

Es presenta l'estudi de traçat de la futura Línia Orbital Ferroviària

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, ha presentat avui l'estudi de traçat de la futura Línia Orbital Ferroviària, una vegada ha resolt l'inici de redacció del Pla director urbanístic d'aquesta nova línia per tal de garantir la reserva de sòl necessària per realitzar-la. Aquest és un primer pas decisiu que impulsa un projecte clau per a la mobilitat metropolitana que mostra ja els seus eixos principals:

- **Unirà Vilanova i Mataró en un recorregut de 106 km que passarà pels següents municipis:** Vilanova i la Geltrú, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell, Terrassa, Sabadell, Barberà del Vallès, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló o Parets del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès, Argentona i Mataró.
- **Es construiran 55 km de nova línia ferroviària i es donarà servei a 25 estacions, vuit de les quals seran de nova creació. D'aquestes, quatre seran soterrades.**
- **Servirà directament una població de més de 870.000 habitants i es preveu que la utilitzin uns 16 milions de viatgers l'any.**
- **Es preveu que comporti una inversió de 1.227 MEUR.**
- **Trenca la radialitat de les infraestructures, facilita una comunicació en xarxa i interconnecta ciutats metropolitanes impulsant el seu desenvolupament social i econòmic.**
- **Té com a objectiu principal les múltiples connexions entre les ciutats que creua més que la comunicació directa entre els seus extrems.**
- **Significa una importantíssima aposta pel ferrocarril que contribuirà a dinamitzar la mobilitat de l'àrea metropolitana, millorant el repartiment modal en favor del ferrocarril respecte del vehicle privat.**

El primer pas

El projecte de la Línia Orbital ha fet un primer pas decisiu amb la presentació de l'estudi d'alternatives de traçat i la resolució del conseller de PTOPT, Joaquim Nadal, d'inici de la redacció del Pla director urbanístic de la Línia amb l'objectiu de garantir la reserva de sòl necessària per realitzar el projecte.

L'estudi de traçat que avui es presenta analitza la viabilitat de la implantació d'una línia ferroviària entre Vilanova i la Geltrú i Mataró, que en alguns trams es recolzarà en línies ja existents i considerarà quatre trams de nova construcció. El treball estudia les característiques físiques i geològiques de l'àmbit, analitza les característiques socioeconòmiques, preveu la demanda potencial, avalua l'impacte ambiental i urbanístic i fa una primera valoració econòmica del projecte. Fruit de tots aquests factors, es genera i es fa una preselecció de les alternatives de traçat més òptimes per a aquesta línia.

Aquest document té com a antecedent la proposta del Pla director d'infraestructures de transport públic col·lectiu 2001-2010 de la regió metropolitana de Barcelona (PDI), on ja figura com a actuació no programada pendent de nous estudis la Línia Orbital Ferroviària. D'altra banda, l'estudi també s'emmarca en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya (PITC) que el DPTOP ha presentat recentment i que dóna una visió integral de les infraestructures, en la qual té un important paper aquesta nova línia.

L'anàlisi de viabilitat de la Línia Orbital Ferroviària neix de la necessitat de respondre a les transformacions en el model d'estructura territorial de la regió metropolitana de Barcelona, amb una tendència centrífuga, d'expansió cap a l'exterior del nucli central. En segon lloc, l'increment de la mobilitat requereix la dotació de noves infraestructures de transport per tal de permeabilitzar el territori des d'una perspectiva descentralitzada, amb pols d'activitat que es distribueixen per totes les comarques metropolitanes.

La Línia Orbital és un pas més en l'aposta decidida del Govern per a l'ampliació de la xarxa ferroviària actual amb el propòsit d'augmentar-ne la cobertura territorial i demogràfica. D'aquesta manera, el projecte de la Línia Orbital s'uneix al de l'Eix Transversal Ferroviari en l'estructuració d'unes infraestructures de mobilitat concebudes en xarxa, que trenquen la radialitat i contribueixen a la vertebració del territori.

Tramitació

El conseller Joaquim Nadal ha resolt l'inici del procediment de redacció del Pla director urbanístic de la Línia Orbital Ferroviària, una vegada la Comissió d'Urbanisme de Catalunya (CUC) ha informat favorablement el document d'objectius i propòsits generals d'aquest Pla, per tal d'iniciar el tràmit que farà possible l'establiment de la reserva de sòl. Aquest document serà tramès als municipis concernits com a consulta institucional.

El document aprovat ha estat tramitat per l'fercat a partir de l'estudi redactat per l'ATM desenvolupant les previsions del PDI 2001-10, en el qual no es preveu la construcció d'aquesta línia però sí iniciar-ne els estudis.

El Govern ha encarregat ja a l'fercat els següents passos, que consistiran en la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental i, paral·lelament, es redactarà el Pla director urbanístic que establirà la reserva de sòl, acordada per la CUC.

El Pla director urbanístic tindrà una aprovació inicial que se sotmetrà a informació pública per a coneixement de tots els ciutadans, organismes i administracions amb la possibilitat de presentar al·legacions abans de la seva aprovació definitiva.

Trencar la radialitat

La característica bàsica d'aquesta nova línia coincideix plenament amb el seu mateix objectiu, la seva raó de ser: trencar la radialitat comunicativa a la regió metropolitana que té com a eix la ciutat de Barcelona. Així, aquesta línia:

- Permeabilitza les comunicacions i actua en xarxa afavorint les relacions entre les principals ciutats que envolten el nucli.
- Dota la regió metropolitana d'un nou servei de transport públic i impulsa el repartiment modal afavorint el ferrocarril en detriment del vehicle privat.
- Dinamitza l'àrea en el vessant econòmic, urbanístic i social.

El creixement de l'àrea metropolitana fa cada vegada més necessari complir els objectius pels quals neix aquesta línia. La relativa especialització funcional metropolitana està afavorint noves dinàmiques intermunicipals, tant pel que fa a la mobilitat quotidiana com en la resta de moviments no obligats que la Línia Orbital podria satisfer.

Cada vegada més, el territori metropolità es dota d'activitat econòmica, ofereix un mercat de treball i al mateix temps una oferta en equipaments d'oci. Aquesta situació dona més interdependència municipal i, per contra, una dependència de menys entitat amb la ciutat de Barcelona. La creixent autonomia de la regió metropolitana deriva en un increment de les relacions transversals entorn dels pols econòmics de ciutats mitjanes que actuen com a centres i configuren microregions funcionals.

Nova mobilitat metropolitana

Els municipis compresos en l'àmbit orbital tenen un pes demogràfic remarcable, amb el 20% de la població metropolitana (uns 870.000 habitants). Els principals pols d'aquesta línia tant pel que fa a població com a la mobilitat els formen els municipis de Sabadell, Granollers, Terrassa, Mataró, Vilafranca del Penedès i Vilanova i la Geltrú, cadascuna de les quals uneix al seu voltant poblacions de més de 200.000 persones.

La mobilitat diària a la regió metropolitana de Barcelona es calcula en més de 8,6 milions de viatges. Els viatges d'entrada o sortida al municipi de Barcelona es realitzen majoritàriament amb vehicle privat (55%), seguit en percentatge pels mitjans ferroviaris (32%).

Es preveu que la mobilitat del total de la regió metropolitana de Barcelona sigui de 10,5 milions de viatges/dia en un escenari de referència de l'any 2010, amb un increment previst del 28% respecte del 2001. Per l'any 2025, es preveuen 12 milions de desplaçaments, amb un creixement del 15% respecte el 2010.

Sistemes urbans

En l'àrea que ens ocupa, algunes ciutats actuen com a pols d'atracció o generadors de mobilitat.

- Vilanova i la Geltrú i Vilafranca del Penedès funcionen com a dos sectors amb dinàmiques pròpies.
- Entre Martorell i Terrassa les dificultats en comunicació existents fan que històricament funcionin de manera més autònoma i intercomarcal, Terrassa a l'àrea del Vallès i Martorell a la del Baix Llobregat.
- Tant en el Vallès com en el Baix Llobregat, hi ha municipis més petits que funcionen com a pols d'atracció de mobilitat per la seva remarcable activitat industrial.
- Finalment, Sabadell, Granollers i Mataró tenen un doble procés, com a generadors de viatges cap a Barcelona i com a atractors de viatges del corredor comarcal del qual són capitals.

La Línia Orbital

El traçat

L'estudi de traçat de la Línia Orbital Ferroviària ha analitzat diferents alternatives seguint criteris ambientals, funcionals, econòmics i geològics. El que avui es presenta és el traçat escollit com a òptim. Aquest, però, pot estar subjecte a modificacions, ja que el mateix estudi presenta altres alternatives que es concretaran i definiran durant la redacció del seu Pla director.

Tot i ser concebuda d'una manera global, per tal de desenvolupar-la, aquesta línia s'ha dividit en els trams següents:

- Vilanova i la Geltrú-Vilafranca del Penedès, per Sant Pere de Ribes i Canyelles.
- Martorell-Terrassa.
- Sabadell- Granollers per Barberà del Vallès, Santa Perpètua, Mollet i Parets o Montmeló.
- Granollers- Mataró, per la Roca del Vallès i Argentona .

El traçat es completa amb dos trams que ja es troben funcionant actualment i que formen part de la xarxa ferroviària estatal:

- Vilafranca del Penedès - Martorell per la Granada, Lavern-Subirats, Sant Sadurní d'Anoia i Gelida, actualment emprat per la part sud de la línia C-4 i per trens de mercaderies.
- Terrassa-Sabadell, actualment emprat per la part nord de la línia C-4 de Rodalies Renfe i també, minoritàriament, per trens de mercaderies.

Aquesta línia es caracteritza per tenir un traçat que creua una àrea molt urbanitzada i un terreny notablement accidentat. El soterrament en algunes zones urbanes i el pas en túnel per reduir al màxim l'impacte ambiental en alguna zona fan que es prevegi que un 31% del nous trams sigui en túnel.



106 km, 25 estacions

Així, seguint aquest traçat proposat, la nova línia comptarà amb un total de 106 quilòmetres, dels quals 55 seran de nova construcció. Unirà 25 estacions entre Vilafranca i la Geltrú i Mataró; d'aquestes, vuit seran noves.

Es preveu que es recorri la línia en uns 105 minuts a una velocitat de 120 km/h. La velocitat comercial (amb parades a les estacions) serà d'uns 60 km/h. De tota manera, el temps de recorregut pot variar en funció de l'explotació que es faci de la línia, que podria tenir serveis semidirectes etc. A banda, aquesta línia no té com a objectiu principal la comunicació directa entre els seus extrems sinó les múltiples connexions que permetrà entre les ciutats intermèdies generant una estructura en xarxa.

16 milions de viatgers

L'estudi de demanda s'ha dut a terme segons la tipologia i la localització dels nous desenvolupaments urbanístics, de la tendència evolutiva de la mobilitat i la seva distribució modal, tenint en compte les alternatives de transport en l'actualitat i en un escenari futur. Així, es preveu que la demanda de la línia orbital serà en el seu inici d'uns 8 milions de viatgers l'any i que augmenti fins els 16 milions un cop la línia estigui consolidada.

Finançament i horitzó

L'estudi conclou que la inversió necessària per fer realitat aquesta línia és de 1.227 MEUR. El Govern de la Generalitat inclourà aquest projecte en el conveni marc d'infraestructures ferroviàries que està negociant amb el Ministeri de Foment.

La voluntat del Govern és incorporar aquesta línia en el primer programa (2006-2016) del Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya (PITC).

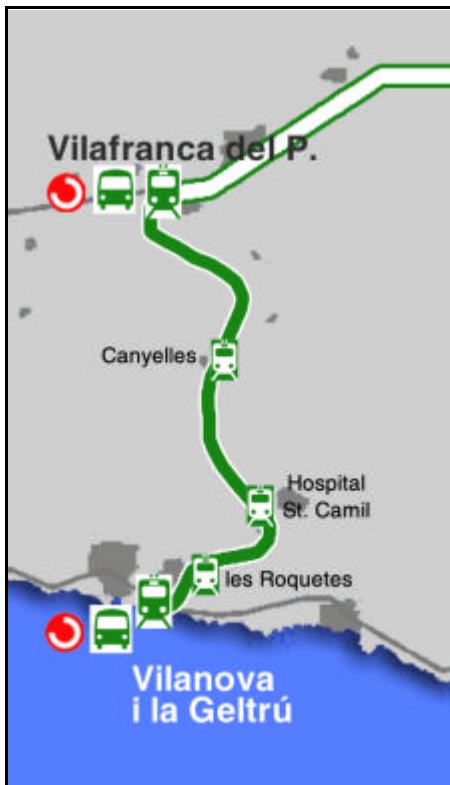
Característiques bàsiques

Ample de via	Via doble, ample Renfe
Radi mínim en planta	720 m
Pendent màxima	20 mil·lèsimes
Estacions de viatgers	Vilanova i la Geltrú, Roquetes, Hospital Sant Camil, Canyelles, Vilafranca del Penedès, la Granada, Lavern-Subirats, Sant Sadurní d'Anoia, Gelida, Martorell Vila, Castellbisbal, Terrassa Can Boada, Sabadell Nord, Sabadell Sud, Barberà, Santa Perpètua, Mollet, Montmeló o Parets del Vallès, Granollers, la Roca del Vallès, Argentona, Mataró Centre i Mataró .
Noves estacions de viatgers	Les Roquetes, Hospital St. Camil, Canyelles, Terrassa Can Boada, Santa Perpètua Sud, la Roca del Vallès, Argentona, Mataró Centre.
Intercanviadors amb altres línies ferroviàries	11
Longitud total	106 km
Via nova	55 km
Viaducte	5.688m via doble, 3.026m via única
Túnel	27.683 km via doble, 5.991m via única
Proporció túnel i viaducte	31% de túnel i 5,4% en viaducte
Velocitat de projecte	120 km/h
Temps de recorregut total	105 minuts
Demanda	8 milions viatges/any inici 16 milions viatges/ any consolidat
Pressupost per a coneixement de l'Administració	1.227 MEUR
Pressupost per a coneixement de l'Administració per Km	22,31 MEUR/ km

L'Orbital tram a tram

Vilanova i la Geltrú- Vilafranca del Penedès

- ⇒ Vilanova, les Roquetes, Sant Pere de Ribes, Canyelles, Vilafranca del Penedès.
- ⇒ Es proposa un tram de línia de 18 quilòmetres, dels quals 10 seran en túnel. Comptarà amb tres noves estacions: Les Roquetes, Hospital Sant Camil i Canyelles. Es preveu que es recorri en 19 minuts.



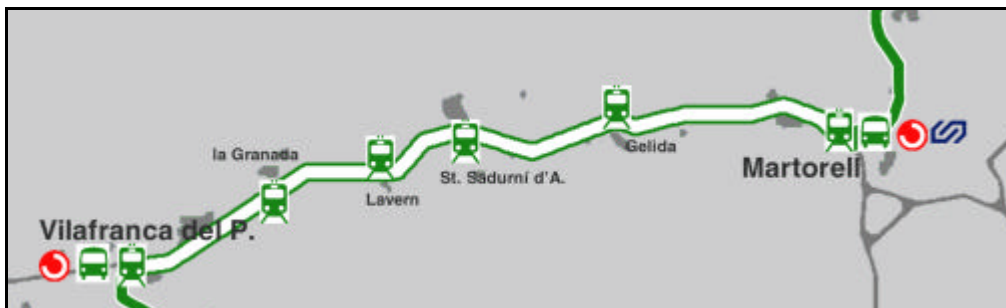
El traçat s'inicia a l'estació de Vilanova, des d'on surt per les vies actuals passant per la zona de la Punta Llarga, per sortir-ne fent un gir a esquerres per arribar al nucli de les Roquetes, on es preveu una nova estació.

La nova línia es dirigeix, creuant la C-32, cap a l'estació Hospital de Sant Camil, a tocar de Sant Pere de Ribes, des d'on enfila fins a la població de Canyelles, on hi ha la tercera estació d'aquest tram.

La línia, aleshores, avança cap al nord aprofitant la vall de la riera de Vilafranca, voreja Sant Miquel d'Olèrdola i enllaça finalment amb les vies existents de la C-4 de Rodalies al sud del nucli de Vilafranca i es dirigeix cap a l'estació d'aquesta ciutat.

Vilafranca del Penedès-Martorell

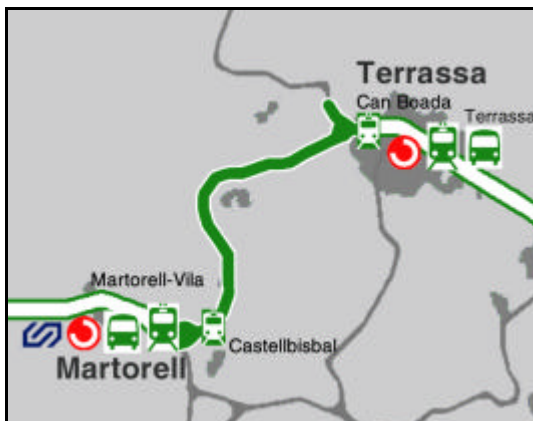
Utilitza l' actual tram sud de la C-4 per Sant Sadurní d'Anoia i Gelida.



Martorell-Terrassa

⇒ Martorell Vila, Castellbisbal, Terrassa Can Boada.

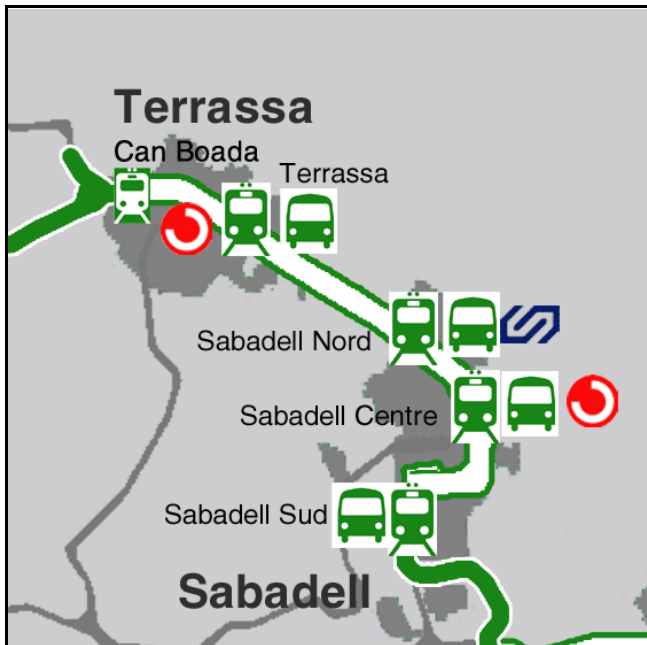
⇒ El traçat proposat per aquest tram té una longitud d'uns 16,5 quilòmetres i preveu una nova estació al barri de Can Boada de Terrassa. Es preveu que el recorregut es faci en uns 11 minuts.



L' Orbital surt de Martorell i deixa la línia C4 abans d'arribar a Castellbisbal per dirigir-se cap a Terrassa vorejant Ullastrell. L'enllaç amb la línia C-4 a Terrassa es produeix a la zona de Can Boada, on l'Ajuntament del municipi té prevista una actuació que comprèn la ubicació d'una nova estació amb el mateix nom.

Terrassa-Sabadell

Aquest tram utilitzarà l' actual línia C-4 de Renfe.



Sabadell-Granollers

Aquest és l'únic tram en què es mantenen dues alternatives diferents (denominades A i A'). Ambdues s'inicien a l'estació soterrada de Granollers Centre.

- ⇒ Sabadell Nord, Sabadell Sud, Barberà, Santa Perpètua de Mogoda, Mollet del Vallès, Montmeló o Parets del Vallès i Granollers.
- ⇒ En un tram de 23,5 quilòmetres, dels quals 4,7 o 8,4 quilòmetres, segons l'alternativa, són de nova construcció, es proposa una estació nova a Santa Perpètua de Mogoda. Es preveu que es recorri en uns 23 minuts.

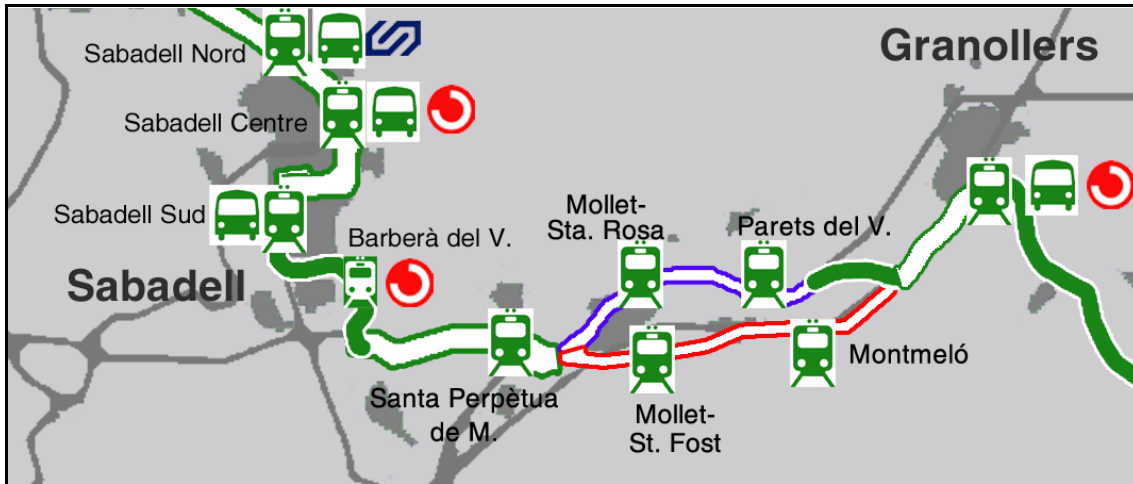
Alternativa A

Des de l'estació Sabadell Sud es dirigeix cap a Barberà del Vallès, on arribarà en túnel a una nova estació. Sortint de Barberà, es resol el creuament de l'AP-7 en túnel per enllaçar amb la via actual el Papiol- Mollet aturant-se a una nova estació a Santa Perpètua de Mogoda. A partir d'aquí, aprofita l' actual línia C-2 passant per les estacions de Mollet- Sant Fost i Montmeló i arriba a Granollers Centre en túnel.

Alternativa A'

Aquesta alternativa comença amb un traçat idèntic a l' anterior, sortint de Sabadell Sud, creuant soterradament Barberà i aprofitant la infraestructura de la línia el Papiol- Mollet. Passat Santa Perpètua de Mogoda, però, continua per Mollet- Santa

Rosa i Parets per la línia C-3 en lloc de la C-2, amb la qual en el seu últim tram discorre en paral·lel fins a arribar a Granollers.



Granollers-Mataró

- ⇒ Granollers, la Roca del Vallès, Argentona, Mataró Centre, Mataró.
- ⇒ El traçat proposat per aquest primer tram de la Línia Orbital té una longitud aproximada de 21 quilòmetres, dels quals la meitat són en túnel. Preveu tres noves estacions: la Roca del Vallès, Argentona i Mataró Centre. Es preveu que es pugui recórrer en 19 minuts.



El darrer tram de la línia surt de Granollers, creua l'AP-7 i es dirigeix a la Roca del Vallès, on es preveu una nova estació al nord del riu Mogent. Sortint de la Roca, la línia avança en paral·lel a la C-60 travessant en túnel una zona muntanyosa. Posteriorment, voreja la població de Clarà i continua adjacent a la riera d'Argentona fins arribar a les afores del municipi, on es proposa una nova estació.

Finalment la línia passa per sota la C-60 i l'autopista C-32 per arribar a una nova estació, Mataró Centre, que serà soterrada i se situarà sota el parc que hi ha prop del Camí de la Geganta. Des d'aquesta estació, la línia envoltarà la ciutat des del nord en túnel per, abans d'abandonar la població, dirigir-se cap a la costa i enllaçar amb l'actual línia de tren per arribar a l'estació existent.

30 de desembre de 2005