

Según **Xavier Roselló**, jefe del Servicio de Planificación y Estudios de Política Territorial y Obras Públicas de la Generalitat de Catalunya, "para este Plan Director de Infraestructuras se está realizando un estudio de viabilidad, que permitirá establecer un programa de actuaciones que contemple prioridades y sistema de financiación, tanto autonómica como de la administración central".

Se espera que en este primer semestre del año se apruebe definitivamente por parte del Consejo Ejecutivo de la Generalitat y pueda poner en ejecución para el período 2001-2010.

"Cabe destacar", en palabras de **Roselló**, "que la elaboración de este Plan de Infraestructuras ha sido novedosa, ya que han participado los diversos organismos implicados con propuestas propias, que posteriormente se han coordinado identificando los puntos comunes. En la discusión y elaboración de las actuaciones comunes han participado así el Ayuntamiento de Barcelona, la Entidad Metropolitana del Transporte, Generalitat, TMB y FGC. Todas las actuaciones aprobadas, han sido fruto del

La Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona, ATM, ha elaborado y aprobado un Plan Director de Infraestructuras en el que se recogen las inversiones en materia de transportes públicos para los próximos diez años. El Plan prevé la ampliación de la red de metro y la implantación de un metro ligero, además de diversas actuaciones en las líneas de FGC y propuesta de mejora para la red de cercanías de Renfe.

consenso de todas las partes".

En lo que afecta al ferrocarril, la decisión fundamental ha sido la definición de un plan

LA GENERALITAT ESTUDIA UN PLAN DE INFRAESTRUCTURAS

Barcelona planifica la ampliación de metropolitano y proyecta nue



de ampliación del metro de Barcelona, que se agrupa en siete grandes actuaciones, que configurarán una nueva red.

Por una parte se han aprobado diversas ampliaciones de las líneas ya existentes. Así la línea 2 se prolongará desde Pep Ventura hasta Badalona Centro y Morera. En esta misma línea se convertirá el actual tramo Pau-Pep Ventura de la línea 4, en línea 2 para evitar el elevado número de trasbordos y facilitar la entrada al centro de Barcelona, desde Badalona.

También se prolongará la línea 1 de Fondo a Montigalà y Badalona Centro, lo que permitirá unir diversos barrios de Badalona con su centro histórico.

La línea 4 por su parte, se prolongará desde Pau a la futura estación de alta velocidad de Sagrera, que quedará así conectada con la red de metro.

Y por último, se prevé la prolongación de la línea 5 llegará desde Horta a Carmelo y Valle de Hebrón, donde conectará con la línea 3.

El nuevo plan contempla también la construcción de una nueva línea, la llamada línea 6, que recorrerá Barcelona de punta a punta, desde el río Llobregat hasta el Besòs, en un eje interior paralelo al mar. Esta nueva línea 6, que descargará las actuales 1 y 5, irá desde Zona Franca a María Cristina, Sarrià, Lesseps, Sagrera, Singuerlín con antena a Gorg. Tendrá correspondencias en Magòria, Badal, María Cristina, Sarrià, Lesseps, Guinardó, Sagrera y Sagrera alta velocidad. En la estación terminal de Zona Franca, está prevista la construcción de un intercambiador para las diferentes líneas de autobuses.

2001-2010

n de su red vos tranvías



Se construirá una nueva línea, la 6, desde Zona Franca a Sagrera y Gorg.

conectar las dos explotaciones ferroviarias de esta ciudad. Queda pendiente un posterior estudio para el servicio al corredor del delta del Llobregat, que atienda a los núcleos urbanos de Viladecans, Gavà y Castelldefels.

Aunque no es competencia de la Generalitat, ATM acordó proponer una serie de actuaciones en la red de cercanías de Renfe que mejorarían el conjunto del sistema de transportes. Entre ellas, la mejora del ramal que sirve al aeropuerto, la adaptación del enlace el Papiol-Mollet para el servicio de cercanías, la duplicación de la vía entre Montcada y La Garriga y el aumento de capacidad entre Montgat y Martorelles.

El Plan de Infraestructuras, por otra parte, hace especial hincapié en la preocupación por mejorar las correspondencias en la red de metro, que en su actual diseño resultan un inconveniente para los viajeros actuales y son disuasorias para los potenciales. Así, se han previsto una serie de actuaciones que puedan mejorar en la medida de lo posible las

correspondencias. Las primeras que se atenderán son las de los grandes núcleos ferroviarios de Sagrera, Sants y Plaza España, así como la mejora de la estación de Provenza y del intercambiador

de Plaza Catalunya, Universidad y Urquinaona. También en lo que afecta a estaciones se seguirá con la política de adaptación para personas con movilidad reducida. **Pilar Lozano** □

Atender a más de cuatro millones de personas

En la ATM, Autoritat del Transport Metropolità, creada en 1997, participan la Generalitat de Catalunya, el Ayuntamiento de Barcelona y la Entidad Metropolitana de Transporte. Entre sus funciones, ATM asume las competencias de establecimiento de planes de servicios integrados para todos los operadores, la planificación de infraestructuras, la financiación del sistemas de transportes, la política tarifaria y la comunicación de una imagen única para todos los operadores.

ATM es la respuesta a las necesidades de la Región Metropolitana de Barcelona que comprende siete comarcas y 164 municipios, donde viven 4,2 millones de personas que generan 41 millones de viajes semanales, de los que el 31 por ciento se hacen en transporte público, el 35 por ciento en privado y el restante 34 por ciento, se realizan a pie. Esta Región Metropolitana tiene una red integrada de 42 operadores de transporte de viajeros, donde los transportes públicos tienen el peso específico más importante ya que realizan el 87 por ciento de los viajes.

Además de las grandes decisiones sobre planificación de infraestructuras, en el ámbito ferroviario, la ATM gestiona en estos momentos la implantación de un tranvía en el Baix Llobregat. □