

COMUNICACIONS FERROCARRIL

El Govern evita soterrar el tren a Balaguer i traslladarà l'estació a l'antiga Inpacsa

El conseller Joaquim Nadal presenta avui la proposta definitiva d'integració de la línia a la trama urbana || El cost de les obres es reduiria aproximadament a la meitat amb la nova alternativa

E. FARNELL

BALAGUER | El conseller de Política Territorial, Joaquim Nadal, presentarà avui a Balaguer un nou estudi d'integració urbana de la línia del tren de Lleida a la Poble de Segur al seu pas per la capital de la Noguera que suposa una alternativa a les dos opcions conegudes fins ara, que plantejaven bàsicament el soterrament de la via o l'adaptació com a tramvia.

Segons ha pogut saber aquest diari, la nova proposta implica una modificació de l'actual traçat de la línia per evitar així les vies al centre de la ciutat i trencar d'aquesta manera la barriera que divideix el centre. El nou traçat passaria, segons la nova proposta, darrere dels terrenys de l'antiga Inpacsa (al límit del terme municipal de Balaguer) i darrere de la nova urbanització de la carretera de Camarasa, fins a enllaçar amb l'actual traçat de la via.

S'ha d'assenyalar que, segons les propostes presentades a principis d'any, el soterrament implica una inversió de 80 milions d'euros, i l'opció que finalment s'hauria escollit rondaria els 30 milions d'euros.

Aquest nou estudi implicaria la ubicació de l'estació de tren darrere del pavelló d'Inpacsa, la supressió dels dos passos a nivell, i la integració de l'actual zona de vies a la zona de la urbanització d'Inpacsa i amb l'actual passeig de l'Estació, eix de l'eixamplament de la capital de la Noguera. Ajuntament i Generalitat van rebutjar confirmar



L'actual estació de tren de Balaguer. Al fons, les sitges de l'antiga farinera.

ahir aquests extrems. A Balaguer, la línia passa per l'est i compta amb dos únics passos a nivell, així com un pas elevat a la C-26, per comunicar els dos costats de la via.

Actualment, les freqüències de pas entre Lleida i Balaguer són de vuit trens per sentit i dia, tres dels quals arriben fins a la Poble de Segur.

Per la seua part, el Govern va treure a informació pública un

estudi amb dos opcions: el soterrament de 700 metres de via, amb un pressupost de 80 milions d'euros, i la conversió de la línia en un tren tramvia, amb una inversió de 22 milions d'euros.

Conveni urbanístic

Tot i la diferència pressupostària, el consistori de Balaguer i els diferents grups polítics de la ciutat i diverses associacions

del municipi, sempre han defensat el soterrament de les vies, principalment perquè el 2006, ajuntament i Ferrocarrils de la Generalitat van firmar un conveni urbanístic per impulsar el pla de millora urbana de la zona, que preveia el soterrament de les vies per motius de seguretat i d'impacte ambiental i paisatgístic, així com la previsió d'un augment del trànsit ferroviari.

Més de 3.000 firmes a favor que les vies fossin subterrànies

■ L'ajuntament va presentar al gener una al·legació de rebuig a l'opció plantada pel departament de Política Territorial de transformar el tram urbà de línia ferroviària en un tramvia, en lloc de soterrar les vies del tren. L'al·legació s'hi van sum més de 3.000 firmes de veïns i entitats locals.

Segons el consistori, l'opció del soterrament era insostenible, atene a la previsió de la prolongació de la línia de la Poble de Segur cap a la Saldungella i Andorra, ja que l'estació actuaria com connexió del tren de rodalies entre Lleida i Balaguer i el de més recorregut cap al Pirineu.

S'ha de recordar que l'integració de la línia de tren, que s'ha plantejat després de diversos anys en què la Generalitat va sumir el traspass de la via a generar un intens debat entre els veïns.

Ajuntament i entitats volien el soterrament Comissions Obreres i l'associació pel transport públic defensaven el tramvia.

COMUNICACIONS AEROPORT

Dotze empreses opten a dissenyar la nova terminal d'Alguaire

El projecte constructiu estarà acabat a mitjans de gener

LLEIDA | Un total de dotze empreses opten a elaborar el projecte per a l'ampliació de la terminal i el pàrquing de l'aeroport d'Alguaire, les obres del qual s'adjudicaran abans de finals d'any perquè els treballs començin el 2011.

El projecte té un pressupost de 192.000 euros i haurà de preveure la construcció d'un edifici

cinc vegades més gran que l'actual, que comptarà amb una superfície comercial de 500 metres i un espai d'oci. També tindrà una àrea de facturació per a esquis i un pàrquing de 1.000 places, davant de les 125 actuals.

El director general de Ports i Aeroports de la Generalitat, Oriol Balaguer, va explicar dimarts

en una entrevista a Lleida Televisió que la previsió és adjudicar la redacció del projecte a finals de mes, perquè entre l'octubre i finals d'any se n'elabori el projecte constructiu, que haurà d'estar acabat a mitjans de gener. D'aquesta manera, les obres podrien començar el 2011 i es preveu que tinguin un termini d'un any més.

Les dotze enginyeries especialitzades que opten a redactar el projecte de la nova terminal són ACXT, amb Idom, Ingeniería y Sistemas; Advanced Logistics Group amb B700 Arquitectura; Aeronur, amb Cloud9, Jacobs España y Ideas Emergentes; Agua y Estructuras en UTE amb Efebearquitectura; Catalana d'Enginyeria; Centro de Estudios Materiales y Control de Obra amb Ingenieros Emetres; Estudio Alonso Balaguer i Senner; Ibérica de Estudios e Ingeniería; Ingeniería y Economía del Transporte; Josep Ferrando Bramona i Aeronáutica; Payma Cotas i Técnica y Proyectos. Les ofertes s'obriran a la conselleria el pròxim dia 21.

LES CLAUS

El projecte

■ La nova terminal serà cinc vegades més gran que l'actual i drà espai comercial de 500 metres i espai d'oci, així com un quinqüing per a mil cotxes.

Els terminis

■ Política Territorial adjudicà aquest mes el disseny de la terminal, que estarà acabat a finals de gener. Les obres començaran el 21 de gener i duraran un any.

Altres característiques

■ També hi haurà un espai de facturació d'esquis, amb la possibilitat que el mercat de la neu pugui rebuïr.