

## INFRASTRUCTURES

# El govern proposa ara allargar la xarxa de rodalies de Barcelona fins a Girona

El Pacte Nacional per a les Infraestructures incorpora la proposta però retarda al 2012 la data per al traspàs dels regionals

O. MAS / X. MIRÓ / Ò. PALAU / Girona  
 ● S'intensifica el debat entorn de la planificació del transport públic a Catalunya. El text esmenat del Pacte Nacional per a les Infraestructures, en teoria ja gairebé

definitiu, que el govern ha traslladat els últims dies als agents polítics, socials i econòmics que l'hauran de signar, introdueix com una de les principals novetats la proposta que la xarxa de rodalies de

Barcelona s'estengui cap al nord, fins a Girona, i cap al sud, fins a Tarragona, amb una ampliació de la freqüència de trens semidirectes que, a la pràctica, gairebé significaria la unificació dels serveis de roda-

lies i regionals, almenys entre aquestes ciutats. La mesura, tanmateix, es demorà almenys fins al 2012, data límit fins a la qual el pacte ajorna ara el traspàs del servei intern de regionals a la Generalitat.

En el nou text es proposa aprofitar la base de les infraestructures actuals, d'acord amb les mesures de millora de la capacitat apuntades en el mateix pacte –com ara la quadruplicació de vies als accessos a Barcelona– per crear «una nova xarxa de trens metropolitans ràpids (semidirectes) per estendre la xarxa de rodalies més enllà de la segona corona», és a dir, més enllà de Maçanet i Sant Vicenç de Calders, «fins a Girona i Tarragona». Una mesura que, a la pràctica, acabaria confonent els serveis de rodalies i regionals, que en tots dos casos plantejarien un augment de trens semidirectes –gairebé sense parades– per exemple, entre Girona i Barcelona. La proposta, a més, pretén «fer més competitiu el temps de recorregut» del trajecte fins a ciutats intermèdies com ara Mataró, Granollers i Terrassa –cap al nord–, i Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, cap al sud, des de la capital catalana però en aquests últims casos també, de retruc, des de la capital del Camp.

## Els regionals, el 2012

Això sí, si no ho enllesteix abans l'Estat a través de Renfe, els usuaris hauran d'esperar que es faci efec-



L'estació de tren de Girona, en una vista aèria. / LLUÍS SERRAT

## Sistema propi de Girona

● Un altre dels projectes que s'inclouen en el pacte, i que també s'ha previst en altres documents de planificació del govern, és la creació d'un sistema propi de rodalies d'àmbit estrictament gironí que podria anar de Blanes a Figueres, amb especial incidència en l'àrea urbana de Girona. El tramvia és una de les solucions que també es plantegen en l'àmbit estrictament de la ciutat de Girona i els seus voltants, per millorar la mobilitat interna.

tiu el traspàs de les competències dels regionals que transcorren íntegrament per territori català, ja pre-

vist en l'Estatut però que s'ha separat de la negociació per la cessió de les rodalies de Barcelona, que es farà efectiva a partir de l'1 de gener del 2010. El nou text es marca ara la data límit del 2012 perquè el govern català gestioni els trens de mitjana distància, i que d'aquesta manera pugui aplicar per ell mateix totes aquestes propostes i les incloses en el pla de transport de viatgers 2008-2012.

## Adaptar-se a les fàbriques

● El redactat definitiu del Pacte Nacional per a les Infraestructures planteja la possibilitat futura que els serveis de metro, rodalies, tramvia i bus de Barcelona i el seu entorn avancin els horaris matinals de posada en funcionament per tal d'adaptar-los a les hores d'entrada a les fàbriques de l'àrea metropolitana de Barcelona. La diferència d'aquesta proposta de pacte amb altres documents anteriors és que, més enllà de dir les infraestructures que falten i el cost aproximat que tindran, planteja canvis en el funcionament i la gestió dels serveis públics de transport. D'acord amb el govern català, l'Estat ja ha dissenyat la reorganització dels itineraris futurs de les línies de rodalies i el primer document del pacte ja recollia la possibilitat que, en el futur, hi hagi metros semidirectes a les línies L1 i L3, les més llargues en servei a la ciutat. Ara, el text afegeix l'opció que els horaris de posada en servei matinal de metro, rodalies, tramvia i busos s'avancin per adaptar-los a les necessitats dels treballadors pel que fa a l'hora d'entrada a les fàbriques de l'àrea metropolitana.

## Tren per a Montmeló

● Després del període de consultes del departament amb els agents polítics, socials i econòmics que hauran de signar el pacte, el document definitiu també introdueix el projecte de fer arribar el servei ferroviari des de Barcelona fins al Circuit de Catalunya de Montmeló per tal d'evitar la congestió viària que es produeix als accessos els dies de grans premis de motor, especialment el campionat mundial de motos i també el de fórmula 1. La mesura també tindria ús la resta de dies tenint en compte que els aparcaments de vehicles privats del circuit podrien utilitzar-se, els dies laborables, com a estacionaments d'enllaç amb el tren per als veïns de la zona.

## Tot un reguitzell d'obres arreu de les comarques gironines

● El Pacte Nacional per a les Infraestructures neix amb l'objectiu de planificar les grans obres a Catalunya fins al 2020, tant les que ha de fer l'Estat com la Generalitat, i contemplant la inversió prevista en cada cas. A les comarques gironines hi ha un reguitzell d'obres previstes, moltes de les quals ja fa molts anys que es reivindiquen, i que fan referència, sobretot, a projectes viaris i ferroviaris. En una primera fase, fins al 2015, es preveu el desdoblament complet de l'N-II, el túnel de Toses, el desdoblament de

l'N-260 entre Figueres i Llançà i les obres del TAV entre d'altres, per part de l'Estat espanyol. Pel que fa a la Generalitat, i en la vessant ferroviària, es preveu el ramal de mercaderies de Girona –que ha de passar per Salt–, crear un sistema de rodalies entre Figueres i Blanes i un tramvia entre Flaçà i l'aeroport. En la planificació de les carreteres, hi ha obres ja en marxa com ara el desdoblament de la C-17 entre Vic i Ri-



poll, de la C-31 entre Palamós i Platja d'Aro o de l'eix transversal. Hi ha altres projectes com ara l'ampliació a 4 carrils de la

C-66 entre Besalú i Banyoles, completar l'autovia de l'anella de les Gavarres –entre Medinyà i Palafrugell, i també entre Llagostera i Girona, si bé en alguns casos no es preveu acabar-ho abans del 2015– o bé allargar l'autopista C-32 fins a Lloret. Per més endavant, entre el 2015 i el 2020, es deixen obres com ara el condicionament de la C-63 entre Maçanet i la Vall d'en Bas, amb les variants de Riudarenes, Santa

Coloma, Sils, Anglès, Amer, les Planes i Sant Feliu de Pallers; el condicionament de la C-26 entre Berga i Ripoll, o l'eix transversal ferroviari, valorat en 5.500 milions.

A part de les obres en trens i carreteres, també s'inclouen altres projectes que afecten, sobretot, el Departament de Medi Ambient, com ara la millora de regadius del Baix Ter i de la Muga. També hi ha prevista la construcció i modernització d'equipaments de gestió de residus o bé l'ampliació de la desalinitzadora de Blanes.