

# L'Eix Transversal Ferroviari, la clau de volta de la Catalunya en xarxa

**L**'Eix Transversal Ferroviari (ETF) és la novetat principal de la nova xarxa ferroviària que ha previst el govern de la Generalitat de Catalunya. L'aposta és ambiciosa. Es tracta de dotar el país d'un ferrocarril d'ample internacional i doble via que dibuixi una xarxa tot connectant la ciutat de

Lleida amb l'aeroport de Girona, i els Pirineus, amb el port de Barcelona. Un ferrocarril que passarà per Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa i Vic, amb una desviació fins a Martorell que unirà la Catalunya interior amb l'àrea metropolitana de Barcelona. El 22 de juliol, al palau de Pedralbes de Bar-

celona, va tenir lloc la presentació de l'ETF amb les intervencions del conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, i del president de la Generalitat, Pasqual Maragall va definir el projecte a partir "d'un país que ha de ser una xarxa i unes connexions punt a punt" i no "un centre i unes extremitats". És en aquest punt on es recolza l'essència de l'ETF: establir una línia ferroviària per a passatgers i per a mercaderies que vertebrí el territori, que acosti ciutats i infraestructures d'abast estatal i europeu i que creï un nou corredor basat en la transversalitat i no en la radialitat.

La voluntat és passar del model radial, que té la ciutat de Barcelona com a centre, a un model en xarxa estès per tot el territori. Segons la Generalitat de Catalunya, el ferrocarril transversal significarà un nou corredor que descongestionarà l'actual corredor prelitoral, col·lapsat per l'autopista, la carretera nacional, la línia de ferrocarril convencional i la d'alta velocitat. El projecte proposa la connexió entre Lleida i Girona sense haver de creuar l'àrea metropolitana i, segons les previsions, implicarà crear noves zones

El mes de juliol el Govern va presentar l'Eix Transversal Ferroviari. Un projecte ambiciós que ha de dotar el país d'una infraestructura que potencii la mobilitat en xarxa, que eviti l'increment descontrolat del transport privat i que generi noves zones d'interès econòmic.



- Alta velocitat
- Tren tramvia
- ETF mercaderies
- ETF viatgers



d'interès econòmic, potenciar les ciutats de la Catalunya central i obrir l'interior del país.

Segons els promotors del projecte, l'ETF neix fruit d'una nova concepció de les comunicacions i del model territorial del país. Es contraposa la transversalitat a la centralitat, el sistema de malla al de nusos. Es concep l'eix ferroviari com un element de reequilibri territorial; una via que fa intersecció amb els eixos naturals nord-sud i que crea una comunicació contínua i directa entre comarques que tradicionalment no han estat prou ben comunicades.

El resultat serà un ferrocarril d'ample europeu i doble via que unirà Lleida i Girona a velocitats d'entre 160 i 250 km/h per als combois de passatgers i velocitats de 100 a 120 km/h per al transport de mercaderies. El traçat comptarà amb estacions de viatgers a Mollerussa, Tàrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i l'aeroport de Girona, i intercanviadors a Igualada, Manresa i Vic que aprofitaran els recorreguts verticals ja existents, tant dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) com de RENFE.

**Objectiu doble.** L'ETF està pensat per al transport de passatgers, però també de mercaderies. S'ha planificat com una eina per al transport de persones, que pugui interessar els usuaris. Oferir a la Catalunya interior la possibilitat d'accedir en poc temps a l'aeroport de Girona o a les estacions del futur tren d'alta velocitat de Lleida i de



Girona dóna un valor afegit a l'ETF. Cal tenir en compte, a més a més, que les previsions per a l'any 2026 indiquen que la zona per on passarà l'ETF arribarà al milió i mig d'habitants.

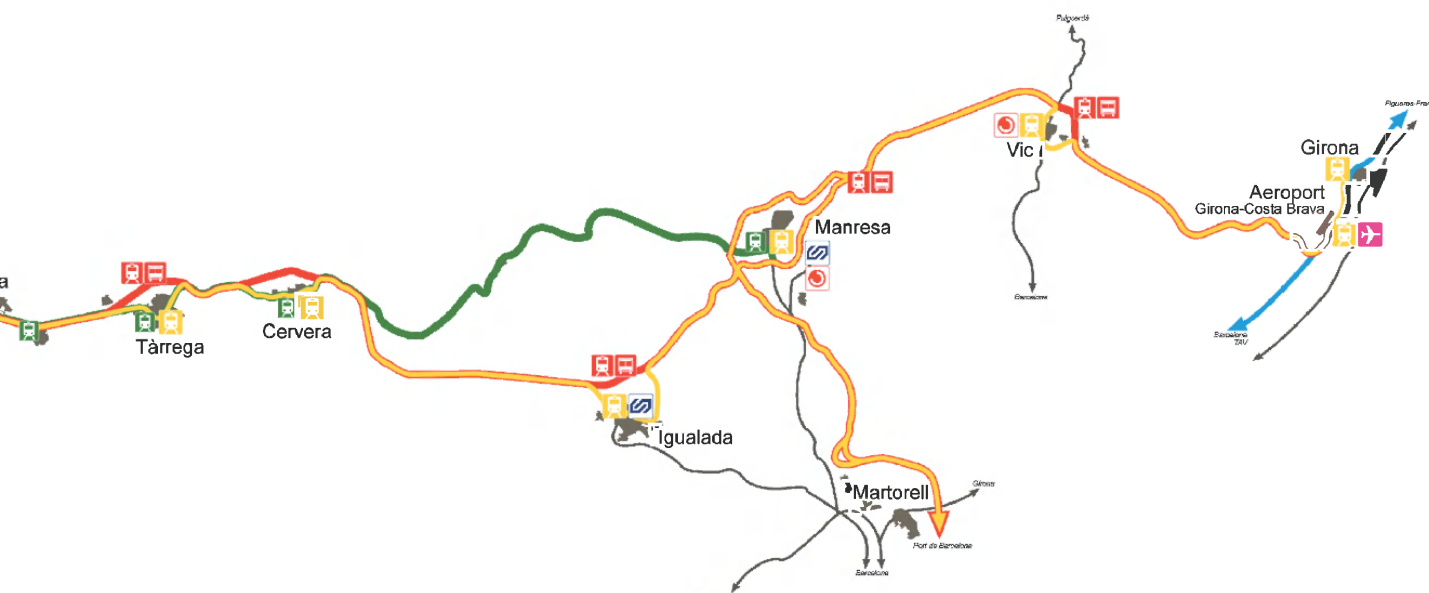
La necessitat d'una nova xarxa ferroviària apta per al transport de mercaderies es basa en la previsió que es duplicarà d'aquí a l'any 2020. A més, a l'estat, l'ús del ferrocarril per transportar mercaderies es troba molt lluny de la mitjana europea –només un 5% de tot el transport de mercaderies viatja en tren, davant el 83% de Suïssa o el 30% de França–. Però les virtuts de potenciar l'increment del transport de mercaderies en ferrocarril també compta amb fermes defensors entre els ecolo-

gistes. El transport de mercaderies per carretera, és a dir, en camió, incrementa la contaminació i els gasos que causen l'efecte hivernacle, a més del problema dels embussos i dels accidents de trànsit.

En aquest sentit, el *Llibre blanc del transport* de la Unió Europea avisa del fort increment del trànsit rodat previst per als propers anys, tant de camions com de vehicles privats. L'estudi encarregat per Brussel·les emplaça els governs a potenciar l'ús del transport públic i fa una aposta decidida per al transport de mercaderies mitjançant el tren. Es calcula que, al llarg dels pròxims 25 anys, la mobilitat entre els municipis catalans augmentarà fins a un 77%. Si aquest augment l'haguessin de suportar les infraestructures existents en l'actualitat, seria difícil, per no dir impossible, evitar el col·lapse.

Amb aquestes previsions sobre la taula, la proposta d'un Eix Ferroviari Transversal que, a més a més, representi una renovació important de la xarxa actual i una nova concepció de la mobilitat a Catalunya, permet a l'administració afrontar amb optimisme els reptes de futur. L'objectiu és ambiciós i pretén assegurar un increment del 120% en l'ús del transport públic i evitar que l'augment del trànsit privat sobrepassi el 60%.

**Per a quan?** Actualment, el projecte es troba en mans de la Secretaria de Planificació Territorial, que treballa en la redacció del pla director urbanístic





de l'Eix Transversal Ferroviari. Les línies mestres del traçat ja estan a punt, cal, però entrar en el detall. Està previst que les obres comencin l'any 2010 i s'acabin el 2020. Cal tenir en compte que el traçat de bona part de l'ETF transcorre per terreny muntanyós. Es requereixen estudis complexos i la construcció de viaductes i túnels. De fet, dels 360 quilòmetres que tindrà el nou ferrocarril, prop de 31 km seran viaductes i quasi 85 km de vies seran túnels. Això significa una proporció de túnels i viaductes d'un 32% respecte total del traçat. Una proporció que facilitarà que s'evitin els pendents de més de l'1,5% que requereix el transport de mercaderies per ser efectiu.

Però la presa de decisió sobre la millor alternativa del traçat ferroviari no ha estat fàcil i el projecte ha hagut de passar per un complex procés d'avaluació de les diferents alternatives. S'han desenvolupat fins a 49 variants que representen un total de 1.791 km de recorreguts estudiats sotmesos a criteris ambientals, funcionals, econòmics i geològics per aconseguir la millor tria. L'estudi geològic del terreny, sobretot en aquells trams on s'hauran de construir túnels i viaductes, és imprescindible per evitar un encariment innecessari de les obres. L'administració dedicarà 18 milions d'euros per quilòmetre, és a dir, un total de 6.500 milions d'euros per a la consecució del projecte. Pel que fa als criteris econòmics que el departament de Política Territorial i Obres Públiques ha estu-

diat, hi ha el cost de la infraestructura, però també el cost del manteniment. Entre els criteris funcionals, a l'hora de dissenyar el traçat definitiu s'ha tingut en compte el temps de recorregut, els viatgers i la connectivitat amb altres infraestructures, com ara l'AVE, les línies de la Pobla de Segur i Puigcerdà, la interconnexió amb Martorell o l'arribada fins a l'aeroport de Girona. Però també s'ha tingut en compte el respecte al medi ambient. El projecte de l'ETF ha estudiat la singularitat i la vulnerabilitat dels espais per on passarà el ferrocarril, així com els traçats que causaran un impacte menor.

**Un llaç a la Catalunya central.** El traçat definitiu del ferrocarril transver-

sal tindrà parades a Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i a l'aeroport de Girona. En els seus extrems connectarà amb les línies d'alta velocitat, la de Lleida, cap a Madrid, i la de Girona, cap a la Jonquera. El pas per l'aeroport de Girona és considerat, segons la Generalitat, com una aposta de futur tant per potenciar el trànsit de passatgers com per a les futures connexions amb les plataformes industrials del sud de Girona. De fet, el món empresarial gironí ha rebut amb els braços oberts la proposta del Govern que ha confirmat una estació intermodal a l'aeroport de Vilobí, no solament amb l'arribada de l'ETF, sinó també amb el pas del Tren d'Alta Velocitat.

Amb l'ETF també es preveu revitalitzar les línies de RENFE que enllacen Barcelona amb la Pobla de Segur i la Cerdanya i oferir als habitants dels Pirineus la possibilitat de viatjar sense haver de passar per Barcelona i la seva àrea d'influència. Amb tot, el traçat de l'ETF no oblida la capital catalana ni tampoc l'àrea metropolitana. El projecte preveu revitalitzar el tram que unirà el ferrocarril transversal amb Martorell. La voluntat del Govern és aprofitar l'alt potencial industrial i econòmic de l'àrea metropolitana i exportar-lo a zones del país que, per culpa de l'aïllament, no han pogut desenvolupar totes les seves possibilitats.

El projecte també aporta un gran valor al transport de passatgers en els trams de Lleida, Mollerussa, Tàrraga,





Cervera i Manresa que ja compten amb infraestructures ferroviàries. El departament de Política Territorial i Obres Públiques l'ha plantejat de manera que s'aprofitaran les vies existents per fer de tramvia urbà. L'ETF es convertirà en una eina de transport de passatgers i de mercaderies d'una ciutat a l'altra, vorejant els nuclis urbans, i esdevindrà també un mitjà de transport urbà que aprofitarà les variants que ja hi ha als centres d'aquestes ciutats en el que s'ha anomenat "tren-tramvia". Hi haurà trens directes, que circumval·laran les poblacions, i "trens-tramvia" que circularan per l'interior de les ciutats aprofitant les vies ja existents.

**El traçat, ciutat a ciutat.** El tram entre Lleida i Mollerussa fins a arribar a Tàrrrega té un recorregut de 53 quilòmetres i, com a principal novetat, inclou una nova estació de viatgers a Mollerussa. Aquest tram remodela la línia existent, que potencia el transport de passatgers amb el model de "tren-tramvia", i la combina amb el traçat de nova construcció, pensat per al trans-

port ràpid de passatgers i de mercaderies. Es preveu el mateix model per al tram de Tàrrrega a Cervera, que fins a Igualada té un recorregut de 55 quilòmetres. El traçat tindrà dues noves estacions remodelades i disposarà d'una nova terminal de mercaderies a la capital de l'Urgell. El recorregut de l'ETF, en aquest punt, serà paral·lel al traçat ferroviari ja existent.

L'eix, una vegada superada la vila de Cervera, transcorrerà fins a la ciutat d'Igualada definit per l'autovia A-2. Aquest tram, fins a arribar a Vic, té un recorregut de 74 quilòmetres i disposarà d'una nova estació a la capital de l'Anoia que funcionarà com a intercanviador de passatgers amb la línia dels FGC, que es perllongarà.

A Manresa també es preveu allargar la línia de ferrocarril que és titularitat del Govern català per unir la futura estació de l'ETF amb l'actual de RENFE. En aquest tram també es volen planificar noves terminals de mercaderies que aprofitin l'activitat econòmica de la zona. De l'entorn de Manresa, arrenca la línia cap a Martorell. La traça se-

gueix parcialment el corredor definit per l'autopista C-58 i la línia d'ample ibèric que va de Barcelona a la capital del Bages per Castellbell i el Vilar i Vacarisses. Un cop l'ETF arribarà a Martorell, connectarà amb els trens del corredor prelitoral, Barcelona i amb el port.

Fins a Vic, el ferrocarril transversal aprofitarà l'Eix Transversal Viari i connectarà, finalment, amb l'aeroport de Girona. Aquest darrer tram serà de 51 km i és el més accidentat de tot l'ETF. L'orografia obligarà a construir un 48% dels viaductes i túnels que presenta el recorregut total. El departament de Política Territorial i Obres Públiques destaca que la situació més al sud del traçat, que passa per Santa Coloma de Farners fins a l'aeroport de Vilobí, salva la zona de les Guilleries, on la complexitat del relleu feia el projecte inviable. A l'estació de Vic es podrà intercanviar amb la línia de RENFE que va de Barcelona a Puigcerdà i la Tor de Querol. A l'aeroport de Girona hi haurà una estació de viatgers i un intercanviador amb la línia d'alta velocitat.