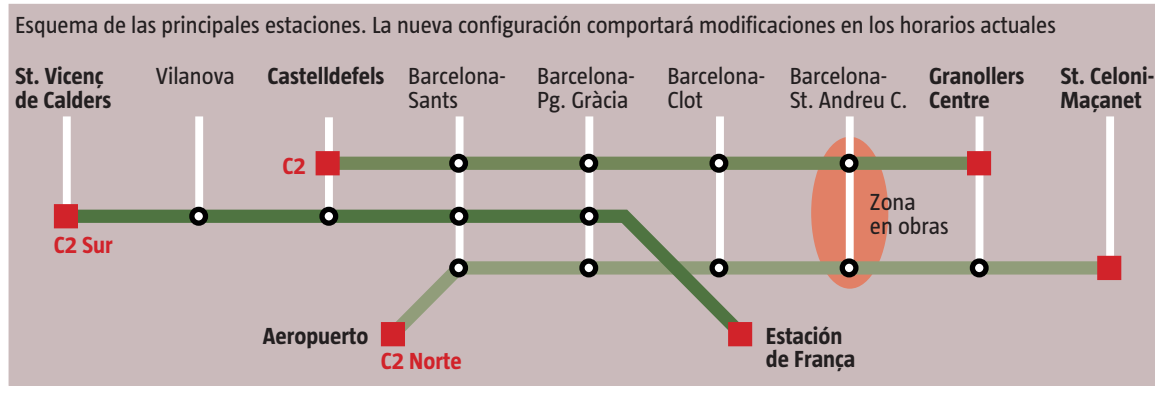


REAJUSTE EN CERCANÍAS EL PROYECTO PARA SANT ANDREU COMTAL

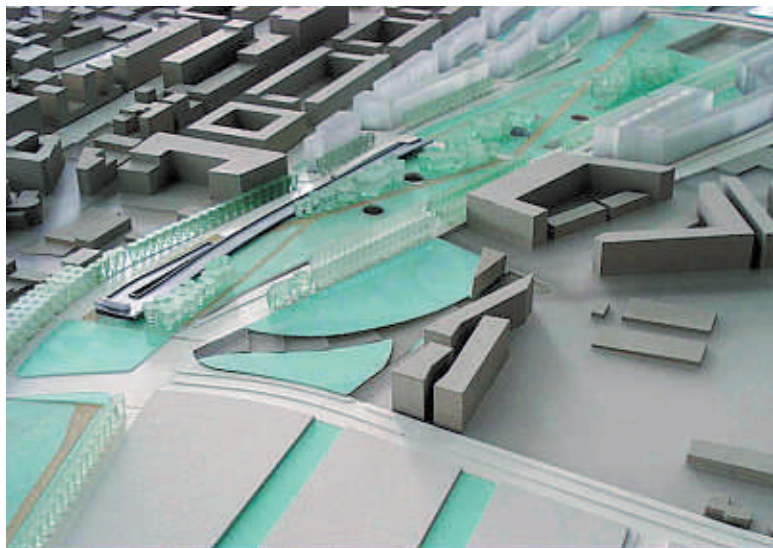
La C2 se dividirá en tres sublíneas



FUENTE: Renfe

LA VANGUARDIA

La estación con dos vestíbulos



Maqueta de la futura estación de Sant Andreu Comtal y su entorno

>> VIENE DE LA PÁGINA ANTERIOR

en pasante y, por tanto, deja de ser cabecera. El conjunto de esta intervención reduce la capacidad operativa, al contar con sólo dos vías, de manera que se incrementa el tiempo de viaje de las relaciones que circulan por esta zona. Esta es la razón por la que, además de reprogramarse los horarios (véase la web www.renfe.com) se ha modificado el recorrido de la C2, que en la práctica se ha dividido en tres subtramos.

El más perjudicado es el trayecto de la zona norte, que es la que transporta unos 46.150 viajeros al día –el 35,3% de los 130.000 del total–, que situará su principio y fin en el aeropuerto de Barcelona y en Sant Celoni o Maçanet. El tiempo de viaje tendrá un incremento de 5/6 minutos de media, aunque en algunas situaciones se alcanzará el máximo de 12/13 minutos. Además, la hora punta entre Granollers y Barcelona pasa de seis a cinco trenes por hora. Por contra, este diseño permite que, con los dos convoyes a la hora actuales, un mayor número de estaciones dispondrá de conexión con el aeropuerto.

La otra cara de este despliegue

aporta un elemento positivo. La C2 sur, que conectará St. Vicenç de Calders y la estación de França, hará realidad una petición muy reivindicada, que el servicio se orden por frecuencias. Habrá un servicio cada 15 minutos a partir de las nueve de la mañana des-

EL CALENDARIO
Las obras y las afectaciones en Sant Andreu tienen una duración de dos años

ACCESO RÁPIDO
La nueva estación está pensada para que los viajeros se ahorren paseos

de Vilanova. Incluso se ganará tres minutos por viaje, tiempo que compensará el acumulado desde la puesta en servicio de la alta velocidad. Este recorrido mueve el 57,2%, 74.360 usuarios.

El gran inconveniente se plantea para los que se desplazan de la zona sur a la norte, o viceversa,

sin parar en Barcelona. Son unas 5.070 personas. De estas, más de 3.000 deberán hacer transbordo en la capital (2,6%), mientras que 1.700 (1,3%) mantendrán sus hábitos por cuanto se deja la conexión Castelldefels-Granollers.

En la línea del Maresme (C1, Molins/Mataró/Maçanet) se registrará un aumento del tiempo de viaje que, oficialmente, se sitúa en tres minutos. Pero este incremento podría ir de los 2 a los 12 minutos (Blanes-Barcelona). La reestructuración facilitará que aumente la oferta en las estaciones de Montgat, Montgat-Nord y Cabrera de Mar/Vilassar. En las líneas 3 (l'Hospitalet/Vic-Puigcerdà) y en la 4 (St. Vicenç/Vilafranca/Terrassa/Manresa) también habrá más oferta en diversas estaciones. Esto se dará, además, en medias distancias a Portbou, pese a que se sumarán más minutos al viaje, de 6 a 11.

Estas son, a grandes trazos, las modificaciones de un servicio que no se normalizará hasta al menos dentro de un par de años, cuando se haya concluido el traslado de las vías a la zona norte –hay que dejar el espacio para la gran estación intermodal del AVE, todavía sin proyecto– y esté a punto la hermana pequeña. La nueva estación de cercanías de Sant Andreu Comtal pasa por ser una de las actuaciones más relevantes. Será –como explicó Antonio Fernández Gil, director de la línea de alta velocidad– la primera de estas infraestructuras que tendrá dos vestíbulos independientes, uno a cada extremo de los andenes. Este diseño corresponde al concepto de que cercanías se entiende como un sistema de transporte rápido –un metro regional–, en el que el tiempo es elemento fundamental para los viajeros, de ahí que se facilite ese doble acceso, con la idea de acortar los paseos.

Los edificios de cada lado se situarán al nivel de la losa de cobertura del corredor ferroviario, desde los que se accederá a los dos andenes –240 metros de longitud y una anchura de 7 a 10– y las cuatro vías. Los vestíbulos –contarán con ascensores, escaleras mecánicas y fijas– están diseñados con amplias zonas en la que los usuarios dispondrán de una visión directa del tren, con lo que se facilita una mejor orientación y agiliza los movimientos. Esta gran reforma culminará con la creación de un parque de 2,5 kilómetros –resultado de la cobertura ferroviaria– que enlazará estas actuaciones con la Sagrera.

El examen, a partir del día 31. Javier Pérez Sanz remarcó el esfuerzo de programación. Otra cosa son los imprevistos.●

Nadal presenta el libro de estilo que servirá de guía a quienes proyecten carreteras en Catalunya

Tratado de estética de las rotondas

JAUME V. AROCA
 Barcelona

El conseller Joaquim Nadal acostumbra a viajar atrás en el coche con una pequeña libreta donde anota todo lo que va viendo por el camino. Lo que le gusta y lo que no. Por ejemplo, no le gusta que cada tramo del Eix Transversal esté pintado de un color. Ni que en el centro de las rotondas se hayan alzado colosales tartas artísticas de difícil catalogación. Hay que acabar con la libertad de las rotondas debió anotar alguna vez. “Este país –sostiene– debería ser como el *pa de pessic*. Cuando lo cortas y lo separas sabes que el pedazo que has cortado forma parte de un todo porque es igual”, sostiene Nadal. Es la Catalunya *endreçada*.

De ahí que el conseller presentara ayer un libro realmente extraño: el libro de estilo de las carreteras catalanas. Para que se entienda, se trata de un compendio de reglas estéticas y de seguridad que, en adelante, debe guiar a quienes vayan a planear o reformar nuevas carreteras catalanas de modo que, si alguna vez se cumpliera todo lo que allí está escrito, todas las carreteras, todas las

do su impacto estético en el exterior, al igual que los taludes que, si resulta imprescindible construirlos, deben integrarse en el paisaje. En las rotondas, en adelante, sólo vegetación, a poder ser autóctona y bien cuidada, que impida los deslumbramientos entre vehículos. ¿Y los rótulos? Fondo marrón con el texto escrito en blanco en letra Helvética. Todo muy sintético, en línea con las miles de portadas que diseñó el autor del grafismo, Enric Sauté, cuando producía miles de

TRÁFICO

Tres muertos en un accidente

■ Tres personas murieron la madrugada del jueves en un accidente entre dos coches en el kilómetro 702 de la N-II, a su paso por Caldes de Malavella (Girona), según los Mossos d'Esquadra. Las víctimas del accidente son los dos conductores de los vehículos y un acompañante. El tráfico se desvió por una vía de servicio.



VICENÇ LLURBA

Vista de una rotonda en la variante de Falset

señales, todas las vallas, todos los puentes, todos los taludes serían iguales desde el delta del Ebro hasta Portbou.

Por ejemplo, en las carreteras de interés paisajístico convendría cambiar las fatídicas biondas por unas amables vallas de madera. Las vallas nuevas en zonas de riesgo deberán llevar el faldón que evite graves lesiones para los motoristas pero algunas, sólo algunas, podrían ser traslúcidas. Los túneles, por ejemplo, convendría terminarlos reduciendo

portadas de la colección de bolsillo de Alianza Editorial.

Una idea más: en adelante todas las carreteras catalanas darán cuenta de toda la riqueza cultural que haya en los alrededores, “como en Francia –dice Nadal–, donde son unos verdaderos artistas de vender lo que tienen en los paneles de las carreteras”.

¿Y todo esto cuándo se hará? Con tiempo, explica el conseller Nadal. Cada vez que se reforme una carretera o cuando se hagan nuevas.●