



Proyecto del trazado con los tramos nuevos en negro, los existentes en blanco y las dos alternativas propuestas entre Granollers y Mollet: la norte será la buena.

La Comissió d'Urbanisme de la Generalitat ha emitido un informe favorable a la propuesta presentada conjuntamente por Parets, Montmeló y Granollers

La futura línea orbital pasará por Parets y tendrá un apeadero en el Circuit

JAUME RIBELL

La futura línea de tren orbital que ha de unir Vilanova y la Geltrú y Mataró rodeando Barcelona, ya tiene trazado.

No se ha aprobado definitivamente aún, pero sí que la pasada semana se dio un paso muy importante en ese sentido, ya que la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat ha emitido un informe favorable a la propuesta presentada conjuntamente por los ayuntamientos de Parets, Montmeló y Granollers.

Después de unas primigenias propuestas que presentaban dos alternativas (una defendida por Granollers y los municipios con parada en la línea de Francia, y la otra encabezada por Parets y Mollet), se llegó a un acuerdo para presentar esta propuesta consensuada que ahora ha sido aprobada. Un acuerdo basado en el hecho de aceptar la alternativa de los que querían que el tren pasara por Parets y Montmeló pero sin que la conexión entre las líneas de Gra-

nollers supusiera hacer pasar la vía por encima de Palou.

Así las cosas, el organismo autonómico ha visto con buenos ojos este documento que

a grandes rasgos prevé el paso del ferrocarril paralelamente a la autopista AP-7, conectando así la línea de Puigcerdà (Parets) con la de la estación de

La AMTU pide participar en el proyecto

La Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU) con sede en Granollers, ya ha pedido participar directamente en la elaboración definitiva del proyecto de la línea orbital, puesto que fue de la propia asociación que surgió la idea. Así lo hicieron público en un comunicado tras la reunión celebrada el pasado viernes, después de conocer el informe favorable de la Comissió d'Urbanisme de la Generalitat. En dicho comunicado se expresa la "satisfacción" por ese informe y se demanda "ser parte interesada en el proyecto". La misma reunión sirvió para aceptar la petición de Alella como nuevo municipio miembro de la asociación, que pasa así a englobar un total de 55 municipios que reúnen a más de 1,6 millones de habitantes. Asimismo, también se formó el nuevo comité ejecutivo de la AMTU, que quedó formado por los ayuntamientos de Granollers, Terrassa, Sabadell, Mataró, Mollet, Cerdanyola, Sant Cugat, Vilanova i la Geltrú, Manresa, Martorell, Vilasar de Mar, Vic, Caldes, Lliçà d'Amunt, Sitges y Vilafranca del Penedès.

EL PROYECTO

Se prevé que el nuevo tramo de vía vaya paralelo a la AP-7 hasta llegar a la estación de Francia

Francia de Granollers, e incluyendo un apeadero en el Circuit de Catalunya.

119 KM. DE VÍA

Eso es lo que medirá la línea en su totalidad una vez se haya terminado: 119 km. de vía que unirán, de sur a norte, a Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, La Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Abrera, Terrassa, Sabadell, Barberà, Santa Perpètua, Mollet, Montmeló, Parets, Granollers, La Roca, Argentona y Mataró, dando servicio a un total de 31 estaciones de las que 18, como la de Montmeló, serán de nueva creación. Cabe aclarar que estos 119 km. incluyen los tramos de vía ya existentes: los que van de Vilafranca del Penedès a Martorell, de Terrassa a Sabadell y de Santa Perpètua a Parets. En total serán 68 los km. de nueva construcción, 46 de los cuales serán de túneles. Y es que los nuevos tramos a construir tienen que unir Mataró con Granollers, a los dos valleses (Barberà-Santa Perpètua), Terrassa con Martorell y Vilanova i la Geltrú con Vilafranca del Penedès. En definitiva, una obra muy costosa en tiempo y dinero: las primeras estimaciones prevén una inversión total de unos 4.000 millones de euros. Por lo que el calendario de ejecución aún es aproximativo. De momento, el actual documento elaborado por el Departament de Política Territorial i Obres Públiques, constituye una primera base para elaborar los planes directores urbanísticos que los respectivos municipios afectados tendrán que ir elaborando para tener las reservas de suelo necesarias para que pase la vía. Si todo sigue el ritmo previsto, este documento podría ser sometido a exposición pública antes del verano del 2008, periodo tras el que empezaría su proceso de aprobación formal. Mientras que las obras no empezarían hasta el año 2011, teniendo una duración estimada de unos cinco años.