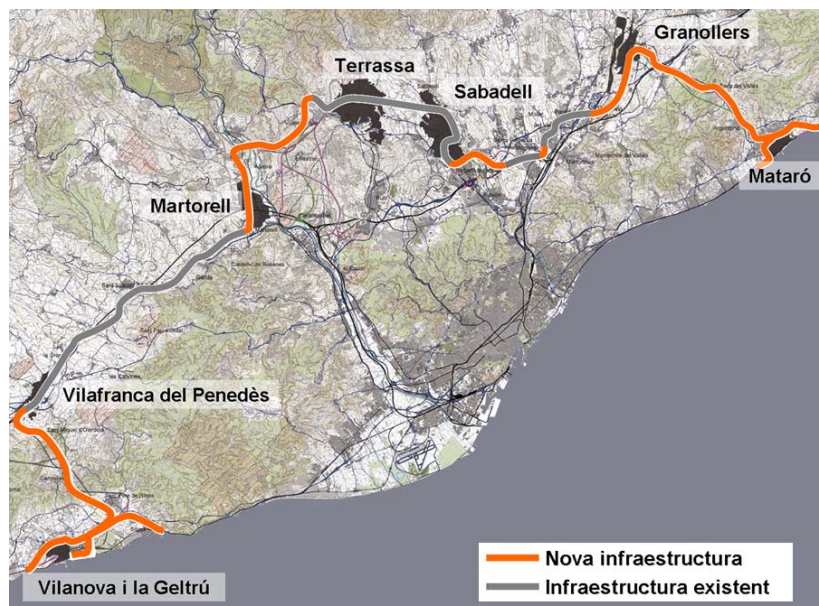




El DPTOP aprova definitivament el Pla Director Urbanístic de la Línia Orbital Ferroviària

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha aprovat definitivament el Pla Director Urbanístic de la futura Línia Orbital Ferroviària, després de l'informe favorable de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya. El document concreta les reserves de sòl necessàries per a les futura línia de tren i preveu lleugeres modificacions de traçat respecte del document aprovat inicialment i sotmès a informació pública. La nova infraestructura:

- **Abastarà 120 km de longitud, dels quals 78 seran de nova construcció**, i 42 més són trams de via existent que s'aprofitaran
- **Aproparà 26 municipis de 6 comarques de la Regió Metropolitana sense passar per Barcelona**, enllaçant Vilanova i la Geltrú amb Mataró, per l'interior
- **Disposarà de 42 estacions al llarg del recorregut**, 23 d'elles de nova construcció
- **Discorrerà en túnel en el 60% del nou traçat**, per minimitzar afectacions en superfície i ajustar-se a l'orografia del terreny i la densitat urbana
- **Donarà servei a 96.000 viatgers al dia el 2026**, el 30% dels quals provinents del vehicle privat
- **El traçat és fruit d'un ampli procés de participació** que ha implicat 48 municipis i 6 consells comarcals





Així, connectarà Vilanova i la Geltrú i Sitges amb Mataró per l'interior, donant servei a Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Abrera, Esparreguera, Viladecavalls, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Parets del Vallès, Montmeló, Granollers, la Roca del Vallès i Argentona.

La futura línia es configura com un eix de 120 quilòmetres de longitud total, amb trams que aprofiten línies existents i 78 quilòmetres de nova construcció. Els nous trams de línia que caldrà construir seran els de Vilanova i la Geltrú a Vilafranca del Penedès, de Martorell a Terrassa, de Barberà a Santa Perpètua i de Montmeló a Mataró. El traçat es completa amb trams que formen part de la xarxa ferroviària d'Adif: de Vilafranca a Martorell, de Terrassa a Sabadell i de Santa Perpètua a Parets del Vallès.

En total tindrà 42 estacions, de les quals 23 seran noves i la resta ja existeixen actualment o estan previstes dins de la xarxa de rodalies. Les 19 estacions previstes compartides amb d'altres línies de rodalies permetran realitzar correspondències de forma àgil entre els serveis de la línia orbital i les línies radials de rodalies que arriben a Barcelona. Així mateix, la línia orbital disposarà de connexions amb la xarxa d'FGC, tant la línia del Vallès (Sabadell i Terrassa) com la del Llobregat (Martorell).

Tenint en compte l'orografia del terreny i la densitat dels nuclis urbans travessats per la traça, la nova línia discorrerà en túnel en un 60% del recorregut, per tal de minimitzar la seva afectació, mentre que els trams en viaducte representaran el 5% del total.

Les previsions apunten que el 2026 la nova línia donarà servei a 96.000 viatgers diaris, de manera que es comptabilitzaran 26,9 milions de passatgers l'any, dels quals el 30 % s'hauran captat del vehicle privat.

En les primeres estimacions es preveu que l'execució d'aquest projecte comporti una inversió d'uns 4.000 MEUR, a càrrec del Ministeri de Foment d'acord amb el Pla de Rodalies 2008-2015.

Característiques tècniques	
Ample de via	Ibèric (1.668 mm)
Radi mínim	720 m
Pendent màxima	20 mm/m



42 estacions de viatgers, 23 noves (en negreta)	Sitges	Terrassa
	Sitges Llevant	Terrassa Est
	Vilanova	Sabadell Can Llong
	Vilanova oest	Sabadell Nord
	Vilanova centre	Sabadell Centre
	Vilanova est	Sabadell Sud
	Garraf P&R	Can Llobet
	Sant Pere de Ribes	S'Antiga
	Canyelles	Sta. Perpètua
	Vilafranca	Mollet
	La Granada	Parets del Vallès
	Lavern Subirats	Montmeló Nord
	St. Sadurní d'Anoia	Granollers Centre
	Gelida	Granollers sud
	Martorell Oest	La Roca del V.
	Martorell FGC	Argentona
	Martorell Polígon	Mataró
	Abdera	Mataró Nord
	Esparraguera	Mataró Oest
	Viladecavalls Sud	Mataró Est
	Terrassa Can Boada	Mataró Centre
Longitud total	120 km (78 km nous) (60% túnel i 5% viaducte)	

Principals novetats respecte el document original

El document aprovat presenta petits ajustos de traçat respecte de l'aprovat inicialment en diferents punts del seu recorregut, amb l'objectiu de millorar la integració de la traça en els entorns urbans. Així, inclou modificacions a Canyelles, Montmeló, La Roca del Vallès i Argentona, per apropar estacions a nuclis urbans, així com reduir l'afectació en l'entorn, mantenint, alhora, la funcionalitat ferroviària.

A més, per tal de millorar tant la integració com la funcionalitat, s'ha modificat també el traçat en els extrems de la línia, tant a Vilanova i la Geltrú/Sant Pere de Ribes com a Argentona/Mataró.

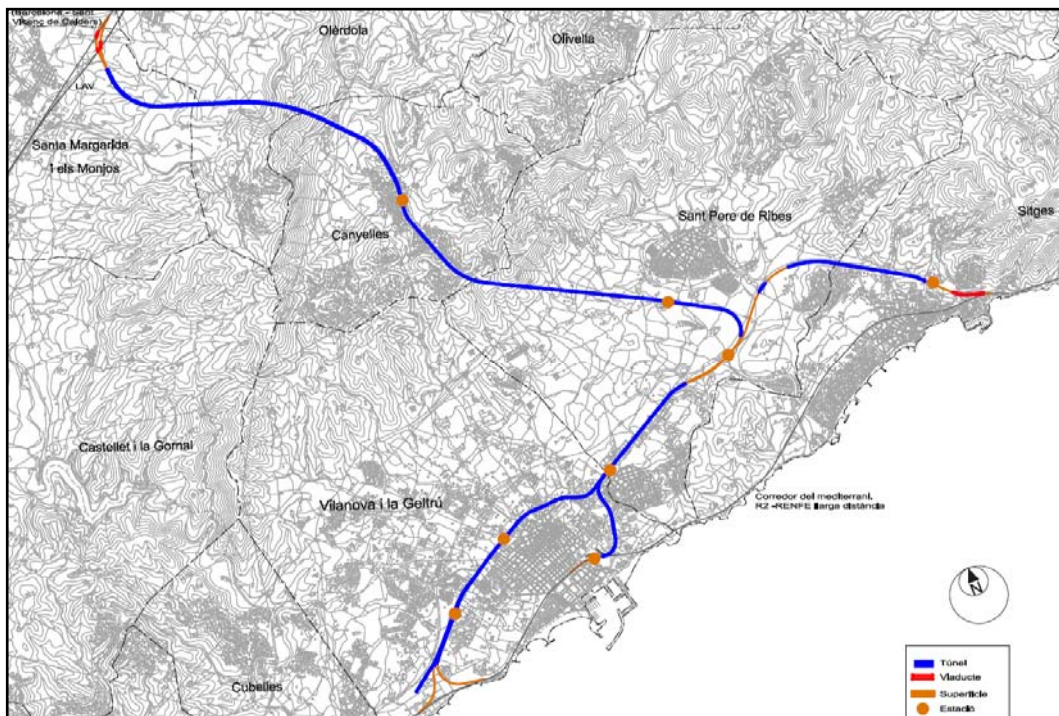
La Línia Orbital Tram a Tram

Concretament, el document aprovat avui detalla el traçat d'aquesta línia en diferents trams:

- ⇒ **Tram I: Vilanova i la Geltrú/Sitges – Vilafranca del Penedès:** el document aprovat avui inclou algunes modificacions a Vilanova i la Geltrú respecte del text original. Així, s'ha optat per un traçat soterrat per sota de la Ronda d'Europa, que permet l'accés directe a l'estació actual de Vilanova, evitant el pas per l'àmbit de Roquetes. Així, la línia neix de la connexió amb la línia R2 de Rodalies a Vilanova i la Geltrú, dóna servei als nuclis de Vilanova i de Roquetes i continua en direcció nord per arribar a Sant Pere de Ribes i Canyelles. En aquest punt, s'ha millorat la traça respecte del document inicial, per tal d'apropar l'estació a la població i millorar l'accessibilitat.

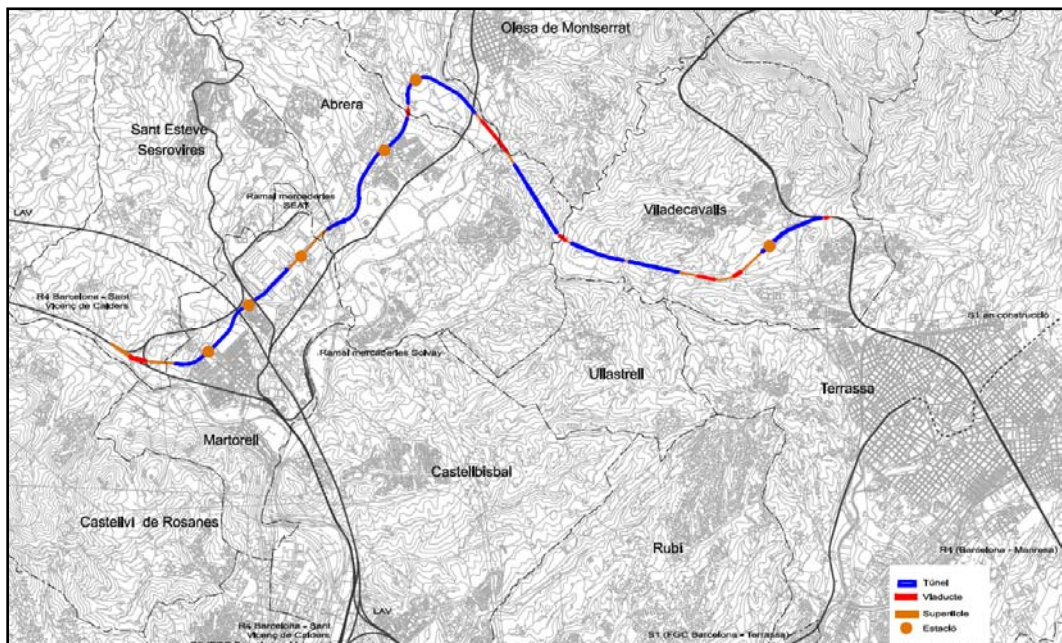


Posteriorment, creua l'espai natural d'Olèrdola en túnel i es connecta a la línia R4 de Rodalies a l'est dels Monjos. Una vegada la LOF s'ha incorporat a la línia R4 discorre per aquesta entre els municipis de Vilafranca del Penedès, La Granada, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida i Martorell.

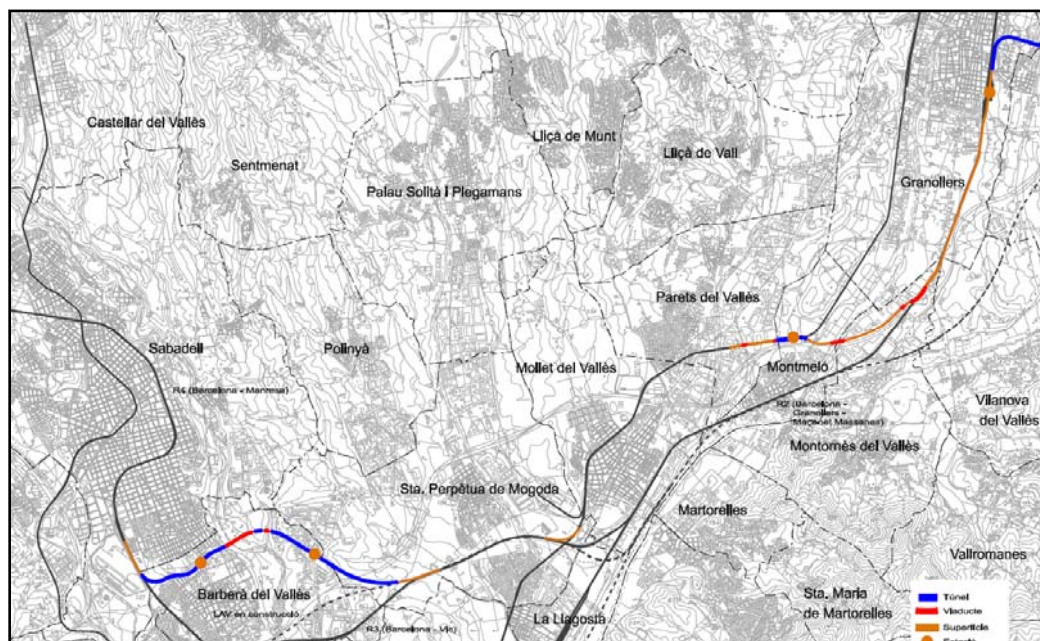


⇒

- ⇒ **Tram II: Martorell – Terrassa:** aquest tram discorre entre Martorell i Abrera pel corredor existent entre els nuclis urbans de Martorell i Abrera i la zona de polígons industrials ubicada a l'oest d'aquests municipis. Es dona servei al nucli urbà de Martorell, al polígon de ca n'Amat i a Abrera. Entre Abrera i Terrassa, la línia aprofita el corredor del IV Cinturó i connecta amb la línia R4 de Rodalies al terme municipal de Viladecavalls, on es proposa una nova estació. Després, aprofita la línia R4 entre Terrassa i Sabadell passant per les estacions de Terrassa Can Boada (prevista), Terrassa, Terrassa Est, Can Llong, Sabadell Nord, Sabadell Centre i Sabadell Sud.

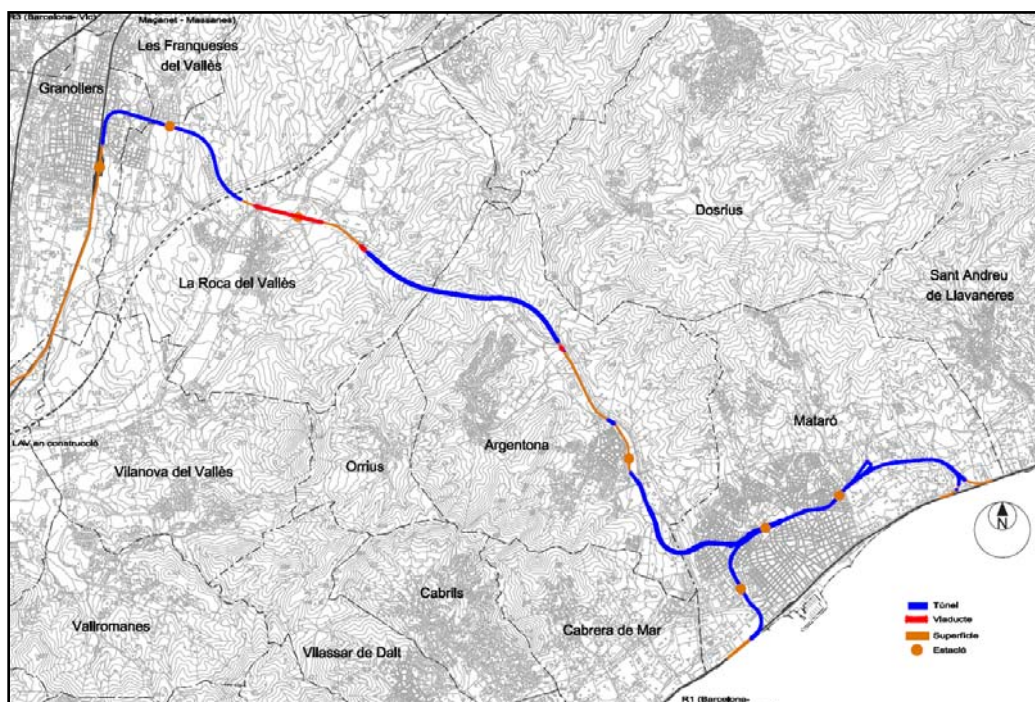


⇒ **Tram III: Sabadell – Granollers:** el tram discorre entre la connexió amb la línia R4 al terme municipal de Barberà del Vallès i la connexió amb la línia R7 on dóna servei a Barberà del Vallès i al polígon industrial de Santiga. A continuació, segueix per aquesta línia fins a Santa Perpètua de Mogoda, on s'incorpora a la R3 per compartir amb aquesta les estacions de Mollet Santa Rosa, Parets del Vallès i la nova estació Montmeló. En aquest municipi, s'ha apropiat el traçat a l'AP-7, per reduir l'afectació del nou traçat. Posteriorment, la LOF creua l'AP7 i s'aproxima a la línia R2 per circular paral·lela a aquesta fins a l'estació de Granollers.





⇒ **Tram IV: Granollers – Mataró:** finalment, la línia travessa el nucli urbà de Granollers en túnel i permetrà donar servei a les noves àrees de creixement al sud de Les Franqueses del Vallès. El traçat es dirigeix cap a la costa a través dels municipis de la Roca del Vallès. Aquí es desplaça el traçat cap a l'est, per evitar l'afectació a una zona residencial. La línia continua cap a Argentona, on també s'ha modificat el traçat al nord del municipi, per tal d'augmentar la seva integració i reduir les afectacions a edificacions existents. Finalment, la traça arriba a Mataró, on es connecta amb la línia R1. El nou traçat aprovat ara ha permès respectar al màxim la zona agrícola de les cinc sènies i s'ha desplaçat la ubicació prevista de l'estació de Mataró Est (Rocafonda) per apropar-la al nucli urbà, situant-la sota la carretera de la Mata, a l'Oest de la Ronda Cervantes.



Una línia amb participació i consens

El Pla Director Urbanístic de la Línia Orbital Ferroviària és fruit d'un important procés participatiu, que es va iniciar amb un el primer estudi de traçat fet per l'ATM el 2004.

La Comissió Territorial d'Urbanisme de Catalunya (CUC) va emetre un informe favorable el 27 de novembre de 2007, sobre el Pla Director Urbanístic de la Reserva de Sòl per a la Línia Orbital Ferroviària, que va ser sotmès a consulta per als ajuntaments afectats, així com per al Departament de Medi Ambient i Habitatge, que va emetre el document de referència per a l'avaluació ambiental del Pla Director.



Durant aquest procés, es van rebre una vintena de suggeriments dels 48 municipis consultats. També es van mantenir reunions i converses amb els representants municipals i institucionals, amb la finalitat d'ajustar les característiques de la futura Línia Orbital Ferroviària i minimitzar les afectacions als diferents àmbits.

El 17 de desembre de 2008, la CUC va aprovar inicialment el Pla Director Urbanístic per a la concreció i delimitació de la reserva de sòl per l'establiment de la línia orbital ferroviària, que va ser sotmès també a informació pública. Durant aquest procés s'han rebut prop de 90 aportacions d'interessats i 14 informes d'institucions.

Així, s'han dut a terme diverses modificacions en el text, i el document va ser aprovat provisionalment per la CUB el 4 de març de 2010. Avui, després de l'informe favorable de la CUC, el conseller de Política Territorial i Obres Públiques l'ha aprovat definitivament.

14 d'abril de 2010