



Si hi ha algun mitjà de transport massiu que puguem identificar com a paradigma de la sostenibilitat, aquest és el ferrocarril. Als entorns urbans, tant a les metròpolis com als sistemes més modestos, la xarxa de ferrocarrils avança espectacularment: els metros, els

trens de rodalies, els sistemes avançats mixtos i també els tramvies, acaparen les inversions i configuren la base de qualsevol política progressista de mobilitat. La Generalitat de Catalunya treballa per ordenar i racionalitzar aquesta mobilitat: la de les persones i la de les mercaderies.

El ferrocarril entra amb força al segle XXI

Mobilitat, una paraula que va simbiòticament lligada al segle XXI, el segle de la mobilitat. Tothom es mou: les persones, els béns de tot tipus, la informació mateixa. La mobilitat té un signe creixent i res no fa preveure que els ritmes actuals del seu creixement s'alenteixin significativament.

La Generalitat de Catalunya treballa per estructurar aquesta mobilitat, la de les persones i la de les mercaderies. La de les persones per un motiu gairebé filosòfic: només qui gaudeix de

prou mobilitat té accés al treball, a la cultura i al contacte amb la resta de la societat. Un fet que és semblant a les mercaderies: la capacitat de transportar-les eficientment aconsegueix respondre als reptes de la globalització del sistema econòmic. L'objectiu fonamental de la política ferroviària del Govern català és garantir la mobilitat dels ciutadans de Catalunya i dels altres usuaris dels nostres sistemes de transport, així com proporcionar a les empreses de casa nostra les majors facilitats de moure, amb costos

competitius, les seves mercaderies.

Des d'un primer moment, quan la Generalitat de Catalunya va tenir competències en diversos àmbits de la nostra estructura social, el capteniment del Govern no es va centrar únicament a gestionar millor les línies de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i a evitar el tancament de diverses línies de Renfe afectades per la política antiferroviària del Govern espanyol. La visió integral del país, així com la necessitat d'exercir plena-

ment les competències en ordenació del territori, van comportar l'inici d'estudis entorn del conjunt del sistema ferroviari.

L'ample de via internacional, una fita a assolir.

La construcció d'una xarxa ferroviària d'amplada internacional i alta velocitat entre Madrid i Barcelona i la frontera francesa constitueix el fet infraestructural més important que s'ha esdevingut al nostre país en els últims cent anys, el qual obre unes perspectives noves en la

prestació de serveis ferroviaris i obliga a fer alhora un replantejament estratègic global del ferrocarril a Catalunya.

El marc d'aquest replantejament està determinat per la necessària adaptació de les actuals empreses ferroviàries europees a les noves directives comunitàries (UE 440/91, 95/18 i 95/19), que estableixen la separació entre la gestió de la infraestructura i la prestació de serveis ferroviaris i el lliure accés a nous operadors, fet molt important perquè l'acabament dels monopolis estatals possibilitarà l'aparició de nous models de gestió i explotació de la xarxa ferroviària, i n'augmentarà la competitivitat enfront dels altres sistemes de transport, especialment la carretera.

Alguns experts calculen que calen prop de 50 anys per assolir la completa unificació de la xarxa ferroviària europea (sistemes d'electrificació, senyalització i comunicacions, amplex de via i d'altres). Això corrobora que un dels objectius a llarg termini de la xarxa ferroviària a Catalunya serà la seva progressiva conversió a l'ample de via internacional. Aquest és un dels principals reptes per a la definitiva integració de Catalunya a la nova xarxa paneuropea de transports del segle XXI.

El ferrocarril, a alta velocitat. La inauguració de la nova línia d'alta velocitat i ample de via internacional marcarà un punt d'inflexió en la història del transport de Catalunya. Hi haurà un abans i un després d'aquesta data, com la mítica inauguració del ferrocarril Barcelona-Mataró l'any 1848.



La construcció de la nova línia d'alta velocitat canviarà profundament l'estructura de la xarxa de transports públics de Catalunya. Realment, la construcció del tren de gran velocitat (TGV) és un projecte molt interessant, tant pel seu caràcter innovador, especialment amb els nous serveis regionals, com des del punt de vista de planificació territorial, ja que la nova xarxa ferroviària s'aprofitarà per vertebrar el territori amb criteris de sostenibilitat.

La nova línia del TGV representa per a Catalunya una inversió de 4.500 milions d'euros i la creació de 90.000 llocs de treball. I és també el primer pas per a la creació de la nova xarxa integrada de transports. Aquest serà un element vertebrador del país, que connectarà amb la xarxa viària per servir tot el territori, i alhora un òrgan d'integració en enllaçar amb la resta de les principals infraestructures de transport catalanes, com ara són els ports de Barcelona i Tarragona, els ports de la Generalitat, els aeroports de Barcelona, Girona i Reus, o les centrals de mercaderies d'arreu del territori.

El traçat de la nova línia d'alta velocitat tindrà forma de mitja lluna o de bumerang, ja que entrarà a Catalunya per la Franja de

Ponent, travessarà Lleida, baixarà fins a Tarragona i després pujarà a Barcelona i Girona, fins arribar a França. Enguany entrarà en funcionament la línia Madrid-Lleida.

El fet que la nova línia es construeixi amb ample de via internacional (1.435 mm) permetrà l'enllaç amb la resta de la xarxa europea.

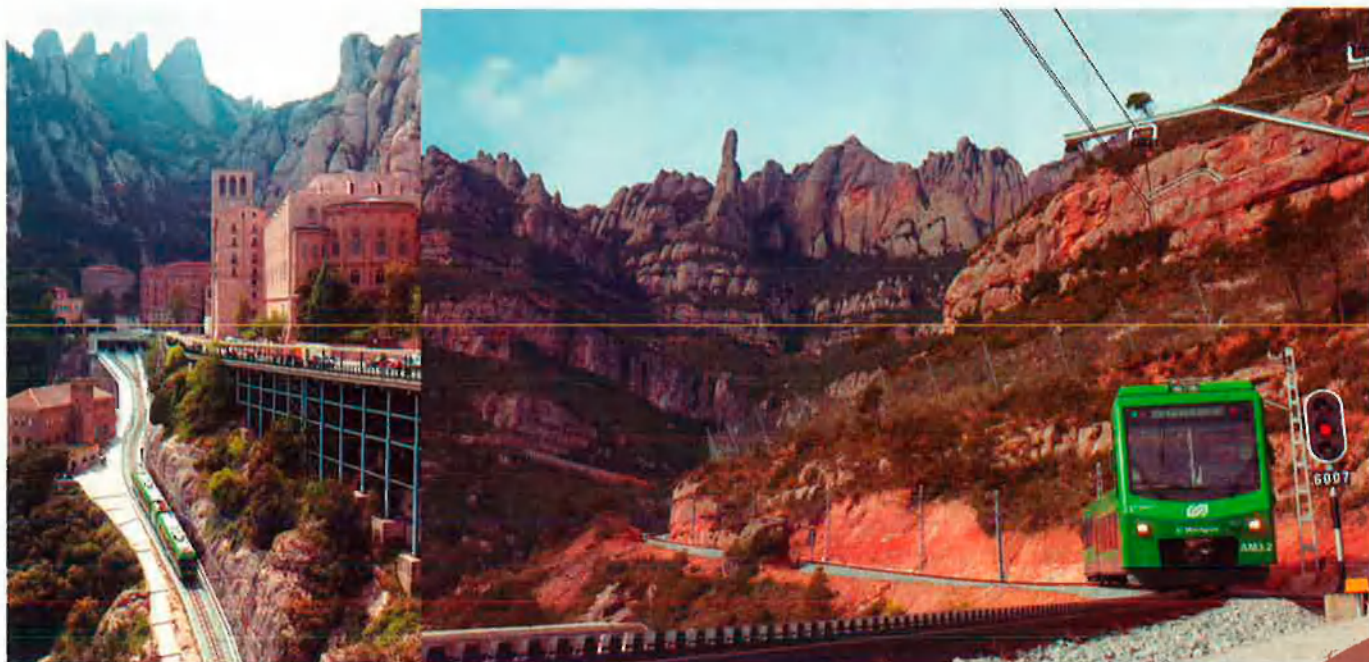
Pensant en el segle XXI.

Les inversions previstes fins l'any 2010 permetran un canvi profund de la xarxa ferroviària de Catalunya. Potser l'element més emblemàtic serà l'entrada en servei de la nova línia d'alta velocitat, que permetrà tant l'enllaç amb la capital de l'estat com amb la resta d'Europa. De tota manera, els seus efectes més beneficiosos seran sens dubte la creació d'una xarxa regional que unirà les principals ciutats del país i, sobretot, l'arribada de l'ample de via internacional a Catalunya, un fet que finalment possibilitarà una connexió directa amb la xarxa ferroviària europea. Altres actuacions que es portaran a terme en els propers anys abastaran gairebé tots els camps del transport públic, des de la renovació i creixement dels serveis de rodalies i regionals (sobre la xarxa ferroviària convencional) fins a la consolidació i am-

pliació de la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. També hi haurà un fort creixement de la xarxa de metro de Barcelona, amb l'extensió de totes les seves línies i la construcció de la nova línia 9, de caràcter orbital. Altres actuacions previstes són l'entrada en servei de la primera xarxa de tramvies moderns (Trambaix i TramBesòs) i la seva progressiva implantació a altres indrets, la potenciació dels ferrocarrils de muntanya, amb el nou cremallera de Montserrat i el ferrocarril Pobla-Castellar, o la revitalització del transport ferroviari de mercaderies, amb l'aparició de nous operadors i companyies logístiques.

El mes d'abril de l'any 2002, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va aprovar definitivament el pla director d'infraestructures (PDI), que preveu una inversió de 7.296 milions d'euros per al transport públic a la regió metropolitana.

El pla té un caràcter integral en el sentit que considera el conjunt de les xarxes ferroviàries existents i previstes a la regió metropolitana de Barcelona, amb independència de la titularitat o l'operador (metro, FGC, Renfe, metro lleuger o nous tramvies). També és un pla integrador en la mesura que



potència la integració física de les diferents xarxes de transport públic col·lectiu i les connexions amb el vehicle privat mitjançant la creació o millora d'intercanviadors.

Les actuacions previstes en el PDI es basen en quatre grans programes d'actuació: l'ampliació de la xarxa; la millora i modernització de la xarxa existent; la construcció d'intercanviadors i punts de correspondència entre diferents mitjans de transport, i les actuacions a la xarxa ferroviària existent, i impulsen la reordenació dels serveis de rodalia de Renfe tot aprofitant la implantació de la línia d'alta velocitat.

El nou pla director d'infraestructures representarà la realització d'un total de 162 km de nova xarxa ferroviària i la millora de 121 km de xarxa existent, 235 noves unitats de material mòbil (trens i tramvies) i 230 noves estacions o baixadors que permetran captar una demanda diària de 810.000 viatgers, el doble de l'actual.

Línia 12, l'aposta de la Generalitat. La Generalitat de Catalunya construirà la línia 12 del metro, que connectarà nou municipis de la regió metropolitana de Barcelona. La nova línia anirà des de Sarrià fins a Castelldefels, travessant els municipis d'Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí, Sant Feliu de Llobregat, Sant Boi de Llobregat, Viladecans i Gavà.

Aquesta infraestructura suposarà un enorme impuls econòmic de les poblacions del Baix Llobregat i una millora significativa de la qualitat de vida dels seus ciutadans.

La futura línia 12 del metro, amb més de 26 quilòmetres de longitud, comptarà amb 23 estacions, 13 de les quals estaran ubicades al marge dret del Llobregat (Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi) i 10 al marge esquerre del riu (Barcelona, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat i Sant Joan Despí).

D'aquestes 23 estacions, 5 tindran correspondència amb la xarxa ferroviària metropolitana i de rodalies de FGC i Renfe, així com amb el Trambaix i amb la futura línia 9.

EL PDI disposa que la línia 12 doni servei al corredor Castelldefels – Sant Boi – Esplugues de Llobregat – Sarrià. D'acord amb aquest plantejament, es van encarregar diversos estudis de mobilitat per tal d'avaluar i proposar el traçat més òptim tenint en compte variables com la població, l'activitat econòmica o l'índex de motorització. A partir d'aquestes variables és possible calcular el nombre de viatges que s'haurien de fer per respondre al volum d'usuaris, el potencial d'atracció i de captació de nous usuaris, que si bé ara empren el transport privat, estarien disposats a modificar-lo en favor del transport públic.

Cal tenir en compte que en el conjunt de l'àrea metropolitana en els darrers anys s'està produint un procés de

reequilibri poblacional, fet que desemboca en un augment considerable del nombre de desplaçaments. Paral·lelament a l'augment de població, també s'ha produït una important concentració d'empreses en alguns municipis de la vall baixa i del delta del Llobregat, a causa de la necessitat de satisfer la demanda del sòl industrial fora de Barcelona. Amb tots aquests paràmetres, la Generalitat va creure convenient incloure el projecte de la línia 12 dins el PDI.

La línia 12 ha començat a prendre cos a través d'un traçat, que ha estat fruit d'un estudi, la col·laboració i l'acord entre els municipis implicats. La Generalitat preveu que la nova línia doni servei a més de 85.000 usuaris diaris, amb un parc de 19 trens que circularan amb un interval de pas de 6 minuts.

Línia 9, la nineta dels ulls del PDI. La nova línia 9 és el projecte més emblemàtic del pla director

d'infraestructures de la regió metropolitana de Barcelona. Aquesta línia serà la més llarga d'Europa i constitueix la inversió més gran feta mai pel Govern de la Generalitat, amb un cost aproximat de 2.248 milions d'euros.

La nova línia té un caràcter perimetral que reforçarà l'efecte xarxa mitjançant un traçat de 43 km, i 46 estacions, de les quals 16 seran punts de correspondència amb altres modalitats de transport, les línies de TMB, FGC i els serveis de rodalies de Renfe. D'aquesta manera, es cobriran les necessitats de transport públic de zones d'alta densitat amb importants deficiències del servei, com és el cas dels barris de Badalona i Santa Coloma de Gramenet, la part alta de Barcelona (Sarrià i Pedralbes), l'Hospitalet de Llobregat, la Zona Franca, el Prat de Llobregat i l'aeroport.

Els metros comarcals, un país ben connectat.

El metro comarcal forma part del pla de transports de viatgers (PTV), aprovat fa quatre mesos pel Consell Executiu de la Generalitat. El PTV és un pla director que defineix les directrius i les accions que han d'articular la política de transport públic interurbà del Govern català en l'horitzó del 2005.

El PTV considera el transport ferroviari com la columna vertebral del sistema de transport col·lectiu interurbà i defineix objectius específics en matèria de freqüència i temps de viatge per a cada línia i tipus de servei.

En el bloc dels serveis ferroviaris de rodalies que presta anualment Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya,

el PTV estableix com a via mínima a assolir en l'horitzó 2005 als ramals d'Igualada i Manresa, una freqüència semihorària afegint als actuals serveis semidirectes horaris Barcelona-Igualada i Barcelona-Manresa (i vice-versa) serveis llançadora Igualada-Martorell-Igualada i Manresa-Martorell-Manresa, amb correspondència amb el metro del Baix Llobregat a l'estació de Martorell Central.

El passat 7 de març, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Felip Puig, va presentar, a Manresa i a Igualada, els projectes de metro comarcal del Bages i de l'Anoia, que seran una realitat el 2005.

En aquest sentit, el projecte de creació dels metros comarcals pretén donar resposta a la demanda que hi ha, convertir Martorell en un important intercanviador, millorar la connexió entre el Bages o l'Anoia i el Baix Llobregat i el Vallès, així com millorar l'accés a Barcelona i la seva àrea.

El projecte dona resposta a l'evolució demogràfica i les característiques de població per als propers anys, la qual indica que la demanda d'un servei més intens per ferrocarril augmentarà de forma considerable.

I és que els usuaris actuals del ramal Manresa-Martorell han tingut un increment del 16,9% en els darrers sis anys, mentre que el ramal Igualada-Martorell ho ha fet en un 23% en el mateix període de temps. En el cas del Bages, dels 859.383 viatgers/any el 2002 el 67% eren per desplaçaments interns per la comarca i el 33% han estat usuaris externs, mentre que a l'Anoia, dels 765.000 viat-



gers/any també el 2002, el 57% pertanyien al grup que fan desplaçaments interns a la comarca i el 43% restant són usuaris externs. D'aquesta manera, el nou servei de ferrocarril i l'intercanviador de Martorell milloraran l'oferta ferroviària en aquestes comarques per motius laborals (àrees industrials), per estudis (Universitat Autònoma, Campus de Castelldefels i Terrassa) o per motius no obligats.

La implantació del nou servei serà possible gràcies a la realització de millores importants en les infraestructures i les instal·lacions, així com l'increment del parc de trens disponibles. La inversió total necessària per a implantar els metros comarcals és de 185,6 milions d'euros, tot i que en el metro de l'Anoia s'ha d'afegir una partida de 15 milions d'euros per al projecte de soterrament dels FGC al pas per Igualada.

El nou cremallera de Montserrat.

L'actuació més remarcable dels ferrocarrils de muntanya ha estat el nou cremallera de Montserrat, situat en una muntanya especialment sensible per a la societat catalana i que cada any atrau

més de dos milions de visitants. Inaugurat el passat 11 de juny, el trajecte entre Monistrol i Montserrat, de més de cinc quilòmetres, transcorre, en bona part, per la traça de l'antic cremallera, que va estar en funcionament fins l'any 1957. Durant el primer quilòmetre, el trajecte és en sistema convencional d'adherència, mentre que els quatre quilòmetres restants són en sistema de cremallera, i salven un desnivell de gairebé 550 metres.

La integració de les obres en l'entorn ha estat considerada un eix bàsic en la construcció del nou cremallera, una alternativa de transport més ecològica que els vehicles, i ajudarà a descongestionar el Parc Natural de Montserrat.

L'obertura del cremallera ha dut unes obres complementàries per part de FGC, com ara la rehabilitació de l'antic edifici de l'estació de Monistrol-Vila per al Museu del Cremallera; el condicionament dels entorns i els vestíbuls de les estacions de Monistrol de Montserrat; i la instal·lació dels sistemes d'expedició, telefonia, megafonia, etc., a les estacions.

Jordi Finestres