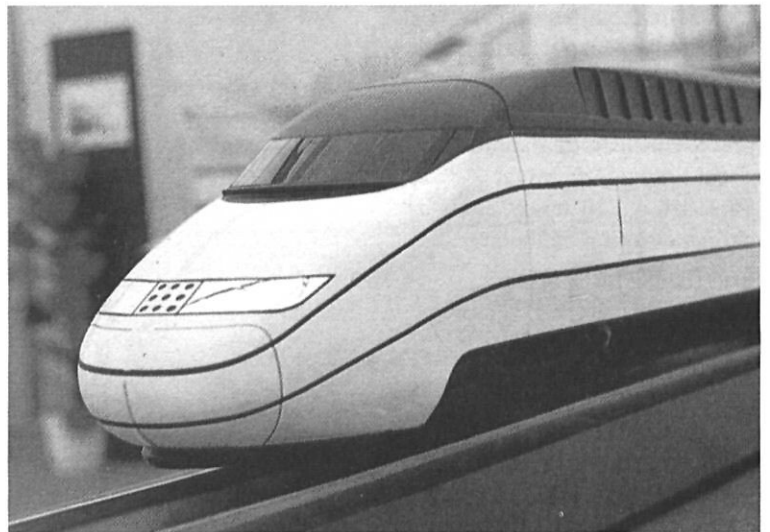
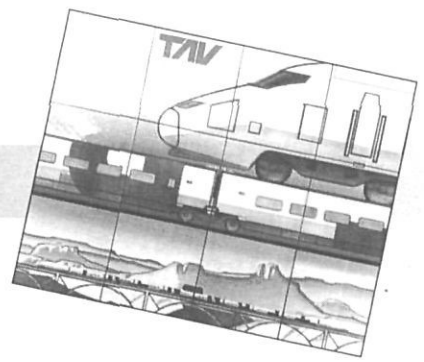


## TGV LA CONNEXIÓ CATALANA A EUROPA



El TGV, el tren de l'alta velocitat nascut de la grandeur francesa, i cridat a revolucionar els camins d'Europa en pocs anys, s'està obrint pas de la Jonquera a Barcelona, parant lògicament a Girona. La Generalitat ja té a les seves mans la totalitat dels estudis tècnics que configuren un traçat de 146 quilòmetres, al qual manca donar la corresponent sortida política, d'acord amb el Ministeri de Transports. En una situació ideal, suposant que les obres s'iniciessin dintre d'aquest any, els usuaris podrien tastar la sensació de viatjar a 300 km/h cap a la darrera de 1993 o la primera de 1994; abans, però, caldrà estudiar les queixes i impugnacions d'alguns ajuntaments que temen que el tren d'alta velocitat els comporti problemes urbanístics i infraestructurals.

Pau Lanao / Carme Vinyoles / Miquel Torns



**A** Catalunya s'ha treballat intensament per aconseguir l'enllaç amb Europa a gran velocitat. Es podria dir que amb tanta o més celeritat que la que ha mostrat l'Administració Central en unir també de forma ràpida, encara que sense continuació de via, Madrid amb Sevilla. I, evidentment, amb força més interès del que per ara existeix en el trajecte, de construcció obligada, entre Madrid i Barcelona. En menys d'un any, des del juny de 1990 en què va presentar la primera proposta i les línies mestres de l'estudi d'impacte, fins al maig o al juny de 1991, en què es preveu que quedin definitivament resolts tots els detalls d'enginyeria, la Generalitat s'ha mogut a nivell tècnic i a nivell polític-diplomàtic per enllestir el projecte i, sobretot, per aconseguir la seva posada en funcionament. La qual cosa suposa convèncer el Ministeri de Transports que decideixi donar ordre de prioritat a la connexió d'Espanya i França a través de la Jonquera abans que per Irun.

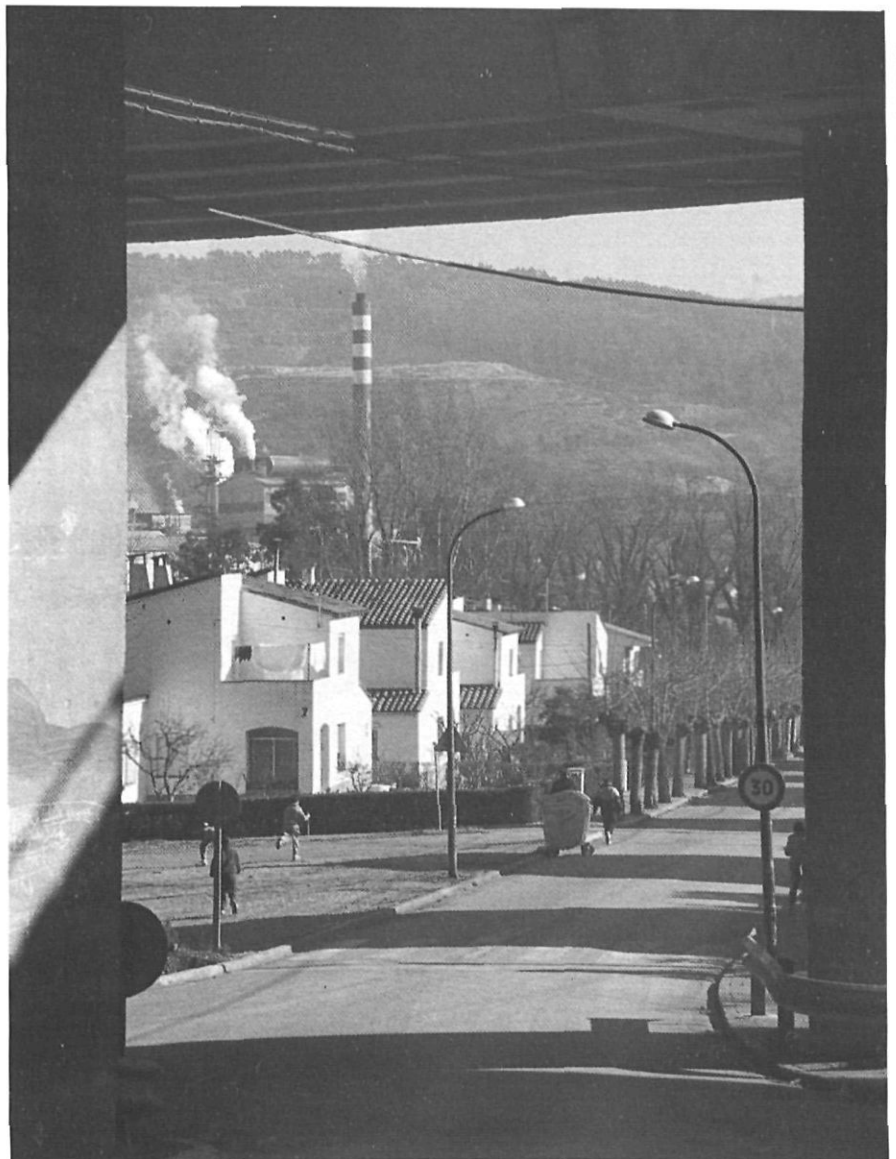
## RELACIONS CATALUNYA-FRANÇA

En aquest objectiu el govern de la Generalitat ha comptat amb el suport molt decidit de l'administració francesa. A partir d'uns estudis de viabilitat efectuats per la companyia ferroviària del país veí, la Société Nationale des Chemins de Fer (SNCF).

Michel Delebarre, ministre de Transports del govern Rocard, va manifestar l'any passat que en el pla previst per desenvolupar 3.500 quilòmetres de vies per al tren de

gran velocitat, es donava preferència al vessant mediterrani. En concret, la intenció francesa és la de fer arribar el TGV a Perpinyà abans de 1997 i enllaçar-lo de seguida amb Catalunya, és a dir cobrir també els poc més de trenta quilòmetres que separen Perpinyà d'el Pertús. Aquesta perspectiva no exclou la possibilitat que el TGV pugui unir Barcelona i París uns quants anys abans utilitzant la línia convencional, però circulant a menor velocitat, que els 300

*Sarrià de Ter: oposició d'un municipi castigat per moltes vies de comunicació*



MICHEL TORRES



*Ramon Bigas,  
dissenyador  
del TGV  
espanyol*

kms/h a què arriba quan roda per la seva via expressa.

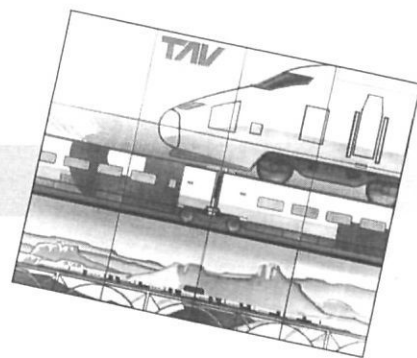
Per la part francesa s'ha analitzat, lògicament, la rendibilitat econòmica d'apostar per l'opció mediterrània. La línia sud-est, de París a Marsella passant per Lió, transporta més de 17 milions de passatgers a l'any, un número que ha estat doblat en el darrer lustre, en relació als usuaris del tren de velocitat normal. La contundència d'aquestes dades que molt probablement s'amplificaran a partir de 1993, amb la lliure circulació de persones i mercaderies dintre dels països comunitaris, i també a causa de la caiguda de murs i fronteres en l'anomenada Europa de l'Est, han fet pensar a les autoritats franceses en la conveniència d'ampliar la xarxa. En aquest sentit es preveu que l'any 1994 el TGV s'allargui fins a Valence i immediatament fins a Niça. I que el 1997 arribi a Perpinyà, com a porta d'entrada a l'Estat espanyol. A partir d'aquest punt, el govern Rocard va anunciar que condicionaria la

## *EUUFÒRIA I INDIGNACIÓ A L'ENTORN DEL TGV*

*La resposta dels municipis gironins afectats pel pas del tren de gran velocitat, TGV, ha estat diversa. Des de l'eufòria demostrada pels alcaldes de Vilobí o Riudellots de la Selva que, lluny de posar-hi cap mena d'objecció han considerat com una «loteria» la ubicació d'una estació a prop dels seus nuclis urbans, a la indignació dels consistoris de Sarrià de Ter o de Bàscara, que consideren que el futur traçat agredirà de manera important valors urbanístics o paisatgístics dels seus municipis, els ventalls de reaccions ha estat ampli, incloent-hi la indiferència dels menys afectats per la construcció d'aquesta barrera comunicativa.*

### **TRENTA MUNICIPIS IMPLICATS**

*El traçat proposat per a la futura línia del tren de gran velocitat, que no pot considerar-se definitiu fins que l'Urbanisme no rebí els informes de Medi Ambient i s'acabi el període d'al·legacions, entra en terres gironines per Riells i Viabrea, a la comarca de la Selva, seguint per Hostalric cap al nord i travessant la frontera a prop de la Jonquera. Els termes municipals afectats per la construcció d'aquesta línia són, els ja mencionats Riells i Viabrea i Hostalric, Sant Feliu de Buixal·leu, Massanes, i en menor mesura Maçanet. El terme*



continuació d'una via d'alta velocitat fins al Pertús, a la decisió de l'executiu espanyol de construir, per la seva banda, la infraestructura necessària per poder enllaçar a la Jonquera.

Davant d'aquestes perspectives, Albert Vilalta, president de Ferrocarrils de la Generalitat i comissionat pel govern català en el projecte del TGV, ha declarat que els criteris emprats per l'administració francesa a l'hora de mostrar-se favorables a prioritzar la xarxa mediterrània «són purament tècnics, i no aleatoris o marcats per favoritismes. Han estudiat la rendibilitat del projecte i han decidit. És del tot inadequat plantejar el tema en funció d'una rivalitat entre bascos i catalans». Però no són els francesos els únics que han realitzat els seus càlculs econòmics. És indubtable que per a Catalunya suposaria uns guanys elevats enllaçar el més aviat possible amb Europa a través d'una màquina com el TGV: Per la seva situació geogràficament privilegiada i per la facilitat en comerciar amb altres ports com



Miquel Torrens



Miquel Torrens

*de Sils el creurà per la zona de Vallcanera continuant per Vilobí d'Onyar, Riudellots de la Selva, Fornells i Aiguaviva. Superarà l'àrea de la ciutat de Girona pels termes de Vilablareix i Sant Gregori dirigint-se posteriorment per Sarrià de Dalt cap a Sant Julià de Ramis i Cornellà de Terri. Després travessarà Bàscara, Pontós, Garrigàs, Borrassà, Santa Llogaia, Vilamalla i Vilafant, entrant a l'àrea de la ciutat de Figueres. De la capital empordanesa es dirigeix cap a Llers i Pont de Molins, seguint pels termes de Biure, Campmany, Agullana i arribant finalment a la Jonquera. Una trentena de municipis veuran afectada una part més o menys important del seu territori per la construcció d'aquesta via.*

#### **SARRIÀ DE TER**

*Alguns s'han mobilitzat ràpidament per evitar, o com a mínim alleugerir, el que consideren un greu perjudici per als interessos de la població. L'octubre passat, el*

*ple de Sarrià presentava les alegacions al Pla Especial del traçat del TGV a la comissió d'urbanisme de Girona, manifestant-se unànimament contrari al projecte de fer passar el TGV pel municipi de Sarrià, al que consideren suficientment castigat per la construcció d'altres vies de comunicació. Jordi Cañiguera, l'alcalde de Sarrià, afirmava que l'autovia i l'autopista ja havien «escanyat» suficientment el poble i que aquest projecte tirava per terra tots els esforços per millorar la qualitat de vida que s'havien realitzat a la població. «Considero» ens comentava «que el poble de Sarrià ja ha pagat prou la seva quota al «progrés». El nostre rebuig cap a la construcció d'aquesta línia fèrria el podríem qualificar de visceral. De tota manera, som conscients que ens trobem davant d'un fet consumat i que no està a les nostres mans modificar-lo. Hem demanat més especificacions, que se'ns concretin i se'ns expliquin els detalls d'aquest projecte i treballarem perquè el seu impacte sigui el més reduït possible, principal-*

Marsella o Gènova un cop la xarxa europea d'alta velocitat funcioni a ple rendiment. Així mateix, les zones o regions exportadores de mercaderies de vida curta, han manifestat el seu interès per aprofitar els avantatges d'un mitjà de transport ràpid i alternatiu a les carreteres. És el cas de les taronges de la comunitat valenciana, o de les verdures de Múrcia, uns productes que es beneficiarien d'un TGV que arribés a Barcelona o a València.

#### POSSIBILITATS COMERCIALS

La importància que la Generalitat atorga a les possibilitats comercials del Tren d'Alta Velocitat, queda palesa en el seu estudi, en què inclou vagons de mercaderies, un fet fins ara insòlit, ja que els francesos, els pares de la criatura, van idear només un mitjà de transport de persones. De tota manera, un cop patentat i posat a la pràctica l'invent, no ofereix cap complicació introduir-hi modificacions, segons explica a la *Revista de Girona* un

### A 300 PER HORA PER LES VIES DE LA COMUNITAT

Les ànsies de l'administració catalana per comptar el més aviat possible amb un TGV ja de segona generació (França ha aportat grans millores tecnològiques en el seu tren d'alta velocitat que circula pel vessant atlàntic) s'han d'entendre dintre el conjunt dels grans avenços en matèria de comunicacions que viurà la comunitat europea en els pròxims anys. Valgui la redundància, Catalunya no vol perdre el tren. Des de Barcelona, viatjar en sis hores a Londres, o en cinc a Brussel·les, on en poc més de quatre a París, per posar alguns exemples, suposa lògicament escurçar les distàncies —turístiques i comercials— amb el continent.

dels enginyers que han participat en un tram del projecte: l'única diferència és que el tren de mercaderies circularà a una velocitat visiblement inferior, a un màxim de 140 quilòmetres per hora. En canvi, els avantatges econòmics previstos són abundants. Segons un informe elaborat per la conselleria de Política Territorial i Obres Públiques i per Ferrocarrils de Catalunya, la rendibilitat de la línia Barcelona-Perpinyà es situa entre el 9% i el 10% i es calcula que, a ple rendiment, proporcionarà un excedent anual de 15.840 milions de pessetes. Segons aquest mateix estudi, el tràfic potencial de la línia en qüestió és de 5'1 milions de passatgers i 2'5 milions de tones de mercaderies. Un cop en funcionament el TAV —Tren d'Alta velocitat, nom amb què es coneix a l'Estat espanyol, el TGV francès—, s'elevaria del 5% al 17% la quota de mercat que ara té el ferrocarril damunt del transport internacional que passa per aquesta frontera, i del 13'6% al 19'3% en el cas de les mercaderies.

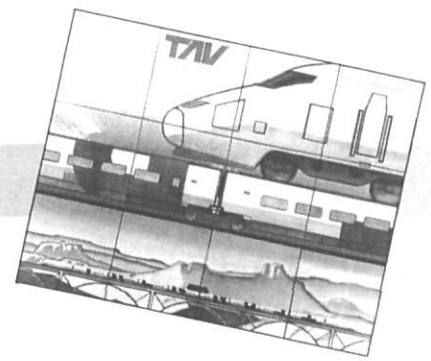
*ment pel que fa a la contaminació sònica que pugui provocar».*

*El projecte de construcció de la línia fèrria de gran velocitat interfereix en les previsions d'equipaments fetes pel municipi, ja que afecta directament la zona on s'havia previst la construcció del futur cementiri, una àrea d'equipaments generals i una zona d'esbarjo.*

#### BÀSCARA

*Amb contundència similar ens responia Lluís Lloret, alcalde de Bàscara, en assegurar que el traçat de via previst causarà greus perjudicis paisatgístics i ambientals a la població. «Si construeixen la via del TGV segons la proposta presentada es provocarà un dany irreversible en una zona reconeguda com d'alt valor paisatgístic i una forta agressió al medi natural i al patrimoni arquitectònic, ja que passarà a uns cent metres de les muralles antigues i del castell a través d'un via-*

*ducte elevat amb tot el que això significa d'impacte sonor i visual. I el que és més greu i seriós —continua Lluís Lloret— és que el traçat que han proposat ni tant sols es justifica per ser el més racional o el més econòmic. Es deu bàsicament als «interessos», que ningú mai no ha explicat, de fer passar la via directament pel centre duaner i fitosanitari de Vilamalla, sense tenir en compte els interessos de les poblacions afectades». La indignació dels responsables municipals de Bàscara es centra en el fet que el traçat inicia, a partir d'aquesta població, una mena d'arc que arriba fins a Vilafant, quan el més lògic i econòmic seria, segons la seva opinió, seguir una línia recta. El consistori de Bàscara ha presentat diverses al·legacions contra el traçat, la darrera a la Comissió de Medi Ambient, i ha elaborat un projecte de traçat alternatiu, molt més a l'oest, que eliminaria tots aquests problemes. El traçat alternatiu no renuncia a la bifurcació a Vilamalla a través d'un ramal secundari per al trànsit de mercaderies*



## L'ACTITUD ESPANYOLA

En els pròxims mesos el govern espanyol haurà de decidir en ferm si opta per prioritzar la sortida a Europa a través d'Irun o per la Jonquera. En aquest sentit, a mitjan gener de 1991, RENFE va fer públic un estudi no gaire esperançador per al TGV de Barcelona a la frontera. En concret, la companyia de ferrocarrils espanyola deduïa que seria molt més útil enllaçar Madrid i Barcelona que no facilitar la connexió de la capital catalana amb la capital francesa. Segons aquest informe, entre Barcelona i París només hi ha un tren diari directe, i quatre o cinc vols, la qual cosa cobreix suficientment les necessitats de les 1.500 persones que com a màxim requereixen aquests serveis. En canvi, entre Madrid i Barcelona circulen sis trens diaris, a més a més del pont aeri, motiu pel qual RENFE considera que una línia d'alta velocitat entre aquestes dues ciutats, sí que s'adiu amb la demanda real dels

Des que el president Pompidou va donar llum verda, a la primèria dels 70, als estudis d'un prototipus de ferrocarril que augmentaria substancialment la velocitat d'aquests vehicles, França ha estat el país notable en construir i millorar el seu propi tren. Actualment, davant la perspectiva d'una comunitat europea cada vegada més àmplia, el sistema de transport i de comunicacions és a punt d'incorporar canvis fonamentals. El 5 de desembre de 1990, la Comissió Europea va aprovar, a proposta de Karel van Miert, responsable de la política comunitària de transports, un pla destinat a aconseguir que abans del 2010 una xarxa de trens d'alta velocitat uneixi tots els estats membres. Es tracta de construir 9.000 quilòmetres de línies noves, 15.000 de línies velles agençades i 1.200 de trams de circumval·lació. El cost previst és superior a 150.000 milions d'ecus (19'5 bilions de pessetes) entre la

passatgers. Però suposant que finalment el govern central no valorés la importància del TAV entre Barcelona i la Jonquera, això no suposaria tampoc que la connexió entre Barcelona i Madrid de la qual parla RENFE, es convertís en una realitat en un període relativament breu de temps. Al contrari. El projecte ha quedat encallat a causa de la dificultat en decidir un traçat definitiu: la variant nord planteja greus problemes ecològics, ja que el tram de Madrid a Sòria travessaria espais naturals protegits, com per exemple El Pardo, i la variant sud repercuteix negativament en l'economia de moltes poblacions afectades.

A hores d'ara, l'únic projecte que es troba en vies d'execució i que s'espera que finalitzi el 92, és el TAV de Sevilla a Madrid, al qual caldrà donar-li, inevitablement, una continuació. Mentre el govern de Madrid no es pronuncia en un sentit o en l'altre, la Generalitat ja té pràcticament culminada la seva proposta, esperant potser que la

*però especifica que «cal considerar-lo al marge de l'interès públic del traçat del TGV i, per tant, no el pot condicionar de la forma que sembla deduir-se en el tram comprès entre els termes de Bàscara i Vilafant». El projecte alternatiu elaborat per l'Ajuntament de Bàscara ja ha rebut el suport del consistori de Vilafant i compta amb el recolzament de Pontós i Garrigàs que d'aquesta manera se'n lliurarien de la via, i de Santa Llogaia. La posició de Borrassà ja és més discutible, ja que la construcció del ramal de bifurcació afectaria una part important del terme.*

### VILABLAREIX

*L'opció de superar la ciutat de Girona per l'oest, descartada l'alternativa d'afergir-hi el TGV a la maltractada vall de Sant Daniel, ha causat un cert descontent al municipi de Vilablareix que veurà com li queda una franja morta de terreny entre la nova via i l'autopista.*

*Contràriament a la bel·ligerància mostrada en el tema de la variant, el consistori de Salt, i més concretament el seu alcalde Salvador Sunyer, han mostrat una actitud molt més resignada en aquest cas.*

### SANT JULIÀ DE RAMIS

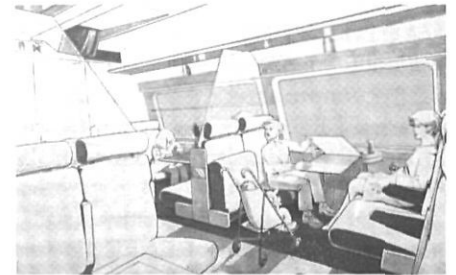
*L'Ajuntament de Sant Julià de Ramis ha proposat a la Direcció General del Medi Ambient, l'enterrament del tram de via que travessa aquest municipi o que, en qualsevol cas, s'instal·lin pantalles insonoritzadores per evitar les molèsties ocasionades per sorolls d'un tren que circula a més de dos-cents quilòmetres per hora.*

### FIGUERES

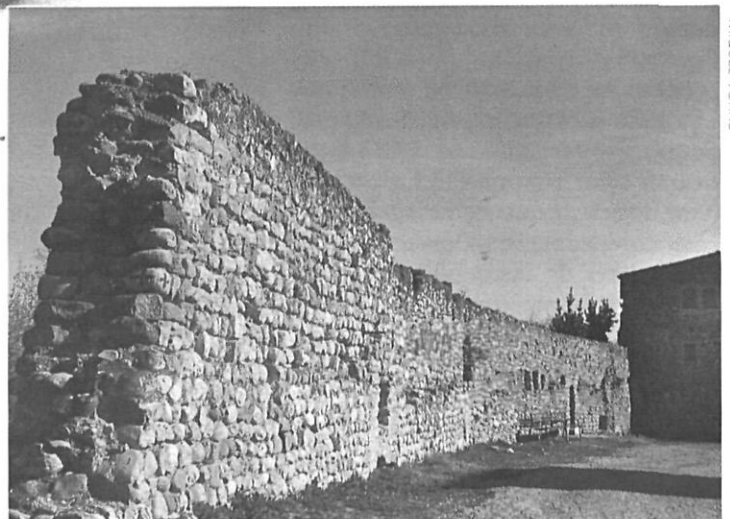
*A la capital de l'Empordà intenten matar dos ocells d'un sol tret i aprofitar la construcció de la nova via*



MIGUEL TORRES



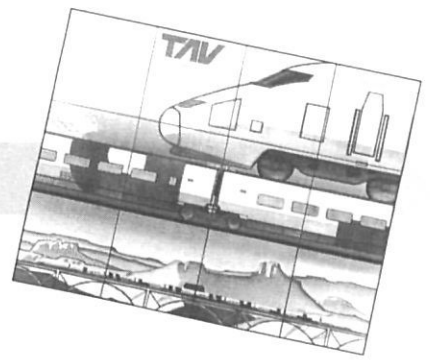
Bàsca:  
greus  
prejudicis  
paisatgístics  
i ambientals



MIGUEL TORRES

d'alta velocitat per treure definitivament de dintre la ciutat la línia de Renfe. «Les obres de construcció del nou traçat del TGV són —assegurava Marià Lorca en declaracions fetes temps enrera als mitjans d'informació gironins— la gran oportunitat per eliminar el pas a nivell de la carretera de Roses, treure la via del tren que divideix la ciutat en dues parts, traslladar l'estació de Renfe al terme del Far d'Empordà i recuperar per a la ciutat tots els terrenys que fins ara ocupaven aquestes instal·lacions». «El traçat del TGV no representa per a Figueres cap problema important» ens assegura Martí Palahí, tinent d'alcalde de l'Ajuntament figuerenc, «ja que passarà per tota una sèrie de terrenys erms, paral·lelament a la carretera de circumval·lació i enfilrà cap al nord per la part de darrere del castell de Sant Ferran. L'impacte paisatgístic i ambiental serà mínim. Pel que fa a la possibilitat de solucionar els problemes que suposa per a la ciutat la línia de la RENFE, hi ha un acord entre la Generalitat i l'Ajunta-

ment per tal d'intentar aprofitar la construcció de la línia del TGV i de l'estació de Vilamalla, per traslladar la línia de RENFE i l'estació fora de la ciutat. Es tractaria de construir una estació mixta del TGV i RENFE, imbricant les dues línies per maximitzar la seva racionalitat. El projecte és molt interessant i l'única dificultat que hi veiem és que ara tenim una estació de ferrocarril en un lloc cèntric i després ens haurem de desplaçar. És un problema relatiu i fàcilment solucionable. De fet, estem oberts a totes les possibles solucions». Hi ha un avantprojecte redactat per la Generalitat, però les decisions finals es troben supeditades a altres qüestions prèvies com la de potenciar el centre duaner i fitosanitari de Vilamalla o la possible adopció de l'amplada de via europea fins a Barcelona. «Tots aquests temes relacionats amb el ferrocarril evolucionen molt ràpidament —conclou Martí Palahí— i el que estem parlant avui, probablement demà no tingui cap sentit».



política dels fets consumats li sigui favorable. Al final de gener d'aquest any les sis oficines tècniques entre les quals ha repartit l'estudi detallat dels 146 quilòmetres de trajecte entre Barcelona i la Jonquera, ja li havien lliurat els projectes definitius de traçat de la línia, i tenien previst que entre el mes de maig i el de juny acabarien d'aportar els altres detalls d'enginyeria pendents com obres de fàbrica, solucions per a esmorteir l'impacte ecològic... Llavors només faltaria trobar una fórmula per al finançament. Grosso modo es preveu una inversió de 80.000 milions per a la construcció de la via, i 20.000 milions més en concepte de material mòbil; per a sufragar aquestes despeses es compta també amb la participació de capitals privats.

### EL TRAÇAT DE LA «BALA EUROPEA»

D'entrada, els estudis d'enginyeria ja han costat 2.000 milions

infraestructura i el material rodant. Davant d'aquesta perspectiva és natural que Catalunya —i en general l'Estat espanyol— com a indret perifèric en el conjunt geogràfic europeu, s'interessi per connectar-se ràpidament a través del tren-bala que pot arribar als 300 quilòmetres per hora. Quant a la naturalesa dels usuaris del TGV, l'enginyer Germinal Rosa, que forma part d'un dels equips contractats per la Generalitat, desmenteix de forma categòrica l'afirmació de RENFE que el passatger típic del tren d'alta velocitat és l'executiu o l'home d'empresa: «En absolut. A França s'ha comprovat que el TGV és totalment popular. No és un tren per a rics, sinó el tren del futur. La gent d'empresa, si ha de viatjar més de tres hores, sol agafar l'avió, perquè a distàncies molt grans el tren ja no és competitiu per a aquells que volen anar i tornar en un mateix dia. El TGV l'agafen també molts turistes».

de pessetes. A una escala de l'1:1000 que permet afinar molt quant al traçat, sis oficines tècniques s'han encarregat de repartir-se el projecte a trams fins a cobrir els 146 quilòmetres que separen l'estació de la Sagrera (Barcelona) de la de la Jonquera. Es pot dir que pràcticament segueix el mateix itinerari de l'autopista A-7. En el conjunt de tots els aspectes tractats, s'ha concedit especial importància a tot un seguit de mesures destinades a atenuar en allò possible l'impacte ambiental que provocarà el TGV, sobretot per l'anomenat efecte barrera i per la desestabilització general del territori. El cost previst per protegir el medi ambient de la «bala europea» al seu pas entre Barcelona i la frontera es xifra en 6.896 milions de pessetes. Aquesta quantitat suposa una inversió superior a 47 milions de pessetes per quilòmetre, molt més del que projecta gastar RENFE pel seu TAV entre Madrid i Barcelona (només uns 20 milions de pessetes per quilòmetre).

### VILOBÍ D'ONYAR

*Si a Sarrià consideren que ja en tenen prou d'aquest «progrés» consistent bàsicament en la proliferació de l'asfalt i la prioritat de les vies comunicatives per sobre la qualitat de vida de les poblacions, a Vilobí passa tot el contrari.*

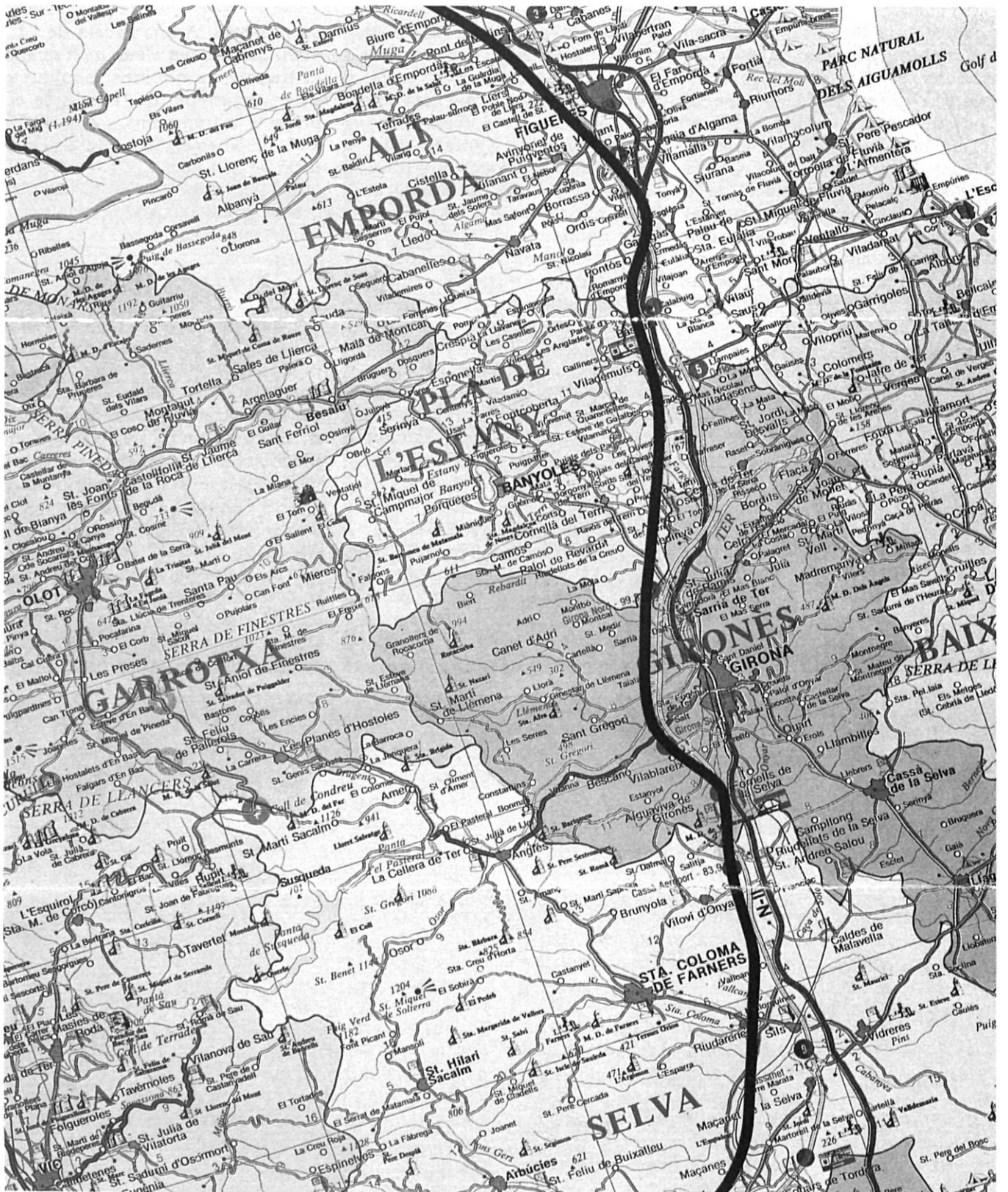
*Els dirigents d'aquest municipi, fonamentalment agrícola, han pres l'opció del «progrés» sense cap mena de reserva. No només l'aeroport, l'autopista i la nacional II esbiaixen aquest terme sinó que en un futur s'hi afegirà el tren de gran velocitat, la qual cosa congratula enormement una bona part de la població que en la proliferació d'aquestes vies de comunicació hi veuen una millora del nivell de vida.*

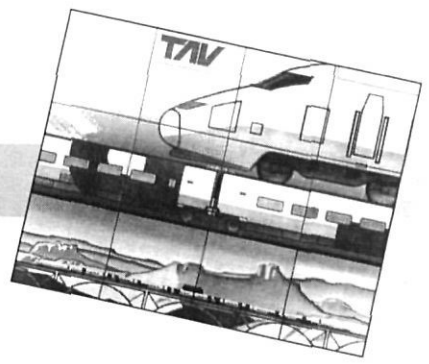
*L'entusiasme dels responsables municipals de Vilobí s'incrementa pel fet que el terme acollirà una de les dues estacions del tren de gran velocitat previs-*

*tes en territori gironí. Per acabar d'arrodonir la jugada s'han fet esforços importants des d'aquesta població per oferir terrenys a grups americans, japonesos o d'on sigui que estiguin disposats a transformar una part del municipi en la «disneylàndia» gironina.*

*L'entusiasme per la construcció de la línia d'alta velocitat no es limita a Vilobí, sinó que traspasa a l'altra banda de la N-II, a Riudellots de la Selva que també es consideren enormement beneficiats per la construcció de l'estació de passatgers del TGV a prop del seu nucli urbà. En declaracions fetes als mitjans de comunicació gironins, l'alcalde de Riudellots de la Selva, Josep Micaló, es mostrava partidari del traçat proposat pel TGV i de la ubicació d'una estació a prop de l'aeroport que convertirà aquest municipi en un important nucli de comunicacions. «És com si ens hagués tocat la loteria», afirmava.*







A grans trets es tracta de restablir els camins i els fluxos hidràulics que el tren interromprà; dissenyar mesures correctores per disminuir el soroll, de curta durada, però molt intens, en transcórrer per zones habitades, ja siguin rurals o urbanes; preservar la fauna i la flora, sobretot en relació a les «unitats naturals» que creuarà: el corredor entre el Montnegre i el Montseny, i la franja entre el Terri i el Fluvià. Pel que fa als animals, sobretot en la zona dels dos massissos apuntats, hauran de «disciplinar-se» i aprendre a passar d'un costat a l'altre de la via a través d'uns passadissos que es construiran especialment amb aquest fi, tenint en compte que el tren rodarà hermèticament tancat.

D'altra banda caldrà instal·lar un bon nombre de pantalles antisòniques, per evitar que la fressa ultrapassí els 65 decibels permesos

com a màxim en les àrees rurals, i els 70 a què es pot arribar en les zones urbanes, per si mateixes més sorolloses. Depenent de la intensitat de l'estrèpit que ocasioni el tren, si aquesta és menor, serà suficient prendre la mesura d'actuar damunt la casa o cases afectades: aïllar les façanes, doble vidre... tot a càrrec de l'administració. Hi ha la possibilitat també, si l'impacte visual i fònic del tren arriba a un nombre important d'habitatsges, d'«enterrar-lo» dintre una trinxera, com està previst fer a Sant Celoni. Interessa remarcar també la possibilitat apuntada en un principi i definitivament rebutjada de fer passar el TGV per la Vall de Sant Daniel. Els experts que elaboren el projecte valoraren d'entrada el menor cost que suposava aquest traçat, però se'n desdigueren en analitzar la gravetat dels efectes que ocasionaria en el medi ambient.

