

En aquest moment, la línia del corredor mediterrani és via única fins a Tarragona, i actualment tots els trànsits del llevant ferroviari hi circulen. A més, es troba en molt mal estat de manteniment i conservació, que fan del desdoblament un projecte de nova construcció de la doble via. El tram Freginals-Camarles, en avançat estat d'execució, comporta un nou pont sobre l'Ebre i la implantació d'una estació de mercaderies a l'Aldea, de caràcter comarcal.

D'altra banda, el Ministeri també es planteja la millora del sistema ferroviari, actualment en doble via, de Tarragona fins a Sant Vicenç de Calders, renovant les seves instal·lacions i esmentant-ne en alguns punts el seu traçat. Tot plegat, ens permetrà gaudir d'un sistema ferroviari amb molt bones prestacions i molt bona qualitat, però que quan arriba a l'estació de Tarragona no sap resoldre el seu problema, es troba amb una forta demanda industrial i portuària, es troba amb un pas obligat per la ciutat, amb radis de curvatura ridículs i amb la línia saturada en el tram Sant Vicenç-Barcelona.

Vegem ara el gràfic núm. 2, en el qual es troba grafiat el traçat de tren d'alta velocitat que nosaltres defensem per al sistema urbà tarragoní. De les tres alternatives presentades a les anteriors ponències, aquesta és la de més al sud, té una lògica de territori, de geometria, compleix les exigències tècniques del traçat i ens porta sortosament a una posició força cèntrica en el sistema urbà.

L'anàlisi feta anteriorment de l'actual sistema ferroviari mostra, de manera evident, que les noves instal·lacions ferroviàries permeten obtenir resultats òptims de temps fins a Tarragona, però després ens trobem amb una línia saturada que fa impossible aconseguir les previsions temporals preestablertes, dues hores i quaranta minuts per al València-Barcelona.

Això és important en la nostra defensa de l'estació, en tant que si aquest fos el traçat que aconseguíssim fer prosperar del tren, ens permetria un sistema d'enllaç entre el corredor mediterrani i el TGV.

El gràfic núm. 3 conté la posició de l'estació, que en els nostres documents anomenem *Perafort*, en record de l'antiga estació, però que, bàsicament, es troba inclosa tota ella en el terme municipal de la Secuita.

A la pregunta per què el tren no segueix la carretera nacional, es pot respondre que perquè no li és possible pujar els pendents que aquesta solució implicaria, molt superiors a les dotze mil·lèsimes establertes com a parà-

metre bàsic de disseny. Malgrat el criteri defensat pels representants del Ministeri de no preveure la doble utilització de la via per a passatgers i mercaderies, la traça que aquesta solució comportaria dóna pendents superiors a les trenta mil·lèsimes establertes per aquest organisme i, per tant, no pot passar pel sistema d'Igualada, sinó que ha de seguir en alguna d'aquestes tres posicions, la més al nord de les quals és paral·lela a la traça de l'autopista, la més meridional sud és la que nosaltres recollim en el nostre document.

D'aquestes, la primera salta el coll de Cabra amb pendents límits, el seu ús seria exclusiu de passatgers i no disposaria de cap punt d'aproximació amb el sistema urbà tarragoní, la qual cosa faria inútil la previsió d'una estació en el seu traçat. Per contra, la proposta de Perafort permet, amb pendents inferiors o iguals a les dotze mil·lèsimes, establir una traça que seguint la lògica de la línia de Roda, arriba a les rectes de la Secuita-Perafort. Des d'aquest punt i seguint la conca del Francolí hem d'anar a buscar l'únic pas d'accés a les planes de l'interior, l'estret de la Riba. Aquesta proposta comporta el pas del Vendrell, que és un dels punts complexos del traçat, però que és inevitable si es vol entrar en el sistema tarragoní.

Dues raons importants per defensar aquesta posició: el pes demogràfic, la seva capacitat de concentració d'activitats tant productiva, industrial com turística, amb un sistema d'una capacitat que en cap altre cas s'ha posat en dubte que fos necessari de fer parar el tren. I, a més, permet la connexió amb el gran corredor del Mediterrani utilitzant les mateixes infraestructures i podent garantir així les previsions de temps per al trajecte València-Barcelona.

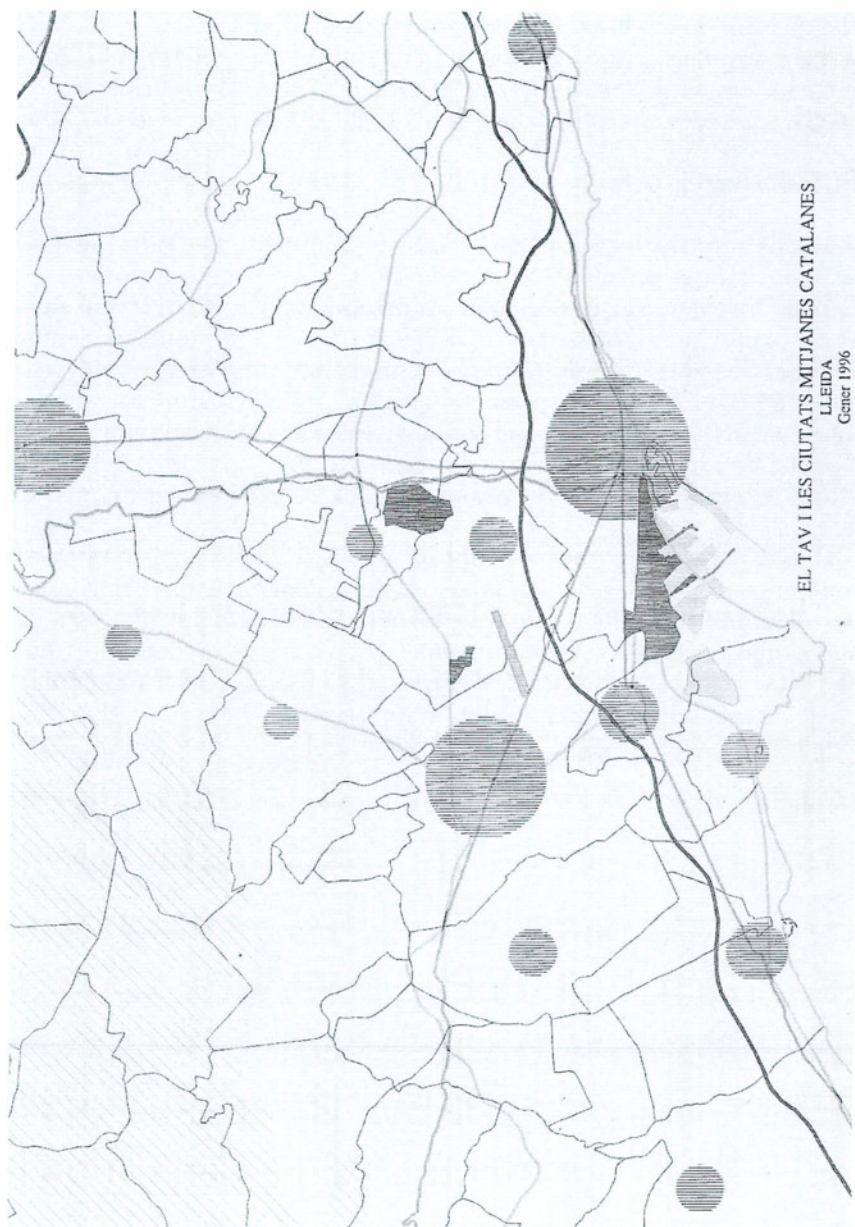
Tant des del Ministeri com des de la Generalitat s'ha apuntat aquesta solució que comportava un increment de quatre minuts en temps. Vostès saben que per tal de determinar la capacitat de servei del sistema vàrem utilitzar el model gravitacional, el qual assimila la fórmula del sistema universal de Newton substituint el paràmetre de distància (de fet, el seu quadrat) que figura en el denominador d'aquesta, pel producte de dos factors, el temps necessari i el cost. Per tant, un d'aquests factors és molt sensible a l'increment de temps del recorregut.

L'altre factor és el cost, que cal analitzar-lo per a cada una de les alternatives plantejades i amb la totalitat del seu abast. Sobre els 24.000 milions que aquest matí tothom acceptava com a increment de cost per a aquest traçat, els vull fer una petita reflexió. Si el sistema Sant Vicenç-Barcelona, en el tram del Garraf s'arregla, és a dir, si surt una tercera via en el sistema, sense comptar la dificultat geogràfica i de posició que això té, només

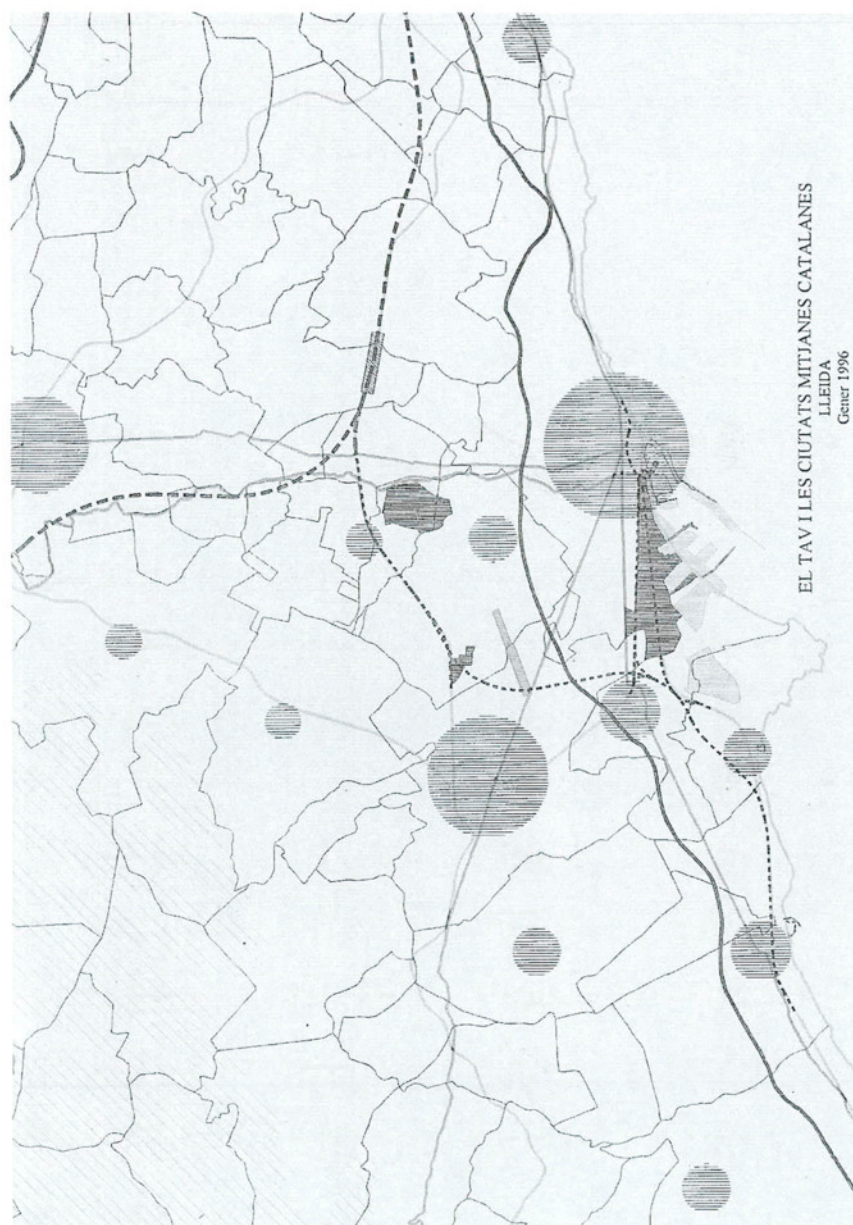
per distància amb un territori obert seria una via de velocitat alta, de 60 km de recorregut, amb un cost aproximat de 700 milions per quilòmetre, és a dir, que parlaríem de 42.000 milions. Per tant, si s'ha de complir el temps València-Barcelona, o ens gastem aquests 24.000, o ens gastem els 42.000 milions. Però, sinó, no arribem a Barcelona amb les prestacions que se'ns havia dit que hi arribaríem.

Tan sols us voldria ensenyar l'estat de tràmit i el ressò de l'Administració local. Només dues pinzellades: el mes de maig es va aprovar donar coneixement del projecte seguint les determinacions de l'article 125 del Reglament del planejament. Aquest és un document que ha rebut uns noranta suggeriments, dels quals la major part tenen a veure amb el pas pel Vendrell i nucli de Sant Vicenç. El projecte del tren d'alta velocitat permetria eliminar la barrera que avui suposa l'actual sistema ferroviari al seu pas pel nucli urbà del Vendrell, desplaçant-lo juntament amb la nova línia a les immediacions del talús actual de la variant de la carretera nacional.

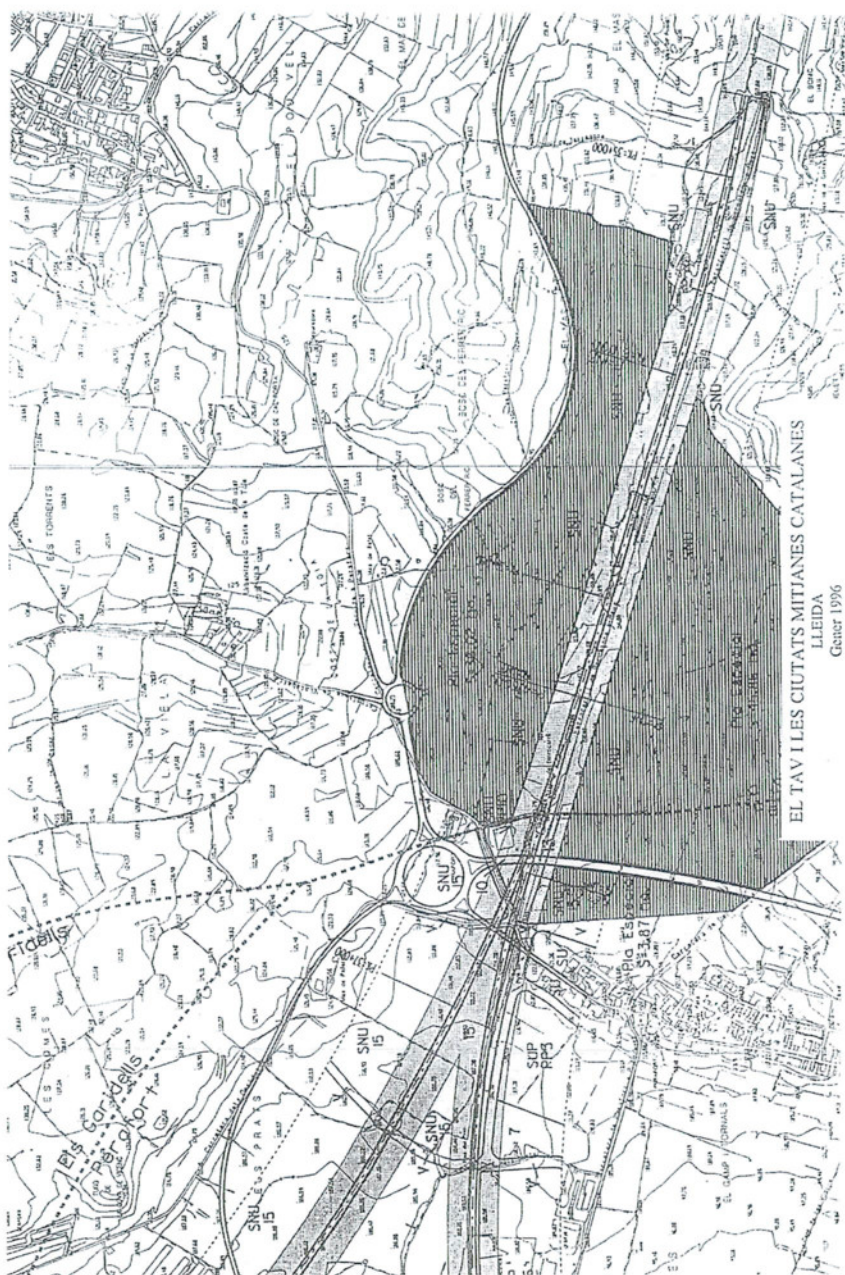
L'estació a Perafort permet que aquest territori disposi d'una estació amb ample internacional, resol la connexió amb el corredor ferroviari mediterrani, obrint aquesta línia cap a les planes de l'interior, l'enllaç entre ambdós sistemes dona servei a la terminal de passatgers de l'aeroport de Reus i a l'estació de mercaderies de Constantí. I alhora permet mantenir, per la costa, un sistema de rodalies potent i modern.



GRÀFIC 1. Esquema de les infraestructures existents en el Camp de Tarragona.



GRÀFIC 2. Traçat proposat per la Generalitat de Catalunya per al pas del TAV pel Camp de Tarragona.



POSICIÓ I PAPER DE L'ESTACIÓ D'ALTA VELOCITAT A GIRONA

Pere Solà i Busquets

Delegat d'Urbanisme de l'Ajuntament de Girona

1. El sistema de ciutats

1.1. *Girona dins el sistema de ciutats*

Al llarg del segle, les capitals provincials han tingut un desenvolupament notable, amb un índex de creixement superior al de Barcelona (poc més de tres vegades la població de 1990) i similar al de la comarca del Barcelonès (cinc vegades), i han guanyat pes sobre el total de Catalunya: la suma de les tres ciutats passa de ser poc més del 3 % de Catalunya el 1990 a situar-se al voltant del 5 % el 1991.

El procés de concentració industrial i la seva condició de centres comercials i de serveis d'ampli abast territorial ha reforçat la característica urbana de totes tres ciutats.

Girona passa de 19.321 habitants a 93.700 si s'hi afegeixen Salt i Sarrià de Ter, 4,8 vegades més de la població de 1900.

El Gironès amb les cinc comarques de l'entorn de Barcelona, Tarragonès, Garraf i Baix Camp és de les comarques on la població urbana supera el 80 % del total.

Des del punt de vista de l'Administració estatal, Girona, dins de Catalunya, se situa al mateix nivell jeràrquic de Lleida, Tarragona, i teòricament Barcelona, totes elles ciutats amb un nombre més gran d'habitants. Des d'altres paràmetres, la ciutat es pot considerar com una de les capdavanteres del que s'ha anomenat la *Catalunya de les trenta ciutats*.

D'aquestes petites i mitjanes ciutats se n'ha destacat el seu gran potencial de creixement i la seva capacitat d'articular el reequilibri territorial de Catalunya. Reequilibradores en el sentit que totes queden fora de l'àrea metropolitana de Barcelona i ofereixen una oportunitat de descentralització tant de població com d'activitats respecte d'aquesta.

1.2. *La xarxa urbana de les comarques de Girona*

Les relacions que estableix Girona amb el territori del qual és capital administrativa, van més enllà de les merament burocràtiques. Existeix certament una centralitat econòmica, però també un lideratge cultural innegable amb la potenciació de la universitat, una forta dinàmica comercial i la ubicació d'empreses de terciari.

Tot i l'autonomia de les àrees de Figueres, Banyoles, Olot, la constel·lació de la costa i la Selva marítima mantenen una relació quotidiana força important amb Girona.

1.3. *Les relacions Barcelona-Girona*

Des d'un punt de vista comercial i de serveis, oferta cultural i administració, Barcelona exerceix una important atracció sobre el mercat gironí. Les dades de mobilitat laboral vindrien a reflectir la inversió d'un flux tradicional predominant de Girona cap a Barcelona, de manera que l'oferta de Girona s'ha convertit en més atractiva.

D'altra banda, existeix una forta demanda procedent de Barcelona des del punt de vista del lleure als municipis de l'Empordà (més de 78.000 residències secundàries), és un fet important des del punt de vista econòmic i social (un 24,53 % de famílies de l'àrea metropolitana tenia el 1989 residència secundària i d'aquests un 30,45 % a l'Empordà o la Selva).

2. Consideracions sobre la posició de l'estació

La funció d'alta velocitat no ha de ser només la connexió entre grans ciutats, per les grans distàncies, sinó que ha de complir també un paper de vertebració territorial.¹

2.1. *La intermodalitat*

L'alta velocitat no és un complement del transport aeri, sinó un complement del transport per carretera.

1. Vegeu l'esquema d'alternatives presentades en el gràfic 6 de la ponència d'Antonio Montfort.