
EL TREN D'ALTA VELOCITAT I LA CIUTAT DE LLEIDA

Josep M. Llop

Arquitecte i director d'Urbanisme. Ajuntament de Lleida

*Aquesta ponència ha estat redactada
per l'Oficina del Pla General de Lleida*

Aldomà, Ignasi; geògraf
Fanlo, Esther; biòloga
Garcia Català, Rafel; arquitecte
Llop Torné, Josep M.; arquitecte
Llop Torné, Carles; arquitecte
Puigdemasa, Josep M.; arquitecte
Terés, Jaume; arquitecte

1. Antecedents del ferrocarril i la ciutat de Lleida

El ferrocarril de la línia Saragossa-Barcelona arribà a la ciutat l'any 1860, quan Lleida tenia 20.000 habitants. El ferrocarril és un pilar més de la modernització urbana, com ho és la implantació del telègraf el 1856, la del Servei de Correus el 1860 o el de l'enllumenat públic de gas el mateix any. El ferrocarril tindrà, però, una forta incidència urbanística, ja que l'arribada del tren suposarà l'obertura de la rambla Ferran i l'enderroc de les muralles.

La traça del ferrocarril fixà l'escala global de l'eixample de la ciutat dissenyat en els plans urbanístics de principi de segle, i defineix la zona urbana i la zona suburbana, actuant com a element «urbanitzador» que potencia el centre (ronda), però que afectà els terrenys exteriors amb usos/activitats no residencials.

El tren actuarà, tanmateix, en els anys posteriors com a barrera urbana fins al cobriment d'1,6 quilòmetres del tram urbà pel MOPU l'any 1981. Aleshores, la traça del ferrocarril es converteix en un nou eix urbà, amb una connotació de senda arbrada, que prefigura les grans transformacions potencials en els espais ferroviaris.

Lleida és un nus ferroviari bàsicament per l'arribada, per la banda de llevant, de tres línies: la més antiga; de Barcelona per Manresa; la de Barcelona per Picamoixons; la de la Pobla de Segur i, per ponent, la de Sa-

ragossa, actualment objecte de nou traçat amb un estàndard d'alta velocitat (1995-2000).

La línia de Picamoixons és l'opció bàsica de comunicació amb Barcelona, mentre que les altres dues línies es troben actualment en una situació d'explotació difícil. La seva desaparició comportaria la desaparició de Lleida com a nus ferroviari i d'un transport bàsic en les connexions regionals de Lleida.

La línia de la Pobla es manté pel conveni a tres bandes RENFE-Diputació de Lleida-Generalitat de Catalunya i té un interès bàsicament turístic, una possibilitat d'incrementar la diversitat d'accessos a l'àrea pirinenca.

La línia de Manresa planteja un problema de renovació de la infraestructura i de baixa utilització que posen de tant en tant rumors sobre la supressió de la via a l'ordre del dia, malgrat que és òbviament reivindicada per les poblacions d'aquest corredor interior.

És en aquest context sobre la infraestructura ferroviària on cal emmarcar les decisions del Govern central sobre la implantació de l'ample europeu i d'un sistema d'alta velocitat ferroviària l'any 1988. Aquestes decisions són coherents amb la necessitat de renovar la infraestructura, força deficient de la línia Saragossa-Lleida, de manera que la renovació d'aquest traçat es planteja com l'operació inicial de transformació de la nova línia AVE Madrid-Barcelona-frontera francesa.

L'any 1994, el MOPU elaborà un primer projecte de traçat de la línia AVE amb entrada a l'interior de la ciutat. El mateix any, s'elaborà l'estudi d'impacte ambiental de la línia Saragossa-Lleida per part del MOPU.

En aquest procés de definició dels traçats, de la xarxa ferroviària d'alta velocitat, el MOPTMA preveu també la proposta de traçat amb *bypass* per a l'àmbit de Lleida de la partida de Rufeà.

La Generalitat de Catalunya presentà un Avanç de Pla Especial de la Infraestructura Ferroviària, amb una opció dual: una traça pròpia per l'interior i el *bypass* per Rufeà.

Encara que els dos traçats anteriors són quasi equivalents pel que respecta a la zona Gardeny-Rufeà, l'Ajuntament de Lleida plantejà un requeriment tècnic a les diverses propostes. Des d'un punt de vista po-

sitiu, es concreten de manera específica en la tramesa de documentació al MOPTMA, i en una al·legació a l'Avanç del Pla Especial, elaborat per la Generalitat de Catalunya. Les observacions més significatives són:

1r. La millora topogràfica de la traça per disminuir l'impacte ambiental.

2n. Considerar la construcció del *bypass* per Gardeny-Rufea amb un únic viaducte, sobre l'horta de Rufea i el creuament del riu Segre.

3r. Preveure l'encreuament de la N-II a través d'un pas inferior que en disminueix la incidència i l'impacte, i augmenta la intermodalitat i l'intercanvi d'accessos i transports (tren, autobús, taxi i vehicles privats).

Totes aquestes previsions van concretant les possibilitats de resoldre un tema pendent que la ciutat es planteja des del darrer PGM 1979: la renovació de l'entorn de l'actual estació. La darrera fita d'aquest procés és la signatura, el desembre de 1995, del Conveni RENFE-Paeria per a l'ordenació urbanística a través d'un pla director, de tot aquest espai ferroviari de l'estació de Lleida, i dels terrenys propietat de RENFE, a l'entorn de l'estació actual.

2. El TGV en l'Avanç del nou Pla General de Lleida 1995-2015

El pas del TGV i la implantació d'una nova estació ferroviària s'inscriu en dues línies estratègiques fonamentals de l'Avanç del Pla General de Lleida 1995-2015:

- La potenciació de la dinàmica i la capitalitat urbana de Lleida.
- La potenciació de la dimensió territorial supramunicipal de la ciutat.

En relació amb la inserció de l'equipament ferroviari a la ciutat, es perfilen unes línies que condicionen opcions del creixement i de reforma urbanes:

1. La possibilitat d'un *bypass* amb una nova estació alternativa marca les fites del nou creixement urbà i obre les portes a unes activitats logístiques bàsiques per al desenvolupament econòmic, en el sector ponent de la ciutat.

2. L'eix que va de l'estació de RENFE actual a la nova àrea de centralitat de Gardeny-Rufea entorn de la futura estació (equidistants del centre urbà) i separades per menys de tres hores, constitueix la base de desenvolupament de la centralitat comercial de Lleida sobre el seu territori.

3. Es conforma un eix corredor del sistema d'espais lliures riu Segre, amb el parc de la Mitjana al nord i el parc fluvial de Rufea al sud. Aquest nou parc apareix com un element central de l'estructura d'espais lliures de la ciutat.

4. Pel que fa a la reforma urbana, la renovació residencial i la revitalització comercial de l'entorn de l'estació de RENFE actual apareix com una operació destacada de millora urbana, que ha d'influir en els barris nord i Pardinyes, i en l'exemple de Ferran, així com crear un pol d'atracció per a l'eix comercial. Les línies generals de l'Avanç es concreten en les propostes següents:

1) Previsió d'un *bypass* ferroviari i reserva d'una estació per al segle XXI.

En l'àmbit dels accessos a la ciutat de les comunicacions ferroviàries caldrà, d'entrada, el condicionament per al pas de l'AVE del tram urbà d'entrada a Lleida (trajecte Saragossa-Barcelona), la qual cosa comportarà la remodelació de l'actual estació de RENFE. Més endavant en el temps es planteja el *bypass* ferroviari i la possibilitat d'una nova estació AVE de Lleida-Ponent (Gardeny-Rufea). L'Avanç de Pla adequa una proposta d'aquest traçat i proposa una reserva d'espai per a l'estació d'alta velocitat futura. Aquesta infraestructura millorarà el grau d'accessibilitat i suposarà una millor connexió amb l'àmbit del corredor mediterrani europeu.

El Pla preveu també una opció d'accés per via ràpida, a part la N-II, per a la nova estació des del traçat de l'eix occidental, la N-230 sud i a través del salt del riu Segre, la connexió amb la variant nord, al seu pas per Lleida. S'ofereixen tres solucions alternatives: una minivariant urbana (variant sud, del centre a la Bordeta), una altra alternativa urbana resseguint la traça del propi *bypass* de l'AVE per Rufea i una altra més exterior per Malgovern o Coma-Junosa.

La construcció d'aquesta traça fins a la variant nord comportarà la millora de les funcions de connectivitat urbana en tot els nuclis del repaís de Lleida. Aquesta interconnexió situa els nuclis en una posició equipotencial de la nova estació.

2) L'eix de capitalitat comercial vertebrat entre dues «polaritats».

Tal com s'indica en l'Avanç: «s'ha d'avançar igualment en la millora de l'actual estructura comercial, tot tractant la problemàtica de la definició normativa de l'ús comercial, àdhuc de la regulació de la concentració i augment de la grandària comercial». En aquest aspecte, l'Avanç considera oportú els suggeriments i les alternatives que s'aportin en la seva tramitació i exposició pública. Com a propostes de l'Avanç es plantegen clarament «intervencions a escala urbana», que tendeixen a «reforçar (requalificació i expansió) l'eix comercial del carrer Major amb les noves polaritats, fruit de les operacions en les dues “puntes” d'aquest, a l'estació de RENFE i del Campus de Cappellet i del Parc Tecnològic de Gardeny-Sector Rufeà».

3) Previsió de dos pols logístics de capitalitat urbana: un com a resultat de la renovació de l'estació de RENFE actual, i l'altre en el creixement a l'entorn de l'estació futura de Gardeny-Rufeà.

La ciutat haurà de realitzar, en conseqüència, un esforç especial en la promoció d'activitats de suport a l'activitat industrial. Per això, es plantegen diverses propostes en el camp de les indústries de serveis (o netes) i de les noves tecnologies, i les activitats logístiques, que es donarien fonamentalment en els pols descrits:

— Potenciació de les funcions direccionals a l'entorn de l'estació de RENFE i del pont de Pardinyes, preveient com a alternativa futura el desenvolupament de l'àrea canal de Seròs - pont de Pardinyes, així com la transformació del sector de l'actual Mercat de Fruïtes i Verdures, d'acord amb l'estudi i l'opció de la nova ubicació del Mercat Central, tot en funció d'un estudi tècnic específic.

— Desenvolupament d'una gran àrea de parc urbà i de promoció de noves tecnologies i d'activitats logístiques a la zona del turó de Gardeny i Rufeà, com a complement de l'accessibilitat viària i ferroviària. L'àrea ha d'atraure l'impuls de la promoció dels intercanvis universitat-ciutat-empresa i, en particular, la recerca en l'àmbit agroalimentari, tot aprofitant les instal·lacions esportives i de residència especial, amb la referència d'un estudi tècnic específic.

El detall de l'àrea implicada, els objectius i les directrius d'ordenació d'aquests dos pols, es descriu en les unitats de planejament delimitades en l'Avanç on s'identifica amb les claus UPA1 i UPA5.

Unitat de planejament d'activitat: UPA1 - estació de RENFE

Concepte: Àrea de nova centralitat territorial, terciària i d'equipament.

Àrea de projecte: Àmbit definit per l'actual propietat de RENFE, fins

a Prat de la Riba, inclosa la cruïlla amb el «Recorrido» i els espais que limiten al carrer Bovalà, Docks i Lluís Roca (dins l'àmbit de remodelació de l'àrea estació-mercats).

Objectius globals: Remodelació de les andanes per a l'AVE, reestructuració dels terrenys sobrants per donar cabuda a l'activitat en els terrenys no utilitzats per la infraestructura ferroviària a l'efecte de potenciar el centre comercial per l'est. Ordenació urbanística del espais limítrofs i formalització de la porta d'entrada de la carretera de Balaguer-Corbins.

Directriu d'ordenació:

1. Cobriment de la via del tren fins al carrer Comtes d'Urgell.
2. Construcció del pont de l'estació (prolongació Príncep de Viana).
3. Connexió de l'eix comercial amb Pardinyes (millora de la passarel·la).
4. Connexió de l'estació amb l'avinguda Prat de la Riba i Pardinyes.
5. Creació de nous equipaments, serveis i noves activitats.

Superfície: 8 ha

Unitat de planejament d'activitat: UPA5 - Rufeia-Segre

Concepte: Àrea d'equipament logística, industrial i d'activitats terciàries.

Àrea de projecte: L'àmbit delimitat pels instituts, la N-II i la traça oest del *bypass* de l'AVE, el camí de Butsènit i el riu Segre.

Objectius globals:

- Implantar un nucli d'activitat lligada al *bypass* i a l'estació oest de l'AVE que permeti complementar l'eix estació actual - estació AVE com a vertebrador i complementari del riu Segre. La base de l'activitat ha de ser logística i d'infraestructura.
- Crear una àrea logística d'activitat aprofitant la centralitat creada per l'estació ferroviària.

Directrius d'ordenació:

1. Disseny del final de l'eix urbà del riu.
2. Acumulació de cessions obligatòries al sud de l'eix per millorar el marge dret donant forma a la transició al parc fluvial del riu Segre.
3. Reserva dels terrenys de la futura nova estació AVE-Butsènit.

Superfície: 81 ha

3. Proposta urbanística per a l'estació actual de RENFE

La reordenació de l'espai ferroviari situat entorn a l'estació de RENFE i la seva inserció en el teixit urbà es presenta, com hem assenyalat, com a decisiva per a la integració de la ciutat i per a la potenciació d'un nou

espai de centralitat urbana. En aquesta operació juga un paper decisiu l'intercanvi entre mitjans de transport i la transformació de l'estació, de «simple porta d'accés al sistema ferroviari» a «centre de serveis en general»; tot això provocat naturalment per l'increment del pes específic del flux de viatgers i les activitats generades pel ferrocarril.

Els criteris urbanístics que se segueixen en les propostes d'ordenació són:

1. La prolongació del cobriment de les vies del ferrocarril fins al carrer Comtes d'Urgell, tot mantenint la mateixa cota del pla de vies donada per la proximitat al riu Segre que fa tècnicament no viable el seu soterrament, completant així una de les principals operacions dels últims anys: la supressió de la barrera ferroviària i la construcció de la futura «senda urbana»: un gran passeig lineal i un conjunt de zones verdes. De la mateixa manera, les edificacions donen continuïtat al segon passeig de Ronda, recosint les illes ja existents amb un edifici d'habitatges entre mitgeres.

2. Reordenació de la platja de vies pensant l'estació únicament com a estació de viatgers, alliberant el sòl ocupat actualment pels molls de càrrega i descàrrega i les vies mortes, i definint un coixí de sutura amb el barri de Pardinyes, mitjançant una rambla on se situaria una terminal per a usos comercials/terciaris. El vial d'aquesta rambla que afronta les vies dona continuïtat al carrer Alfarràs fins a l'avinguda Tortosa.

3. Proposta d'una nova passera moderna i mecanitzada per sobre les línies, que ha de facilitar una millora de la continuïtat de l'eix de viants entre les dues parts de la ciutat i millorar l'accessibilitat des de l'estació a les andanes.

4. Proposta alternativa a l'anterior d'ampliar l'estació en direcció a Pardinyes amb una plataforma damunt les vies que a més de millorar l'accessibilitat, agilitza el temps d'embarcament dels viatgers.

5. Prolongació del carrer Príncep de Viana fins al final de la plataforma de l'estació, que connecta amb un nou pont damunt del riu Segre, equivalent al que el Pla del 79 situava embocant al carrer Lluís Roca.

6. La prolongació de l'avinguda Prat de la Riba passant a nivell del pla de cobriment de les vies en direcció a Pardinyes i la seva continuació a través del barri nord.

Lleida se situa, a més, en una posició connectada dins l'esquema director europeu de l'alta velocitat. La nova línia Madrid-Barcelona-frontera francesa-Perpinyà és un eix clau en el sistema ferroviari espanyol, i en conseqüència produirà canvis en el sistema territorial de ciutats, recollit en el Pla Director d'Infraestructures del MOPTMA (1993-2007).

Les conseqüències d'aquesta resituació geogràfica, en temps real, permet considerar les hipòtesis i efectes territorials següents:

— Un assentament més gran de població, més facilitats en la circulació comercial ferroviària i una mobilitat més gran de passatgers amb el transport ferroviari i, per tant, la disminució de la utilització dels transports privats.

Aspectes tots que ens fan pensar en la possibilitat de desenvolupar el creixement endogen de la ciutat, i també millorar les quotes de sostenibilitat en reduir els consums energètics que provoquen els fluxos de la mobilitat individualitzada.

— Un atractiu més gran de Lleida com a centre del sistema urbà, i en conseqüència al reforçament de les àrees de polaritat urbana, enfortiment de les funcions direccionals a través del terciari i dels serveis, potenciat en la ciutat en general i en particular en els àmbits de les estacions ferroviàries que s'expliquen en el present document.

— Superació de la barrera ferroviària, en el procés de configuració de la nova xarxa, la qual cosa permetrà el redisseny de l'estructura urbana de parts molt importants de la ciutat: l'estació actual de RENFE, les previsions de la nova estació en el *bypass* ferroviari, la qual cosa suposa el cobriment i ajust mediambiental des del traçat al llarg del terme municipal.

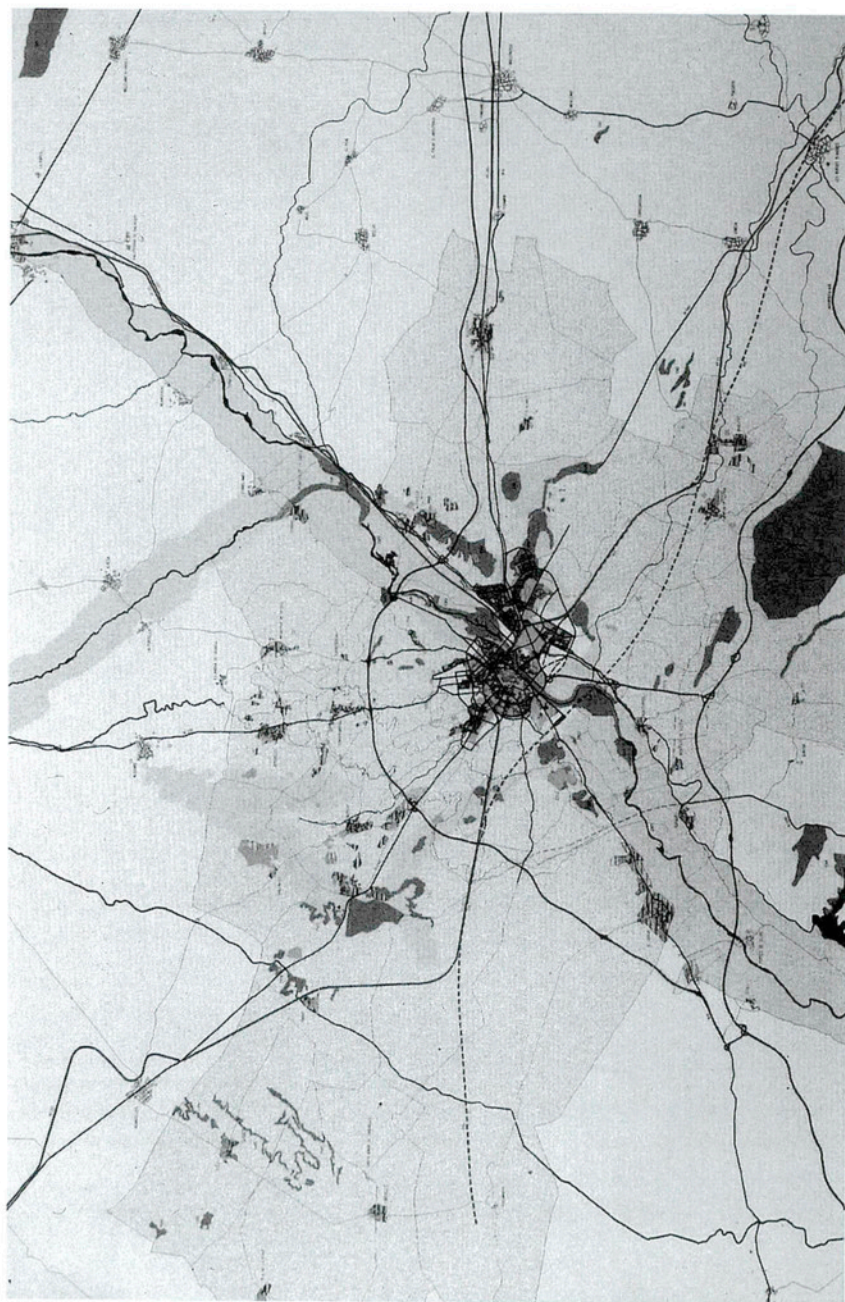


FIGURA 1. Els traçats del TGV a Lleida. Enquadrament territorial (sobre plànol base e. 1:50.000) Avanç de Pla. Pla General de Lleida 1995-2015.



FIGURA 2. Opiniions dels traçats del *bypass* segons MOPTMA, Generalitat de Catalunya. Ajuntament de Lleida (sobre plànol e. 1:10.000. Geodisa - Ajuntament de Lleida).



FIGURA 3. Estació de RENFE. Estat actual, 1995.



FIGURA 4. Remodelació prevista de l'estació de RENFE. (Estudi d'alternatives. Nov. 1991. Puigdemasa-Terés.)

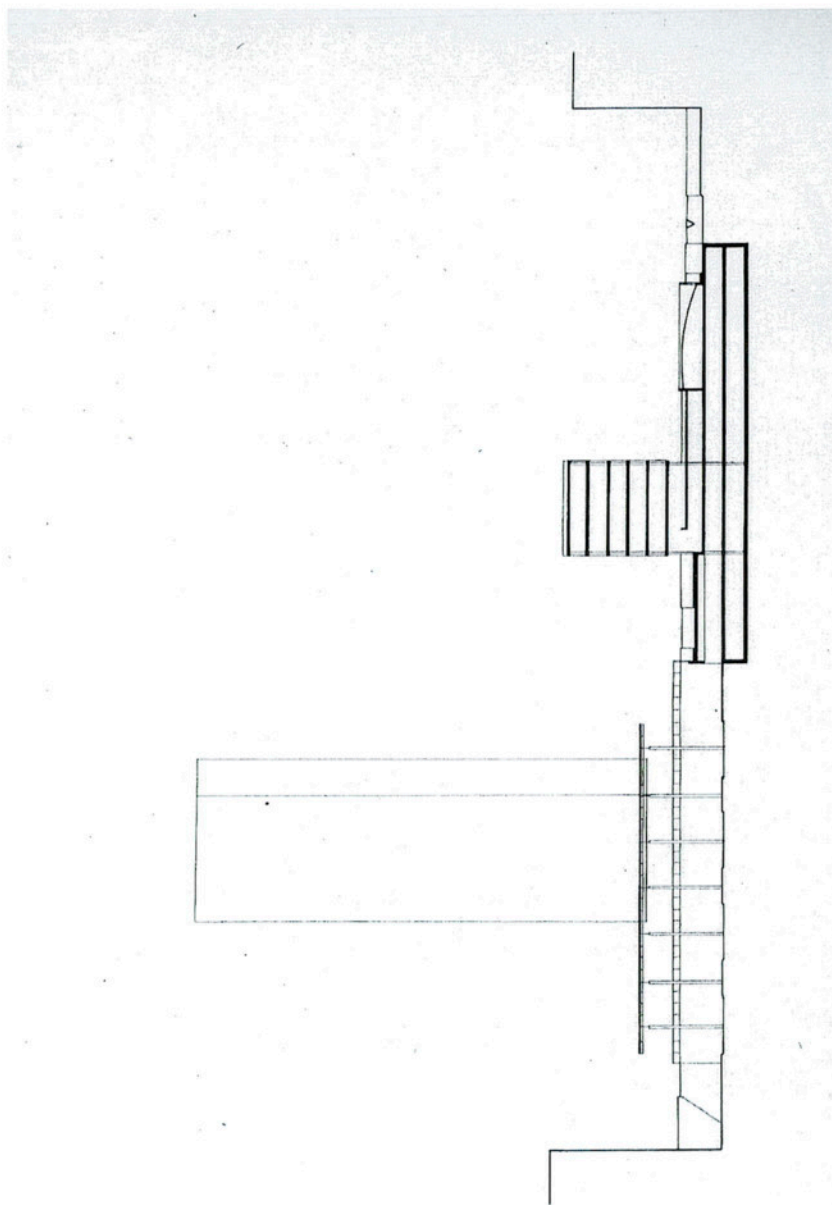


FIGURA 5. Seccions de proposta de remodelació prevista de l'estació de RENFE. (Estudi d'alternatives, Nov. 1991. Ajuntament de Lleida. Puigdemasa-Terés.)

EL PAS DEL TREN D'ALTA VELOCITAT PEL CAMP DE TARRAGONA

Joan Llort

*Arquitecte. Cap de Serveis de la Comissió
d'Urbanisme de Tarragona*

Voldria començar parlant-vos del concepte de *ciutat*, base de la meva intervenció, com a sistema urbà aplicat a Tarragona, i explicar el significat del sistema urbà que ens ocupa. Vist el contingut de les ponències dels meus antecessors durant el dia d'avui, voldria assenyalar que la meva presentació tindrà un contingut radicalment diferent, ja que mentre que ells han aportat diferents maneres d'acollir les noves instal·lacions que el tren d'alta velocitat comportarà, del que es tracta, en el cas de Tarragona, no és la manera de col·locar aquestes noves infraestructures, sinó de la conveniència, de la necessitat i de la racionalitat de la seva presència. Com a defensor d'aquesta possibilitat m'interessa explicar el perquè de la importància del TAV per al sistema tarragoní i de la necessitat de l'emplaçament de la seva estació en el nostre sistema urbà.

En segon lloc, explicaré el tràmit dut a terme, fins ara, amb l'Avanç del Pla Especial d'Infraestructura Ferroviària per a l'establiment d'una xarxa d'alta velocitat a Catalunya a l'àmbit de les comarques de Tarragona, el qual ha estat el resultat del període de consulta amb els ajuntaments afectats per la traça del tren.

Els ponents que m'han precedit aquest matí han anat assenyalant la dificultat de preveure una estació al sistema tarragoní. Aquest fet comportarà una sensible alteració del contingut i ordre d'exposició de la meva ponència dedicada a demostrar la lògica i la necessitat d'aquesta infraestructura en el nostre territori. El model de territori que intento explicar el descriu d'una manera molt precisa un article contingut al llibre *La guia d'arquitectura del camp*, escrit per un company nostre, Jordi Sardà, del qual em permeteu transcriure només una petita part *El camp és ciutat*:

Malgrat el nom, algunes voluntats i potser les primeres aparences el camp és ciutat. Aquesta tesi en principi sorprenent i volgudament contradictòria es fonamenta en un senzill rosari de reflexions, entenen la geografia, l'ecologia, l'urbanisme, la urbanitat, la història, el treball i la cultura del camp; reflexió feta, cal dir-ho, des de la voluntat d'entendre'l