

MANIFEST ENVERS LA PROPOSTA DE SOTERRAMENT ENTRE L'ESTACIÓ DE MANRESA ALTA DELS FGC, I UNA NOVA ESTACIÓ A LA PLAÇA ESPANYA DE MANRESA EN SUBSTITUCIÓ DE L'ACTUAL BAIXADOR.

El passat dia 16 de desembre, i sense cap explicació prèvia, l'Ajuntament anunciava, en nota de premsa, que Manresa tindria una estació central de FGC a la Plaça d'Espanya (amb una segona alternativa a la plaça de les Oques), en prolongació soterrada de la línia des de l'estació de Manresa Alta. L'anunci es fa quan FGC ja ha publicat l'anunci d'adjudicació dels treballs de redacció d'aquesta proposta. Tema tancat i decidit, punt i final. Tanmateix en un article que acompanya la notícia es diu que la proposta de solució ha estat fàcil perquè "tothom tenia clar el que volíem". També es fa ressò de que la solució ha estat possible gràcies a l'esforç dels serveis tècnics municipals, i posa en boca de l'alcalde que aquesta operació "deixa obert de cara al futur el projecte que ja tenia l'Ajuntament d'unir els Catalans amb l'estació de la Renfe". No s'explica quina és aquesta solució, si a través de la traça de l'antic carrilet en direcció Francesc Moragas, només possible amb l'opció de l'estació nova a la plaça de les Oques, o si la solució que es vol recuperar és la de la triple estació intermodal amb estació de l'Eix Ferroviari Transversal a la Torre de Santa Caterina, i una estació pont sobre el Cardener entre la Reforma i l'actual estació de Manresa Nord, soterrant la línia pel Passeig i el carrer Alfons XII. Un projecte ja rebutjat en el debat sobre el Tren Tram el 2009, que altera fortament el Parc Fluvial i la "Façana Patrimonial". Aquestes solucions impedeixen l'alternativa d'enllaçar en un futur amb un possible traçat nord de l'Eix Ferroviari Transversal. La proposta alternativa de situar l'estació a la plaça 11 de setembre sí que permetria aquest possible enllaç. Entre una solució i l'altra hi ha un centenar i escaig de metres. Cada solució plantejada comporta efectes col·laterals i no és de rebut prendre decisions sense explicar aquesta part de la història als ciutadans.

La Taula de Territori i Sostenibilitat de la Cambra de Comerç i Indústria de Manresa i les entitats que la conformen han estat molt proactives en el tema ferrocarril, ja sigui a través del Consorci Viari, amb reivindicacions conjuntes, o amb l'organització de jornades especialitzades de debat. Darrerament s'està treballant en contacte amb la plataforma Fem Vallès, sorgida també de la societat civil, entitats i sectors empresarials vallesans, buscant sinergies i estratègies a compartir.

Veure antecedents a l'Annex.

En la presentació d'una proposta de debat sobre construir una estació a la Fàbrica Nova el març del 2019 al COAC, es va està d'acord, amb representants de l'Ajuntament, en què el tema ferroviari calia analitzar-lo en la seva totalitat, que era complex i que ens donéssim un any de temps per estudiar-ho i donar respostes. Per respecte a aquesta demanda de temps per analitzar a fons les qüestions plantejades, no es va portar la proposta als mitjans de comunicació, i només es va comentar internament a la Taula de Territori i Sostenibilitat, a l'espera de la resposta de l'Ajuntament per obrir un debat constructiu a la cerca d'uns objectius consensuats.

El passat 29 d'octubre la Taula de Territori i Sostenibilitat de la Cambra de Comerç es va reunir telemàticament amb l'alcalde de Manresa i el regidor d'Urbanisme per parlar i mantenir un canvi d'impressions sobre temes varis associats a la ciutat i al territori en les difícils circumstàncies actuals. En aquesta reunió es va tornar a comentar el tema ferroviari i l'Ajuntament va demanar més temps, ja que s'estava treballant en el tema així com en la creació de la Taula de Mobilitat del

Bages. Tanmateix aquesta Taula de Mobilitat del Bages és un ens de gestió de la mobilitat, i no una taula de debat amb competències decisòries en temes d'infraestructures. En aquesta mateixa trobada es va expressar el descontent sobre la manca d'informació de projectes que afecten a la ciutat i al Territori, en una clara tendència a resoldre unilateralment les qüestions sense buscar complicitats i consensos en aquells temes d'interès compartit amb les entitats que conformen la Taula. En aquest sentit es va demanar que es tornés a convocar de manera periòdica el Consell Municipal d'Urbanisme on es posaven en coneixement de les entitats els projectes en curs.

Per tot el que s'ha exposat fins ara, volem expressar amb fermesa el rebuig de la Taula de Territori i Sostenibilitat a la solució anunciada, tant per motius tècnics com formals. S'ha obviat cap mena de debat i estudi en profunditat de les alternatives ferroviàries que han de servir per construir el futur de la ciutat i la comarca. Creiem que s'ha actuat amb lleugeresa i manca de rigor en prescindir d'estudis objectius amb comparatives de totes les solucions alternatives, per valorar-les i explicar-les públicament buscant el consens general. Entenem molt equivocada la postura paternalista de l'Ajuntament de que no cal estudiar el que la ciutat i el territori necessiten perquè uns quants ja prenen aquestes decisions per nosaltres. Aquest camí no ens porta enlloc. No podem condicionar el futur del territori a propostes unilaterals.

Manresa a 11 de gener de 2021

Annex.

ANTECEDENTS:

Manresa i la Comarca del Bages gaudeixen de dues línies de ferrocarril d'amples diferents, una de titularitat estatal (ADIF) i l'altra de la Generalitat (FGC). La línia d'Adif enllaça Lleida-Barcelona, i la de FGC Manresa-Barcelona, aquesta darrera manté ramals operatius a Súria i Sallent lligats a l'explotació minera. En un futur també està plantejada una nova línia de mitja o alta velocitat que configura l'anomenat Eix Ferroviari Transversal, infraestructura imprescindible per vertebrar un nou model econòmic territorial de país, connectant les principals ciutats interiors de Catalunya, enllaçant Lleida, Igualada, Manresa, Vic i Girona.

Aquestes infraestructures, que van ser claus per al creixement econòmic del territori, amb una antiguitat de 160 anys en la línia operada per Renfe (any 1859), i 100 en la de FGC (any 1922), han anat quedant obsoletes en molts aspectes i presenten mancances evidents que cal corregir.

Les dues línies tenen amples diferents i no permeten la interoperabilitat entre elles. El fet de tenir titularitats i operadors diferents agreuja el problema.

Ambdues línies tenen limitacions que condicionen la durada del trajecte entre la capital del Bages i Barcelona, amb durades similars a les de la seva entrada en funcionament.

La línia d'Adif ha estat notícia els darrers anys per tràgics successos derivats de la manca de manteniment (inestabilitat de talussos) i del retard en la implantació d'equips moderns de senyalització i automatismes de seguretat.

La línia de FGC està condicionada per un traçat que la limita a tenir un paper de tramvia regional, sense possibilitat d'optar a ser una via de connexió ràpida amb Barcelona.

La línia de FGC amb extensió fins a Súria i Sallent no és operativa per a passatgers, tot i que el projecte de Tren Tram aprovat fa uns anys possibilitaria aquesta opció.

La línia d'Adif, amb l'Estació del Nord, transcorre per la part més estreta del congost que configura l'anomenat Parc Fluvial, formant una barrera paral·lela al riu que condiona l'ampliació del parc en aquesta riba, fet que potenciaria la visualització i posada en valor de l'anomenada cornisa patrimonial de Manresa, amb la Seu, la Cova, i el Pont Vell com a elements més rellevants.

L'actual estretor del congost a l'estació del Nord impossibilita també tenir un aparcament de vehicles en superfície suficient, en especial per donar servei als usuaris de la comarca.

En les immediacions de l'estació hi ha una gran superfície ocupada amb platges de vies infrautilitzades. La seu de Manresa del Col·legi d'Arquitectes va plantejar, a manera d'exemple, la possibilitat d'un túnel sota la Torre de Santa Caterina entre el Pont de Sant Francesc i la zona de Can Poc Oli, que permetria suprimir parcialment aquestes platges de vies i poder ampliar el parc fluvial a les dues ribes.

L'opció contemplada per al traçat de l'Eix Ferroviari Transversal del Pla Director d'Infraestructures de la GC transcorre al sud de Manresa, tot i que l'estudi de la GC presentat el juliol del 2005 preveia també la possibilitat del traçat al nord de la ciutat.

L'opció per a la traça sud es va definir a contrarellotge i sense debat ciutadà sobre els condicionants futurs de l'opció escollida.

En ser una decisió que no va comportar un debat públic ni un estudi en profunditat de les alternatives (tot i l'acceptació per part dels municipis afectats del Bages), es fa en principi estrany que s'optés per la solució de passar pel sud de la ciutat en lloc d'optar per l'alternativa nord, entre Manresa i Sant Fruitós de Bages, zona amb un potencial de creixement preferent com defineix el Pla Director Urbanístic de la comarca del Bages.

L'opció sud escollida sembla justificar-se únicament per intentar un refós intermodal entre les estacions de la línia actual d'Adif (Estació del Nord) i la futura nova estació de l'Eix Ferroviari Transversal, plantejada per aquest motiu en l'indret de la Torre de Santa Caterina, fet que obliga a fer un viaducte de gran alçada per retornar posteriorment a la direcció nord en sentit Osona, direcció Bufalvent.

La solució de generar un intercanviador futur entre l'Estació del Nord i la nova de l'Eix Ferroviari Transversal, en cotes molt diferents, implica compartir uns accessos verticals de connexió molt complexos.

Aquesta complexitat va quedar palesa en una proposta dels Serveis Tècnics Municipals d'un projecte de triple connexió intermodal d'estacions, proposant soterrar la línia de FGC entre Manresa Alta i l'estació del Nord, generant una nova estació sobre el pont actual entre la plaça de la Reforma i l'Estació del Nord. D'aquesta manera es pretenia enllaçar FGC, Adif i l'Eix Ferroviari Transversal en un sol punt, amb tres estacions interconnectades.

L'intercanviador de les 3 estacions es proposava en un indret molt sensible a nivell paisatgístic i patrimonial, ja força saturat de barreres que impedeixen la continuïtat natural del Parc Fluvial, generant efectes indesitjables com el gran viaducte que condicionava la imatge del conjunt patrimonial a l'entrada sud de la ciutat, afectant a la visió de la Seu i la Cova. Tanmateix aquesta solució tan forçada en el seu encaix no permetria resoldre les mancances d'aparcament en superfície i la connexió intermodal amb autobusos que la seva concentració de funcionalitats requeriria.

Per tot el que s'ha exposat fins ara, l'opció del traçat sud de l'Eix Ferroviari Transversal presenta forts inconvenients que conviden a fer un nou i seriós estudi comparatiu amb la traça nord, a priori més favorable i racional a escala territorial.

Els factors derivats de la crisi econòmica viscuda el 2008 i que van envoltar el període de redacció del vigent POUM van fer desestimar equivocadament la possibilitat real de que l'Eix Ferroviari Transversal es pogués arribar a materialitzar mai (La mateixa Generalitat es va pronunciar en aquest sentit), quedant com una renúncia tàcita, tot i mantenint les servituds urbanístiques al seu pas. Passats els anys, i amb una nova perspectiva, aquesta línia no tan sols ha de ser reivindicada

com a pedra angular d'un nou model territorial descentralitzat, sinó que cal repensar-ne el traçat al seu pas per la comarca del Bages.

El veredicté definitiu en la tria de la millor opció de traçat de l'Eix Ferroviari Transversal al seu pas per Manresa condiona absolutament el posicionament de les estacions intercanviadores amb les altres línies actuals, i les seves adaptacions. Per tant, fins que no estigui degudament estudiada i consensuada aquesta opció de traçat, no es poden prendre decisions parcials que en un futur impedeixin o impossibilitin el seu desenvolupament. Cal jerarquitzar les decisions per garantir la coherència final de tot el sistema de transport públic.

A nivell urbà, el posicionament de les respectives estacions condiona també la seva operativa. Cal recordar que antigament les línies actuals d'Adif i FGC estaven connectades en l'antiga estació de Manresa-Riu que enllaçava la línia de FGC que baixava pel carrer Francesc Moragas amb l'estació del Nord amb un pont destruït l'any 39 durant la Guerra Civil.

El projecte de Tren Tram del Bages plantejava relligar de nou les dues línies en superfície recuperant majoritàriament el traçat anterior per Francesc Moragas, creuant el riu, i buscant la interconnexió amb Adif a la zona de l'estació del Nord, en un lloc problemàtic com ja s'ha descrit anteriorment.

El procés participatiu i la redacció definitiva del projecte del Tren Tram del Bages (2009) va desestimar la proposta de soterrar la línia de FGC per sota del Passeig de Pere III i el carrer Alfons XII, fins a la Plaça de la Reforma (el projecte de la qual ja va ser modificat al seu dia per reservar-ne aquesta servitud de pas) per projectar una estació intermodal amb un edifici pont que s'entregava perpendicularment a l'actual Estació de Nord, i que pretenia justificar la viabilitat del traçat sud de l'Eix Ferroviari Transversal.

Altres factors que condionen el traçat de l'Eix Ferroviari Transversal venen de tenir en consideració el transport de mercaderies, ja sigui del sector primari (sal i potassa) com de l'industrial (centres logístics, centrals de mercaderies, etc.) vinculats als Polígons d'Activitat Econòmica (PAEs), dels que darrerament s'ha elaborat un treball de diagnosi exhaustiu que s'ha de tenir en compte també en aquests condicionants. Les solucions finalment escollides han de tenir en consideració tant el transport de viatgers com el de mercaderies per tal de potenciar els sectors econòmics i productius de la comarca.

Els inconvenients de mantenir l'estació del Nord actual com a estació principal de la línia d'Adif entre Lleida i Barcelona van obrir un debat durant la redacció del POUM que va acabar amb la proposta d'una nova estació d'àmbit comarcal plantejada com a opció a la zona del Polígon del Pont Nou. En aquest indret es podia disposar del terreny suficient per aparcament i intermodalitat amb les línies d'autobús municipals i comarcals. L'actual Estació del Nord quedava com a baixador urbà.

Cal pensar que en un futur no molt llunyà Renfe pot cedir a FGC la gestió total de la xarxa de rodalies, reforçant encara més la necessitat d'estudiar les dues línies existents i el futur Eix Transversal, com un sistema únic interconnectat.

A nivell comarcal, l'opció d'un tercer fil permetria la interoperabilitat de les línies de FGC i Adif entre Manresa i Sant Vicenç de Castellet, on les dues línies pràcticament es creuen al mateix nivell i on a priori sembla més adient fer l'intercanviador d'amples de via.

El fet que el tercer fil a la línia de FGC s'iniciï a St. Vicenç de Castellet sembla conduir a que l'opció més racional sigui que l'estació comarcal d'interconnexió entre les dues línies (Adif i FGC) es fes també en aquest indret, conduint els desplaçaments dels viatgers de la comarca en sentit Barcelona per tal de guanyar temps en parades anteriors. Aquesta solució, que implicaria un consens d'àmbit comarcal, genera uns condicionants que repercuteixen directament en la revisió actual del POUM de St. Vicenç.

Aquesta solució de plantejar l'estació intermodal a St Vicenç es capgira del tot si es busca també la interconnexió amb el futur Eix Ferroviari Transversal, que de situar-se en un traçat al nord de Manresa, en una posició de major centralitat comarcal, implicaria el posicionament de l'estació intermodal de les tres línies en una ubicació diferent a la de St Vicenç de Castellet, o optar per una solució mixta on l'estació intermodal entre Adif i FGC estigués a St Vicenç i la intermodal amb l'Eix Ferroviari Transversal es realitzés en un altre indret.

L'opció d'un traçat de l'Eix Ferroviari Transversal al nord, entre Manresa i St Fruitós de Bages, permetria una major facilitat de desenvolupament d'infraestructures logístiques dels PAEs, amb un gran pes específic en aquest sector. La revisió del POUM de Sant Fruitós, també en fase de redacció actualment, feia una proposta d'un ramal ferroviari amb aquesta finalitat.

Les actuals estacions de FGC al seu pas per Manresa presenten també mancances que cal corregir. El Baixador de Manresa Centre representa una barrera física (amb una limitació de gàlib de 2 m) de la connexió entre l'avinguda de la Font del Gat i el Passeig. El tram en superfície entre el Baixador de Viladordis i el Pont de Ferro genera una barrera física que condiciona el creixement i la interconnexió entre els barris de la Sagrada Família i Font dels Capellans per un cantó i Vic-Remei per l'altre.

En aquest sentit, i durant la redacció del POUM de Manresa, es va signar un conveni de col·laboració amb FGC per estudiar les alternatives de desplaçament del Baixador de Manresa Centre per tal d'eliminar la barrera existent en la trobada entre l'avinguda de la Font del Gat i el Passeig, per motius de gàlib insuficient.

El març de 2019 va tenir lloc, a la seu del Col·legi d'Arquitectes, una jornada de debat on es van posar sobre la taula propostes disruptives sorgides d'un treball d'un enginyer manresà que obrien les portes a un debat i estudi sectorial en profunditat. En la proposta presentada en aquesta jornada es proposava una alternativa de modificació del traçat soterrat urbà de la línia de FGC a partir del Baixador de Viladordis. El treball presentat obria quatre propostes, possibilitats o alternatives, que passem a descriure.

Primera proposta: construir una nova estació intermodal (amb central d'autobusos inclosa) al sector de Fàbrica Nova, allargant i modificant el traçat des del Baixador de Viladordis. La creació d'una estació central a la Fàbrica Nova, propera al Casc Històric, obria noves potencialitats als usos de l'edifici i el seu entorn, aprofitant les sinergies de l'aparcament soterrat previst. Tanmateix

apropava el transport públic al Centre Històric, fet que a dia d'avui també facilitaria l'accés i l'aparcament als usuaris forans de l'Edifici Generalitat a Manresa, projecte presentat els darrers dies.

Segona proposta: soterrament de la línia més enllà de la Fàbrica Nova i connectant amb l'estació de Manresa Alta a través de la plaça Bonavista i la Carretera de Santpedor, desplaçant l'estació un centenar de metres. Aquesta alternativa deslliurava l'actual traçat de FGC entre el Baixador de Viladordis i l'estació de Manresa Alta, suprimint la barrera actual que representen les vies entre el carrer Sant Cristòfol i la carretera de Vic, permetent relligar la trama urbana en tota aquesta longitud.

Tercera proposta: soterrament de la línia entre la plaça Bonavista i la plaça 11 de setembre, construint un baixador soterrat al solar buit entre el carrer Sant Josep i la plaça 11 de setembre que substituiria l'actual Baixador de Manresa Centre, en el mateix indret. El traçat soterrat entre les plaçes Bonavista i 11 de setembre permet un radi de curvatura que possibilita la continuïtat posterior de la línia soterrada seguint la traça del carrer Sant Josep com es descriu en el punt següent.

Quarta proposta: soterrament de la línia entre la plaça 11 de setembre i l'Avinguda Universitària a través del carrer Sant Josep. Aquest traçat soterrat permet connectar amb la zona universitària, on es plantejaria un nou baixador a tocar l'Escorxador, i allargar la línia per sota del Puigberenguer per enllaçar i travessar el riu en la zona del polígon del Pont Nou, on es podria construir una estació intermodal completa entre l'Eix Ferroviari Transversal, Adif i FGC, configurant l'Estació Central Comarcal del Bages.

A manera de resum, es fa palès que el tema ferroviari a la comarca del Bages és un tema encara pendent, complex, llargament ajornat i que obliga a fer un estudi seriós i aprofundit de totes les alternatives possibles, amb consens i visió comarcal, analitzant els pros i contres de cadascuna de les opcions, amb debats oberts i participació de les entitats ciutadanes i la societat civil.

Les infraestructures ferroviàries tenen desenvolupaments lents en la seva concepció, planificació i materialització. Per aquest motiu les decisions que es prenguin han d'estar molt justificades, ja que els seus efectes no són conjunturals o immediats, sinó que han de ser pensats en horitzons a mitjà i llarg termini. Per aquest motiu han de ser models incontestables i amb unanimitat de consensos i que perdurin en el temps, més enllà de conjuntures econòmiques o interessos polítics.

Els darrers anys, com no podia ser d'altra manera, s'ha obert un gran debat sobre la seguretat de la línia d'Adif i la reivindicació de les millores necessàries en la mateixa per assolir uns temps de desplaçament a Barcelona propis del segle XXI. Tanmateix aquest debat no s'ha produït tan intensament pel que fa a la globalitat de les infraestructures del sistema ferroviari a la comarca.

Creiem que cal reivindicar la necessitat de l'Eix Ferroviari Transversal com a infraestructura irrenunciable per a un canvi en profunditat del model econòmic territorial del País, amb una Catalunya descentralitzada, transversal i reequilibrada, treballant en xarxa, i que trenqui amb l'actual model radial i centralista concentrat a l'Àrea Metropolitana de Barcelona.

Cal poder concretar amb rigor i objectivitat les alternatives del traçat de l'Eix Ferroviari Transversal al seu pas per Manresa, primer pas ineludible per definir la resta del sistema ferroviari del Bages, i poder concretar amb arguments sòlids la resta d'elements que configuren el sistema: interoperabilitat de línies, intercanviadors, estacions intermodals, centres logístics potencials, centrals d'autobusos, centrals de mercaderies, i la resta d'elements que configuren el sistema de transport públic de la comarca.