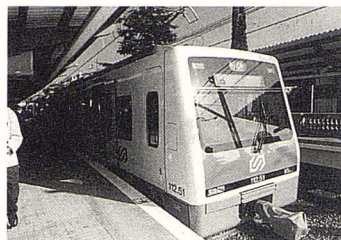


litats



METROS AL VALLÈS I AL BAIX LLOBREGAT

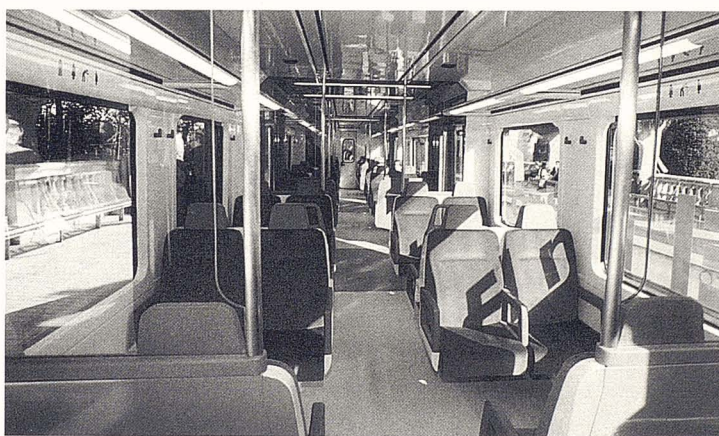


Les línies dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya que uneixen Barcelona amb el Vallès Occidental i amb el Baix Llobregat oferiran serveis que, per la capacitat i la freqüència de pas dels trens, s'equipararan amb els d'un metro. La Generalitat ha compromès més de 31.000 MPTA en aquests dos projectes que seran realitzats durant el segon semestre d'enguany i cap a final del 1998 respectivament.

El metro del Vallès, ambiciós projecte de ferrocarril suburbà que ha de consolidar definitivament les comunicacions entre la comarca del Vallès Occidental i Barcelona, va rebre un impuls decisiu el passat 27 d'octubre amb l'entrada en servei de les primeres unitats de la sèrie UT-112. Aquestes unitats, que substituiran progressivament les unitats 400 i 500 (trens de color verd), són formades per 4 cotxes i incorporen un seguit d'avantatges tecnològics i de prestacions entre els quals destaquen la velocitat i la capacitat d'acceleració, a més del confort superior que ofereixen als viatgers.

El servei suburbà del Vallès, en el qual la Generalitat ha invertit 13.400 MPTA, serà operatiu a partir del segon semestre d'enguany. S'ha concebut per satisfer,

amb una ocupació mitjana del 65%, considerada l'estàndard de qualitat, una demanda de prop de 17 milions de viatgers anuals que es concentren en unes hores de màxima afluència. Per materialitzar aquest projecte ha calgut construir la variant de la Universitat Autònoma i desdoblant la via entre Bellaterra i Sant Quirze, perllon-



Moreno

gar les andanes de les estacions de Provença i de Muntaner, construir una nova estació a la Universitat Autònoma, millorar els serveis de les estacions de Sant Cugat i de Terrassa, adquirir les unitats esmentades i realitzar diverses modificacions tècniques que afecten la senyalització i el subministrament d'energia.

A les hores de màxima afluència, el metro del Vallès oferirà el

doblet de places entre Barcelona, Sabadell i Terrassa. Els temps de viatge es reduiran entre 3 i 7 minuts en aquests mateixos trajectes i els intervals passaran de 20 a 12 minuts. D'altra banda, els trens de la sèrie UT-112 ofereixen seients més confortables i més espaiats, una millor climatització, sistemes d'informació als viatgers

en el desdoblament de la via entre la plaça d'Espanya i la plaça de Cerdà i entre Sant Vicenç dels Horts i els Quatre Camins. S'ha decidit també adquirir 20 unitats de tren de 3 cotxes, de característiques similars a les ja adquirides per a la línia de Sabadell i Terrassa i, per tant, molt més confortables que no pas les que presten servei actualment, la major part de les quals arriben al final de la seva vida útil.

Queden pendents altres importants obres d'infraestructura com ara els desdoblaments de vies entre Molí Nou i Santa Coloma de Cervelló i entre Palau i el Palau, i l'electrificació del ramal Martorell-Igualada. Totes aquestes obres i actuacions figuren incloses en el conveni de finançament d'infraestructures signat el 31 de juliol de 1995 per l'Administració de l'Estat i la Generalitat de Catalunya.

Un cop enllestits tots aquests treballs, el metro del Baix Llobregat oferirà trens cada 20 minuts entre Olesa i Barcelona, cada 15 minuts entre Martorell i Barcelona, i cada 8 minuts entre Sant Boi de Llobregat i Barcelona a les hores de màxima afluència. També experimentarà una important millora l'oferta de trens entre Igualada i Barcelona, amb freqüències de pas de 30 minuts aproximadament.