

El DPTOP aprova inicialment els plans urbanístics de l'Eix Transversal Ferroviari i la Línia Orbital Ferroviària

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques, després de l'informe favorable de la Comissió d'Urbanisme de Catalunya i la Comissió d'Urbanisme de Barcelona, **ha aprovat inicialment els Plans directors urbanístics d'aquests dos (ETF i LOF) projectes ferroviaris que ara sortiran a informació pública.** Aquest plans permetran realitzar les reserves de sòl necessàries per a les futures línies de tren i defineixen i milloren els traçats i estacions inicialment proposats.

Avenç en la definició dels dos eixos

Amb l'aprovació inicial dels dos plans urbanístics del futur Eix Transversal Ferroviari i la Línia Orbital Ferroviària el DPTOP ha donat un pas significatiu en la definició, d'aquests dos eixos que trenquen la radialitat de la xarxa i signifiquen un salt endavant transcendent per a la mobilitat i l'impuls del transport ferroviari del país.

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. En aquesta, s'han tingut en compte els resultats d'aquesta consulta, les múltiples reunions amb els municipis afectats i l'avenç dels treballs que es duen a terme per a la redacció dels plans territorials corresponents.

Fa un any, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va informar favorablement sobre els nous documents d'objectius i criteris generals d'aquests eixos i va obrir un nou torn de consulta institucional a més de cent vuitanta ajuntaments així com al Departament de Medi Ambient i Habitatge per a realitzar les consultes institucionals i les anàlisis ambientals pertinents que s'han incorporat al Pla director urbanístic de la reserva de sòl dels dos eixos.

Avui el conseller de PTOP, Joaquim Nadal, ha aprovat inicialment el Pla director urbanístic de l'ETF després que la Comissió d'Urbanisme de Catalunya n'hagi informat favorablement. En aquesta comissió també s'ha informat de

l'aprovació inicial del Pla director urbanístic de la LOF, per part de la Comissió d'Urbanisme de Barcelona ara fa dos dies. Un cop fetes aquestes aprovacions inicials, els documents s'exposaran en els propers dies a informació pública durant un període de dos mesos per tal que els municipis i les persones interessades puguin formular-hi al·legacions. Un cop finalitzat aquest període el Govern completarà el Plans Directors i es preveu que els puguin aprovar definitivament abans de l'estiu de 2009.

Aquests plans permetran realitzar les reserves de sòl necessàries per a les dues línies. En la seva elaboració ja es defineixen els traçats i les seves característiques així com el nombre i ubicació de les estacions previstes en aquests futurs grans eixos ferroviaris. Posteriorment, amb la redacció dels estudis informatius i projectes se'ls hi donarà una concreció tècnica més detallada i definitiva.

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 importants 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, Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic i Girona, i connectarà, així mateix, amb la línia d'alta velocitat a Lleida i a Girona. A més, un ramal des d'Igualada a Martorell connectarà amb les línies de mercaderies cap al Port i les de viatgers cap a Barcelona. En total, la reserva per a l'Eix Transversal Ferroviari és de l'ordre de 300 kilòmetres de traça considerant els diferents ramals i enllaços.

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. Es preveu que un 40% de la futura línia sigui en Túnel i un 14% 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 Pla director urbanístic que ara serà sotmès a informació pública 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 2007, 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 remodelacions de les connexions als extrems de la línia (Girona i Lleida i els respectius aeroports),

milliores de traçat entre Lleida i Cervera i a la comarca d'Osona, dues noves estacions (Sta Coloma de Farners i Gurb) o definir el ramal Igualada-Martorell com la connexió amb l'Àrea Metropolitana de Barcelona. :

- **Definició de l'accés a l'aeroport de Lleida-Alguaire** : es fa possible l'accés ferroviari al futur aeroport de Lleida-Alguaire mitjançant una connexió ferroviària amb la xarxa actual
- **Nou traçat a Lleida** : a l'àmbit de Lleida es planteja un by pass exterior per a les mercaderies i una connexió amb la xarxa del Tren d'alta velocitat existent, per accedir al centre de la ciutat.
- **Nou traçat entre Lleida i Cervera**: s'ha concretat un nou traçat molt més 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 i les afectacions als polígons existents. En aquest sentit es proposa soterrar el pas per Mollerussa i s'evita el pas per Bellmunt.
- **Estacions al Pla d'Urgell, l'Urgell i la Segarra**: a conseqüència dels ajustos de traçat s'ha modificat la ubicació de l'estació del pla d'Urgell (pròxima a Mollerussa), i es manté la de la Segarra (pròxima a Cervera) i la de l'Urgell on s'hi preveu una estació intermodal al terme municipal de Vilagrassa, prop de Tàrrega, on hi coincidiran els del nou eix Transversal i els de l'actual línia Lleida – Manresa.
- **Nova àrea logística amb servei ferroviari al nord d'Igualada**: s'ha ajustat el traçat d'acord amb les previsions del Pla director de la Conca d'Òdena també aprovat avui. D'aquesta manera, 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 concretat el ramal**: amb un túnel de per salvar el coll del Bruc. 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 concretat el traçat per reduir les afectacions al territori i es manté la previsió d'una estació intermodal a Manresa entre l'ETF, Rodalies, una variant d'FGC i una futura xarxa de trens-tramvia. D'altra banda, s'ha desestimat, en aquesta fase, la reserva per el ramal Manresa-Martorell.
- **A Osona**: s'ha desenvolupat un nou traçat que aprofita el corredor infraestructural definit per l'Eix Transversal Viari (C-25). La traça discorre cenyida a aquest corredor i s'ha previst una estació comarcal d'Osona a l'encreuament de l'Eix Transversal amb la línia Barcelona – Puigcerdà al terme municipal de Gurb. D'aquesta manera, s'acosta el servei ferroviari a tota Osona facilitant l'accés, tant viari com ferroviari des de les principals poblacions de la comarca.
- **A La Selva**: s'ha dissenyat un ramal exclusiu per a viatgers que permeti l'accés a la població de Santa Coloma de Farners on s'ubica l'estació comarcal de La Selva. Les mercaderies evitaran el pas per la població gràcies a un bypass.

- **Enllaç amb la línia d'alta velocitat a Girona:** es preveu la connexió amb la línia d'alta velocitat Barcelona – França a les proximitats de l'aeroport de Girona Costa Brava. En aquest punt es trobaran els serveis de viatgers d'ambdues línies permetent l'intercanvi. A partir d'aquest enllaç es realitzarà l'accés al nucli de Girona aprofitant el traçat de la línia Barcelona – França. Es preveu que aquest punt d'enllaç esdevingui un punt de canvi modal on es trobin també serveis de Tren-Tramvia que permetin completar l'accés tant a l'Aeroport de Girona com a d'altres poblacions de la comarca.
- **Aturada a totes les comarques:** el nou traçat i la nova estació de Santa Coloma de Farners fa que aquesta línia tingui ara una estació a cadascuna de les comarques que creua.

Cal dir però que la proposta actual d'estacions i traçats ha de ser encara aprofundida, concretada i detallada, com a conseqüència dels treballs d'enginyeria i dels processos d'informació institucional i pública 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 120 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, Esparreguera, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló, Parets del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès, Argentona i Mataró.

Es construiran 68 km de nova línia ferroviària, en el tram principal i es preveu donar servei a 39 estacions gracies als serveis orbitals. En total es preveuen 23 estacions de nova construcció.

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 Montmeló a Mataró. El traçat es completa amb 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 Parets 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 Pla director urbanístic 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 i les aportacions fruit del procés d'informació institucional al que s'ha sotmès el document d'objectius i propòsits generals aprovat el novembre del 2007.

Així, es consolida la proposta indicada al document d'objectius i propòsits generals a la que s'incorporaven noves estacions, i es projectava una nova variant soterrada per l'interior de Vilanova, que s'afegia a la ja proposada a Mataró.

Respecte el document d'objectius i propòsits generals s'han incorporat diverses modificacions, especialment s'ha ajustat el traçat en molts punts per tal de compatibilitzar-lo amb el planejament i futures àrees de desenvolupament previstes. En aquest sentit, s'ha incorporat un nou ramal de connexió amb Sitges, s'han incorporat tres noves estacions (Sitges, Garraf i Esparraguera) i s'ha modificat el traçat per tal de crear les mínimes afectacions al seu pas per St Pere de Ribes i entre La Roca i Argentona. Així, els punts on s'han situat els canvis més significatius han estat:

- **Variant de Vilanova:** s'ha completat el disseny de la variant a l'extrem de Vilanova (que inclou tres noves estacions soterrades, una d'elles al barri de Roquetes pertanyent a Sant Pere de Ribes) amb la reserva d'un ramal d'enllaç fins al nord de Sitges que incorpora una nova estació en aquest terme, en una àrea de futur desenvolupament urbanístic. Aquest ramal s'ha dissenyat paral·lel a l'autopista C-32 per tal de minimitzar al màxim el seu impacte sobre el territori.
- **Pas per Sant Pere de Ribes:** s'ha millorat considerablement el traçat proposant una nova estació al Garraf (Garraf Park and Ride) ubicada al terme de Sant Pere de Ribes, al sud de la C-32, en un punt previ a la bifurcació del ramal de Sitges. Aquesta ubicació permetrà el fàcil accés, i la previsió de places d'aparcament alhora que donarà servei a una zona sense servei ferroviari. A partir d'aquest punt s'ha previst el pas per sota de la C-32 preservant la plana agrícola al sud-est de Sant Pere de Ribes gràcies al pas soterrat fins arribar a l'estació situada entre l'hospital de Sant Camil i les àrees de futur desenvolupament de la població.
- **Entre Martorell i Terrassa** s'ha mantingut essencialment el nou traçat que proposava el document anterior i s'ha incorporat una nova estació al terme municipal d'Esparraguera.
- **A l'est de Granollers** s'ha ajustat la ubicació de la nova estació de La Torreta (entre els termes de Granollers, Les Franqueses i La Roca) en previsió de futurs creixements urbans.
- **A la Roca del Vallès i a Argentona** el traçat s'ha millorat per tal de reduir-ne l'impacte ambiental, en particular s'ha canviat la traça a la riba dreta

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.



