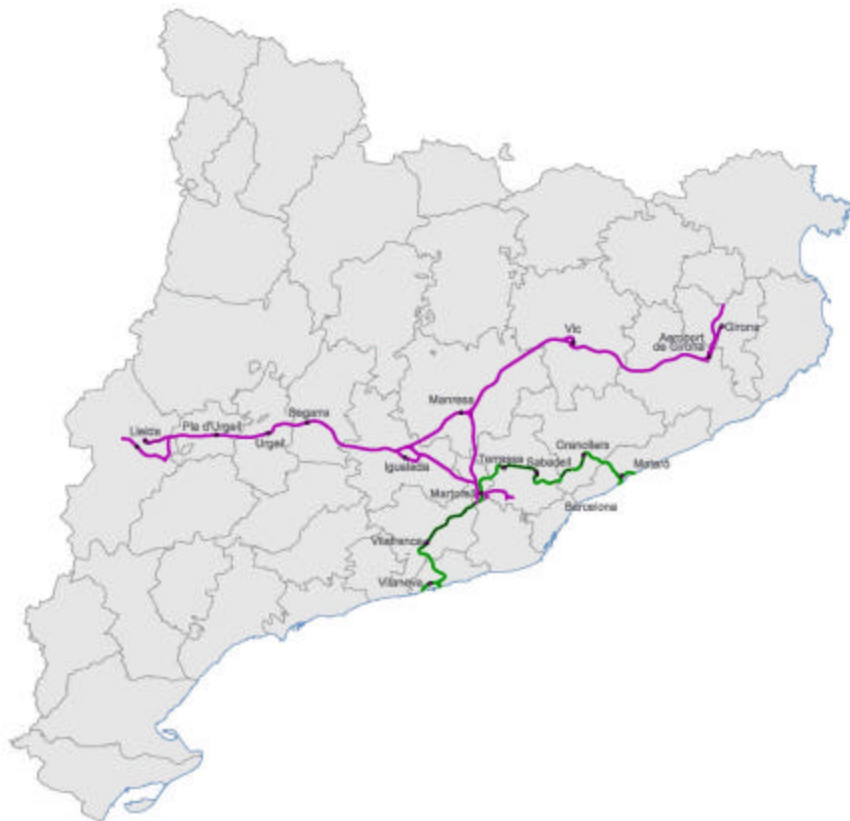


## El DPTOP avança en la definició de l'eix Transversal Ferroviari i la línia Orbital

**La Comissió d'Urbanisme de Catalunya informa favorablement sobre el document d'objectius i criteris d'aquests eixos que concreten, modifiquen i milloren els seus traçats, estacions i propostes**

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha donat un nou pas en la definició del futur eix Transversal Ferroviari i la línia Orbital Ferroviària. La Comissió d'Urbanisme de Catalunya ha informat favorablement sobre el document d'objectius i criteris i els informes ambientals preliminars, que seran sotmesos a la consideració dels ajuntaments implicats i del Departament de Medi Ambient. Aquests documents són la base dels plans directors urbanístics que permetran realitzar les reserves de sòl necessàries per a les dues línies, que es preveu sotmetre a informació pública abans de l'estiu de l'any vinent.

D'aquesta manera, el Govern avança en la concreció d'aquest dos eixos que trenquen la radialitat de la xarxa i significaran un salt endavant transcendent per a la mobilitat i l'impuls del transport ferroviari del país.



---

## **Avenç en la definició dels dos eixos**

L'any 2004 el Departament de Política Territorial i Obres Públiques va impulsar dos projectes de gran importància per al futur de les comunicacions ferroviàries de Catalunya. Es tractava dels primers estudis d'alternatives de traçat de l'eix Transversal Ferroviari de Catalunya (ETF) i de la línia Orbital Ferroviària de la Regió Metropolitana de Barcelona (LOF).

A partir del 2005 els dos projectes s'han desenvolupat administrativament en paral·lel, de manera que el 2006 es va realitzar ja una primera consulta institucional als municipis i comarques afectats pel pas d'aquests eixos. Des d'aleshores, diverses empreses d'enginyeria i algunes institucions com els instituts Cartogràfic i Geològic de Catalunya i el Centre d'Innovació del Transport de la Universitat Politècnica, sota la direcció de l'ens "Infraestructures Ferroviàries de Catalunya" (Ifercat), han treballat en la definició de nous traçats tenint en compte els resultats d'aquesta consulta, les múltiples reunions mantingudes amb els municipis afectats i l'avenç dels treballs que s'estan duent a terme per a la redacció dels plans territorials corresponents.

Avui, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya ha informat favorablement sobre els nous documents d'objectius i criteris d'aquests eixos que concreten aspectes de traçat i noves estacions. A partir d'ara, seran tramesos a cent vuitanta ajuntaments i al Departament de Medi Ambient i Habitatge per a realitzar les consultes institucionals i les anàlisis ambientals pertinents que s'incorporaran al Pla director urbanístic de la reserva de sol dels dos eixos. Es preveu que l'aprovació inicial dels plans directors i la seva informació pública tinguin lloc durant el segon trimestre de 2008.

Així, el DPTOP continuarà treballant per assolir el màxim de consens possible tot mantenint i millorant les prestacions d'aquestes línies ferroviàries .

### **L'eix Transversal Ferroviari**

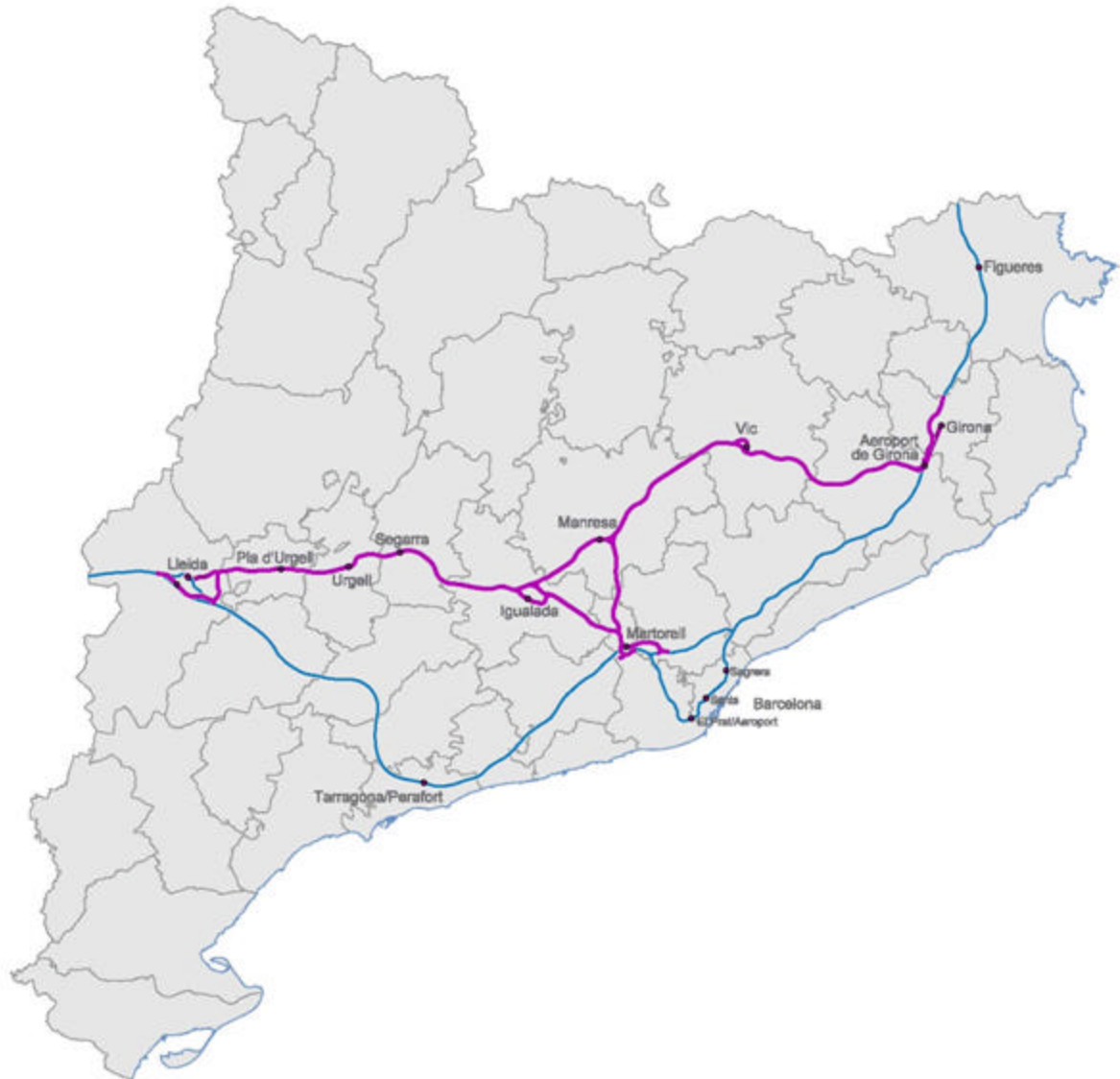
El futur eix Transversal Ferroviari impulsarà de manera decisiva el transport de passatgers i mercaderies per ferrocarril i significa una aposta per al reequilibri territorial, atès que prioritzarà la transversalitat en lloc de la radialitat. Es tracta doncs, d'un dels projectes ferroviaris més transcendental per al futur de les comunicacions ferroviàries i per a la mobilitat general del país.

L'eix Transversal Ferroviari serà una línia de tràfic mixt de mercaderies i de viatgers en alta velocitat que unirà, en uns 313 km de recorregut, Lleida, Mollerussa, Tàrrrega, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i l'aeroport de Girona, i connectarà, així mateix, amb la línia d'alta velocitat a Lleida i a Girona. A més, mitjançant dos ramals, connectarà Igualada i Manresa amb Martorell i amb les línies de mercaderies cap al Port i de viatgers cap a Barcelona.



Aquest eix serà d'ample internacional i dissenyat per a trens de viatgers a 250 km/h i de mercaderies a 120 km/h. Es preveu crear 7 noves estacions de passatgers i diverses terminals de càrrega. Dels seus 313 km es preveu que 118 siguin en túnel, 174 en superfície i compti amb 21 km en viaducte.

En les primeres estimacions, preveu que l'execució d'aquest projecte comporti una inversió d'uns 7.000 MEUR.



---

## **Principals concrecions i novetats**

El document d'objectius i criteris que ara serà sotmès a consultes institucionals i ambientals és el resultat de les aportacions rebudes en les consultes efectuades a ajuntaments i institucions, la qual cosa ha permès redefinir i concretar el projecte en diferents aspectes.

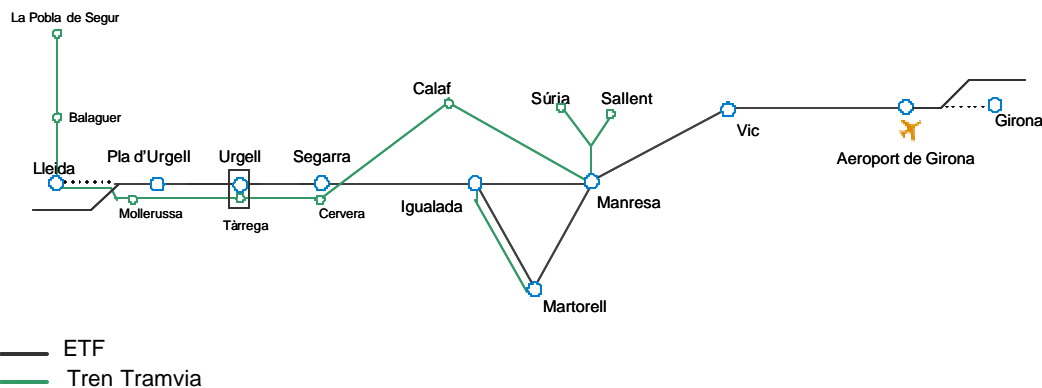
Així, respecte del document presentat l'any 2005, s'ha incrementat en bona mesura el grau de concreció i s'han realitzat certes modificacions de traçat així com noves propostes, entre les quals hi figuren les següents:

- **Variant de Lleida i connexió amb l'aeroport:** es fa possible l'accés ferroviari al futur aeroport de Lleida-Alguaire i una connexió entre l'ETF i la línia actual de Lleida a Tarragona, de manera que es configura tota una variant completa per evitar el pas de qualsevol tren de mercaderies pel centre de Lleida.
- **Nou traçat entre Lleida i Cervera:** s'ha estudiat un nou traçat molt cenyit a l'actual corredor de l'autovia A-2 per tal d'evitar la creació d'una nova barrera infraestructural a les planes del Segrià i l'Urgell.
- **Noves estacions al Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra:** sobre el nou traçat s'hi preveuen tres estacions de viatgers, a les comarques del Pla d'Urgell (prop de Mollerussa), de l'Urgell (prop de Tàrrega) i de la Segarra (prop de Cervera), poblacions que seran servides paral·lelament amb tren-tramvia.
- **Estació intermodal a la comarca de l'Urgell:** en aquesta estació, al terme municipal de Vilagrassa, prop de Tàrrega, hi coincidiran els trens d'alta velocitat del nou eix Transversal i els de l'actual línia Lleida – Manresa reconvertida en tren-tramvia,
- **Nova àrea logística amb servei ferroviari a la conca d'Òdena, al nord d'Igualada:** les mercaderies passaran pel nord d'Igualada, mentre que els trens de viatgers entraran soterrats dins la ciutat, amb una nova estació.
- **Entre Igualada i Martorell s'ha previst tot un nou ramal:** amb un túnel de 13,5 km per salvar el coll del Bruc. Al nord de Martorell s'hi preveu una estació de viatgers, i a Castellbisbal la nova línia enllaçarà amb la línia d'alta velocitat que entra a Barcelona (Sants i Sagrera) i amb la línia de mercaderies que va cap al Port. Aquest ramal converteix l'ETF en la línia ferroviària que posarà les comarques de l'Anoia, la Segarra, l'Urgell i el Pla d'Urgell en connexió directa amb la Regió Metropolitana de Barcelona, tant per



viatgers com per a mercaderies, anàlogament com l'autovia A-2 ho fa per al transport per carretera.

- **Al Bages:** s'ha aprofundit en el desenvolupament d'una estació intermodal a Manresa entre l'ETF, Rodalies, una variant d'FGC i una futura xarxa de trens-tramvia.
- **A Osona:** es preveu que el trens de viatgers de l'ETF puguin entrar a l'actual estació de Vic, mentre que s'ha estudiat un nou traçat per creuar la plana pel sud de la ciutat seguint al màxim la xarxa viària existent i prevista.
- **A l'aeroport de Girona:** s'hi preveu també una estació de viatgers, a la qual hi podran accedir també els trens de la línia d'alta velocitat Barcelona – França.
- **Variant de Girona per a mercaderies:** s'ha optat per completar l'ETF amb una variant completa de Girona per als trens de mercaderies, ja que es considera que, a mitjà termini, quan s'incrementin els fluxos, serà convenient evitar el pas de nombrosos trens de mercaderies per dins de l'estació de viatgers de Girona.



Cal dir però que la proposta actual d'estacions i traçats ha de ser encara aprofundida, concretada i millorada, com a conseqüència dels treballs d'enginyeria i dels processos d'informació institucional i públic a que es porten a terme.



## La línia Orbital

La nova Línia Orbital significa una importantíssima aposta pel ferrocarril de rodalies, que contribuirà a redefinir l'accessibilitat interna de l'àrea metropolitana i trencarà la radialitat de l'actual xarxa ferroviària. Aquest nou eix facilitarà la creació d'una autèntica estructura ferroviària en xarxa, i interconnectarà les ciutats metropolitanes de la segona corona.

La línia Orbital Ferroviària unirà Vilanova i Mataró en un recorregut de 119 km que passarà pels municipis següents: Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Subirats, Sant Sadurn d'Anoia, Gelida, Martorell, Abrera, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló, Paret del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès, Argentona i Mataró.

Es construiran 68 km de nova línia ferroviària, 46 dels quals seran en túnel, i es donarà servei a 31 estacions, 18 de les quals seran de nova creació.

Els nous trams de la 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 Granollers a Mataró. El traçat es completa amb tres trams que ja es troben funcionant actualment i que formen part de la xarxa ferroviària estatal: de Vilafranca a Martorell, de Terrassa a Sabadell i de Santa Perpètua a Paret del Vallès.

En les primeres estimacions es preveu que l'execució d'aquest projecte comporti una inversió d'uns 4.000 MEUR.





---

## **Principals novetats i concrecions**

El document d'objectius i propòsits de la línia Orbital Ferroviària es fruit d'un important treball d'aprofundiment i concreció del primer estudi de traçat fet per l'ATM els anys 2003-04, amb les aportacions rebudes de la primera consulta institucional de l'any 2005.

Així, aquest document incorpora 18 noves estacions, 10 més que les del document inicial, i fa modificacions en el traçat que incrementen en 14 els km de nova via ferroviària previstos. Igualment, projecta una nova variant soterrada per l'interior de Vilanova, que s'afegeix a la ja proposada a Mataró.

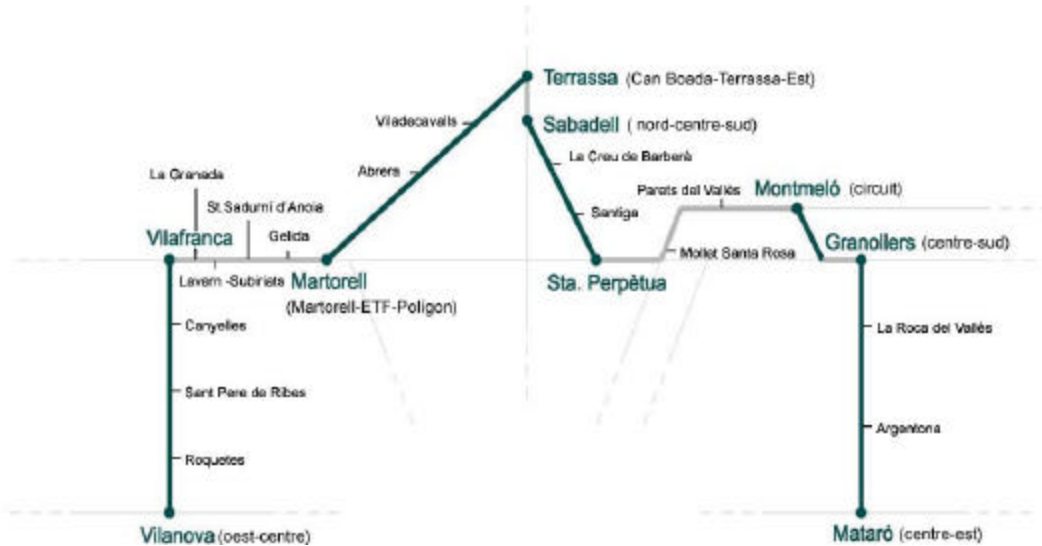
Concretament, apareixen les novetats següents :

- **Variant de Vilanova:** s'ha dissenyat una variant soterrada completa pel nord de Vilanova, amb tres noves estacions (una al barri de Roquetes, pertanyent al terme de Sant Pere de Ribes), ben situades pel que fa a ls creixements urbans actuals i futurs.
- **Entre Sant Pere de Ribes i Vilafranca del Penedès** s'ha millorat el traçat per tal de reduir-ne l'impacte sobre el territori.
- **Entre Martorell i Terrassa** s'ha canviat totalment el traçat previst, ja que en lloc d'anar cap a Castellbisbal la línia es dirigeix cap a Abrera i des d'aquest punt cap a Terrassa, seguint en certa mesura el corredor que s'obrirà amb la construcció de l'autovia Abrera-Terrassa. Això ha permès reduir-ne l'impacte ambiental i situar tres noves estacions a Martorell (una davant la fàbrica Seat), i dues més a Abrera i Viladecavalls.
- **Entre Sabadell i Santa Perpètua de Mogoda** s'ha definit un nou traçat que aprofita en part el corredor de la futura interpolar sud i que, alhora, permet posar dues noves estacions a Barberà del Vallès, una en el nucli urbà i l'altra al polígon de Santiga. Des d'aquest punt, de les dues opcions previstes inicialment s'escull la que es dirigeix cap a Mollet Santa Rosa i Parets, per arribar a Montmeló.
- **Dues noves estacions sobre l'actual línia Papiol-Mollet: intercanviador de Badia-Cerdanyola i estació de Ripollet Nord.** Si bé no formen part del tronc principal de la línia Orbital, s'ha previst la construcció de dues noves estacions sobre la línia Papiol-Mollet, sobre la qual s'establiran serveis de Rodalies que empraran alguns trams de la nova Orbital.
- **A Montmeló** es proposa una nova estació entre el circuit i el nucli urbà, que potenciarà l'establiment d'una relació urbana directa entre



aquestes dues parts del municipi que ara estan separades per l'autopista.

- **A l'est de Granollers** s'hi proposa una nova estació en previsió de futurs creixements urbans.
- **A la Roca de l Vallès i a Argentona** el traçat s'ha millorat per tal de reduir-ne l'impacte ambiental i situar les estacions al més a prop possible dels nuclis urbans.
- **A Mataró** s'ha dissenyat una variant soterrada per tal de poder situar tres noves estacions que serveixin de manera completa el nucli urbà de la ciutat.



La proposta actual d'estacions i de traçat és susceptible de noves modificacions com a conseqüència dels treballs d'enginyeria que es continuen executant i dels processos d'informació pública i participació que s'aniran succeint.

**28 de novembre de 2007**