



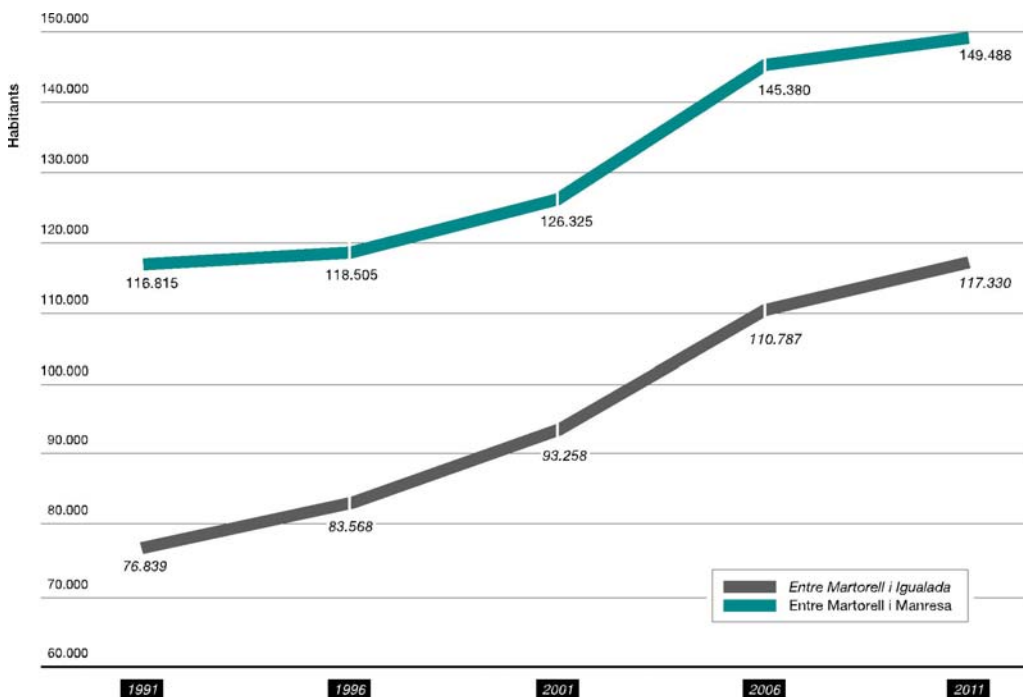
Hora punta (de 7 a 9 del matí) :

- **Tram Molí Nou - Pl. Espanya: 1 tren cada 4 minuts**, davant els 6 minuts actuals
- **Tram Martorell-Enllaç - Pl. Espanya: 1 tren cada 5 minuts**, davant els 8 minuts 30 segons actuals. Així, es passa d'un servei d'horari a un servei de freqüència.
- **Tram Igualada - Pl. Espanya: 1 tren cada 20 minuts**, davant els 60 minuts actuals.
- **Tram Manresa - Pl. Espanya: 1 tren cada 20 minuts**, davant els 60 minuts actuals.

Hora plana (resta del dia):

- **Tram Molí Nou - Pl. Espanya: 1 tren cada 5 minuts**, davant els 7 minuts 30 segons actuals
- **Tram Martorell-Enllaç - Pl. Espanya: 1 tren cada 8 minuts i mig**, davant els 10 minuts actuals. Així, es passa d'un servei d'horari a un servei de freqüència.
- **Tram Igualada - Pl. Espanya: 1 tren cada 30 minuts**, davant dels 60 actuals. 1 de cada dos amb transbordament a Martorell.
- **Tram Manresa - Pl. Espanya: 1 tren cada 30 minuts (1 de cada dos, amb transbordament a Martorell)**, davant dels 60 actuals.

L'impuls dels metros comarcals respon a l'important creixement demogràfic de les poblacions de la línia a l'entorn de Martorell. A més, segons l'enquesta de Mobilitat Obligada de l'Idescat, la mobilitat entre l'Anoia i el Baix Llobregat i el Bages per motius laborals i d'estudis són creixents.



Font: Idescat

Gràfic d'evolució de la població dels municipis situats entre Martorell i Igualada i Martorell i Manresa.

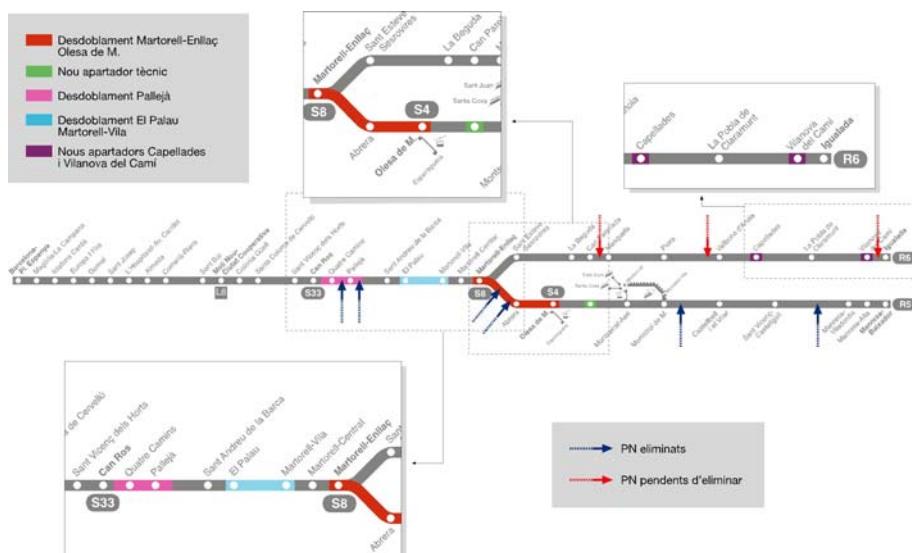


Aquesta nova realitat metropolitana comporta noves demandes de servei a les quals el Govern vol donar resposta.

Una inversió de 264,7 MEUR

La inversió necessària per permetre la posada en marxa dels metro comarcals ha tingut un cost total de 264,7 MEUR. Les principals actuacions han estat:

- Desdoblament total de la via entre Barcelona i Martorell.
- Supressió de tots els passos a nivell entre Barcelona i Martorell.
- Nova estació de Martorell-Central per fer intercanvi amb RENFE.
- Nova estació soterrada a Pallejà
- Encreuaments de Vilanova del Camí, Capellades i Olesa
- Altres: adquisició de 13 noves unitats de tren, amb un cost de 69'6 MEUR, que ja estan donant servei a tota la línia; millores de l'alimentació elèctrica amb un cost de 21'6 MEUR.



- **Desdoblament total de la via entre Barcelona i Martorell:** s'han desdoblant 20 quilòmetres de via entre Sant Boi de Llobregat i Martorell. Per fer realitat el desdoblament, ha estat essencial soterrar les estacions de Pallejà i Sant Andreu de la Barca i construir la variant entre Martorell-Vila i Martorell-Enllaç, que ha permès construir la nova estació de Martorell-Central. Les actuacions a Pallejà han representat 79 MEUR, el tram del Palau a Martorell 40'2 MEUR, el desdoblament entre Martorell i Olesa de Montserrat 28'1 MEUR.



- **Supressió de tots els passos a nivell entre Barcelona i Martorell:** per facilitar l'increment de la freqüència del pas de trens i garantir la seguretat de les circulacions, s'han suprimit 14 passos a nivell entre Barcelona i Martorell. D'aquesta manera, ara ja no hi ha cap pas a nivell en aquest tram. Aquestes accions han representat 2'8 MEUR.

Passos a nivell suprimits:

- 2 a Sant Boi de Llobregat
 - 3 a Santa Coloma de Cervelló
 - 3 a Pallejà
 - 4 a Sant Andreu de la barca
 - 2 a Martorell
- **Nova Estació Martorell-Central:** una de les principals actuacions per impulsar els metros comarcals ha estat la construcció de l'estació Martorell-Central. Aquesta estació, que ha tingut una inversió de 3'9 MEUR, és un potent intercanviador atès que amb un sol transbordament permet accedir amb tren a bona part de les principals poblacions del Bages, l'Anoia, el Vallès i el Penedès. Martorell-Central, que va entrar en servei el maig del 2007, connecta amb l'estació de rodalies Renfe de Martorell i el servei d'autobús.



Estació Martorell-Central

La instal·lació disposa de dos accessos (nord i sud), l'un des del carrer Nou Montserrat i l'altre proper a la carretera de Piera, concebut com un mirador amb pèrgola. A la planta superior de l'edifici, que té una superfície útil de 645 m2, se situa un ampli vestíbul, de 370 m2, on estan



ubicades les màquines expenedores de bitllets i les barreres tarifàries. A la planta inferior, situada al nivell de les vies, hi ha les dependències tècniques d'FGC. L'estació compta amb una andana central única, de 8 metres d'amplada i 130 metres de llarg.

La segona fase d'urbanització, que millorarà encara més l'entorn de l'estació i la connexió amb l'estació de Renfe, compta amb un pressupost de 5,6 MEUR i es preveu que estigui finalitzada el segon trimestre d'aquest any. Aquesta segona fase inclou bàsicament dues actuacions: cobriment de les vies de RENFE i arranament dels edificis del carrer de Montserrat per tal d'adaptar les cases d'aquest carrer a la nova fisonomia moderna del barri.

- **Nova estació soterrada a Pallejà:** aquesta actuació, essencial per a la posada en marxa dels metros comarcals, ha consistit en el desdoblament i soterrament de la línia a Pallejà en un tram de 2,4 km de via. Ha tingut un cost de 79 MEUR.

Aquesta actuació ha suposat la supressió de tres passos a nivell, el desdoblament i soterrament de la via entre el carrer del Torrent de la Magina i el carrer de Nostra Senyora de Montserrat, i la construcció d'una nova estació soterrada, totalment adaptada a persones amb mobilitat reduïda. Així, s'han alliberat 58.500 m² del pas del ferrocarril on s'hi està construint una gran plaça i un passeig per a vianants.

L'estació, de 2.500 m² de superfície total, disposa de dues andanes laterals de 4,5 metres d'amplada cadascuna i de dos accessos situats a diferent nivell. A més, està equipada amb un ascensor que connecta carrer i vestíbul i dos ascensors que connecten vestíbul i andana. També té un pas inferior adaptat a PMR que connecta les dues andanes, escales mecàniques, fixes i encaminament per a invidents.

L'accés que es troba a l'alçada de carrer Barcelona, al costat de mercat municipal, romandrà tancat al públic fins que finalitzin les obres d'arranjament dels carrers contigus. Es preveu que es pugui obrir al públic abans del primer trimestre de 2008.

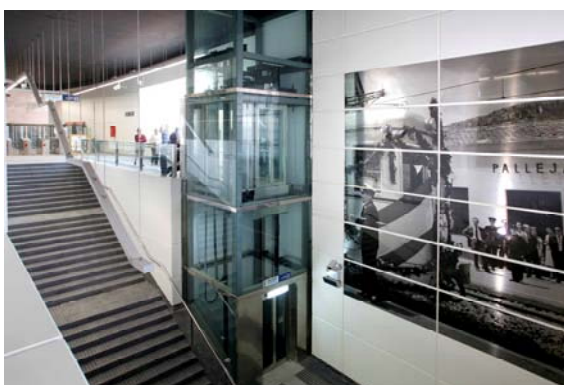
El soterrament de l'estació de Pallejà ha millorat notablement la permeabilitat urbana del municipi amb l'eliminació de l'efecte barrera que causava la línia ferroviària, a banda que s'ha reduït el nivell de soroll, amb els corresponents beneficis socials que això comporta.

- **Encreuaments de Vilanova del Camí, Capellades i Olesa:** permeten realitzar els encreuaments de trens en marxa en els trams de via única dels ramals de Manresa i Igualada. El cost d'aquesta actuació és de 13,1 MEUR.



Adaptació a PMR

La línia de Llobregat Anoia té 42 estacions. D'aquestes, 39 ja estan adaptades a persones amb mobilitat reduïda (PMR) i en queden tres que actualment estan en obres, I. Cerdà, St. Josep i Manresa-Vilordís i seran operatives abans de final d'any. Les actuacions, que han tingut un import total d'uns 12 MEUR, han consistit en la instal·lació d'ascensors, d'escaleres mecàniques i la construcció de rampes d'accés.



Estació de Pallejà



Els trens també estan adaptats