

Pirineus Digital, 02/08/22

L'expert ferroviari Pau Noy xifra en dues hores i mitja el temps de trajecte entre Andorra i Barcelona passant per Alp



L'enginyer industrial i expert ferroviari pallarès Pau Noy ha ofert aquest dimarts la presentació d'un projecte de línia ferroviària entre Alp i Andorra passant per la Seu d'Urgell. L'ha elaborat a partir de dades recollides de la mà de diversos experts i l'ha volgut presentar ara, coincidint amb *l'estudi que ha posat en marxa la Generalitat* per analitzar la viabilitat d'una proposta com aquesta.

Segons el projecte elaborat per Noy, el trajecte entre Andorra i Barcelona es podria fer en dues hores i 34 minuts, un cop s'hagi desdoblada la línia entre Montcada i Vic, ja que aquest tram es podrà fer en 39 minuts, i també una vegada s'hagin fet algunes millores entre Ripoll i Alp. El projecte, concretament, planteja diverses freqüències de trens directes entre Andorra i la capital catalana parant només a la Seu d'Urgell, Alp, Ripoll i Vic. Des de la Seu, el temps de trajecte fins a Barcelona en tren directe diu que serien 2 hores i 20 minuts. Entre la Seu i Alp, també en tren directe, creu que el trajecte es podria fer en 14 minuts, fet que fa preveure que el tren hauria d'anar a 120 quilòmetres per hora o més per salvar els entre 30 i 40 quilòmetres de distància que hi hauria entre les dues poblacions, en funció del traçat establert.

Noy considera viable l'establiment d'entre 13 i 14 trens per sentit, ja que calcula una demanda diària de 7.451 passatgers, és a dir de 2.719.524 anual. Assegura que només caldria afegir quatre combois més als que donen servei

actualment a la línia entre l'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà/la Tor de Querol-Enveig. Pel que fa a l'entrada a Barcelona, remarca que amb les darreres obres fetes a la zona de Montcada podria enllaçar amb la futura estació de la Sagrera, de manera que connectaria amb l'alta velocitat.

Un cost de 688 milions d'euros

Pel que fa al cost, el projecte presentat per Noy el xifra en 688 milions d'euros. El tram entre Alp i la Seu d'Urgell creu que valdria 302 milions, entre la Seu i Sant Julià de Lòria, 130, i entre Sant Julià i Andorra la Vella/Escaldes-Engordany, 149 més. Les cotxeres calcula que valdrien 25 milions d'euros. El pressupost de 688 milions inclou una estació de mercaderies a Sant Julià de Lòria que creu que podria ser interessant per a determinats sectors empresarials andorrans.

En relació al finançament, ha apuntat a les ajudes dels Fons Next Generation com a important font a tenir en compte, tenint present que seria un projecte que beneficiaria a tres estats, Espanya, França i Andorra. En relació al paper del Govern andorrà, ha considerat que hauria de definir què vol fer amb el ferrocarril, ja que de moment l'únic que s'ha plantejat és un tren tramvia intern, un projecte molt diferent del que planteja Noy.

Horari tipus de la línia Andorra-Barcelona

Ordre del tren	Tipus de tren	Andorra	la Seu	Alp	Ripoll	Vic	Sant Andreu Arenal (Barcelona)
1	Directe	05:30	05:44	05:58	06:40	07:21	08:00
2	Parades	05:35	05:52	06:22	07:17	07:58	09:02
3	Directe	07:00	07:14	07:28	08:10	08:51	09:30
4	Parades	07:45	08:02	08:32	09:27	10:08	11:12
5	Directe	09:00	09:14	09:28	10:10	10:51	11:30
6	Parades	11:00	11:17	11:47	12:42	13:23	14:27
7	Directe	13:00	13:14	13:28	14:10	14:51	15:30
8	Parades	14:00	14:17	14:47	15:42	16:23	17:27
9	Directe	16:00	16:14	16:28	17:10	17:51	18:30
10	Parades	16:20	16:37	17:07	18:02	18:43	19:47
11	Directe	17:00	17:14	17:28	18:10	18:51	19:30
12	Parades	17:40	17:57	18:27	19:22	20:03	21:07
13	Directe	18:00	18:14	18:28	19:10	19:51	20:30
14	Parades	19:00	19:17	19:47	20:42	21:23	22:27
15	Directe	19:30	19:44	19:58	20:40	21:21	22:00

17

Proposta d'horaris del projecte de Pau Noy on es poden veure els temps calculats de trajecte. / G.L.T.

Pel que fa al fet d'apostar per Alp i no per Puigcerdà -la capital comarcal i nucli més poblat- com a punt d'enllaç, argumenta que el motiu principal és la reducció de temps del viatge fins o des de Barcelona. En aquest sentit,

considera que anar fins a Puigcerdà seria retrocedir i podria comportar perdre fins a 30 minuts en el trajecte Barcelona-La Seu/Andorra.

També descarta l'opció de fer arribar la línia de tren de la Pobla de Segur fins a la Seu i Andorra perquè els túnels que caldria construir la farien inviable econòmicament i perquè connectarien Andorra i l'Alt Urgell amb Lleida, en comptes d'amb Barcelona, que considera que és més atractiu. En el cas de la línia entre Alp i Andorra creu que només hi ha tres punts complicats on caldria fer túnels que encaririen el projecte: a la zona del Pont de Bar, entre la Seu i Sant Julià i al tram urbà d'Andorra, on caldria fer un túnel de 5 quilòmetres.

Impacte paisatgístic

Pel que fa a l'impacte paisatgístic que podria tenir una obra com aquesta als territoris de Cerdanya i l'Alt Urgell, Noy ha recordat que en l'actual context de canvi climàtic és urgent apostar per una mobilitat elèctrica com la que brinda el ferrocarril, ja que sinó, qui acabarà destruint el paisatge serà el mateix canvi climàtic.

La ponència s'ha pogut seguir pel canal de Youtube de la Fundació Mobilitat Sostenible i Segura i ha comptat amb la presentació i moderació de l'alcalde de la Seu d'Urgell, Francesc Viaplana. L'alcalde ha assenyalat la importància de parlar de l'arribada del tren a aquesta banda del Pirineu i de connectar la serralada també transversalment. També ha celebrat el seguiment que ha tingut la presentació, que ha comptat amb mig centenar d'assistents.