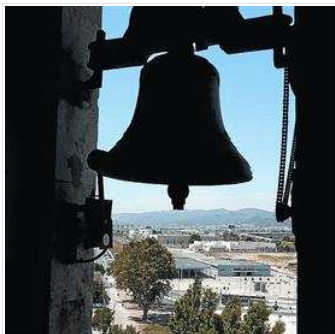


L'encaix al Prat de l'estació de l'AVE ajorna les obres al 2010

- El pàrquing, els taxis i busos i els vials cap a la C-31 estaran a l'oest de la parada de tren i metro
- El municipi dissenya a l'est del futur edifici oval un parc que enllaçarà amb el centre històric



Estació provisional del Prat vista des de l'església de Sant Pere, ahir. Foto: ALBERT BERTRAN

RAMON COMORERA
EL PRAT DE LLOBREGAT

L'estació intermodal del Prat de Llobregat, amb AVE, tren convencional i tres línies de metro, és una de les quatre grans obres pendents de la ruta d'alta velocitat Barcelona-Madrid a l'àrea metropolitana. Les altres tres són ampliar l'estació central de Sants i cobrir les vies d'ample ibèric a l'Hospitalet i al mateix barri de Sants. Per les andanes de formigó ja construïdes, encara que tapiades, del túnel del Prat paral·lel al de les vies de Rodalies, hi passen milers d'AVE sense parar. Falta la singular edificació oval de la superfície que acollirà els vestíbuls i les connexions de totes les línies. Els treballs havien de començar el 2008 i acabar el 2010. Però, el complex encaix de l'edifici a l'entorn urbà, i l'alentiment per la crisi d'algunes obres, ha portat a plantejar-ne l'inici el 2010.

En aquest projecte hi intervenen tres administracions: l'Estat, que amb Adif explotarà l'estació, la Generalitat, que la

construirà i pagarà, i l'Ajuntament del Prat, que la ubicarà a la urbanització d'una zona situada entre el casc antic i el nou eixample nord, i que inclou cobrir la contigua C-31.

La nova previsió és que el projecte constructiu estigui enllestit a final d'aquest any i es pugui licitar el primer semestre de l'any que ve. La instal·lació seria així una realitat el 2012 quan, a més, la Conselleria d'Obres Públiques considera que podria obrir els dos trams de la L-9 que enllaçaran l'Hospitalet amb l'aeroport i la Zona Franca via el Prat. La tuneladora que excava la línia de metro en aquesta zona ja ha passat per sota del nucli urbà i de la mateixa parada intermodal i es dirigeix cap al Llobregat i Mercabarna.

15 MILIONS DE VIATGERS / Pel futur complex hi circularan l'AVE, Rodalies, trens regionals i Euromed de Renfe i L-9, L-2 i L-1 de TMB. S'estima que el 2025 hi passaran 15 milions de viatgers a l'any per un centre que funcionarà com l'estació de l'aeroport, la de les ciutats del Baix Llobregat (evitarà anar a Barcelona) i també la de la Fira, que tindrà el recinte ampliat a tres parades de metro. El cost de les obres s'estima que superarà els 60 milions.

La redacció del projecte es va adjudicar el maig del 2007 a la unió d'empreses on hi ha els arquitectes César Portela i Eva Monte que havia guanyat el concurs d'idees amb la proposta d'un edifici el·líptic de 6.200 metres quadrats. La lluminositat i la facilitat de connexió de totes les línies de transport són les principals característiques interiors.

A l'exterior, l'enorme pavelló estarà encarat, a les seves dues entrades, a zones ben diferents, segons diu el regidor d'Urbanisme, Sergi Alegre: «Una de verda, amable i sense cotxes orientada al centre del Prat. I una altra de metropolitana, destinada a la mobilitat i connectada amb la C-31, on hi haurà el pàrquing subterrani de 800 places i les parades de bus i taxi.»

Alegre insisteix en la complexitat d'encaixar urbanísticament el nus ferroviari més enllà de la construcció de l'espectacular edifici. «L'estació no es pot concebre com una cosa aïllada, sinó inserida a la ciutat i amb accessos adequats», remarca. Els tècnics hi treballen per no demorar més la segona parada metropolitana de l'AVE.

Foment assegura que Tarragona no es quedarà sense alta velocitat

- L'anunci encara no inclou la ruta per on arribaran els trens a la capital
- La nova estació intermodal estarà a punt el 2012 al sud de l'aeroport de Reus

RAFAEL MORALES
TARRAGONA

El secretari d'Estat de planificació i infraestructures del Ministeri de Foment, Víctor Morlán, va aclarir ahir algun dels dubtes sobre la futura xarxa ferroviària del Camp de Tarragona. Amb motiu de la presentació del projecte de la nova estació d'alta velocitat que es construirà al sud de l'aeroport de Reus, Morlán va assegurar que la capital «no es quedarà sense alta velocitat». La manera i la forma dependrà dels estudis que s'estan fent juntament amb la Generalitat i l'ajuntament.

La por més gran de les institucions i de la societat civil tarragonines és que amb la nova estació intermodal, que vertebrarà l'eix ferroviari del Mediterrani, es torni a cometre el mateix error que amb l'estació de l'AVE de Perafort i la Secuita, que està molt allunyada dels cascós urbans de les grans ciutats de la zona. Per això demanen que la futura estació de Tarragona tingui connexió amb les dues línies d'alta velocitat a Reus i a la Secuita.

«El que estem fent ara significa definir una xarxa que funcionarà durant, com a mínim, els pròxims 80 anys. És necessari, per tant, que ho fem bé i d'acord amb les institucions», va explicar Morlán per tal de calmar aquells que temen que la xarxa ferroviària de Tarragona es quedi en un carreró sense sortida ni entrada en l'alta velocitat.

«Estem contents a mitges, ja que continuem demanant la connexió amb la Secuita», va matisar Xavier Tarrés (PSC), tinent d'alcalde de l'Ajuntament de Tarragona. «Cap ciutat d'Espanya es quedarà sense tren d'alta velocitat», va insistir Víctor Morlán.

EXECUCIÓ EN 29 MESOS / L'adjudicació de les obres per executar el projecte de l'estació intermodal està previst que es porti a terme a finals d'aquest any o a principis del 2010. Immediatament després s'iniciaran les obres, que hauran d'estar finalitzades en un termini de 29 mesos. És a dir, cap a mitjan 2012. El projecte disposa d'un pressupost de 64,3 milions d'euros.

L'obra es farà en uns terrenys situats al sud de l'aeroport de Reus, a uns sis quilòmetres de distància del casc urbà d'aquesta ciutat i a una distància semblant del de Tarragona. L'obra s'ubicarà al costat de l'encreuament de l'autopista AP-7 amb la carretera T-11 (antiga N-420), de manera que els promotors també preveuen un ràpid accés per carretera.

El nou equipament permetrà la connexió amb el corredor del Mediterrani i també amb la línia d'alta velocitat que va de Madrid a Barcelona i, en el futur, a la frontera amb França. El projecte també inclou la construcció, a uns 500 metres al sud, d'un canviador d'amples de via que permetrà adequar l'ample ibèric a l'europeu.

PROJECTE GLOBAL / Morlán també es va referir a la necessitat de veure aquesta obra dintre d'un projecte global que canviarà la xarxa ferroviària de la zona. Entre altres aspectes, es traslladaran cap a l'interior les actuals estacions de Cambrils, Salou i Tarragona, que s'han convertit en importants barreres cap al mar.

«Hi haurà dues estacions d'alta velocitat que uniran dos dels corredors amb més trànsit de passatgers i mercaderies d'Espanya», va insistir.

«L'hem de veure com una estació metropolitana que no només dóna servei a una ciutat o una altra, sinó a tot un territori», va explicar ahir l'alcalde de Reus, Lluís M. Pérez.

Més informació a la pàgina 30