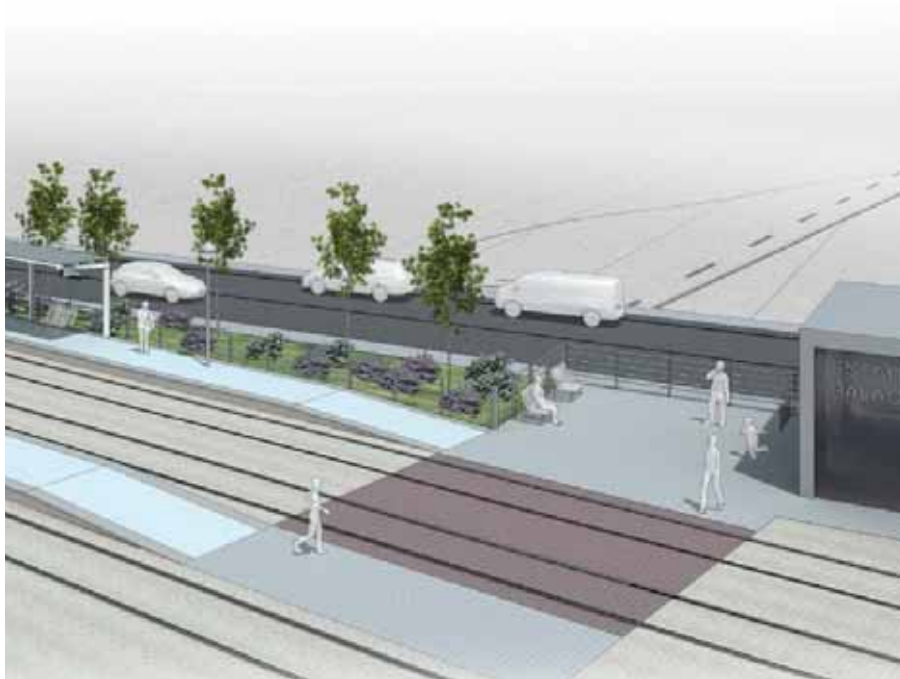


Nuevo tren-tram entre Lleida y Balaguer con tracción diésel



La Generalitat de Catalunya presentó el pasado septiembre el estudio informativo para la implantación del tren tranvía entre Lleida y Balaguer, trayecto que forma parte de la línea ferroviaria convencional Lleida - Poble de Segur. Además, también se saca a información pública la nueva variante de Balaguer, de 3,1 kilómetros de longitud. Se realizará una inversión de 48,6 millones de euros y no será modificada la alimentación de la línea, actualmente no electrificada. Ahora comienza el proceso de información pública del proyecto.

La línea ferroviaria de Lleida - La Poble de Segur, de vía única no electrificada y ancho ibérico, tiene una longitud de más de 89 kilómetros y conecta las comarcas del Segrià, la Noguera y el Pallars Jussà. A lo largo del recorrido hay diecisiete estaciones de las que tres cuentan con doble vía para el cruce de los trenes.

El titular de la línea es la Generalitat de Catalunya desde el año 2005, fecha en la que Renfe se la transfería para su explotación a través de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC). Desde entonces el Govern ha llevado a cabo un proyecto de modernización y renovación de la misma para mejorar la calidad del servicio y las frecuencias de paso, con una inversión global de cerca de 31 millones de euros. Estas actuaciones han supuesto mejoras importantes en el servicio, con cinco trenes más diarios en ambos sentidos, entre Lleida y Balaguer, y la reducción de quince minutos en la duración total del trayecto entre Lleida y La Poble de Segur. Esto se ha traducido en un incremento notable de viajeros, más de 239.000 pasajeros en 2009 en toda la línea.

Con el objetivo de mejorar la integración urbana de la línea a su paso por los núcleos de población, en especial en Balaguer, y facilitar, al mismo tiempo, una comunicación rápida con transporte público, se impulsa desde la administración titular de la línea, la implantación de servicios de tren tranvía para dar servicio a los municipios entre Lleida y Balaguer a partir de la adaptación de la línea existente en la actualidad. Al mismo tiempo, se construirá una variante ferroviaria a su paso por el municipio de Balaguer.

Estas actuaciones se encuentran en estos momentos en fase de anuncio del inicio del proceso de información pública del estudio informativo y de impacto ambiental correspondiente para que los interesados puedan consultar y enviar las aportaciones que estimen.

Integración y frecuencias

El estudio prevé la actuación en la línea existente a lo largo de 29,2 kilómetros, entre Lleida y Balaguer, para permitir la circulación de trenes tranvías con tracción diésel, manteniendo el actual sistema de alimentación, sin electrificar.

La adaptación de la línea ferroviaria existente entre Lleida y Balaguer al modo tren-tram conlleva la implantación de un sistema combinado que aprovecha al mismo tiempo las ventajas del tren y del tranvía. Así, por un lado, en los tramos interurbanos permite



Variante del Este

La propuesta se basa en la construcción de una variante ferroviaria por el este del municipio de Balaguer, con su correspondiente estación. El nuevo trazado contará la supresión de un tramo de aproximadamente 2,7 km de la vía existente así como de la actual estación. La nueva variante tiene una longitud total de unos 3,1 km y su inicio se encuentra al sur del municipio, antes del cruce con la carretera C-26. El nuevo trazado cruza esta carretera por debajo y se sitúa al lado del canal de Balaguer. A partir de aquí, discurre paralelo al canal y cruza las calles de Urgell y la carretera de Camarasa también por debajo. Más adelante, la vía gira hacia el oeste y cruza el río Sió mediante un viaducto de 250 metros de longitud, y vuelve a conectar con la línea actual.

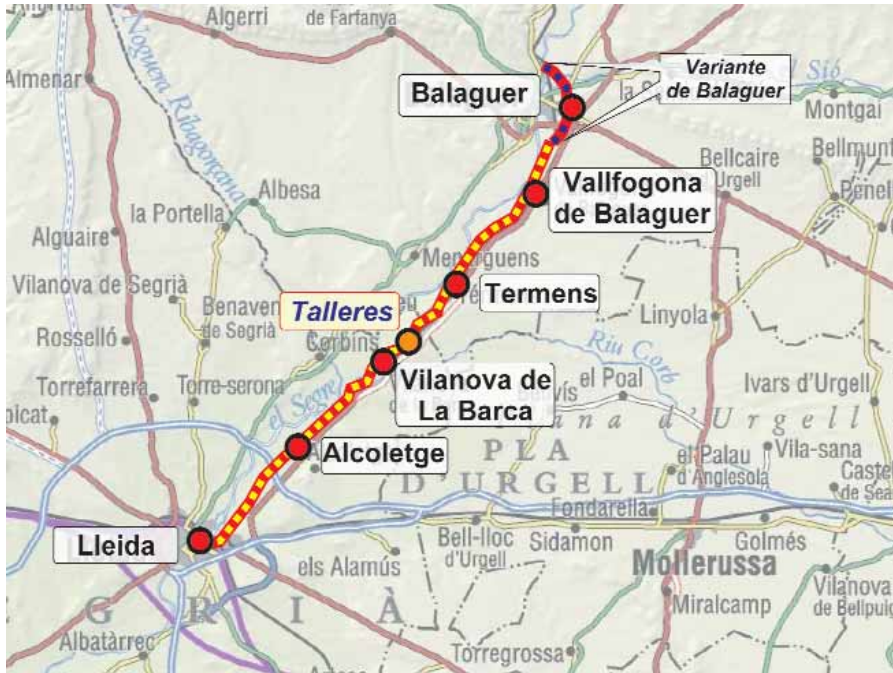
Nueva pasarela peatonal

Por otro lado, y mientras no se haya finalizado la nueva variante, se ha previsto construir una pasarela peatonal sobre la línea a su paso por la carretera de Camarasa, cerca del paso a nivel existente, donde el Ayuntamiento ha promovido una nueva urbanización y una escuela. La pasarela de unos diez metros de longitud, será de módulos prefabricados que facilitarán su desmontaje una vez que deje de ser de utilidad. Tendrá un coste de 265.000 euros y se prevé licitar sus obras a partir de este otoño.

circular a velocidades competitivas para comunicar de manera rápida los diferentes municipios. Por otra parte, en los tramos urbanos funciona como un tranvía, y se coordina con la circulación de vehículos y peatones, llegando a velocidades de cerca de 30 kilómetros por hora.

La actuación permitirá, además, incrementar las frecuencias de paso actuales, de manera que

se podrá pasar de las ocho expediciones por vía y sentido de hoy en día, hasta las quince o dieciocho en el futuro, de acuerdo con la evolución de la demanda, que se prevé que podría estar entre los 800.000 y un millón de viajeros al año en el 2026. Por otro lado, la introducción de este sistema incluye también la adecuación urbanística del entorno de las estaciones y la mejora de la inte-



gración de la línea en la ciudad, dando continuidad a la trama urbana.

El proyecto cuenta con un presupuesto de unos 26,5 millones de euros para la variante y 22,1 millones para la adaptación y mejora de toda la línea.

■ Variante de Balaguer

La línea ferroviaria Lleida-La Pobla discurre tangencialmente por el este del casco urbano del municipio de Balaguer, de tal manera que su crecimiento urbano se ha visto limitado históricamente por la plataforma del ferro-

carril. El planeamiento de Balaguer prevé un desarrollo urbanístico al este de las vías que requiere de una mejora en su permeabilidad, ya que actualmente los dos lados se comunican mediante dos pasos a nivel y un paso elevado.

El pasado mes de diciembre fue sometido a información pública el estudio informativo sobre la integración urbana de la línea Lleida-La Pobla en el municipio de Balaguer. Este estudio analiza dos alternativas de integración en el entorno, basadas en el soterramiento de la línea a su paso por Balaguer, presupuestado en 80 millones de euros, o en un cambio

de tecnología ferroviaria pasando a tren-tranvía manteniendo el actual trazado, con un coste de 22 millones de euros, sin decantarse por ninguna de ellas.

A partir de las alegaciones recibidas, el Departamento de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat catalana ha hecho diversos análisis de trazado y ha acordado con el Ayuntamiento de Balaguer una solución que pasa por la construcción de una variante ferroviaria fuera del casco urbano, aunque dentro del término municipal. Con el objetivo de agilizar su tramitación. Esta actuación se ha incluido en el estudio informativo del tren tranvía entre Lleida y Balaguer, del que se estaba ultimando la redacción y que inicia ahora su información pública.

■ Nueva estación

Se situará un poco antes del cruce con la calle Urgell, alineada con el eje de la rambla prevista en el planeamiento. Esta estación dispondrá de tres vías y dos andenes. Uno de los andenes tendrá una longitud de 40 metros, mientras que el otro tendrá 120 y se plantea con doble piso. Con esta configuración se consigue compatibilizar los servicios tipo tren-tram hasta Balaguer, con la explotación de la línea actual hasta La Pobla.

■ Adecuación de la línea

Por otro lado, el estudio que ahora se somete

■ Actuaciones para la implantación del tren-tram Lleida-Balaguer

- Actuación sobre 29,2 kilómetros de los 89 de la línea Lleida - La Pobla de Segur para posibilitar la circulación de unidades de tren-tram.
- Una nueva variante en Balaguer de 3,1 km por el este del municipio que sustituirá al actual trazado que cruza la ciudad.
- La adaptación e integración urbana de las cuatro estaciones intermedias: Alcoletge, Vilanova de la Barca, Tèrmens y Vallfogona de Balaguer.
- Una inversión total de 48,6 millones de euros, de los cuales 26,5 corresponden a la variante de Balaguer y 22,1 a la adaptación y mejora del resto de la línea.

■ Estaciones para el tren-tram

Alcoletge. La actuación incluye la urbanización del vial que actúa como nexo entre la población y la estación. Aquí el estudio prevé también la construcción de un aparcamiento de intercambio, con capacidad para veinte motocicletas y 64 turismos, para poder acceder a la estación en vehículo privado, con un acceso en rampa. Además, los andenes se ajustarán para permitir la circulación de los nuevos vehículos de tren tranvía y la accesibilidad de los viajeros.



Vilanova de la Barca. En el futuro, esta estación quedará más cerca del núcleo urbano, de acuerdo con los crecimientos urbanísticos previstos. Ésta será una de las dos estaciones con doble vía de este tramo, para facilitar el cruce de trenes tranvía y permitir, así, aumentar la frecuencia de la línea. Por ello, contará con dos andenes: uno que ya existe y se adaptará a los nuevos usos, y una segunda andén paralela a la vía actual, de 40 metros de longitud, que quedará lo más cerca posible de la calle del río Corb. Además,



se elevará el paseo paralelo a la vía para facilitar el acceso a los andenes desde cualquier punto.

Térmens. La opción considerada como más adecuada queda totalmente integrada en el núcleo urbano, y conlleva la creación de una nueva área para el uso ciudadano, con una zona de juegos infantiles y un paseo arbolado para peatones que da continuidad a la pasarela existente sobre el Canal de Balaguer. La estación tendrá dos vías para los cruces del tren con dos andenes de 40 metros de longitud. Además, la actuación permitirá recuperar el puente peatonal que cruza el canal de Balaguer, dotándolo de accesibilidad mediante rampas.



Vallfogona de Balaguer. Esta estación también acogerá un nuevo aparcamiento para vehículos privados, con capacidad para ocho motocicletas y 38 turismos, para facilitar la accesibilidad desde el núcleo urbano y potenciar el uso del transporte público. Aquí, el andén del tramo aprovechará el andén existente, que se rebajará hasta los 28 centímetros de altura a lo largo de 40 metros. Después conectará con el andén original, de 60 cm de altura, mediante una rampa, en una longitud de 80 metros.





Vías de ancho ibérico (1.668 mm) de Lleida-Pirineus, de donde salen los trenes a la Pobla de Segur.

a información pública prevé también la conversión del tramo de 26,1 km de línea existente entre Lleida y Balaguer de la línea de FGC Lleida-La Pobla de Segur, así como la adaptación de las cuatro estaciones intermedias: Alcoletge, Vilanova de la Barca, Tèrmens y Vallfogona de Balaguer. Se prevé que estos trabajos supongan una inversión de 22,1 millones de euros.

La actuación contempla los

siguientes trabajos: adaptación de la infraestructura existente para permitir la circulación de trenes-tram; integración de la traza ferroviaria en los tramos urbanos, con el ajardinamiento y la urbanización del entorno más próximo y la integración de los carriles en el pavimento para reducir el impacto acústico y mejorar la permeabilidad de la traza, nueva área de talleres y cocheras, ubicada en los

terrenos de FGC entre las estaciones de Vilanova de la Barca y Tèrmens. Tendrá una superficie de 4.695 m², de los cuales 3.684 m² serán cubiertos. Dispondrá de tres vías, una de las cuales tendrá foso para el mantenimiento de los vehículos. La nueva área se destinará a la recepción, estacionamiento y mantenimiento del material móvil de la línea; construcción de dos nuevos aparcamientos disuasorioa en las estaciones de Alcoletge y Vallfogona de Balaguer; dos nuevos puntos de doble vía para el cruce de trenes, en Tèrmens y Vilanova de la Barca para permitir el incremento futuro de frecuencias en la línea y remodelación de cuatro estaciones intermedias, que incluye la colocación de nuevas marquesinas y mobiliario urbano, asientos para la espera de los viajeros, nuevo pavimento y el decrecimiento de los andenes para acercarse a la cota de la acera. Así, tendrán 28 cm de altura a lo largo de 40 metros de longitud, en lugar de los 60 cm de altura existentes ahora. ■

AMALIA JULIÁN

■ El tren-tram en España

El tren-TRAM de Ferrocarrils de la Generalitat Valenciana (FGV) circula en la provincia de Alicante, entre la capital y Benidorm. Comenzó como una experiencia exclusivamente tranviaria en un pequeño recorrido en 1999 y ya en 2008 llegaba hasta Benidorm, dando servicio al frente costero alicantino y a zonas clave de la ciudad de Alicante, como el centro administrativo y el mercado central.

En Andalucía, la línea del Tranvía Metropolitano de la Bahía de Cádiz, que conectará Chiclana, San Fernando y Cádiz, se explotará como tren-tram y tendrá una longitud total de 24 kilómetros. De ellos, 13,7 discurrirán a través de una plataforma de nueva construcción, mientras que los 10,5 restantes aprovecharán la línea ferroviaria Madrid-Sevilla-Cádiz a partir del ya construido viaducto de La Ardila en San Fernando. El número de paradas previsto es de 22, cinco de ellas en la prolongación hasta Cádiz. El tiempo de recorrido entre los dos extremos será de algo más de media hora y la población servida, situada a una distancia no superior a 500 metros de una parada, de 233.500 personas. Su puesta en servicio está prevista para el año 2011.

La línea Manacor-Artá de Servicios Ferroviarios de Mallorca (SFM), cuya puesta en servicio se prevé para 2011, también se explotará como tren-tram.

Por último, existe el proyecto de tren-tram en León, cuyo trazado discurrirá por la actual línea métrica de Feve entre León y Cistierna, de 71 kilómetros de longitud. El modo tranvía se utilizará en el tramo urbano de la ciudad de León, desde la estación de Matallana hasta el alfoz de la capital. El resto se explotará como tren.