Catalunya del Nord. A més, s'hauria de garantir el desdoblament de la línia R3 entre Montcada i Vic i, també, renovar el tram Ripoll-Alp amb nous punts d'encreuament. El traçat inclouria dos trams: la Seu d'Urgell-Andorra i la Seu d'Urgell-Alp. L'import del procés de licitació és de 171.000 euros.