

**Catàleg d'infraestructures bàsiques
pendents d'executar a Catalunya**
CAT-100

Gener 2025

Índex

1.	Introducció	3
2.	Consideracions prèvies.....	3
3.	Els cinc grans projectes de país del Catàleg d'infraestructures bàsiques (CAT-100).....	4
3.1	Millora de la mobilitat per ferrocarril	4
3.2	Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris.....	6
3.3	Millora de la connectivitat intercontinental.....	7
3.4	Millora en el transport ferroviari de mercaderies.	8
3.5	Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera.....	9
3.6	Altres infraestructures prioritàries	10
4.	Llistat del Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (CAT-100).....	10
4.1	Millora de la mobilitat ferroviària.....	10
4.2	Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris.....	11
4.3	Millora de la connectivitat intercontinental.....	12
4.4	Millora del transport ferroviari de mercaderies	13
4.5	Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera.....	13
4.6	Altres infraestructures prioritàries	14
5.	ANNEXOS: FITXES CAT-100	15

Introducció

Catalunya és una de les principals àrees de desenvolupament econòmic del sud d'Europa, amb un sector industrial i turístic molt potents. Pel fet d'estar situada estratègicament en l'Arc Mediterrani i a la megaregió Barcelona-Lyon (Alacant-València-Barcelona-Marseille-Lyon), anomenada també "Eurosunbelt", i en la confluència de **tres vectors socioeconòmics de creixement global** (vectors Sud d'Àsia-Mediterrani, Euroasiàtic i l'EULER [European Union Locomotive Economic Regions]¹), en el seu territori es produeix un gran volum intern de moviments de persones i mercaderies (Catalunya com a potent xarxa policèntrica de ciutats) i amb origen o destí a la Península Ibèrica i més enllà.

Altres determinants geogràfics condicionen les necessitats d'infraestructures de Catalunya.

Podem mencionar, per exemple: la situació fronterera, una gran longitud de costa, una orografia accidentada (fragmentació comarcal, concentració de població i activitats a la costa, escassetat de sòl), la climatologia mediterrània (incendis, aiguats, sequeres, turisme estival i de cap de setmana), desequilibri de recursos hídrics entre conques, limitació de recursos energètics, etc.²

Per poder aprofitar totes les oportunitats que ofereix la globalització, a més d'aquesta privilegiada posició geogràfica, d'un capital humà equiparable al dels països més desenvolupats, d'una estructura sectorial i d'aglomeració, cal una infraestructura adaptada a les seves necessitats que atregui les inversions i que propiciï el creixement de la producció i l'ocupació dels diferents sectors econòmics. Per contra, **la manca d'infraestructures adequades limita el progrés, el potencial de creixement i la competitivitat del país.**

La determinació de quin volum d'inversió en infraestructures necessita un país o regió ha estat, des de fa anys, subjecte a debat en l'àmbit polític i acadèmic.

Una primera aproximació té un caràcter comparatiu, i així per calcular la inversió necessària en infraestructures es realitzava un exercici de *benchmarking* sobre la inversió en anys passats realitzada per països amb unes determinades característiques, i, al final, es determinava quina quantitat de diners es necessitava per superar *l'infrastructure gap*, el dèficit d'infraestructures.

Aquest enfocament tenia dos problemes. El primer és que no assumia un nivell òptim d'inversió, simplement mostrava la tendència seguida en el passat. Si hi havia infra-inversió en el passat, hi haurà projeccions d'infra-inversió en el futur.

El segon problema que plantejava aquest mètode és que **les necessitats d'inversió en infraestructures són relatives i el nou paradigma tecnològic planteja dubtes sobre quines són les infraestructures més adequades i com les inversions afectaran la productivitat.** La resposta a la pregunta de quants diners es necessiten depèn de què es vol i què es pot permetre, tenint en compte què necessitem, què prioritzem i com podem invertir eficientment (quines fem, quan les fem i com les fem). En aquest sentit, i amb l'objectiu d'identificar les infraestructures prioritàries, es desenvolupa el Catàleg d'infraestructures bàsiques (CAT-100), on les infraestructures que hi formen part contribuiran a l'estalvi de temps, l'estalvi energètic, a la descarbonització i a altres beneficis mediambientals.

Consideracions prèvies

El juny del 2015 Foment del Treball Nacional va presentar l'informe "Per un nou model de gestió d'infraestructures a Catalunya", elaborat per la Comissió Infraestructures i Equipaments, i va prendre el compromís de dur a terme l'actualització anual i l'ampliació del document que permetés valorar l'evolució de les infraestructures durant l'any anterior i les perspectives de l'any en curs.

¹ Ferrmed Declaration, novembre 2015.

² Robusté. F et altri (2005). Les Infraestructures de la mobilitat a Catalunya. Cercle d'Economia.

En la versió del document del 2016 es va optar per dividir-lo en dos. El primer document, **“Per un nou model de gestió d’infraestructures a Catalunya”**, va analitzar la importància de les infraestructures per l’economia catalana, les necessitats detectades i el seu finançament, així com els canvis necessaris en les polítiques d’infraestructures perquè aquestes siguin més eficients, alhora que es **proposava, entre altres mesures, la creació de l’Agència d’Infraestructures de Catalunya, per facilitar el canvi de model.**³

El segon document de l’any 2016, el **“Catàleg d’infraestructures bàsiques pendents d’executar (CAT-100)”**, recollia les 100 infraestructures bàsiques per a Catalunya. Després d’una anàlisi exhaustiva de la informació pública existent i del debat intern dins la comissió, es van elaborar 25 fitxes on s’anализava l’estat de la qüestió quant a la seva planificació, rendibilitat econòmica i social i progrés de les obres. Addicionalment, **es va dur a terme un resum on es realitzava una valoració general de de l’any 2015, quant a infraestructures a Catalunya, i les perspectives pel 2016.**

L’any 2020, com en els anys 2017-2019, es va mantenir aquesta estructura i s’han anat actualitzat els documents i ampliat el contingut de les fitxes explicatives, fins arribar a les 36 fitxes.

Enguany, es presenta el document CAT-100 amb una estructura renovada de manera que les infraestructures es troben agrupades en 5 grans projectes de país (veure següent apartat), i s’han redactat **54 fitxes explicatives on es detallen cadascuna de les 100 infraestructures seleccionades.**

Els cinc grans projectes de país del Catàleg d’infraestructures bàsiques (CAT-100)

Catalunya afronta el repte de desenvolupar infraestructures essencials per garantir un futur sostenible, competitiu i resilient. En aquest document s’han seleccionat 100 infraestructures prioritàries pendents d’execució, però són moltes més les que necessita el país. En aquest sentit, s’assumeix el repte de seleccionar les més prioritàries, sent conscients de les dificultats que es poden presentar per determinar quina ho és i quina no i quins són els criteris seleccionats per a que una infraestructura estigui dins del catàleg o no. Assumint que els criteris poden ser diversos, s’ha intentat seleccionar aquelles que es consideren que poden generar més consens, tractant també de generar un equilibri territorial, prioritzant aquelles d’acord amb seva rendibilitat econòmica, social i mediambiental, i s’han emmarcat en cinc grans projectes de país que es detallen a continuació.

Millora de la mobilitat per ferrocarril

Ja sigui per raons de feina, d’estudis, de lleure o per necessitat, la millora de la mobilitat per ferrocarril a Catalunya és un projecte clau pel desenvolupament sostenible i equilibrat del territori. Aquí es vol destacar la importància de dur a terme el **Pla de Rodalies**, les ampliacions de la xarxa de **Metro** i de **FGC**, així com l’ampliació i el desenvolupament del **tramvia** en diferents punts del territori.

Figura 1. Mapa de la xarxa Ferroviària a Catalunya.

³ <https://www.consellinfraestructures.cat/>



Font: elaboració pròpia (Gencat)

En primer lloc, el ferrocarril és un dels mitjans de transport més eficients i sostenibles, ja que redueix significativament les emissions de gasos d'efecte hivernacle en comparació amb el transport per carretera o avió. Impulsar aquesta infraestructura és essencial per complir amb els objectius climàtics i disminuir la contaminació en zones urbanes i metropolitanes.

En segon lloc, una xarxa ferroviària moderna i ampliada permet una millor connexió entre territoris, afavorint la cohesió social i l'accés equitatiu a les oportunitats econòmiques i culturals. Això resulta especialment rellevant en un territori divers com Catalunya, on les àrees metropolitanes i les zones rurals necessiten infraestructures que fomentin la mobilitat laboral, el turisme i l'accés als serveis públics.

El transport ferroviari també és una solució per descongestionar les vies de trànsit, especialment en els corredors més saturats com l'AP-7 o la C-58. Inversions en la connexió ferroviària entre ciutats mitjanes i l'ampliació de les línies de rodalies milloraran l'eficiència del sistema global de transport i els temps de viatge de l'usuari.

Figura 2. Mapa de la xarxa de Rodalies de Catalunya



Font: Gencat

Finalment, millorar la mobilitat ferroviària és una qüestió d'equitat social. Ofereix alternatives assequibles i accessibles a la població, especialment per aquells qui no disposen de vehicle privat. Això contribueix a un model de ciutat i país més inclusiu i sostenible, on la mobilitat és un dret i no un privilegi.

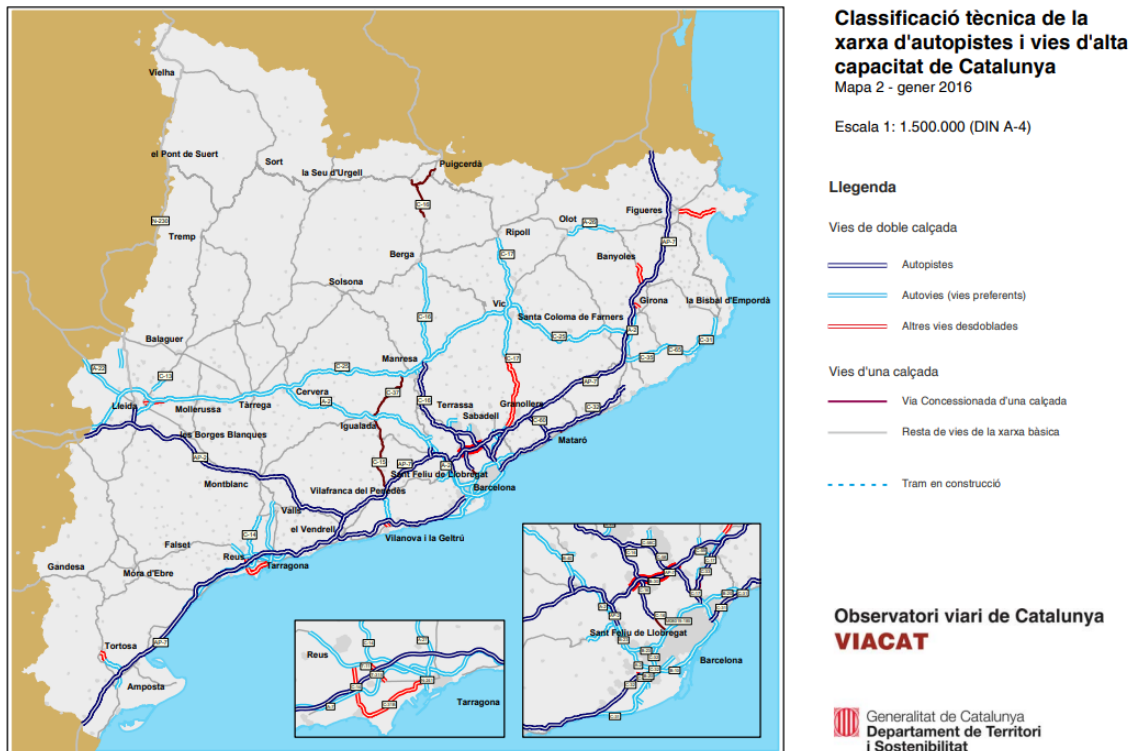
Així, apostar pel ferrocarril no només és una inversió en infraestructures, sinó una aposta pel futur ambiental, econòmic i social de Catalunya.

Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris

La millora de la seguretat viària i la interconnexió entre territoris a Catalunya és una necessitat per garantir un transport més segur, eficient i accessible. Reduir l'accidentalitat en les carreteres és essencial, especialment en trams amb alta sinistralitat. Això no només salva vides sinó que minimitza els costos socials i econòmics derivats d'accidents, com ara atenció sanitària, reparacions i pèrdues de productivitat.

En termes de connectivitat, és imprescindible un sistema viari que uneixi les diferents regions de Catalunya per equilibrar el desenvolupament territorial. Infraestructures com desdoblaments o millores de vies secundàries afavoreixen l'accés a serveis bàsics i mercats, millorant la qualitat de vida i estimulant el creixement econòmic en zones menys urbanitzades.

Figura 3. Mapa de la xarxa primària de carreteres de Catalunya



Font: Gencat

Nota: al mapa es pot apreciar clarament com hi manquen dos eixos verticals a l'oest del país, com són l'eix Tarragona – Andorra i l'eix Amposta – Vielha.

A més, l'optimització de les carreteres permet una circulació més fluida, reduint la congestió i, amb això, les emissions de gasos contaminants. Això és fonamental en corredors estratègics que suporten altes densitats de trànsit, com els accessos a grans ciutats o les connexions transfrontereres.

Aquestes millores també beneficien la logística i el transport de mercaderies, oferint rutes més ràpides i segures per a empreses i potenciant la competitivitat de l'economia catalana. En definitiva, invertir en seguretat viària i interconnexió és apostar per una mobilitat més segura, sostenible i equitativa, clau per al progrés de Catalunya.

Millora de la connectivitat intercontinental

La millora de la connectivitat intercontinental és un projecte clau per posicionar Catalunya com un referent internacional en mobilitat, comerç i logística. Una infraestructura aeroportuària robusta i ben connectada amb la resta del món facilita les relacions comercials, la captació d'inversions, l'atracció de talent i també reforça l'atractiu turístic de qualitat del territori.

En un món globalitzat, la capacitat de connectar ràpidament amb altres regions és determinant per a l'èxit econòmic. L'ampliació de les connexions intercontinentals permetrà l'arribada i sortida de mercaderies i passatgers de manera més eficient, reduint temps i costos de transport, factors clau per a les empreses exportadores i importadores. A més, una millor connectivitat pot atraure noves companyies multinacionals, que veuen en l'accés a mercats globals un factor decisiu per a la seva ubicació, així com també atraure a nous estudiants i investigadors per a les nostres universitats i centres de recerca.

La millora d'aquestes infraestructures també beneficia la sostenibilitat, ja que promou l'ús del transport ferroviari com a complement al transport aeri, reduint les emissions associades al trànsit rodat i contribuint a una mobilitat més neta. A nivell social, això implica un accés més fàcil a mercats

internacionals, facilitant la mobilitat de persones i millorant les oportunitats laborals tant a nivell local com internacional.

En definitiva, aquesta aposta per la connectivitat intercontinental no només assegura una economia més forta i resilient, sinó que també posa Catalunya al centre de les grans xarxes de mobilitat global, assegurant el seu futur com a pol d'innovació, negocis i sostenibilitat.

Millora en el transport ferroviari de mercaderies

El transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya representa aproximadament el 4,5% del total, encara molt lluny de la mitjana europea (18%). Països com Alemanya superen aquesta mitjana, amb un 25% de mercaderies transportades per tren. Les mercaderies transportades per ferrocarril han de poder augmentar en un 8,5% anual per poder assolir una quota modal superior al 10% l'any 2026 (actualment és del 4%).

La millora del transport ferroviari de mercaderies a Catalunya és fonamental per garantir la competitivitat econòmica i l'eficiència logística en un context globalitzat. Aquest tipus de transport redueix els costos logístics, especialment per al comerç internacional, gràcies a infraestructures com el Corredor Mediterrani i terminals intermodals clau. La connexió dels ports i terminals amb la xarxa europea d'ample internacional permet una circulació fluida i contínua de mercaderies, fent que Catalunya esdevingui un node logístic estratègic.

Figura 4. Situació actual del Corredor del Mediterrani



Font: elcorredormediterraneo.com

Des d'una perspectiva mediambiental, el transport ferroviari és una alternativa sostenible al transport per carretera, ja que redueix les emissions de CO₂, disminueix la congestió viària i minimitza l'impacte acústic. En l'àmbit social, fomenta la creació d'ocupació directa en la construcció i gestió

d'infraestructures, així com indirecta en sectors associats com la logística i la indústria.

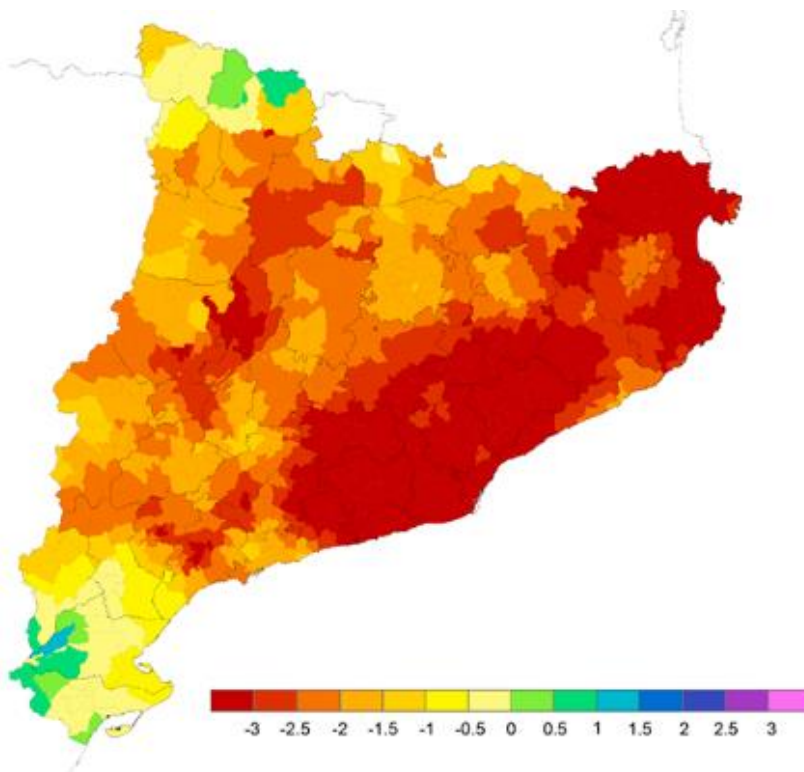
Les inversions en projectes com el tercer fil entre Castellbisbal i Tarragona, les terminals intermodals, i l'adaptació del túnel de Roda de Berà no només modernitzen la infraestructura existent, sinó que també milloren la capacitat i eficiència del sistema ferroviari. Aquests projectes permeten transportar mercaderies de manera més ràpida i segura, amb trens de fins a 750 metres, ampliant així les possibilitats del tràfic de mercaderies pesades i voluminoses.

En definitiva, apostar per la millora del transport ferroviari de mercaderies posiciona Catalunya com a líder logístic al sud d'Europa, afavorint un creixement econòmic sostenible, la descarbonització del transport i la creació d'una xarxa logística més resilient i eficient.

Auto-abastament hídic i lluita contra la sequera

L'auto-abastiment hídic i la lluita contra la sequera són claus per garantir la sostenibilitat del subministrament d'aigua a Catalunya, especialment en un context de canvi climàtic i creixent escassetat hídrica.

Figura 5. Mapa del dèficit de precipitacions dels darrers 3 anys (octubre 2023)



Font: Gencat

Després de la greu sequera de 2007-2008, que va amenaçar el subministrament d'aigua a gran part del país, es va posar de manifest la necessitat urgent d'infraestructures hídriques estratègiques a Catalunya. Malgrat l'impacte d'aquella crisi, moltes de les mesures projectades no es van executar, deixant el territori en una posició vulnerable davant la sequera recent, que ha estat una de les més severes dels últims anys. Aquesta situació ha evidenciat la necessitat de prioritzar inversions en infraestructures per garantir l'auto-abastiment i la gestió eficient dels recursos hídrics.

En aquest sentit, és de vital importància garantir la disponibilitat d'aigua per a l'ús domèstic, agrícola i industrial, especialment en un context de canvi climàtic que incrementa la freqüència i intensitat de les sequeres. L'auto-abastiment és clau per assegurar la sostenibilitat dels recursos hídrics, protegir l'ecosistema i mantenir l'economia regional, reduint la dependència d'aigües externes i augmentant la resiliència davant les condicions climàtiques adverses.

A banda d'episodis de sequera, també haurem de preveure altres fenòmens meteorològics, com ara precipitacions més violentes en períodes curts de temps (DANA) que poden provocar inundacions al diferents indrets del territori. En aquest sentit, també és desitjable el desenvolupament de les infraestructures necessàries per front a aquests episodis de climatologia adversa.

Altres infraestructures prioritàries

A banda dels cinc grans projectes de país ja esmentats, també hem considerat altres infraestructures que tenen a veure amb les plataformes logístiques, els projectes urbanístics de complexes sanitaris i d'investigació i amb els Ports de Barcelona i Tarragona.

Llistat del Catàleg d'infraestructures bàsiques pendents d'executar (CAT-100)

A continuació, es mostra les infraestructures que formen part del llistat del CAT-100 distribuïdes segons els cinc grans projectes de país:

Millora de la mobilitat ferroviària

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
		Rodalies	
	1	Pla de Rodalies	XFP1-2024
1	1.1	Reposició d'actius	XFP1-2024
	1.2	Estacions	
2	1.2.1	Plans d'Estacions de Renfe i Adif	XFP1-2024
3	1.2.2	Nova estació tècnica Terrassa Can Boada	XFP1-2024
4	1.2.3	Estació de Salou-Port Aventura	XFP1-2024
5	1.2.4	Estació de Bellissens (Reus)	XFP1-2024
	1.3	Augment de capacitat	
6	1.3.1	Integració de vies a l'Hospitalet i intercanviador de Torrasa	XFP1-2024
7	1.3.2	Integració urbana de Sant Feliu de Llobregat	XFP1-2024
8	1.3.3	Integració urbana de Montcada i Reixach	XFP1-2024
9	1.3.4	Nou ramal a l'Aeroport Barcelona-El Prat	XFP1-2024
10	1.3.5	Remodelació de l'estació de Montcada Bifurcació i de	XFP1-2024
	1.3.6	Castelldefels	
11	1.3.7	R3: Duplicació de via de la línia de Puigcerdà entre Montcada Bifurcació i Vic	XFP1-2024
12	1.3.8	Nou ramal entre línia de Puigcerdà i corredor del Vallès	XFP1-2024
13	1.3.9	Quadruplicació de via entre Castelldefels i El Prat	XFP1-2024
14	1.3.10	Nova estació tècnica a El Prat de Llobregat	XFP1-2024
15	1.3.11	Salt de moltó a Cerdanyola del Vallès	XFP1-2024
16	1.3.12	Tercera via entre La Sagrera i Mollet Sant Fost	XFP1-2024
17	1.3.13	Túnel del Turó de Montcada i nou traçat de la línia de Puigcerdà	XFP1-2024
18	1.3.14	Nova línia Barcelona-Cornellà de Llobregat-Castelldefels	XFP1-2024

19	1.3.15	R1: Duplicació del tram Arenys de Mar-Maçanet Massanes	XFP1-2024
20	2	Nova estació de la Sagrera	XFP2-2024
21	3	Remodelació i millora de l'estació de Sants	XFP3-2024
22	4	Aparcaments en origen a totes les estacions metropolitanas	XFP4-2024
23	5	Terçer túnel de Rodalies a Barcelona	XFP5-2024
FGC			
24	6.1	L8 Plaça Espanya - Gràcia	XFP6-2024
25	6.2	Encomana de gestió dels dos intercanviadors ADIF-FGC a Sant Cugat	XFP7-2024
26	6.3	Nou túnel per descongestionar línies S1 i S2 a Sant Cugat	XFP8-2024
Metro			
27	7.1	Ampliació de la L1 del metro (Badalona)	XFP9-2024
28	7.2	Ampliació de la L1 del metro (El Prat)	XFP9-2024
29	7.3	Ampliació de la L2 del metro (Zona Franca)	XFP9-2024
30	7.4	Ampliació de la L3 del metro (Sant Feliu de Llobregat)	XFP9-2024
31	7.5	Ampliació de la L3 del metro (Trinitat Vella)	XFP9-2024
32	7.6	Ampliació de la L4 del metro (La Sagrera)	XFP9-2024
33	7.7	Finalització de les línies L9 i L10	XFP10-2024
Tramvia			
34	8.1	Connexió Trambaix i Trambèsos per la Diagonal	XFP11-2022
35	8.2	T3 Pas de Laureà Miró i perllongament fins a Quatre Camins	XFP12-2024
36	8.3	T4 Sant Adrià - Port de Badalona	XFP13-2024
37	8.4	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada	XFP14-2024
38	8.5	Tren Tramvia Camp de Tarragona	XFP15-2024
39	8.6	Tram Costa Brava	XFP16-2024

Millora de la seguretat viària i de la interconnexió entre territoris

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
40	1	Execució del pla de carreteres de millora de la seguretat viària (2+1)	XV1-2024
41	2	Desdoblament (2+2) de la C-55 de Castellbell i el Vilar fins a Manresa	XV2-2024
42	3	Encomana de gestió de la N-260	XV3-2024
43	4	Encomana de gestió de la Pacificació de la N-II al Maresme	XV4-2024

44	6	Encomana de gestió i execució del programa de 40 actuacions millorar AP-7 i AP2	XV6-2024
45	7	Execució integral de la B-40 des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró	XV7-2024
46	8	Desdoblament (2+2) de la C-13 de Lleida a Balaguer	XV8-2024
47	9	Desdoblament (2+2) de la C-53 de Tàrrrega a Balaguer	XV9-2024
48	10	Desdoblament integral (2+2) de la C-12 des de la Ràpita fins a Lleida	XV10-2024
49	11	Desdoblament integral (2+2) des d'Almenar (A-14) fins al Túnel de Vielha	XV11-2024
50	12	Eix Tarragona – Andorra: C-14 (2+2), enllaç A-27–AP-7 i connexió A-27–A-2.	XV12-2024
51	14	Túnel de Toses i desdoblament (2+2) de la N-260 entre Ripoll i Alp	XV3-2024
52	15	Connexió A-2 amb la C-32 Tordera - Maçanet	XV14-2024
53	16	Acabament eix Vic-Olot. Variant d'Olot i Variant de les Preses	XV15-2017
54	17	C-16 Reconversió entre Berga i Bagà (2+2)	XV16-2018
55	18	Eix de Comiols Artesa de Segre-Tremp	XV17-2024
56	19	Desdoblament del corredor de la B-224 Martorell-Piera-Capellades	XV18-2024

Millora de la connectivitat intercontinental

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
57	1	Ampliació de l'aeroport de Barcelona amb allargament de la pista 06L24R	CI1-2024
58	2	Construcció de la terminal satèl·lit i les connexions subterrànies amb les altres terminals	CI1-2024
59	3	Construcció de la ciutat aeroportuària	CI1-2024
60	4	Connexió d'Alta Velocitat de l'aeroport de Girona amb Barcelona	CI2-2024
61	5	Connexió d'Alta Velocitat de l'aeroport de Reus amb Barcelona	CI2-2024
62	6	Connexió d'Alta Velocitat de l'aeroport de Barcelona-El Prat	CI3-2024
63	7	Connexió viària Zona Franca - Aeroport de Barcelona-El Prat amb vial urbà al Prat del Llobregat	CI4-2024

Millora del transport ferroviari de mercaderies

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
	1	Corredor del Mediterrani	
64	1.1	Castellbisbal-Tarragona: tercer carril	XFM1-2024
65	1.2	Terminal de la Llagosta	XFM1-2024
66	1.3	Roda de Berà: adaptació de gàlib del túnel	XFM1-2024
67	1.4	Doble plataforma en ample internacional fins a la frontera	XFM1-2024
68	1.5	Condicionament de la Terminal de Vilamalla a les necessitats del tràfic europeu	XFM1-2024
69	1.5	Nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona	XFM1-2024
70	1.6	Transformació ample ibèric en internacional o tercer fil (Tarragona-Castelló)	XFM1-2024
71	1.7	Salt de moltó del Nus de Vila-seca	XFM1-2024
72	3	Estació intermodal de Lleida	XFM2-2024
73	4	Estació intermodal de l'Aldea	XFM2-2024
74	5	Adaptació i apartadors per trens de 750m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid (autopista ferroviària)	XFM3-2024
75	6	Línia transversal ferroviària	XFM4-2024

Auto-abastament hídric i lluita contra la sequera

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
	1	Actuacions contra la sequera	
76	1.1	Ampliació ETAP Trinitat	AS1-2024
77	1.2	ETAP Estrella St. Feliu de Llobregat	AS1-2024
78	1.3	OI ETAP Sant Joan Despí	AS1-2024
79	1.4	Nova ETAP Montcada	AS1-2024
80	1.5	Millores ETAP Llobregat (Abrera)	AS1-2024
81	1.6	Millores ETAP Ter (Cardedeu)	AS1-2024
82	1.7	ITAM Tordera II (Blanes)	AS1-2024
83	1.8	Nova ETAP Bon Pastor	AS1-2024
84	1.9	Nova ITAM Foix (Cubelles)	AS1-2024
85	1.10	Nova ERA Besòs	AS1-2024
86	1.11	Nova ITAM Alt Empordà	AS1-2024
87	2	Connexió d'emergència CAT-ATL entre Tarragona i Olèrdola.	AS2-2024
88	3	Modernització del sistema de reg del canal d'Urgell	AS3-2024

Altres infraestructures prioritàries

Nº CAT-100	Índex	Nom	Fitxa
89	1	LOGIS Intermodal Penedès	AL1-2024
90	2	LOGIS Intermodal Empordà	AL1-2024
91	3	LOGIS Intermodal Montblanc	AL1-2024
92	4	CIM el Camp - sector est	AL2-2024
93	5	Biopol-Granvia de l'Hospitalet de Llobregat	AL3-2024
94	6	Nou campus de salut de l'Hospital Clínic de Barcelona – Universitat de Barcelona	AL4-2024
95	7	Port de Barcelona: Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció de Nou Llobregat	AL5-2023
96	8	Port de Barcelona: Terminal intermodal de l'antiga llera del Llobregat	AL6-2023
97	9	Port de Barcelona: Nous accessos a l'ampliació sud. Fase 2. Nus nord	AL7-2023
98	10	Port de Barcelona: execució moll Catalunya	AL8-2024
99	11	Port de Tarragona: Cal·lípolis Next Generation	AL9-2024
100	12	Port de Tarragona: ampliació de la Terminal Intermodal de La Boella	AL10-2024

Annexos: Fitxes CAT-100

Fitxa XFP1/2024 Pla de Rodalies

L'actualització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 és una continuació del pla anterior (2008-2015), el qual tenia una inversió prevista de 4.000 milions d'euros però que no es van arribar a executar en la seva majoria -segons dades del departament de Territori el grau d'execució va ser de 13,5% i una inversió pendent del 86,5% (3.461,5 milions)-. Aquest pla busca dissenyar el futur de les infraestructures i el material rodant de la xarxa explotada per Renfe i millorar la qualitat del servei i contribuir a una mobilitat més sostenible, en resposta a la congestió urbana causada pel transport privat, que és responsable d'un gran percentatge de les emissions de gasos d'efecte hivernacle.

El pla inclou mesures immediates per millorar la fiabilitat i l'experiència de l'usuari entre 2020 i 2025, així com plans a llarg termini per expandir la xarxa i incorporar nou material rodant, amb l'objectiu de fer front a la creixent demanda. També es plantegen possibles actuacions estratègiques que seran clau per al desenvolupament futur de la xarxa de Rodalies a Catalunya.

Estructura de les inversions del Pla de Rodalies

Les inversions del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 es distribueixen en diverses àrees clau, amb un pressupost global que es calcula en 6.345 milions d'euros. A continuació, es detalla l'estructura d'aquestes inversions per categories principals:

1. Actuacions immediates (2020-2025)

Actuacions Immediates conté les actuacions a impulsar a la Xarxa de Rodalies de Catalunya per millorar la funcionalitat i incrementar la capacitat de la xarxa amb l'objecte de satisfer una demanda creixent. Més enllà de les inversions destinades al manteniment i a la reposició d'actius que constitueixen l'instrument fonamental per reduir les incidències a la xarxa derivades de l'estat de la infraestructura, el pla centra l'atenció en l'increment de l'oferta i, més encara, quan s'han detectat diversos trams a la xarxa amb un nivell de saturació elevat, on és necessari actuar urgentment amb l'objecte d'ampliar-ne la capacitat per fer front, tant a les necessitats d'una demanda creixent, com d'unes condicions òptimes de distanciament.

Adicionalment, s'ha identificat la necessitat de dur a terme un conjunt d'actuacions en estacions amb la finalitat d'incrementar-ne la capacitat, adaptar-ne la funcionalitat, millorar-ne els equipaments i la intermodalitat. Així mateix, s'haurà d'escometre la construcció de noves estacions tècniques derivades de les modificacions a la nova configuració de la xarxa.

Pel que fa al parc mòbil de la xarxa de Rodalies, la renovació del material més antic, així com la incorporació de nous trens per dotar de l'adequada cobertura a la nova configuració de la xarxa, contribuiran de forma decisiva a la reducció de les incidències.

Pel que fa a l'atenció al client, el pla vol atendre les demandes del usuaris que demanen més desenvolupament dels sistemes d'informació i alertes d'incidències als serveis.

Per últim, cal assenyalar la necessitat d'estudiar en profunditat altres actuacions d'ampliació de la xarxa per donar resposta al creixement previst de la mobilitat a la Regió Metropolitana, així com als requeriments de canvi modal per accentuar la sostenibilitat del sistema.

Les actuacions immediates, amb inversions en curs o que s'iniciaran al període 2020-2025, inclouen un conjunt d'actuacions globals que obeeixen a plantejaments estratègics per a l'ampliació i millora funcional i operativa de la Xarxa de Rodalies de Catalunya, amb un pressupost de 4.622,39 milions d'euros i que són les següents:

Taula 1. Resum d'inversions d'Actuacions Immediates. Actuacions en execució i amb inici previst en 2020-2025

Programa	Anualitats 2020-2025 (milions €. IVA inclòs)	Pressupost total actuacions iniciades 2020-2025
1. Programa de reposició d'actius	603,35	603,35
2. Programa d'actuació en estacions	228,85	239,59
3. Programa d'atenció al client	31,15	31,15
4. Programa d'actuacions per augmentar la capacitat de la xarxa i d'integració urbana	864,16	2.243,73
5. Programa de millora i adquisició de material rodant	1.159,83	1.489,57
6. Programa d'avaluació i planificació d'actuacions estructurants	15,00	15,00
Total	2.902,34	4.622,39

Font: Adif, Renfe i Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana

2. Projectes a mitjà termini (2026-2030)

Les Actuacions a Mitjà Termini, les inversions de les quals s'iniciaran al període 2026-2030, inclouen un conjunt d'actuacions globals que obeeixen a plantejaments estratègics per a l'ampliació i millora funcional i operativa de la Xarxa de Rodalies de Catalunya, amb un pressupost de 1.164 milions d'euros, i que són les següents:

Taula 2. Resum d'inversions d'Actuacions a Mitjà Termini. Actuacions amb inici previst en 2026-2030

Programa	Pressupost (amb IVA) (milions €)
1. Programa de reposició d'actius	415,00
2. Programa d'actuació en estacions	176,54
3. Programa d'atenció al client	50,00
4. Programa d'actuacions per augmentar la capacitat de la xarxa i d'integració urbana	266,40
5. Programa de millora i adquisició de material rodant	236,06
6. Programa d'avaluació i planificació d'actuacions estructurants	20,00
Total	1.164,00

Font: Adif, Renfe i Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana

Principals actuacions del Pla

1. Reposició d'actius (1.018 milions d'euros)

La reposició d'actius en el context del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030 fa referència a les inversions destinades a la renovació, modernització i actualització dels elements físics i tecnològics de la xarxa ferroviària per mantenir o millorar la qualitat, fiabilitat i seguretat del servei. Aquestes actuacions són necessàries per substituir infraestructures i materials obsolets, així com per integrar noves tecnologies que permetin un funcionament més eficient de la xarxa. En total, aquestes actuacions sumen un total de 1.018 milions d'euros, 603 milions pel període 2020-2025 i 415 milions

pel període 2026-2030.

2. Estacions (416 milions d'euros)

Les actuacions en estacions a la Xarxa de Rodalies de Catalunya, incloses a Actuacions Immediates (2020-2025) són les següents:

1. Plans d'Estacions de Renfe:

- Pla d'Estacions (2014-2019) de Renfe a Catalunya. Fase I (actuacions en procés i pendents).
- Pla d'Estacions (2019-2027) de Renfe a Catalunya. Fase II (Subfase 2019-2024).
- PAU Pla d'Actuacions Urgents de millora per l'Oficina Tècnica de Rodalies.

2. Pla d'Estacions d'Adif

3. Construcció de noves estacions.

Taula 3. Inversions del Programa d'actuació en estacions. Actuacions previstes en 2020-2025

Codi	Actuació	Pressupost (amb IVA) (milions €)
PAE 1.100	Plans d'Estacions de Renfe a Catalunya	119,11
	PE (2014-2019) de Renfe. Fase I	54,63
	PE (2019-2027) de Renfe. Fase II (Subfase 2019 – 2024)	58,84
	PAU Pla d'Actuacions Urgents de millora per l'Oficina Tècnica de Rodalies	5,64
PAE 1.200	Pla d'Estacions d'Adif a Catalunya (*)	61,59
PAE 1.400	Noves Estacions	18,15
PAE 1.401	Santa Perpètua de Mogoda	2,14
PAE 1.405	Salou-Port Aventura	11,00
PAE 1.406	Bellissens	4,86
PAE 1.407	Terrassa Can Boada	0,15
PAE 1.500	Actuacions en intermodalitat	25,00
PAE 1.600	Altres actuacions en estudi	5,00
Total Programa d'Actuació en Estacions		228,85

Font: Adif i Renfe

(*) No inclou el projecte de remodelació de PI. Catalunya perquè es considera actuació estructurant i pertany a un altre programa.

(**) El pressupost estimat de l'actuació és de 10,89 M€. La consignació de 0,15 M€ correspon als costos del projecte.

A més, hi ha altres actuacions en estacions que formen part d'altres Plans i Programes d'inversió, que no s'inclouen a les inversions del Programa d'actuació en estacions. Són les següents:

- Estacions de Cambrils i L'Hospitalet de l'Infant-Vandellòs, pertanyents al tram del Corredor Mediterrani entre Vila-seca i Bifurcació Calafat, amb entrada en servei el gener de 2020.
- Estacions de Sagrera Rodalies i Sant Andreu Comtal (en construcció). Estan incloses al projecte de la nova estació de La Sagrera.

Estat de les obres de les principals actuacions pendents d'execució:

2.1. Plans d'Estacions de Renfe i Adif

En els darrers 4 anys, Renfe ha invertit més de 75 milions d'euros en la millora i modernització de les estacions de Rodalies. Les principals actuacions consisteixen en fer accessibles les estacions, connectant andanes i vestíbuls amb ascensors i escales mecàniques, l'eliminació de barreres arquitectòniques, i l'ampliació de les andanes a 200 metres per guanyar capacitat operativa. D'altra banda, la companyia està invertint en nous sistemes per millorar la informació i la seguretat en estacions. Actualment, Renfe gestiona 107 de les 202 estacions amb què compta la xarxa.

En el marc del pla de Rodalies, Renfe ha finalitzat les obres de millora de l'accessibilitat en diverses estacions, per un import superior als 17 milions d'euros. És el cas de Bellvitge, Vilafranca del Penedès, Ocata, Cerdanyola Universitat, Vacarisses, Cornellà o Santa Perpètua Riera de Caldes, aquesta darrera de nova construcció.

A aquesta xifra, s'afegeixen els prop d'11 milions invertits en les estacions d'Arc de Triomf, Mollet-Sant Fost, Vacarisses Torrelblanca i Gelida, que encaren ja la darrera fase de l'execució de les obres. Mentrestant, Renfe continua treballant en la millora, entre d'altres, de les estacions de Llinars del Vallès o El Vendrell amb actuacions que també superen els 10 milions d'euros.

A més, Renfe està destinant més de 2,8 milions d'euros en obres auxiliars que es desenvoluparan fins al 2026 i que consistiran en adequar aparcaments i exteriors, cobertes o millora de la il·luminació en diverses estacions.

Paral·lelament, la companyia desenvolupa un pla per adequar els equips mecànics d'elevació existents més antics en una desena d'estacions amb una inversió de 9,2 milions d'euros, entre elles les del Prat de Llobregat i Vic, recentment adjudicades.⁴

2.2. Nova estació tècnica Terrassa Can Boada

La línia de Manresa compta amb dos trams clarament diferenciats: un primer tram des del centre de Barcelona fins a Terrassa, que concentra la major part de viatgers de la línia; i un segon tram entre Terrassa i Manresa que atén un nombre més reduït de viatgers. Per això, molts dels trajectes de la línia finalitzen a l'estació de Terrassa, que no compta amb prou espais d'estacionament per a les hores vall.

Per complementar la capacitat d'estacionament en aquesta capçalera intermèdia, es planteja la construcció d'una nova estació a Terrassa Can Boada, que permetrà la captació d'un nombre de viatgers apreciable en atendre una zona urbana consolidada i de futura expansió segons el PGOU vigent.

Segons un encaix preliminar, l'estació podria comptar amb dues vies generals amb andana i tres vies d'apartat.

⁴ <https://rodalies.gencat.cat/ca/detalls/article/Modernitzacio>

Figura 1. Encaix preliminar i ubicació de l'estació Terrassa Can Boada



Font: Adif

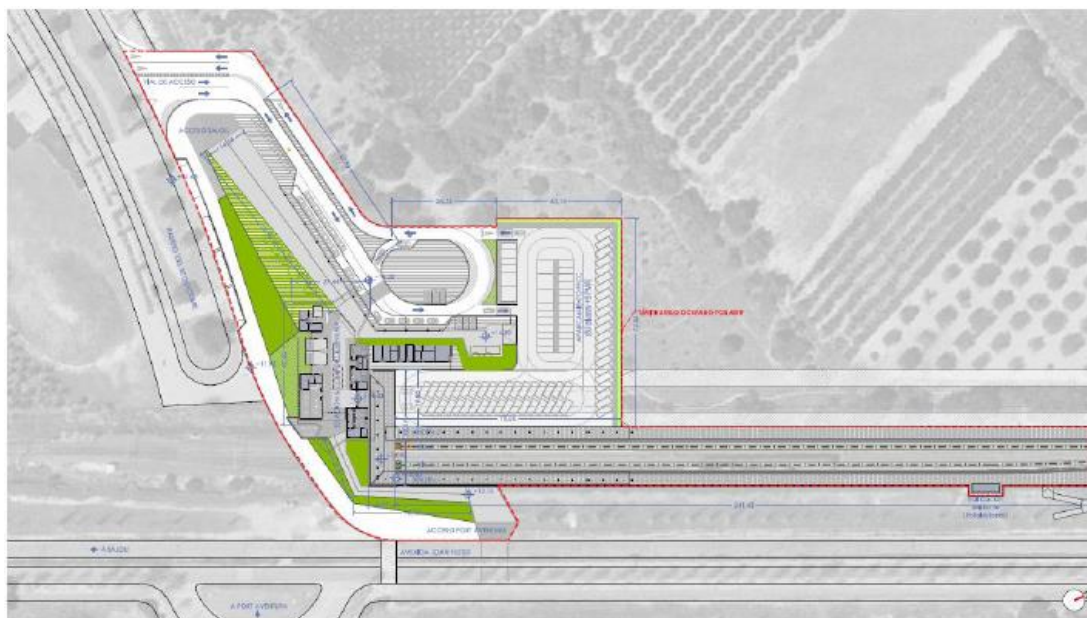
A l'abril de 2022 el Ministerio de Transportes, Movilidad i Agenda Urbana (Mitma) va adjudicar el contracte per a la redacció dels estudis informatius de quatre projectes a Catalunya, entre ells el de la nova estació de Rodalies prevista a Can Boada (Estació tècnica Terrassa Oest). El contracte, d'un import de 421.685 euros, inclou, a banda de l'estudi informatiu de l'estació de Rodalies de Can Boada, el nou ramal entre la línia de Puigcerdà i el Corredor del Vallès, l'estació tècnica del Prat de Llobregat i el "salto de carnero" a Cerdanyola del Vallès.⁵

Al juny de 2023, la ministra de transports, Raquel Sanchez, en una visita a l'Ajuntament de Terrassa, va afirmar que s'estaven seguint els tràmits d'estudi i de projecte i que el 2025 estaria en servei.⁶

2.3. Estació de Salou-PortAventura

L'actuació consistirà en una ampliació d'aquest abaixador per transformar-lo en una estació de fons de sac amb dues vies i dues andanes de 240 metres de longitud i 5 metres d'amplada, un nou edifici de viatgers, un aparcament per a 80 places i els corresponents accessos rodats i per a vianants.

Figura 2. Planta general de la futura estació de Salou-Port Aventura



Font: Adif

⁵ <https://www.diarideterrassa.com/terrassa/2022/04/20/estacio-de-can-boada-adjudicacio-estudi-informatiu-terrassa/>

⁶ <https://monterassa.cat/politica/transports-confirma-estacio-can-boada-realitat-2025-346118/>

El disseny ha contemplat que les vies actuals puguin convertir-se en passants per al futur tren-tramvia, que es troba en fases de planificació per part de la Generalitat de Catalunya.

El projecte bàsic es va aprovar provisionalment el 26 de març de 2019 i el projecte constructiu va finalitzar l'any 2020. A l'abril de 2022 es van iniciar les obres amb un pressupost de 12,4 milions d'euros i s'espera que finalitzin les obres aquest 2024.⁷

2.4. Estació de Bellissens (Reus)

Es tracta d'una estació de nova construcció localitzada al sud de Reus, que augmentarà la població servida per la Xarxa de Rodalies. Estarà situada al voltant de l'Hospital de Sant Joan i a prop del campus de la Universitat Rovira i Virgili.

Figura 3. Estació de Bellissens



Font: Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana

Al març de 2024, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible va adjudicar per 9,8 milions d'euros (IVA inclòs) les obres de construcció de la nova estació de Reus-Bellissens. L'actuació, realitzada a través d'Adif, millorarà la multimodalitat de la localitat, connectant-la amb la xarxa de Rodalies del Camp de Tarragona i els serveis regionals de Catalunya, atenent així les demandes actuals i futures de la mobilitat de viatgers. El projecte inclou un nou pas inferior urbà, que connectarà l'eix central del Campus Universitari de Bellissens amb l'estació d'autobusos.

Per l'estació circularan els serveis de les línies RT1 (Tarragona-Reus) de Rodalies del Camp de Tarragona i els trens regionals R14 (Barcelona-Lleida) i R15 (Barcelona - Riba-roja d'Ebre). Segons els estudis de demanda realitzats per Adif, s'estima que la nova estació registrarà un trànsit d'uns 1.400 viatgers diaris, que podrien arribar fins als 3.500 viatgers/dia en un horitzó de 30 anys.

3. Programa d'actuacions per incrementar la capacitat de la xarxa i d'integració urbana

Les actuacions per incrementar la capacitat de la Xarxa de Rodalies de Catalunya i millorar-ne la integració urbana, incloses a Actuacions Immediates (2020-2025) són les següents:

⁷ <https://www.pafans.com/actualidad/2024/la-contruccion-de-la-nueva-estacion-de-tren-de-salou-port-aventura-90555>

- Ròtula de la Torrassa (en el marc de la integració urbana de L'Hospitalet)
- Integració urbana de Sant Feliu de Llobregat
- Salt de moltó a Bifurcació Aigües (en el marc de la integració urbana de Montcada)
- Nova configuració 4+4 de l'estació de Sants
- Nou ramal a l'Aeroport Barcelona-El Prat
- Remodelació de l'estació de Montcada Bifurcació
- Sectorització d'andanes i reforma de l'estació de Plaça de Catalunya
- Remodelació de l'estació de Castelldefels
- Duplicació de la via de la línia de Puigcerdà al tram Parets del Vallès-La Garriga
- Duplicació de la via de la línia de Puigcerdà en el tram soterrat de Vic
- Instal·lació de telecomunicacions (GSM-R)
- Instal·lació d'ERTMS Nivell 2
- Plans d'acció contra el soroll corresponents als mapes estratègics de soroll dels grans eixos ferroviaris. Fase II Lot III. Zona Est.
- Nou ramal entre la línia de Puigcerdà i el Corredor del Vallès
- Planificació de la quadruplicació de via al tram Castelldefels-El Prat de Llobregat
- Estació tècnica a El Prat de Llobregat
- Habilitació d'una via d'apartat a l'estació de Tordera
- Planificació de la tercera via entre Montcada i Mollet Sant Fost
- Planificació del salt de moltó a Cerdanyola del Vallès
- Adequació de longitud de vies a 200 m a les vies d'apartat de les estacions que actuen com a capçalera

Les inversions del Programa d'actuacions per incrementar la capacitat i d'integració urbana, amb inici previst al període 2026-2030, pugen a 266,4 milions d'euros (IVA inclòs), tal com recull la següent taula:

D'aquestes actuacions, les obres més rellevants pendents d'execució són les següents:

3.1. Integració de vies a l'Hospitalet i intercanviador de Torrassa

La configuració actual dels túnels ferroviaris urbans de passeig de Gràcia i de plaça Catalunya de Barcelona, que es troben en estat de saturació, impossibilita establir la connexió de les línies costa a costa (Vilanova – Mataró) i interior a interior (Vilafranca – Granollers).

Figura 4. Salt de moltó a l'estació de La Torrassa



Font: Pla de Rodalies

El soterrament del tram de la via R2 a l'Hospitalet de Llobregat permetria l'encreuament (amb un salt de línies) entre la línia de costa R2 (línia de Vilanova) i la línia de l'interior R4 (línia de Vilafranca). El salt de línies o salt de moltó és una bifurcació a diferents nivells que permetria canviar la destinació de les vies de les dues línies de Rodalies que surten de l'estació de Sants en sentit Llobregat de tal manera que les vies del costat muntanya, que actualment van cap a l'Hospitalet, anirien cap a Bellvitge i les vies costat mar, que actualment es dirigeixen a Bellvitge, anirien cap a l'Hospitalet.

Aquest creuament de línies, resultat del nou túnel de la línia R2 a l'Hospitalet, permet reconfigurar la xarxa de Rodalies i permetria establir la connexió de les línies costa a costa (Vilanova – Mataró) i interior a interior (Vilafranca – Granollers), condició necessària per tal d'implantar el nou model d'explotació, que representa un increment important de l'eficiència com a conseqüència de la millor adequació entre l'oferta i la demanda de cada corredor.

En el marc d'aquesta actuació també es planteja un important intercanviador a la Torrassa entre les dues línies de Rodalies, les línies R2 i R4, i les línies de metro L1 i L9/10. A més, l'intercanviador possibilitaria la integració urbana de les dues línies ferroviàries a l'Hospitalet, la línia R2 en una primera fase ja explicada, i el futur soterrament de la línia R4 en una fase posterior. Aquestes actuacions urbanes resoldrien la fractura actual que suposen les vies del tren en superfície i permetrien els corresponents desenvolupaments urbanístics.

Cal destacar que el soterrament de les vies en ciutats compactes i denses com l'Hospitalet millora de manera substancial la permeabilitat del territori, disminueix el temps de desplaçament i incrementa la qualitat de vida dels seus habitants.

Estat de les obres

Al febrer de 2023, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (Mitma), a través d'Adif, ha elaborat el Projecte Bàsic de la integració urbana del ferrocarril a L'Hospitalet de Llobregat. El projecte contempla una inversió estimada d'uns 1.000 milions d'euros, que es definirà després de l'estudi informatiu.

3.2. Integració urbana de Sant Feliu de Llobregat

Amb un pressupost de més de 120 milions d'euros, l'operació d'integració materialitzarà la permeabilitat de la línia Sant Vicenç de Calders-Vilafranca-L'Hospitalet de Llobregat entre els dos sectors de la trama urbana, creant nous espais per als ciutadans.

El soterrament de les vies de tren a Sant Feliu permetrà millorar la seguretat dels passos a nivell existents i alliberar l'espai ocupat per les vies, la qual cosa crearà un nou eix viari troncal que permetrà reordenar el trànsit i encabir-hi el tramvia en superfície.

L'actuació també permetrà incrementar les freqüències de pas dels trens pel municipi de Sant Feliu, cosa que redundarà en una millora general a la xarxa de Rodalies.

Figura 5. Vista aèria de la línia al seu pas per Sant Feliu de Llobregat (Barcelona)



Font: Pla de Rodalies

Estat de les obres

A juliol de 2024 s'ha excavat més de meitat de la seva longitud total -351 m de la fase d'avanç del túnel en mina d'un total de 654 m-, mentre que ha superat els 150 m de la fase de destrossa (part inferior). La resta fins a completar els 2 km es realitza mitjançant pantalles de pilotis, de les quals ja s'han col·locat el 98% i, a més, a la zona de la futura estació s'han executat més del 90% dels pilotis de l'estructura. ⁸

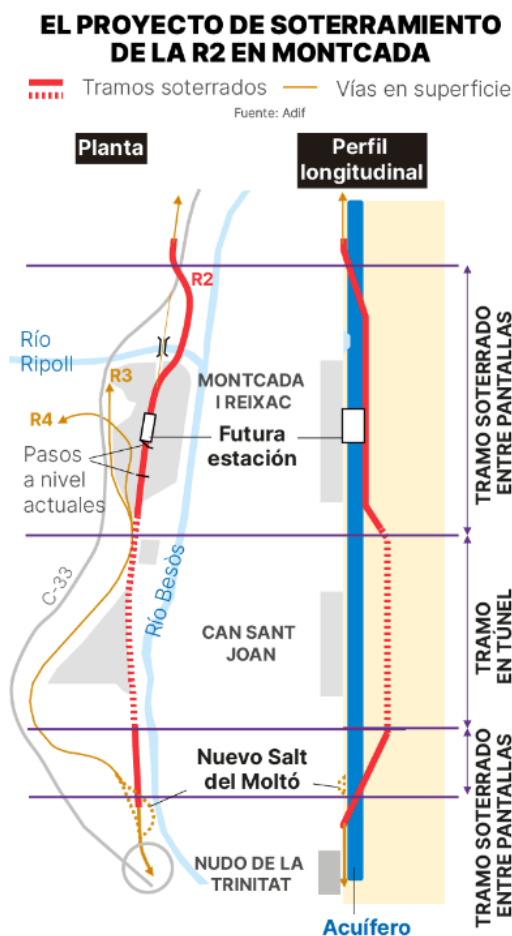
La integració del ferrocarril s'aconsegueix mitjançant la transició de la superfície a la zona subterrània en 3 km: un primer tram en superfície de nova plataforma (930 m), paral·lela a l'actual; posteriorment, un tram en mina (760 m); l'estació subterrània (220 m); un altre tram de 570 m; i la transició cap a la superfície (500 m).

3.3. Integració urbana de Montcada i Reixach

La integració del ferrocarril en el nucli urbà del municipi barceloní suposarà una transformació urbanística i ferroviària sense precedents, donada la seva diversitat i complexitat tècnica i constructiva. Així, inclou la construcció d'un túnel de 4 quilòmetres pel qual passaran les vies de la línia R2 que, al seu torn, sumarà una tercera via per a ampliar la capacitat i resiliència del sistema.

⁸ <https://www.lapremsadelbaix.es/noticies/reportatge/39771-adif-avanca-a-les-obres-d-integracio-del-tren-a-sant-feliu-de-llobregat.html>

Figura 6. Projecte de soterrament a Montcada (R2).



Aquesta actuació, una de les més ambicioses del Pla Transformem Rodalies, promourà, al costat d'altres en desenvolupament, la permeabilitat de la infraestructura ferroviària de la línia Barcelona-Portbou, en eliminar el traçat en superfície.

Així mateix, incrementarà les condicions de seguretat per als veïns i l'explotació ferroviària, en eliminar els dos passos a nivell situats en aquest àmbit, amb una elevada densitat de trànsit de vehicles i vianants i en una xarxa amb gran nombre de circulacions de les línies R2 i R11 de Rodalies. La integració crearà nous espais de convivència i dinamització socioeconòmica i contribuirà a la reducció de la petjada de carboni.

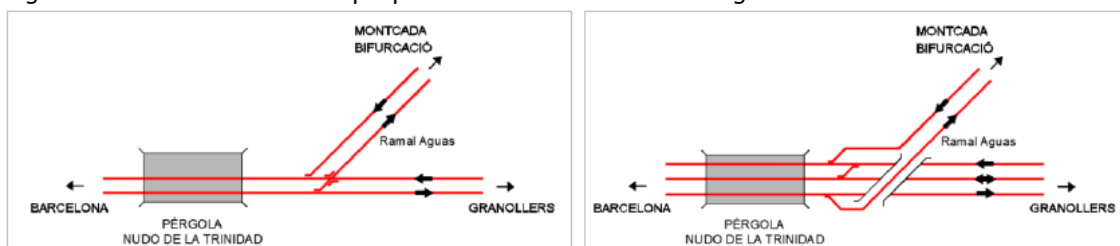
Al costat de la construcció d'una nova estació soterrada, els accessos de la qual quedaran integrats en la nova urbanització del tram soterrat, el projecte configurarà futurs esquemes d'explotació de la xarxa ferroviària de proximitat a l'entorn de Barcelona i la seva àrea metropolitana.

A més, es proposa la construcció d'un salt de moltó a la Bifurcació Aigües per permetre la circulació de trens des de l'estació de Montcada Bifurcació en direcció a Sant Andreu Comtal, per tal d'evitar el cisallament entre línies.

Font: El Periódico

Actualment és una via doble electricada que s'utilitza únicament per a circulacions de material rodant cap als tallers o les vies d'estacionament de Montcada Bifurcació. Gràcies a l'actuació, es facilitarà el desviament de trens procedents de Vic o de Manresa cap a la nova estació de la Sagrera.⁹

Figura 7. Distribució actual i proposta de vies a Bifurcació Aigües



Font: Adif

D'altra banda, al nou traçat subterrani de la línia de Granollers, es preveu la implantació d'una tercera via amb l'objectiu d'augmentar la capacitat del tram i possibilitar la millora de la velocitat comercial dels trens regionals del nord.

Estat de les obres

El setembre de 2023, el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (Mitma) va adjudicar les

⁹ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-26092023-1903>

obres per al soterrament de la línia R2 de Rodalies al seu pas per Montcada i Reixac i la construcció de nova estació en aquest municipi per 540,4 milions d'euros (IVA inclòs).

El 29 de gener de 2024 van començar les obres d'aquesta infraestructura amb termini d'execució previst és de 6 anys, per tant, s'estima que l'any 2029 ja estigui finalitzada.

3.4. Nou ramal a l'Aeroport Barcelona-El Prat

L'Aeroport de Barcelona és la infraestructura de viatgers més gran que connecta Cata-lunya amb la resta del món, amb importants creixements mitjans els darrers deu anys, fet que l'ha permès arribar als 50 milions de passatgers. Una connexió ferroviària directa a la ciutat, habitual en els aeroports europeus de referència, contribuiria a millorar la imatge de Barcelona, a més de resoldre les necessitats de mobilitat dels usuaris.

Està previst finalitzar la construcció i posar en servei el nou ramal de Rodalies que connecta l'estació de El Prat de Llobregat amb la Terminal 1 de l'Aeroport de Barcelona, ja que actualment només hi ha connexió ferroviària amb la Terminal 2. Aquest nou ramal consta de 5,9 kilòmetres en via doble i ample ibèric electrificada a 3 kV CC, donant continuïtat a la xarxa existent.

Sense que estigui planificat al pla de Rodalies, creiem que caldria estudiar la continuïtat d'aquest ramal cap a la seva reincorporació a la línia el Prat-Castelldefels donant la possibilitat variant de la línia R2, tal i com ho expressa la proposta de PDU de l'AMB.

Figura 8. Nou ramal aeroport Barcelona-El Prat



Font: Adif

Estat de les obres

El Ministeri de Foment, a través de la Sociedad Estatal de Infraestructuras del Transporte Terrestre (Seitt), va adjudicar l'any 2010 per un import de 257.322.296,18 euros la construcció d'aquesta infraestructura. Però les obres no es van arribar a iniciar perquè el Ministerio de Fomento va desprogramar l'actuació.

Rendibilitat econòmica i social

La posada en marxa de la línia 9, de Zona Universitària fins a les terminals T1 i T2, no cobreix adequadament les necessitats de la major part dels usuaris, que volen accedir de l'aeroport al centre de la ciutat, ja que implica un seguit de transbordaments i un recorregut de 50 minuts, gens competitiu.

El nou accés ferroviari generarà significatius beneficis per a la mobilitat en transport públic dels ciutadans en l'àrea metropolitana de Barcelona, ja que permetrà establir serveis directes entre les dues terminals aeroportuàries amb Barcelona i resta de la xarxa de Rodalies, amb uns temps de viatge d'uns 19 minuts entre les estacions de la T1 i l'estació de Sants. Les previsions estimen que entre 7 i 9 milions de viatgers anuals es beneficiaran de la nova infraestructura ferroviària.¹⁰

¹⁰ <https://www.adif.es/w/adjudicacion-instalaciones-seguridad-comunicaciones-acceso-aeropuerto-barcelona>

Finalment, el Consejo de Ministros del 14 de maig del 2015, a fi de poder començar les obres, va modificar el Convenio para la Promoción y Construcción de Infraestructuras Ferroviarias de Titularidad Estatal mitjançant el qual SEITTTSA assumeix la licitació de les assistències tècniques i els costos deguts a les expropiacions, mentre que ADIF ho farà amb la direcció facultativa de les obres i dels contractes d'assistència tècnica associats a les actuacions pendents.

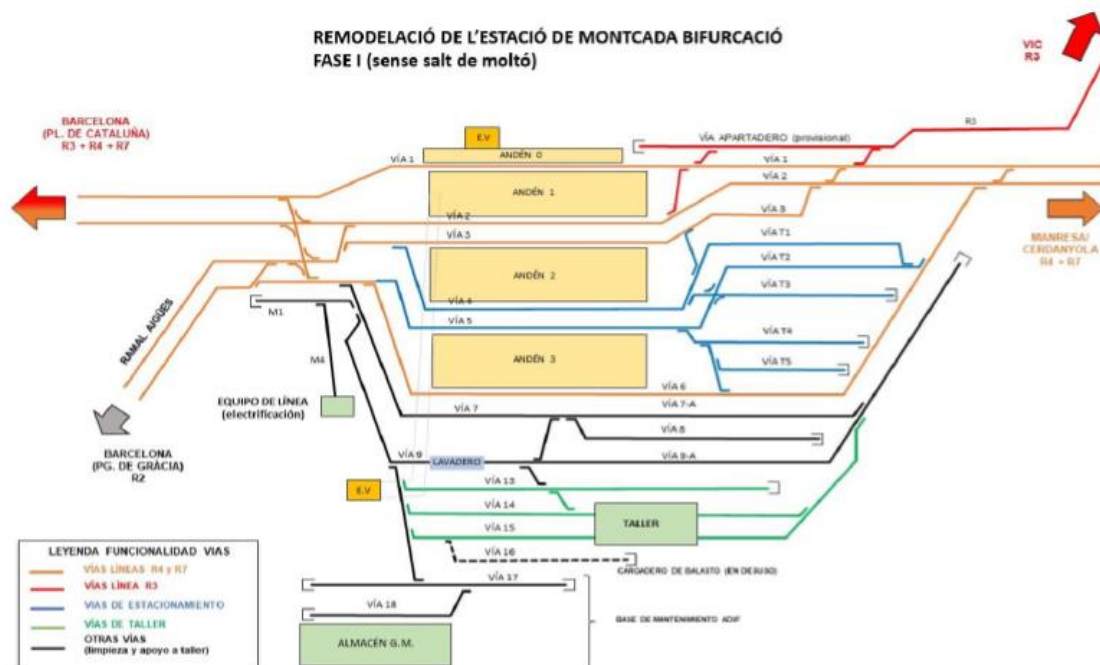
Les obres es van iniciar el juliol del 2015 amb un cost previst de 450 M€. La perforació del túnel de la primera fase va concloure el gener del 2020. Actualment, les obres d'infraestructura i de les noves estacions a la T1 i T2 estan executades, mentre que es troben en execució les obres de superestructura de via, connexió amb l'RFI en servei i arquitectura i instal·lacions d'estacions. Es preveu que es posi en servei l'any 2026.

3.5. Remodelació de l'estació de Montcada Bifurcació

La remodelació de l'estació de Montcada Bifurcació facilitarà que actui com a capçalera de línia per a alguns dels serveis que actualment finalitzen a l'estació de França. Amb això, s'evitaran cisallaments al túnel d'Aragó, augmentant-ne la capacitat.

La previsió és que les obres durin 30 mesos i es facin en dues fases. Les obres tindran molt poques afectacions a l'estacionament del barri. En una primera fase s'actua a la zona de platges de vies i a la segona es remodelarà l'estació. Aquesta darrera actuació permetrà la plena accessibilitat, suprimint les barreres arquitectòniques amb un nou pas inferior, la remodelació d'andanes amb marquesines i la instal·lació d'ascensors. Els treballs de millora també serviran per incrementar la capacitat de la infraestructura de les línies R3, R4, R7 i R12, que circulen per l'estació. Les obres tindran un cost estimat de 35 milions d'euros i un temps d'execució de tres anys.¹¹

Figura 9. Distribució actual de vies a l'estació Montcada Bifurcació



Font: Adif

¹¹ <https://www.montcada.cat/actualitat/noticies/reunio-informativa-a-can-sant-joan-per-les-obres-a-lestacio-de-montcada-bifurcacio.html>

Estat de les obres

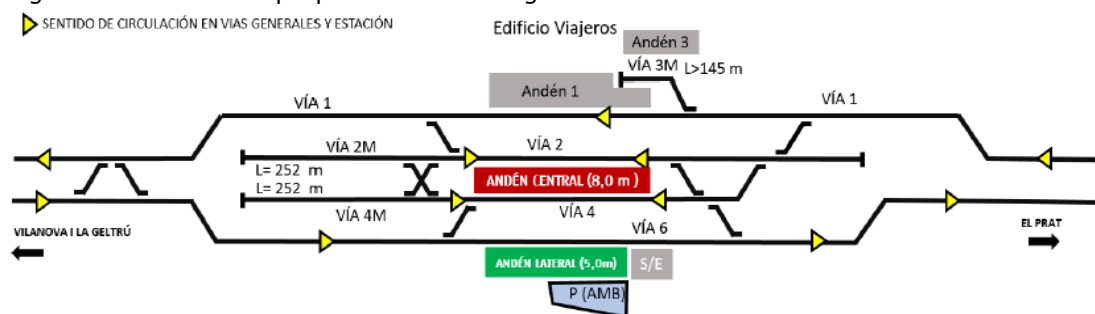
El Consell d'Administració d'ADIF va adjudicar, al setembre de 2023, l'execució de les obres del projecte de construcció de remodelació de l'Estació de Montcada Bifurcació, fase 1 i les obres ja estan en marxa. Aquesta licitació s'emmarca dins del Pla de Recuperació, Transformació i Resiliència, finançat amb fons europeus Next Generation, i té un import d'adjudicació de 25 milions d'euros.

3.6. Remodelació de l'estació de Castelldefels

Al sud de Barcelona, a la línia de la costa, la freqüència dels serveis de Rodalies disminueix gradualment en allunyar-se de Barcelona, segons es redueix el nombre de viatgers. Per això, es proposa la remodelació de l'estació de Castelldefels per tal que la inversió de marxa dels trens de Rodalies no penalitzi a les circulacions passants. Amb la seva remodelació, l'estació de Castelldefels adoptarà la configuració d'estació terminal que permetrà la finalització dels serveis, facilitant la rotació dels trens amb vies d'apartat centrals.

Per realitzar l'esmentada reordenació de vies es proposa una configuració que minimitza les afeccions al voltant de l'estació amb l'objectiu de no requerir un estudi previ per a la seva realització. Això n'escurçarà els terminis d'execució. En aquesta configuració es conserva la disposició de les vies 1 i 2, així com de l'edifici de viatgers i de l'andana 1. Les vies interiors permeten la inversió de la marxa i l'estacionament dels trens. D'altra banda, es requereix la construcció d'una nova andana al costat de la zona d'aparcament i la modificació de l'andana situada entre les vies 2 i 4. Per comunicar les andanes després de la modificació existent, es proposa prolongar el pas inferior entre andanes actuals.

Figura 10. Distribució proposada a la Configuració 1 de l'estació de Castelldefels



Font: Adif

L'actuació compta amb una inversió de 20,2 milions d'euros i constitueix un nou impuls al pla Transformem Rodalies i una durada prevista de dos anys. Se li sumen també els treballs d'adaptació de les instal·lacions de senyalització i telecomunicacions de l'estació (10 milions d'euros).¹²

Estat de les obres

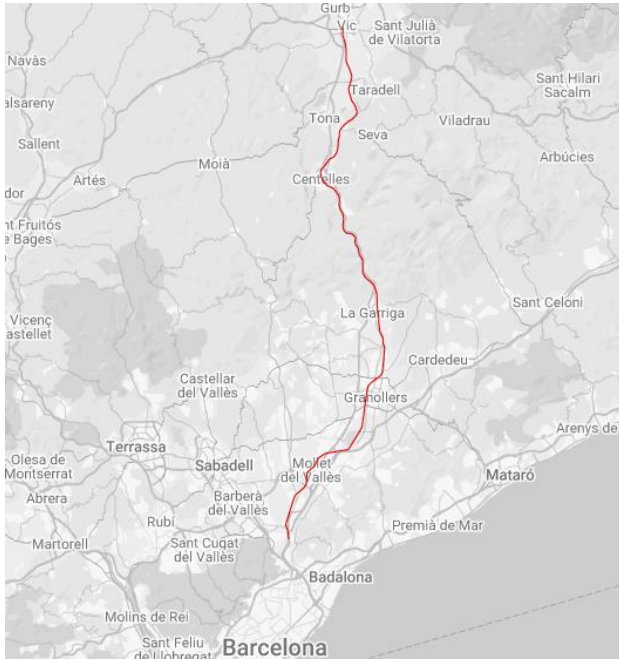
Les obres d'aquesta infraestructures van començar a l'octubre de 2023 i ja s'han acabat els treballs de la primera fase d'execució dels fonaments sobre els que aniran els pals de les noves catenàries, queda encara una segona fase, que es farà en horari nocturn.¹³

3.7. R3: Duplicació de via de la línia de Puigcerdà entre Montcada Bifurcació i Vic

El tram entre Montcada Bifurcació i Vic, de 59 km i amb 13 estacions, està experimentant un progressiu augment de la demanda.

¹² <https://www.castelldefels.org/ca/actualitat/elcastell/noticies/comencen-les-obres-de-remodelacio-de-l2019estacio-de-castelldefels-centre>

¹³ <https://www.castelldefels.org/ca/actualitat/elcastell/noticies/continuen-les-obres-de-remodelacio-de-l2019estacio-de-castelldefels-centre>



Amb la construcció d'una nova via, l'actual freqüència màxima de tres trens per hora i sentit podrà ser ampliada en funció de les necessitats del servei.

Aquesta infraestructura es construirà per fases, de manera que es pugui incrementar gradualment la capacitat del servei. En una primera fase s'actuarà entre Montcada i la Garriga, el tram amb la demanda més elevada. Totes les estacions disposen ja de doble via, de manera que se'n podrà mantenir l'estructura actual.

La previsió dels responsables del Ministeri de Transports és que tot el traçat, de 59 quilòmetres, estigui en servei en el 2030.

Rendibilitat econòmica i social

Quan aquesta infraestructura estigui acabada, el 2035, serà un corredor més ràpid, més fiable, més eficient i més ben connectat amb altres línies, com l'R2 o l'R8. I amb temps de viatge molt inferiors, ja que es reduiria en mitja hora el trajecte Barcelona-Vic, d'hora i 20 minuts a una mica més de 45 minuts.¹⁴

Estat de les obres

Hi ha actuacions en marxa o en estudi en tots els trams de la línia entre Vic i Montcada Bifurcació, l'estat de les obres es descriu a continuació, tram a tram:¹⁵

- **Vic Sud:** En execució les obres de desdoblament d'1,2 km i millora d'instal·lacions de seguretat i comunicacions per 4,8 milions d'euros.
- **Vic-Centelles:** El Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible va sotmetre, a l'abril de 2024, a informació pública l'estudi informatiu per a duplicar el tram Vic – Centelles, d'11 km, de la línia R-3 de Rodalies.

L'estudi ha considerat dues alternatives per a la duplicació la diferència de la qual obeeix exclusivament a la velocitat de projecte de la línia i als trams en variant, però no a l'esquema funcional. Així, l'Alternativa 1 inclou duplicació per a velocitat de 120 km/h, mentre que l'Alternativa 2 contempla una duplicació per a velocitat de 160 km/h, amb trams en variant, com l'execució d'una variant de via doble de 7,1 km de longitud, ens els punts quilomètrics 59 i 66,5.

L'anàlisi multicriteri conclou que l'alternativa que millor compleix amb els objectius del Pla de Rodalies és la 2, sobretot perquè permet prestar servei en el futur amb trens que aconseguixin majors velocitats de circulació. Aquesta alternativa compta amb un pressupost de 159,7 milions d'euros (IVA inclòs).

- **Centelles-La Garriga:** Licitat al setembre de 2023 per 665.500 euros l'estudi informatiu per a duplicar el tram de 14,5 km. El contracte té un termini de 30 mesos. El nou traçat inclourà una variant nova de traçat en túnel de, aproximadament, 5 km de longitud i s'analitzarà la viabilitat d'una nova estació a Torelló i l'habilitació de la seva estació actual com a capçalera de serveis.

¹⁴<https://www.regio7.cat/arreu/catalunya/2024/05/16/desdoblament-l-r3-rebaixara-30-102452081.html>

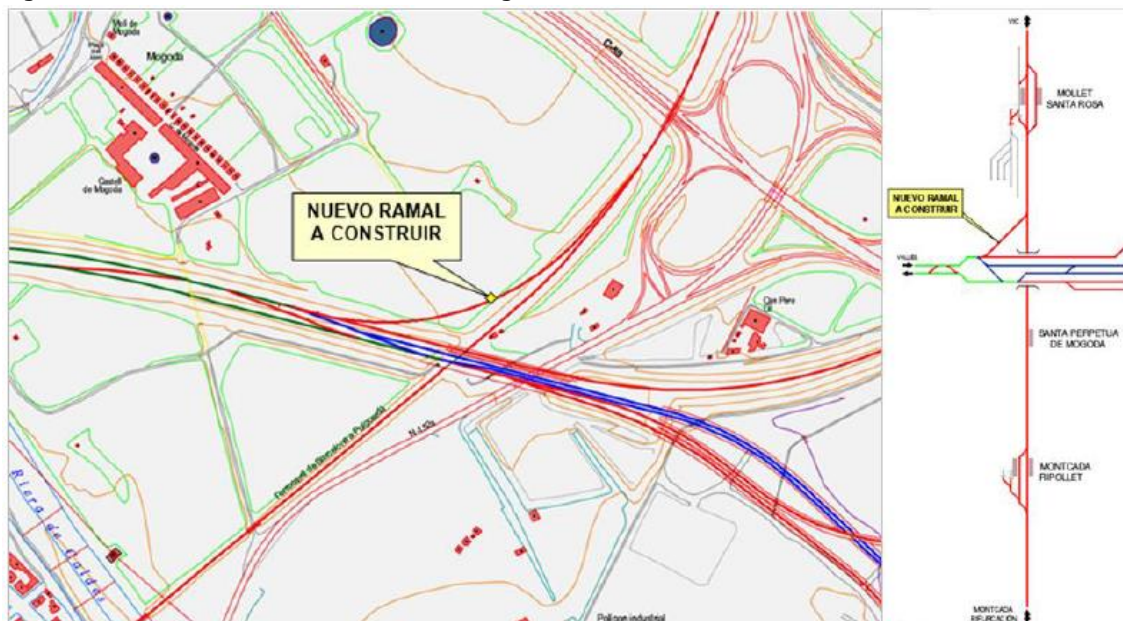
¹⁵ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/jue-05102023-1842>

- La Garriga-Parets del Vallès: En execució les obres del desdoblament entre Parets i La Garriga. S'invertiran 155 milions d'euros en la millora del tram de 17,1 km i el desdoblament de la infraestructura estarà llest en 2025. A més, s'actuarà especialment en l'adequació ferroviària de les estacions de Parets, Granollers-Canovelles, Les Franqueses del Vallès i La Garriga, que quedaran preparades per a la doble via. A l'agost de 2024 es va adjudicar la redacció del projecte constructiu per a la duplicació i integració urbana de la línia R3 de Rodalies al seu pas Mollet del Vallès (3,5 milions d'euros), obra que dona continuïtat al tram.

3.8. Nou ramal entre línia de Puigcerdà i corredor del Vallès

Les circulacions de trens de mercaderies entre Tarragona i Vic, que actualment compten amb una programació de dues circulacions setmanals, han de realitzar una inversió de marxa a l'estació de Montcada Bifurcació. Per tal d'evitar-ho, es proposa un nou ramal que enllaci de forma directa el corredor del Vallès i la línia de Vic. L'encaix geomètric d'aquesta actuació quedarà supeditat a la solució adoptada per a la duplicació de via a la línia de Puigcerdà.¹⁶

Figura 11. Nou ramal entre la línia de Puigcerdà i el Corredor del Vallès



Font: Adif

Estat de les obres

A l'abril de 2022, el Ministeri de Transports va adjudicar el contracte per la redacció de quatre estudis informatius per a fer actuacions a Rodalies de Barcelona emmarcades en l'actualització del Pla de Rodalies Catalunya 2020-2030. Entre els estudis que es redactaran hi ha la connexió entre les línies R3 i el corredor del Vallès per on passen els trens de la línia R8 que uneix Granollers i Martorell. L'actuació s'ha de fer al límit dels termes de Mollet i la Llagosta.

El contracte, de 421.685 euros i de durada 2 anys, inclou la redacció dels estudis sobre el nou ramal entre la línia de Puigcerdà i el corredor del Vallès, les noves estacions tècniques d'El Prat de Llobregat i Terrassa Can Boada, i el salt de moltó a Cerdanyola del Vallès.

3.9. Quadruplicació de via entre Castelldefels i El Prat

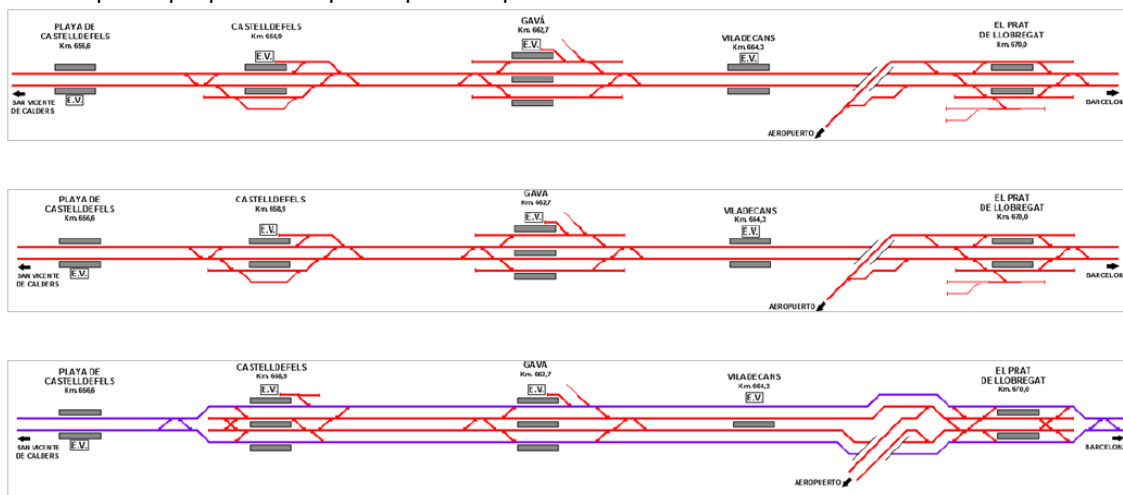
¹⁶ <https://el9nou.cat/valles-oriental/actualitat/el-ministeri-de-transportes-adjudica-lestudi-per-connectar-lr3-amb-el-ramal-del-papiol/>

En el marc de les Actuacions Immediates s'escometrà la planificació de la quadruplicació de la línia entre les estacions de Castelldefels i El Prat, per a la seva execució al segon període.

L'actuació duplicarà la capacitat de la xarxa d'un trajecte que registra una major densitat de trànsit en el corredor sud de la xarxa ferroviària de l'entorn de Barcelona, en concret, en el tram entre la capital catalana i Sant Vicenç de Calders per la línia de la costa, el corredor de mitjana distància que més viatgers registra de la xarxa ferroviària d'ample convencional a Espanya.

Al costat d'una major capacitat, el projecte dotarà de major flexibilitat a la gestió del trànsit ferroviari, desplegant dues vies més entre Castelldefels i El Prat de Llobregat, amb la finalitat de separar els trànsits regionals dels de Rodalies. Amb això, s'incrementaran les velocitats i es reduiran els temps de viatge dels serveis regionals, així com dels serveis semidirectes de la línia R2 de Rodalies amb destinació Sant Vicenç de Calders.

Figura 12. Situació actual, situació després de la remodelació de l'estació de Castelldefels i nou accés a l'Aeroport i proposta de quadruplicació per al tram Castelldefels-El Prat



Font: Adif

En l'actualitat, aquest trànsit es canalitza per una via doble, obligant als serveis regionals sense parades intermèdies entre Castelldefels i Barcelona-Sants a adaptar les seves marxes als trens de Rodalies que, en la seva gran majoria, tenen parada en les successives estacions.

Partint de la futura configuració amb quatre vies de les estacions de Castelldefels, Gavà i El Prat de Llobregat, per a completar la quàdruple via es redactarà l'ampliació del nombre de vies en els trams Castelldefels-Gavà i Gavà-El Prat. Addicionalment, s'inclourà la modificació de l'esquema de vies de la capçalera costat Sants de l'estació del Prat.

Estat de les obres

Al juliol de 2024 es licita la redacció dels projectes bàsic i de construcció de dues vies noves i es distribueix en dues etapes. En la primera, amb una durada de 24 mesos, es definiran els projectes d'implantació de via quàdruple, tant de plataforma, com de via i energia, així com el tancament exterior del tram. En una segona fase, de 12 mesos, s'elaboraran els informes i es realitzaran les actuacions de suport tècnic.¹⁷

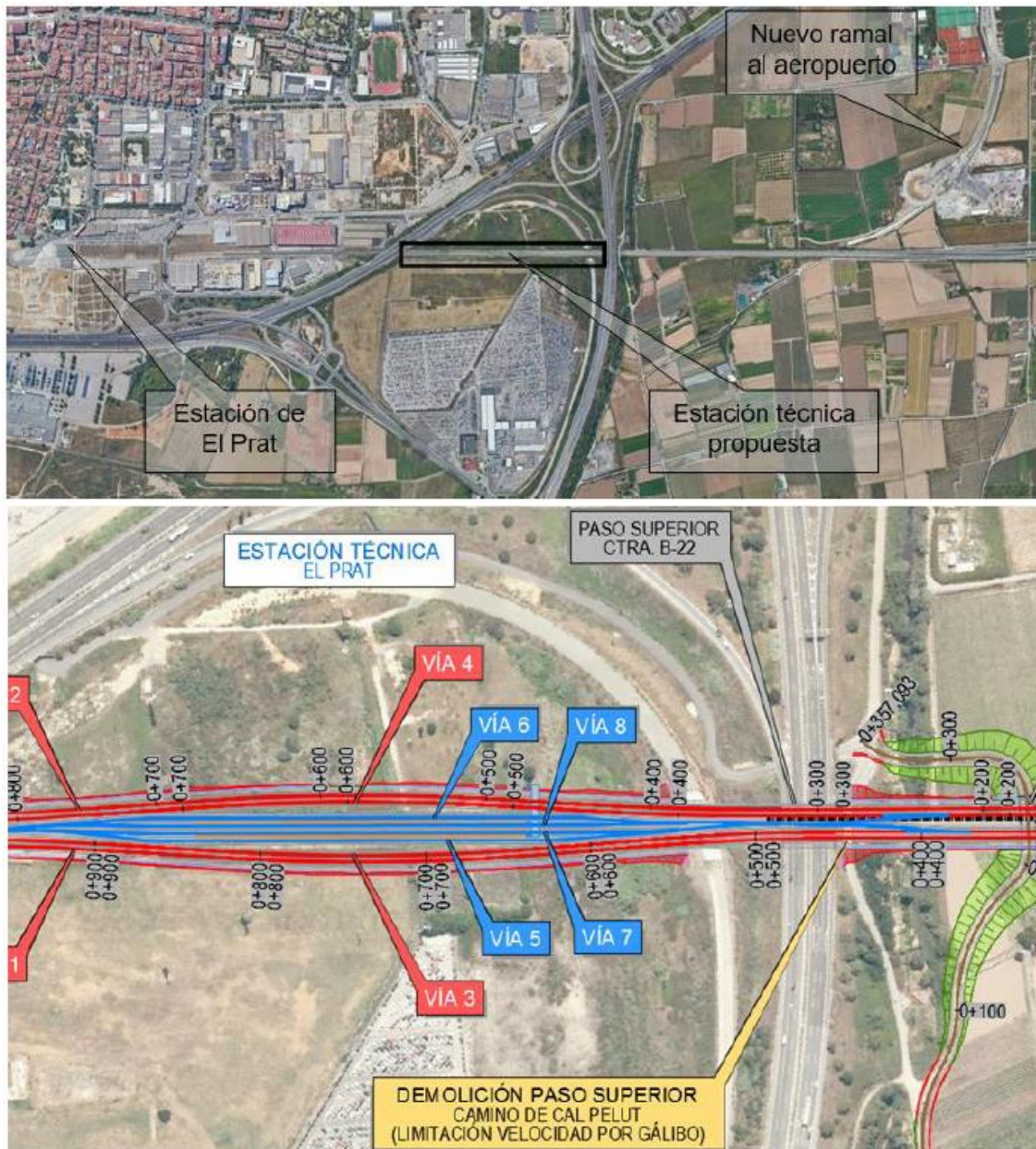
3.10. Nova estació tècnica a El Prat de Llobregat

Actualment, al corredor sud de la costa hi ha una capacitat d'estacionaments molt limitada, amb vies d'apartat a Bellvitge (via 0), El Prat (vies 3 i 4), Gavà (vies 3 i 4) i Castelldefels (vies 3 i 4). La via

¹⁷ <https://www.adif.es/ca/-/licitacion-proyectos-cuadruplicacion-via-castelldefels-el-prat-llobregat>

d'estacionament de Bellvitge deixarà d'estar disponible quan es desenvolupi l'actuació de soterrament de L'Hospitalet. Per la seva banda, la quadruplicació del corredor entre Castelldefels i El Prat impedirà la utilització de les vies d'apartat de l'estació d'El Prat.

Figura 13. Ubicació de la nova estació tècnica proposada



Font: Adif

Al nou ramal de l'Aeroport, tenint en compte que la nova estació de la terminal T1 gairebé té capacitat limitada i que la freqüència de trens augmentarà, serà necessari buscar una ubicació per estacionar trens en aquest entorn. Es proposa la implantació d'una nova estació tècnica entre l'estació d'El Prat i el ramal de l'Aeroport, ubicada a l'àmbit delimitat per les autopistes C-31 i B-22, que permetria estacionar-hi trens procedents de l'Aeroport i trens regionals procedents del nord de Barcelona.

Estat de les obres

A l'abril de 2022, el Ministeri de Transports va adjudicar el contracte per la redacció de quatre estudis informatius per a fer actuacions a Rodalies de Barcelona emmarcades en l'actualització del Pla de Rodalies Catalunya 2020-2030. Entre els estudis que es redactaran hi ha la nova estació tècnica a El

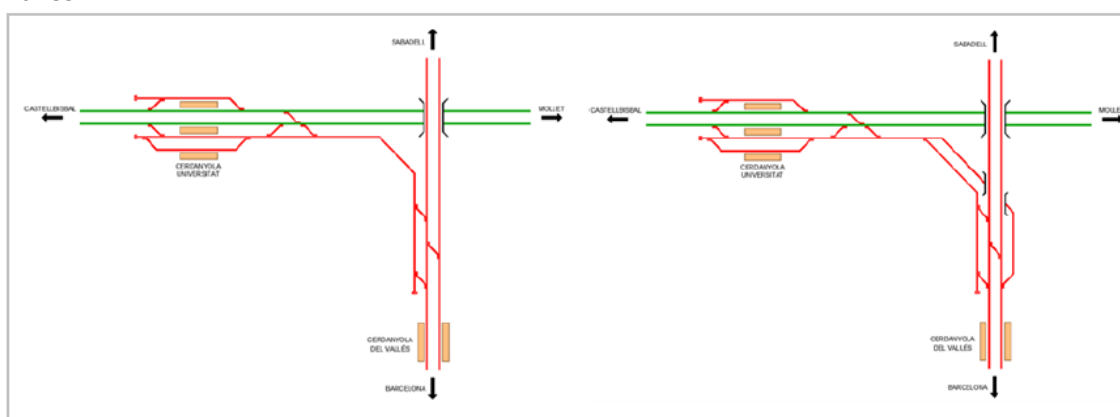
Prat de Llobregat.

El contracte, de 421.685 euros i de durada dos anys, inclou la redacció dels estudis sobre el nou ramal entre la línia de Puigcerdà i el corredor del Vallès, les noves estacions tècniques d'El Prat de Llobregat i Terrassa Can Boada, i el salt de moltó a Cerdanyola del Vallès.

3.11. Salt de moltó a Cerdanyola del Vallès

Actualment, la línia procedent de Cerdanyola Universitat s'incorpora a la línia de Manresa a prop de l'estació de Cerdanyola del Vallès amb la seva connexió a nivell, la qual cosa comporta un cisallament de via que limita la capacitat de l'R4. Es proposa remodelar aquesta bifurcació mitjançant un desviament a diferent nivell que permeti millorar la capacitat de la línia R4.

Figura 14. Situació actual de la connexió i proposta de bifurcació a diferent nivell a Cerdanyola del Vallès



Font: Adif

Estat de les obres

A l'abril de 2022, el Ministeri de Transports va adjudicar el contracte per la redacció de quatre estudis informatius per a fer actuacions a Rodalies de Barcelona emmarcades en l'actualització del Pla de Rodalies Catalunya 2020-2030. Entre els estudis que es redactaran hi ha el salt de moltó a Cerdanyola del Vallès.

El contracte de 421.685 euros i de durada dos anys, inclou la redacció dels estudis sobre el nou ramal entre la línia de Puigcerdà i el corredor del Vallès, les noves estacions tècniques d'El Prat de Llobregat i Terrassa Can Boada, i el salt de moltó a Cerdanyola del Vallès.

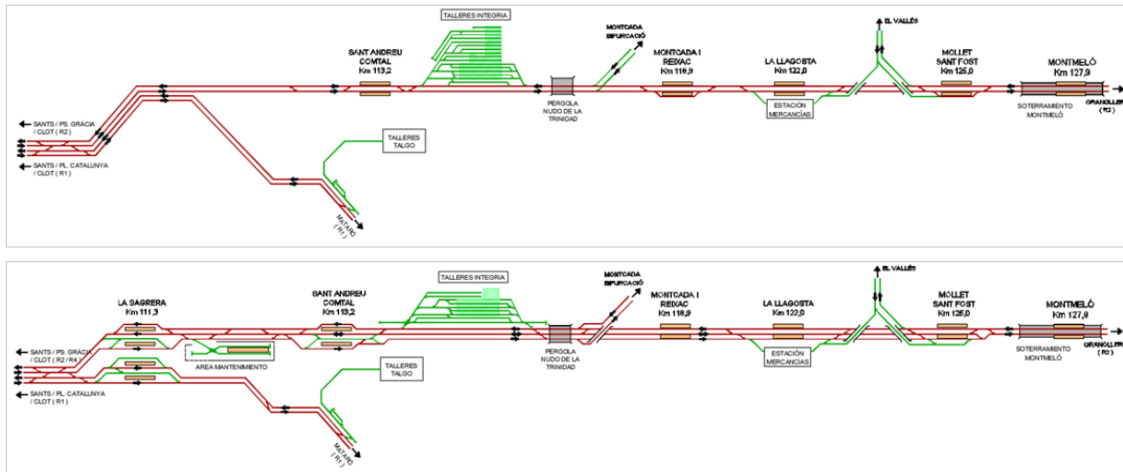
3.12. Tercera via entre La Sagrera i Mollet Sant Fost

S'iniciarà la planificació d'una tercera via entre les estacions de La Sagrera i Mollet Sant Fost amb l'objectiu de reduir els temps de viatges de trens Regionals i Rodalies semidirectes procedents del nord de Barcelona.

El tram La Sagrera-Sant Andreu Comtal es troba actualment en construcció. Ja està previst donar continuïtat a aquest corredor de tres vies per sota de la pèrgola del Nus de la Trinitat. Des d'allà, el projecte d'integració urbana de Montcada preveu també la construcció de la tercera via. L'actuació a la segona etapa del Pla li donaria continuïtat fins a l'estació de Mollet Sant Fost.

Aquesta tercera via permetrà estalvis de temps al voltant dels 5 minuts a la línia R11 (segons l'estudi realitzat per la D.G. de Circulació i Gestió de Capacitat d'Adif) en permetre sobrepassar 4 estacions de Rodalies i evitar l'adaptació de la marxa dels trens Regionals a la velocitat dels trens de Rodalies.

Figura 15. Situació actual i proposta de tercera via per al tram La Sagrera-Mollet Sant Fost



Font: Adif

Estat de les obres

No hi ha constància de licitacions relatives a aquesta infraestructura. Aquesta obra s'hauria de planificar abans del 2025 amb la redacció de l'estudi informatiu i el d'impacte ambiental, així com el projecte constructiu.

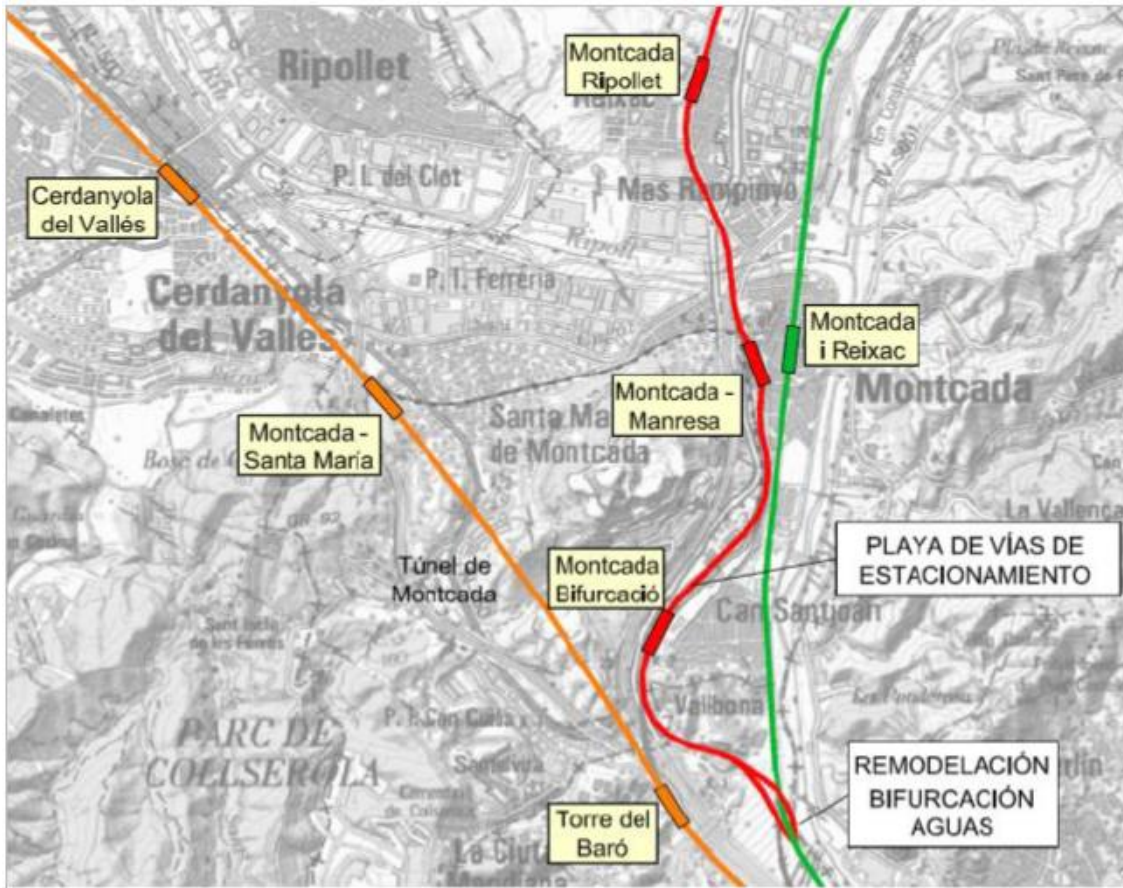
3.13. Túnel del Turó de Montcada i nou traçat de la línia de Puigcerdà

Aquesta actuació consisteix en la construcció d'un túnel d'aproximadament 2,8 km que permetria disminuir el recorregut actual de la línia en 2,2 km. Tenint en compte la disminució del recorregut i l'augment de la velocitat, la mesura implicaria un estalvi de temps per als serveis de Rodalies, que serveixen a grans poblacions com Sabadell, Terrassa o Manresa.

Amb el nou túnel la configuració de les línies que es proposa és la següent:

- Manteniment de la línia R3 per la línia actual entre Montcada Bifurcació i Montcada i Reixac-Manresa, considerant aquesta darrera com a punt de partida per a la duplicació de via.
- Abandonament del traçat actual entre Montcada i Reixac-Manresa i la recta de Cerdanyola i reposició de l'estació de Montcada i Reixac-Santa Maria al nou traçat.
- Actuació de Montcada Bifurcació com a estació de regulació. El ramal tècnic de connexió entre aquesta estació i el nou traçat pel túnel serà a nivell, però no implicarà problemes d'explotació.

Figura 16. Modificació del traçat Túnel del Turó de Montcada



Font: Adif

Retorn social i econòmic

D'acord amb el PDL 2020-2030, aquesta inversió, prevista de 110 milions (sense IVA), té una demanda de 42.640 i una TIR de l'11,6. La disminució del recorregut i l'augment de la velocitat implicaria un estalvi de temps en els serveis de Rodalies.

Estat de les obres

No hi ha constància de licitacions relatives a aquesta infraestructura. Aquesta obra s'hauria de planificar abans del 2025 amb la redacció de l'estudi informatiu i el d'impacte ambiental, així com el projecte constructiu.

3.14. Nova línia Barcelona-Cornellà de Llobregat-Castelldefels

L'anàlisi d'aquesta nova línia té com a objectiu satisfer l'increment de la demanda de transport públic ferroviari entre els municipis del litoral sud barceloní i el nucli metropolità. La introducció d'una nova via d'entrada a la ciutat de Barcelona permetria millorar els serveis ferroviaris de Rodalies sense augmentar el trànsit als dos corredors actualment existents, que ja compten amb una intensitat de circulacions molt significativa.

Figura 17. Possible traçat de la línia Barcelona - Cornellà - Castelldefels



La nova línia articula l'extensió del servei de Rodalies a importants poblacions pròximes a Barcelona que, tot i que en algun cas compten amb estació ferroviària, la seva localització no és la més adequada. Aquest és el cas de Gavà i Viladecans que compten amb estacions de la línia R2 situades molt excèntriques respecte al nucli de població. Per la seva part, Sant Boi de Llobregat no compta amb cap estació a la Xarxa de Rodalies, tot i que sí disposa de serveis d'FGC.

Font: Pla de Rodalies

Estat de les obres

El 2010, el Ministeri de Foment va redactar l'Estudi Informatiu de "Cercanías de Barcelona. Nueva LÍNIA Castelldefels-Cornellà-Barcelona (Zona Universitaria)" que, després de ser sotmès a Informació Pública, no va ser aprovat, per la qual cosa resulta

convenient l'estudi de viabilitat d'aquesta actuació adequant prèviament les solucions a la realitat actual.

Aquesta actuació també podria tenir diferents alternatives com per exemple, amb una extensió de la línia L8 dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, també podria ser una alternativa la construcció d'una línia de metro o de tram, a banda de Rodalies.

3.15. R1: Duplicació del tram Arenys de Mar- Maçanet Massanes

Actualment, el tram entre Arenys de Mar i Maçanet-Massanes (22 km) disposa de via única. Aquesta situació fa que l'explotació ferroviària estigui condicionada per la necessitat de compatibilitzar l'encreuament de les circulacions a les estacions, el que incrementa els temps de trajecte i dificulta la resolució d'incidències. A més, cal assenyalar que es tracta d'una línia amb un important potencial turístic.

Tot això fa necessària la redacció d'un projecte entre Arenys de Mar i Maçanet-Massanes que proporcioni un augment a la capacitat en aquest tram. Caldrà tenir en consideració que es tracta d'una àrea restringida entre els nuclis de població i la zona marítim-terrestre.

Figura 18. Duplicació del tram Arenys de Mar – Maçanet-Massanes



Font: Pla de Rodalies

Estat de les obres

Com a antecedent, cal esmentar l'“Estudio Funcional de la duplicación de vía del TRAM Arenys de Mar -Blanes de la línea de Barcelona- Maçanet Massanes. Cercanías de Barcelona”, redactat el novembre de 2014 pel Ministeri de Foment.

3.16. Línia orbital ferroviària

Tot i que no incloure aquesta infraestructura al CAT-100, hi fem la descripció:

Es coneix sota aquest nom el projecte d'establir una línia per als serveis de Rodalies des de Vilanova i la Geltrú fins a Mataró, sense passar per Barcelona.

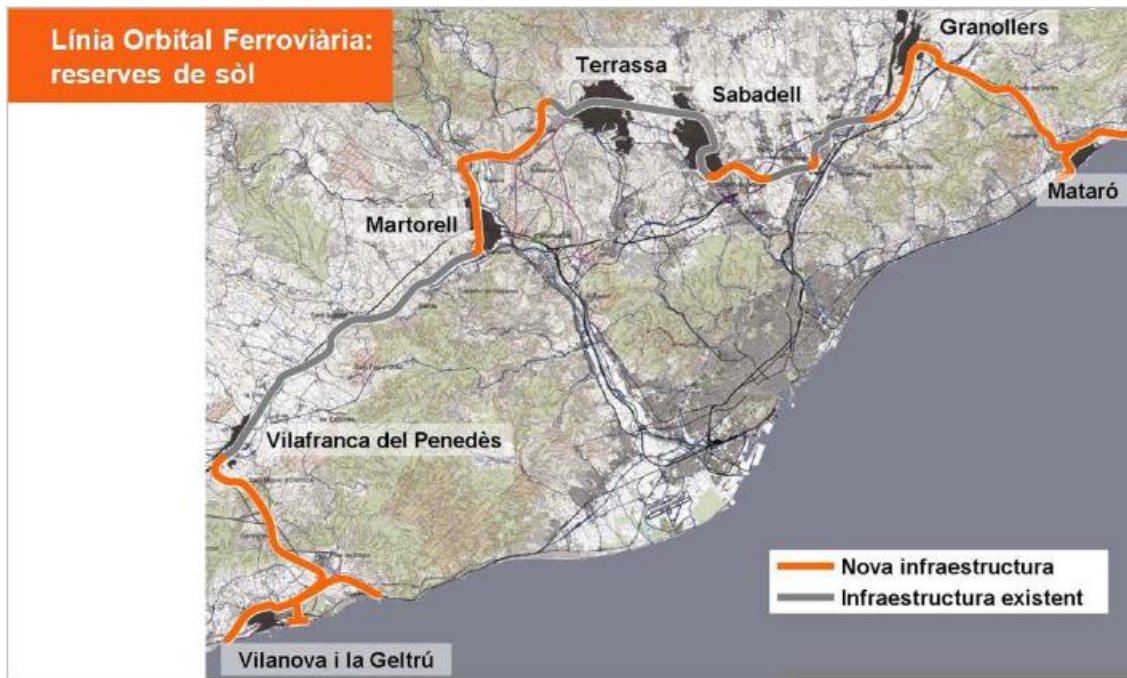
El ferrocarril orbital uniria transversalment les grans ciutats de l'arc metropolità utilitzant diversos trams de la xarxa ferroviària existent de les línies R4, R8 i R3. A més, el traçat d'aquesta línia permetria donar cobertura a les àrees urbanes que travessa.

Aquesta infraestructura està molt lligada a les propostes de desenvolupament urbà, ja que uneix les ciutats nodals de la regió, les ja consolidades i aquelles que han de concentrar els nous creixements.

El traçat d'aquesta línia s'ha definit al Pla Director Urbanístic de la LOF i figura als Plans Territorials vigents.

A més, al Pla Específic de Mobilitat del Vallès, actualment en tràmit, s'advoca per la construcció del tram entre Granollers i Sabadell, que facilitaria l'enllaç ferroviari directe entre les tres capitals comarcals: Terrassa, Sabadell i Granollers. En conseqüència, es planteja analitzar prioritàriament la viabilitat d'aquest tram.

Figura 19. Traçat proposat per a la línia orbital ferroviària



Font: Generalitat de Catalunya

Característiques tècniques:¹⁸

- Tot el seu recorregut s'estructura en via doble.
- La línia es planteja d'ample ibèric (1.668 mm).
- Es preveu una velocitat màxima de 120 km/h i una velocitat comercial de 60 km/h (tenint en compte el temps que s'atura a les estacions).
- El temps de viatge previst del recorregut sencer és de dues hores a 60 km/h.
- El radi mínim és de 720 metres i el pendent màxim de 20 mil·lèsimes (excepcionalment, s'han permès radis de fins a 250 metres i pendents màxims de 30 mil·lèsimes).

Previsions i estadístiques de rendiment:

- Hi haurà 39 estacions, 23 de les quals seran noves.
- En l'horitzó del 2026 es preveuen 96.200 viatgers diaris, 20 milions l'any.
- El volum aproximat de població beneficiada per l'impacte d'aquesta infraestructura és de 870.000 ciutadans.
- Les reserves per a futures cotxeres ja s'han definit tant a Vilanova com a Mataró.

El pressupost per a aquesta infraestructura és d'aproximadament 4.000 milions d'euros.

Estat de les obres

La línia orbital ferroviària s'ha dividit en 4 trams:

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

¹⁸https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/ifercat/sistema-ferroviari-catala/altres-projectes-ferroviaris/linia-orbital-ferroviaria/index.html

Els tres trams que actualment funcionen i que formen part de la xarxa ferroviària estatal gestionada per ADIF són:

- Vilafranca del Penedès – Martorell, per la Granada, Lavern-Subirats, Sant Sadurní d'Anoia i Gelida, que actualment és part de la branca sud de la línia R-4 de rodalies.
- Terrassa - Sabadell, que actualment és part de la branca nord de la línia R-4 de Rodalies ADIF.
- Mollet – Parets del Vallès, que actualment és per la part de la línia R-3 de Rodalies ADIF.

El Pla Director actualment es troba en exposició pública després de la seva aprovació inicial.

Fitxa XFP2/2024 **Nova estació de la Sagrera**

Introducció

L'estació de La Sagrera-TAV serà un gran bescanviador intermodal dissenyat per a un trànsit anual superior als 100 milions de persones. Acollirà la línia d'alta velocitat, les línies R1 i R2 de Rodalia, les línies L4, L9 i L10 del metre, autobusos, taxis i aparcament per a vehicles privats.

L'estació serà una edificació semisoterrada, amb una superfície de 260.000 m² distribuïts en tres nivells. Els serveis d'alta velocitat i llarga distància d'ample internacional, així com l'estació d'autobusos interurbans, se situaran, per sota del vestíbul principal, a un nivell superior. El vestíbul principal disposarà d'un gran espai central d'acolliment i distribució dels usuaris, i albergarà també les taquilles i una zona comercial. En els nivells inferiors se situaran els serveis de Rodalia i regionals per via convencional, la connexió amb el metre i els aparcaments. Sobre l'estació, amb el vestíbul en planta baixa i les instal·lacions ferroviàries en el subsol, emergeix l'edifici vinculat als serveis terciaris, oficines, hotels i altres activitats no residencials.

Figura 1. Nova estació de la Sagrera



Font: AMB

L'estació de La Sagrera serà el catalitzador d'una gran transformació urbana de l'entorn, sobre la base de la cobertura de la superfície de vies per a la construcció d'un gran parc que permetrà una nova interconnexió entre els barris de Sant Andreu-Sagrera i de Sant Martí, així com la remodelació de les àrees de l'entorn. El conjunt de la intervenció és de 164 hectàrees, amb una cobertura que va des del pont de Calatrava fins al nus de La Trinitat. Al voltant de l'estació es preveu l'edificació d'un nou teixit urbà residencial, equipaments, edificis terciaris, oficines i hotels.¹⁹

Estat de les obres

Les obres d'aquesta infraestructura van començar a l'any 2010, amb un cost inicial de 335 milions d'euros, però la complexitat del projecte, ja que es tracta d'obres en una zona densament poblada amb múltiples connexions ferroviàries que han provocat nombrosos retards i sobrecostos. L'estació també ha sofert problemes financers, que han portat a parades en la construcció i reprogramacions a causa de la crisi financera de 2008. A aquests contratemps cal sumar modificacions en el disseny i els plans inicials, problemes contractuals i renegociacions de contractes, a més de la pandèmia de COVID-19 i les mesures de seguretat addicionals. També, s'han fer descobriments arqueològics durant aquests anys. Ara es calcula que la inversió superarà els 2.000 milions d'euros.

A l'agost de 2024, l'obra executada de l'estació és del 75% i ja s'ha acabat la meitat de la coberta, una de les parts més complexes de l'obra.²⁰ Ja s'han començat a fer les proves de càrrega a les vies per on hauran de passar els trens d'alta velocitat, que circularan per la tercera planta de l'estació. Les proves es fan amb dues locomotores de gran tonatge, que pesen més de 110 tones i que circulen a 30 quilòmetres per hora per dins de l'estació. L'objectiu és comprovar que l'estructura és estable. Després quedarà provar el servei de senyalització a l'octubre. I la idea és que a finals d'any hi hagi operatives 7 de les 18 vies i hi passin els trens amb passatgers, però sense aturar-se.

Adif calcula que a principis del 2026 hi circulin tots els trens d'altra velocitat i també els de Rodalies, que ja hi passaven.

De tota manera, els trens hi passaran, però no hi pararan. Perquè l'entrada en servei de l'estació, l'obertura al públic, encara trigarà alguns anys més. Està pendent del projecte arquitectònic i, ara com ara, no hi ha data.

Fitxa XFP3/2024 **Remodelació i millora de l'estació de Sants**

Introducció

L'estació de Sants, una de les més importants de Barcelona i un nucli de connexió crucial per al transport ferroviari de Catalunya, es troba en ple procés de renovació i millora. Aquest projecte té com a objectiu modernitzar les instal·lacions per adaptar-se a l'increment de passatgers, millorar l'accessibilitat i oferir un millor servei a viatgers locals, nacionals i internacionals. La reforma pretén també enfortir la connectivitat entre els serveis de rodalies, AVE, llarga distància i metro, així com millorar la integració urbanística amb el barri de Sants.

El projecte global compta amb una inversió de 410 milions d'euros.²¹

La planificació d'aquest projecte s'ha dividit en diverses fases per tal de minimitzar l'impacte en el servei ferroviari i als usuaris de l'estació. La primera fase de l'ampliació de l'estació de Sants té com a objectiu augmentar l'espai per als viatgers i reorganitzar els fluxos de mobilitat.

¹⁹ <https://www.amb.cat/es/web/territori/infraestructures-metropolitanes/projectes-infraestructures/detall/-/infraestructura/estacion-de-la-sagrera/319203/11656>

²⁰ <https://www.ccma.cat/324/impuls-a-les-inacabables-obres-de-la-sagrera-amb-les-proves-per-als-trens-dalta-velocitat/noticia/3308914/>

²¹ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-09042024-1318>

Figura 1. Remodelació i millora de l'estació de Sants.



Font: Adif

El primer projecte consisteix en l'ampliació de l'estació cap a la plaça dels Països Catalans, amb una nova sala d'embarcament d'alta velocitat per gestionar l'increment de passatgers, diferenciant les zones de sortides i arribades. També es construirà un nou accés des de la plaça fins al vestíbul de Rodalies, creant noves àrees de descans, recorreguts i comerç. L'estació augmentarà la seva superfície en un 30%, millorant l'espai per als usuaris de Rodalies, llarga distància i alta velocitat, i promovent la mobilitat activa amb nous accessos per bicicletes, patinets i vianants.

En aquesta fase, es construiran tres nous accessos als andanes d'alta velocitat i tres nivells superiors amb noves sales d'espera i zones d'embarcament. També es crearan dos nous accessos en les façanes de mar i muntanya, formant un eix multimodal que connectarà l'estació d'autobusos i el metro amb els vestíbuls d'alta velocitat i Rodalies, reorganitzant una àrea de 18.000 m².

El segon projecte se centra en la rehabilitació de la plaça dels Països Catalans, retornant-la al seu estat original, seguint el disseny de Viaplana-Piñón. Es reconstruiran els elements originals i s'hi afegiran noves zones verdes i espais de descans. A més, s'actuarà sobre 9.600 m² de la plaça i 8.400 m² addicionals, transformant el vial per a vehicles davant la plaça en un espai per a vianants.

Figura 2. Remodelació i millora de l'estació de Sants. Plaça dels Països Catalans



Font: Adif

El tercer projecte reordena els accessos vianants i viaris a l'estació, creant un nou itinerari que connectarà les places dels Països Catalans i Joan Peiró. A la façana del costat mar, es crearà un nou espai per a vehicles privats, taxis i autobusos urbans, coordinat amb el vial dissenyat per l'Ajuntament de Barcelona. Aquesta actuació reorganitza 8.500 m² al voltant de l'estació.

Estat de les obres

Adif, l'administrador d'infraestructures ferroviàries, va adjudicar al març de 2020 la redacció de l'avantprojecte d'ampliació a una UTE formada per l'estudi d'arquitectura d'Olot RCR (integrat per Rafael Aranda, Carme Pigem i Ramon Vilalta, guanyadors del Pritzker del 2017), Sener Enginyeria i Sistemes, i Fhecor Enginyers Consultors. El pressupost de l'adjudicació ascendia a 3,8 milions d'euros i tenia un termini d'execució de 18 mesos.

A l'abril de 2024, el Consell de Ministres va autoritzar el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible a licitar per 175,8 milions d'euros (IVA no inclòs) les obres per a avançar en la transformació integral i ampliació de l'estació de Barcelona-Sants. El contracte, que s'executa a través d'Adif AV, inclou les actuacions de la primera fase de l'ambiciós projecte ferroviari: l'ampliació de l'edifici, la recuperació integral de la plaça enfront de l'estació i l'adequació dels espais d'aproximació, millorant la seva integració de la infraestructura en el nou model de ciutat.

Fitxa XF4/2024

Aparcaments en origen a totes les estacions metropolitanes

Introducció

El PDU parteix de la constatació que la millora de la mobilitat metropolitana cap a un major ús del transport públic requereix habilitar punts d'intercanvi modal. D'aquesta manera, usuaris d'algun tipus de transport privat de curt recorregut poden estacionar amb seguretat el seus vehicles i continuar gran part del seu trajecte en transport públic.

La incentivació dels viatges en transport públic ha de permetre també reduir el consum energètic associat a la mobilitat i el seu impacte sobre la generació de gasos amb efecte d'hivernacle i altres contaminants atmosfèrics. Un descens en l'ús dels vehicles privats comportarà també reduir la població exposada a nivells de contaminació atmosfèrica i acústica superiors als que es consideren nocius per a la salut.

A més de la necessitat d'incrementar les places existents d'aquest tipus d'estacionament a prop de les estacions ferroviàries o de bus, cal tenir en compte que el concepte de mobilitat actual s'ha ampliat amb l'ús de nous vehicles, com ara bicis, patinets elèctrics o cotxes i motos compartits. Igualment, les persones usuàries del transport públic donen importància als serveis que milloren la qualitat i la satisfacció del seu desplaçament, com pot ser la restauració o el comerç. D'altra banda, la nova mobilitat metropolitana ha d'oferir també solucions sostenibles i smart per al lliurament de paquets i mercaderies procedents del comerç electrònic.

És per això que el Pla director crea les condicions urbanístiques per desenvolupar una xarxa de parks&rides amb serveis que doni resposta a aquestes necessitats i afegeixi atractius per incrementar l'ús de la xarxa de transport públic. En aquest sentit, el Govern facilitarà la creació els propers anys de 14.677 noves places d'aparcament d'intercanvi modal situades a tocar de 102 estacions ferroviàries o d'autobús interurbà de 81 municipis de la regió metropolitana de Barcelona. S'hi podran estacionar vehicles privats de diversos tipus i s'hi oferiran serveis complementaris.

El PDU proposa actuacions per un valor total de 246 M€ (suma de les fases 1 i 2), dels quals 177 M€ corresponen Ministeri i 69 M€ corresponen a la Generalitat.

Beneficis econòmics, socials i mediambientals

El PDU crea les condicions per a la creació de 14.677 noves places d'intercanvi modal, de les quals 1.375 seran reconversions de places existents i 13.302, de nova creació. S'espera que aquesta xifra estalviï l'emissió de 23.741 tones de CO2 anuals en tot l'àmbit que abasta el PDU. Un cop s'hagi desplegat completament el Pla, Catalunya disposarà de 26.082 places d'aparcament d'intercanvi modal, el que implica doblar les existents actualment, que són 12.780.

Projecte

Els 102 aparcaments intermodals es distribuïran de la següent manera: 10 en estacions d'autobús, 28 en estacions de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i 64 en estacions de Renfe. Segons el nombre de places aproximat que podrà tenir cada park&ride, el PDU els assigna diferent classificació:²²

- 41 punts d'intercanvi modal principal (classificació SFXp), amb més de 300 places cadascun:

²² <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/469462/govern-impulsa-14677-noves-places-parkride-102-estacions-ferroviaries-dautobus-regio-metropolitana-barcelona>

- FGC: Igualada, Les Fonts, Martorell-Enllaç, Quatre Camins, Rubí Centre, Sant Boi de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Quirze del Vallès, Santa Coloma de Cervelló.
 - Renfe: Blanes, Calafell, Calella, Cardedeu, Castellbisbal, Castelldefels, Cerdanyola-Universitat, Cubelles, Cunit, el Prat de Llobregat, el Vendrell, Gavà, Gelida, Granollers Centre, Llinars del Vallès, Manresa, Martorell, Mataró, Mollet-Sant Fost, Montcada Bifurcació, Montgat, Montgat Nord, Montmeló, Santa Maria de Palautordera, Sabadell Sud, Sant Celoni, Sant Cugat del Vallès, Sant Sadurní d'Anoia, Sant Vicenç de Calders, Terrassa Oest, Viladecans, Vilanova i la Geltrú.
- 35 punts d'intercanvi modal secundari (SFXs), amb entre 100 i 300 places cadascun:
 - FGC: Abrera, Colònia Güell, Hospital General, Manresa-Alta, Martorell-Central, Molí Nou-Ciutat Cooperativa, Olesa de Montserrat, Pallejà, Sant Esteve Sesrovires, Valldoreix, Volpelleres.
 - Renfe: Arenys de Mar, Balenyà-Tona-Seva, Barberà del Vallès, Caldes d'Estrac, Centelles, Cerdanyola del Vallès, el Masnou, Granollers-Canovelles, Gualba, l'Arboç, Lavern-Subirats, les Franqueses-Granollers Nord, Mollet-Santa Rosa, Montcada-Ripollet, Parets del Vallès, Premià de Mar, Rubí, Sant Andreu de Llavaneres, Sitges, Terrassa Est, Tordera, Torelló, Vic, Viladecavalls, Vilassar de Mar.
- 26 punts d'intercanvi modal complementari (SFXc), amb menys de 100 places cadascun:
 - Estacions d'autobús interurbà: A5-Premià de Dalt, D2.2-La Palma de Cervelló, D3.6-Vallirana, A1-Alella, B1.1-Bigues i Riells, B3-Lliçà d'Amunt, C1.1-Caldes de Montbui, C2.2-Palau Solità i Plegamans, D3.3-Cervelló, Polinyà.
 - FGC: Les Planes, Sant Vicenç-Castellgalí, Baixador de Vallvidrera, Capellades, la Beguda, Mira-Sol, Piera, la Pobla de Claramunt.
 - Renfe: Balenyà-Els Hostalets, el Papiol, Hostalric, les Franqueses del Vallès, Maçanet-Massanes, Manlleu, Riells i Viabrea-Breda, Sant Vicenç de Castellet.

Estat de les obres

Es fa molt difícil fer el seguiment de tots els aparcaments programats, però ens consten que alguns s'estan executant, altres ja estan en funcionament i d'altres estan en licitació o pendents.

Fitxa XF5/2024

Tercer túnel de rodalies a Barcelona

Introducció

El tercer túnel de Rodalies a Barcelona és un projecte que busca descongestionar la xarxa ferroviària actual i millorar la capacitat i la qualitat del servei de transport públic a l'àrea metropolitana. Aquesta infraestructura es planteja com una solució per alleugerir la saturació del tràfic de trens existent pel coll d'ampolla que suposen el túnels i per atendre la creixent demanda de mobilitat a la regió, especialment amb l'objectiu d'integrar millor les connexions nord-sud i facilitar l'accés a zones clau com l'aeroport del Prat. Tot i que la idea de construir aquest túnel s'ha debatut durant dècades, en els últims anys ha tornat a cobrar protagonisme dins de les polítiques de mobilitat.

Projectes

Històricament, diverses propostes han plantejat el traçat d'aquest túnel, partint de diferents punts clau de la ciutat. Els primers plànols del Pla de Rodalies de 1971 proposaven dues grans alternatives:

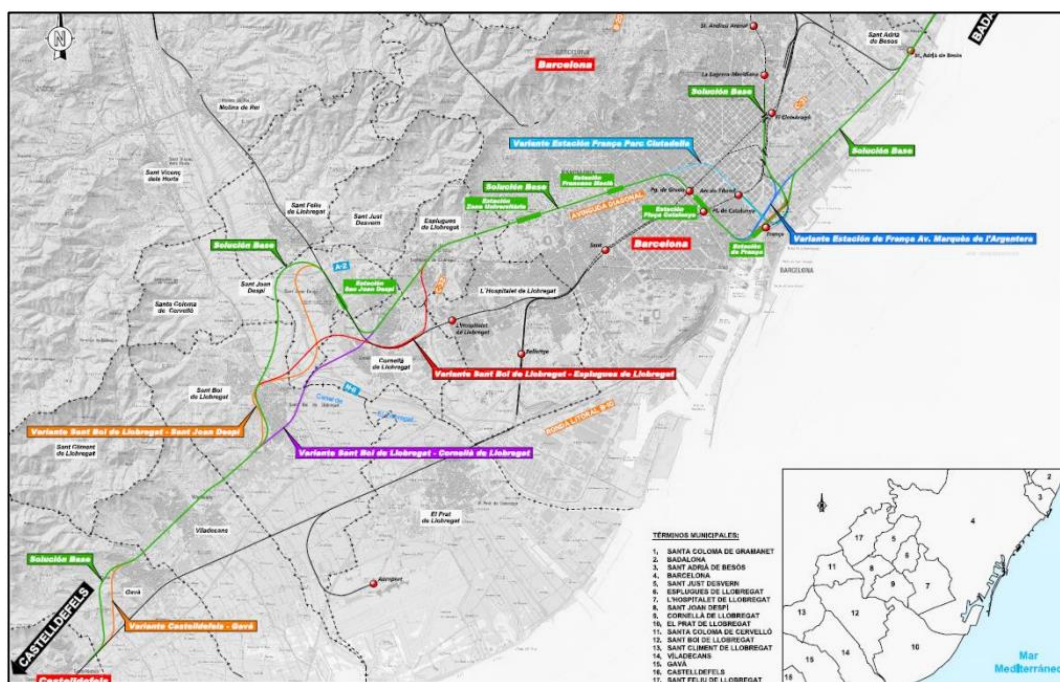
- **Traçat pel litoral:** Connectar la línia del Poblenou amb el Prat, creant un bucle que inclouria l'aeroport del Prat dins de la xarxa, millorant l'accessibilitat i fomentant l'ús del transport públic per als viatgers.
- **Traçat pel centre de la ciutat:** Estendre la línia per Paral·lel o Plaça Catalunya per connectar-la amb els túnels actuals a Sants, buscant descongestionar les rutes existents i augmentar la capacitat de transport.

Amb el canvi de prioritats arran de la preparació dels Jocs Olímpics de 1992, es van descartar aquestes alternatives, centrant-se en la millora dels túnels existents.²³

L'últim document oficial que planifica un possible tercer túnel a Barcelona és de 2014, desenvolupat en el marc d'un estudi de mobilitat encarregat pel Ministeri. Aquest pla detalla una alternativa que proposa un túnel per la Diagonal, amb una branca sud cap a Sant Boi i Castelldefels. El traçat passaria per Plaça Catalunya, connectant amb totes les línies, i seguiria per l'Estació de França cap a Badalona, passant pel 22@ o pel túnel de Meridiana.

El març de 2023, l'Associació femVallès va presentar una proposta de connexió ferroviària que enllaçaria per túnel les estacions de França i el Morrot.

Figura 1. Alternatives de tercer túnel de l'estudi de mobilitat.



Font: Ministerio de Fomento, 2014 [19].

Beneficis econòmics, socials i mediambientals

La construcció d'un tercer túnel permetrà augmentar la capacitat de la xarxa de Rodalies, facilitant un major nombre de freqüències de trens i reduint el temps d'espera per als usuaris. Amb un nou túnel, es podrà alliberar la pressió sobre els túnels existents, reduint retards i embussos freqüents en hores punta.

La millora de la infraestructura ferroviària té un impacte positiu en l'economia local, facilitant els

²³ Anàlisi de les necessitats de la xarxa de rodalia ferroviària a Barcelona i proposta d'un nou túnel. Vilés Labranderó, Carlos. 2022.

desplaçaments laborals i comercials. Això pot contribuir a una major competitivitat de la regió metropolitana de Barcelona. A més, fomentar el transport públic redueix la dependència del vehicle privat, ajudant a reduir les emissions de gasos contaminants i millorant la qualitat de l'aire a la ciutat.

Estat de les obres

A dia d'avui, el projecte del tercer túnel es troba en fase de planificació i estudi. Tot i que la seva necessitat ha estat reiteradament destacada, encara no s'ha definit un calendari exacte per a l'inici de les obres. El projecte requereix una inversió important i la col·laboració de diferents administracions, fet que ha alentit el seu desenvolupament.

El setembre de 2022, El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (Mitma) va adjudicar per 1,35 milions d'euros (IVA inclòs) la redacció de l'estudi d'alternatives per a construir una nova connexió ferroviària entre Castelldefels i Barcelona, a Catalunya. Les empreses adjudicatàries disposen d'un termini de 30 mesos per al desenvolupament dels treballs.

L'estudi definirà i analitzarà les alternatives tècniques que puguin plantejar-se per a establir una nova línia ferroviària, amb les característiques adequades per a la prestació d'un servei de rodalia, entre totes dues localitats, constituint una nova entrada ferroviària de la línia de la costa (R2) i donant servei a poblacions al sud-oest de Barcelona com Gavá, Viladecans i Sant Boi.

Paral·lelament es durà a terme una anàlisi funcional de la continuació d'aquesta línia en el nucli urbà de Barcelona com un tercer itinerari complementari als dos túnels existents avui en la xarxa de Rodalies.²⁴

Fitxa XFP6/2015 **L8 Plaça Espanya – Gràcia**

Introducció

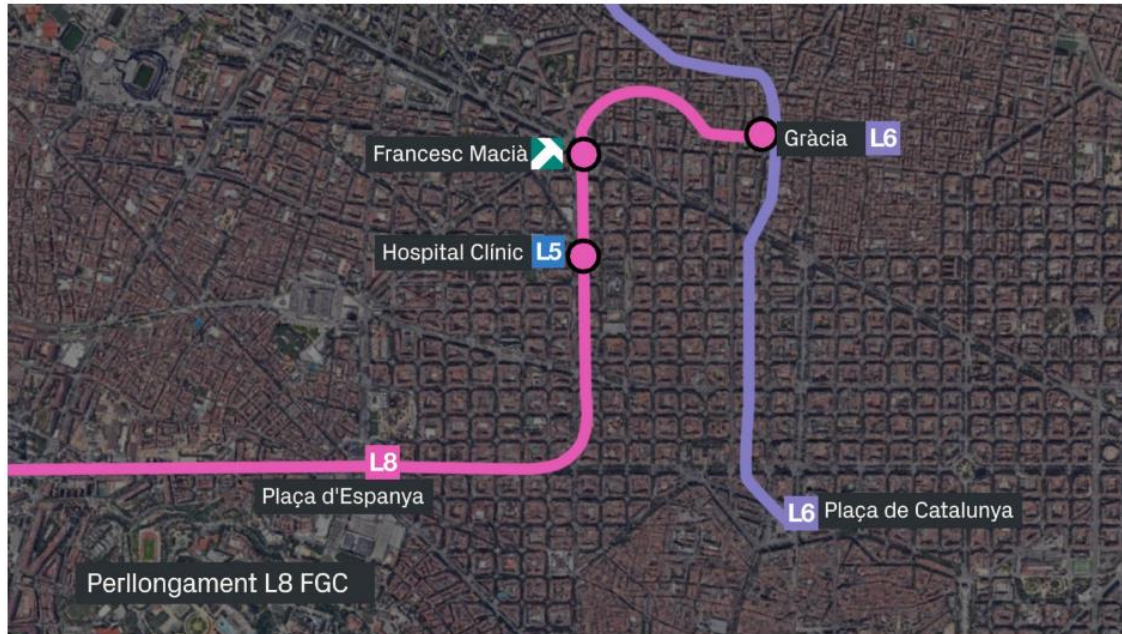
La prolongació de la línia L8 del Metro de Barcelona, que connectarà Plaça Espanya amb Gràcia, és un projecte clau per millorar la mobilitat a la ciutat. Amb aquesta ampliació, es busca enllaçar barris densament poblats amb un sistema de transport més eficient i ràpid, reduint la dependència del vehicle privat i oferint noves alternatives de connexió entre el centre i altres punts estratègics de la ciutat. La nova infraestructura forma part del Pla Director d'Infraestructures de l'Àrea Metropolitana de Barcelona i es considera una peça fonamental per a la integració de la xarxa ferroviària.

Aquesta línia, gestionada per Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC), històricament ha connectat l'Hospitalet de Llobregat amb Plaça Espanya. Amb el pas dels anys, es va plantejar la necessitat d'estendre aquesta línia per millorar la interconnexió amb altres xarxes de transport públic, especialment a zones clau com el barri de Gràcia, conegut per la seva activitat comercial i residencial. La proposta de prolongació de la L8 va començar a prendre forma en el context del Pla Director d'Infraestructures, i ha estat un projecte reivindicat per diferents entitats i col·lectius ciutadans durant anys.

Projecte

²⁴ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/vie-02092022-1242>

Figura 1. Recorregut del perllongament de la L8 dels FGC



Font: betevé

Amb una inversió global de 430 milions d'euros es durà a terme un traçat de quatre quilòmetres i tres noves estacions que s'ubicaran a Hospital Clínic, a la cruïlla d'Urgell amb Rosselló; Francesc Macià, tocant a la plaça i també al carrer Urgell, i a Gràcia, molt a prop de l'estació de FGC.²⁵ Amb aquest perllongament es preveu que el trajecte entre plaça d'Espanya i Gràcia duri 7 minuts.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Econòmica: Millora la connectivitat entre barris, fomentant l'activitat comercial i l'ús eficient del transport públic. Redueix costos associats al trànsit privat i contribueix al desenvolupament urbà.

Social: Beneficia més de 350.000 persones amb un sistema de mobilitat més ràpid, accessible i inclusiu, connectant línies importants de metro i FGC.

Mediambiental: Reducció de l'emissió de gasos contaminants en disminuir l'ús del vehicle privat i fomentar el transport públic sostenible, alineant-se amb els objectius climàtics urbans.

Estat de les obres

Les obres d'aquesta infraestructura es van posar en marxa al gener de 2024 i tenen una durada prevista de 5 anys, amb la posada en servei en 2029. El nou traçat passarà per sota d'infraestructures ja existents, com els túnels de l'L1 i l'L3 a plaça d'Espanya o un tram de l'L5. I si bé no serà fins a finals del 2025 que la tuneladora començarà a perforar a la Gran Via, entre els carrers Llançà i Vilamarí i a una profunditat d'entre 40 i 52 metres.²⁶

Fitxa XFP7/2024

Encomana de gestió dels intercanviadors Adif-FGC a Sant Cugat

Al desembre de 2023, es va aprovar el Conveni que concreta els detalls per a la construcció de dos intercanviadors a Sant Cugat del Vallès (Vallès Occidental) i que permetran connectar la xarxa de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i la xarxa de Rodalies i donar més robustesa al sistema de transport públic. Aquestes instal·lacions enllaçaran el Metro del Vallès d'FGC (Barcelona-

²⁵ <https://www.totbarcelona.cat/mobilitat/aixi-sera-ampliacio-l8-que-unira-placa-espanya-amb-gracia-2030-263324/>

²⁶ <https://www.totbarcelona.cat/mobilitat/afectacio-transit-obres-l8-estiu-2024-521820/>

Sant Cugat- Terrassa i Sabadell) i l'R8 de Rodalies (entre Martorell - Granollers, sense passar per Barcelona).

Amb l'objectiu de vertebrar el transport ferroviari de viatgers entre el Baix Llobregat, el Vallès Occidental i el Vallès Oriental, el Conveni inclou, amb una inversió màxima de 36 milions, la construcció de:

- Un nou intercanviador a l'estació d'Hospital General de la línia S1 d'FGC i Rodalies.
- Un nou intercanviador amb l'estació de Volpelleres de la línia S2 d'FGC i Rodalies.

La Generalitat redactarà els projectes i licitarà i executarà els treballs corresponents a les actuacions que afectin la xarxa de la seva titularitat, per als quals rebrà de l'Estat 20 milions fins al 2027. Fruit de la negociació del conveni i fora de l'encomana de gestió, l'Estat elaborarà els estudis previs de cada intercanviador, en col·laboració amb la Generalitat, i impulsarà els projectes i executarà les obres que abastin la xarxa de la seva titularitat, per a les quals aportarà un màxim de 16 milions.

Figura 1. Mapa dels futurs intercanviadors de FGC amb Rodalies

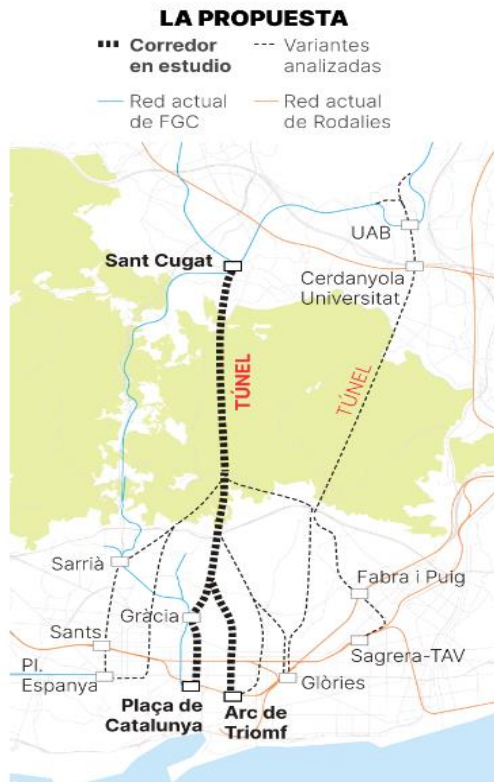


Font: MonTerrassa (Gencat)

Fitxa XFP8/2024 **Nou túnel línies S1 i S2 dels FGC**

L'any 2019, el Departament de Territori va encarregar un estudi inicial per analitzar la viabilitat de possibles alternatives de millora de la capacitat i connectivitat dels Ferrocarrils al Vallès. Més enllà d'altres projectes ferroviaris, l'anàlisi estableix l'interès d'un nou túnel al corredor de Vallvidrera, entre Barcelona i Sant Cugat, que donaria resposta no només a la saturació actual de la línia d'FGC sinó a la demanda futura de mobilitat entre Barcelona i el Vallès.

Figura 1. Propostes de la nova línia



Font: FGC/El Periódico

Aquesta nova infraestructura permetria una reducció del temps de viatge de pràcticament 15 minuts i multiplicaria per 2,5 la capacitat actual de transport, passant de 60 a 150 milions de viatges anuals. A més, facilitaria la integració urbana de l'estació de Sant Cugat i permetria impulsar nous intercanviadors al centre de Barcelona per facilitar l'enllaç entre diferents operadors de transport.

En els estudis inicials que s'han anat fent en aquest temps, han explicat des de la Generalitat, s'han analitzat dos corredors (Horta i Vallvidrera) i nou alternatives. Les dues alternatives més viables és que el túnel arribi fins a Lesseps i que el trajecte des del Vallès segueixi cap a Plaça Catalunya o Arc del Triomf.²⁷

Estat de les obres

Al novembre de 2023, el Govern va anunciar que avançava en el projecte per a l'ampliació de la capacitat de la línia Barcelona-Vallès de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) i que licitaria properament la redacció de l'estudi informatiu per construir un nou túnel entre Barcelona i Sant Cugat.

Fitxa XFP9/2024

Perllongament de les línies de metro L1, L2, L3 i L4

Planificació

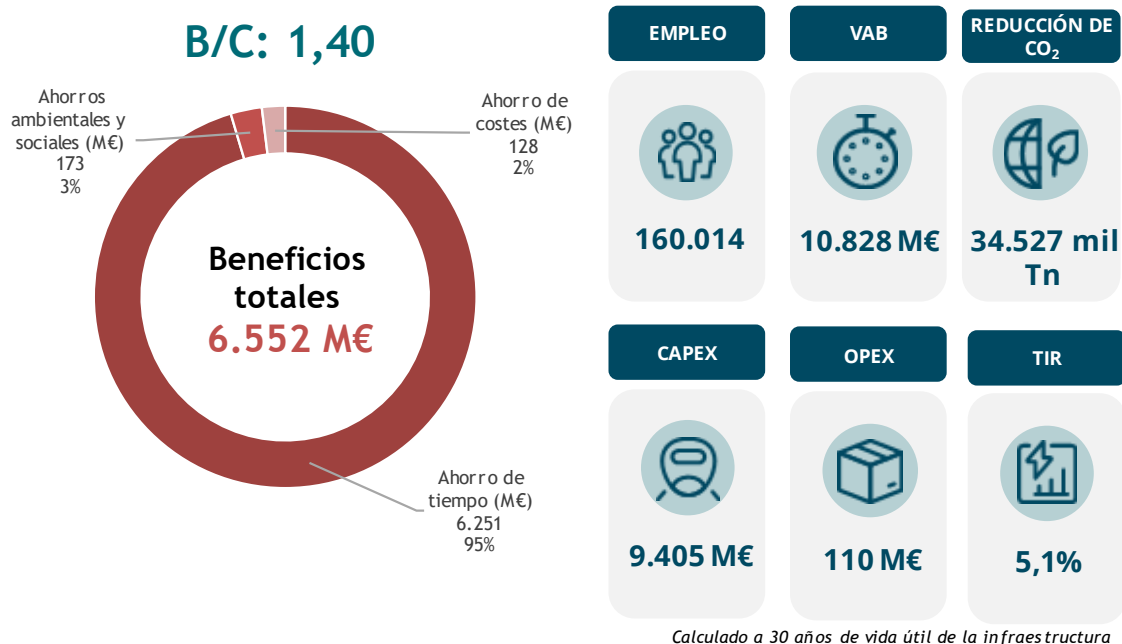
Les actuacions consten al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026) i al Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (2011-2020).

Rendibilitat econòmica i social

La construcció de noves infraestructures ferroviàries comporta importants beneficis socials, especialment en estalvi del temps de desplaçament, però també de caire ambiental tals, com la disminució de les externalitats i totes les associades a la menor congestió de la xarxa viària. A canvi, cal realitzar en general una inversió que acostuma a ser d'una magnitud considerable.

La inversió total requerida en el Metre de Barcelona suma 9.405 M€, que s'espera repercutiran en un benefici social de 6.552 M€ calculat a 30 anys una vegada finalitzades totes les obres pendents. Queda pendent per executar per a 2032 un pressupost de 3.826 M€ que suposa el 41% de la inversió.

²⁷ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/559422/govern-impulsa-projecte-ampliar-linia-barcelona-valles-fgc-nou-tunel-barcelona-sant-cugat>



Font: Sener

Els beneficis socials del projecte consisteixen en la captació de passatgers que usen el vehicle privat, l'estalvi en hores pels usuaris, la menor congestió de la xarxa viària, l'increment de la cobertura territorial i de l'efecte xarxa, a més de connectar nombrosos equipaments terciaris i lúdics.

Actuaciones	CAPEX (M€2023)	Inversión pendiente (%)	Beneficio social (M€ 2023)
Barcelona - Ampliación L1	1.068	100%	1.171
Barcelona - Ampliación L2	495	100%	909
Barcelona - Ampliación L3	1.355	100%	1.356
Barcelona - Ampliación L4	351	100%	420
Barcelona - Ampliación L9/L10	5.947	6%	2.308
Total general	9.216	39,3%	6.164

Font: quadre adaptat de Sener

Estat de les obres

De les actuacions d'ampliació de xarxa previstes al pdI 2001-2010, s'havien posat en servei a 31.12.10 la prolongació de la línia L2 del Metro entre Pep Ventura i Badalona Pompeu Fabra, el perllongament de la línia L3 fins a Trinitat Nova, el tram Horta - Vall d'Hebron de la línia L5, els trams Can Zam - Can Peixauet i Gorg - La Sagrera de les línies L9 i L10, la línia L11 Trinitat Nova - Can Cuiàs, l'Aeri Olesa - Esparreguera i les xarxes tramviàries Diagonal - Baix Llobregat i Sant Martí - Besòs.

L'estat de les actuacions del PDI era, a desembre del 2023, el següent:²⁸

AX05 Metro. L1 Hospital de Bellvitge - El Prat. Estudi funcional redactat. En l'extrem sud de la Línia 1 està prevista l'ampliació des d'Hospital Bellvitge fins a l'estació de Rodalies del Prat de Llobregat, on també enllaçarà amb la Línia 9 de Metro, així com amb l'estació d'alta velocitat construïda en aquesta ubicació però que actualment no està en funcionament. S'estima per a aquesta obra una inversió d'uns 316,3 M€.

²⁸ ATM i Sener

AX01 Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona. Al juliol de 2024, el Departament de territori anunciava que estava treballant en els projectes i estudis dels perllongaments de la línia 1 (Fase 1: Fondo-Lloreda Sant Crist i Fase 2: Lloreda Sant Crist – Badalona Rodalies).²⁹

El perllongament de la línia L1 de Metro entre les estacions de Fondo i Badalona Pompeu Fabra està constituït per quatre estacions en una longitud de 3,9 km, que permet un important increment de la cobertura territorial d'aquest municipi en transport ferroviari. A la seva àrea d'influència predominen els usos residencials del sòl, i de forma complementària usos comercials i terciaris. Està prevista la prolongació de la Línia 1 fins a l'estació de Rodalies de Badalona, amb la construcció de 5 noves estacions. S'estima que per a aquesta actuació es necessitarà una inversió d'uns 752 M€.

Estudi informatiu tram Fondo-Lloreda / Sant Crist redactat i aprovat definitivament. En redacció el projecte bàsic d'aquest tram i en redacció també l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental de la fase II (Lloreda / Sant Crist – Estació de Badalona).

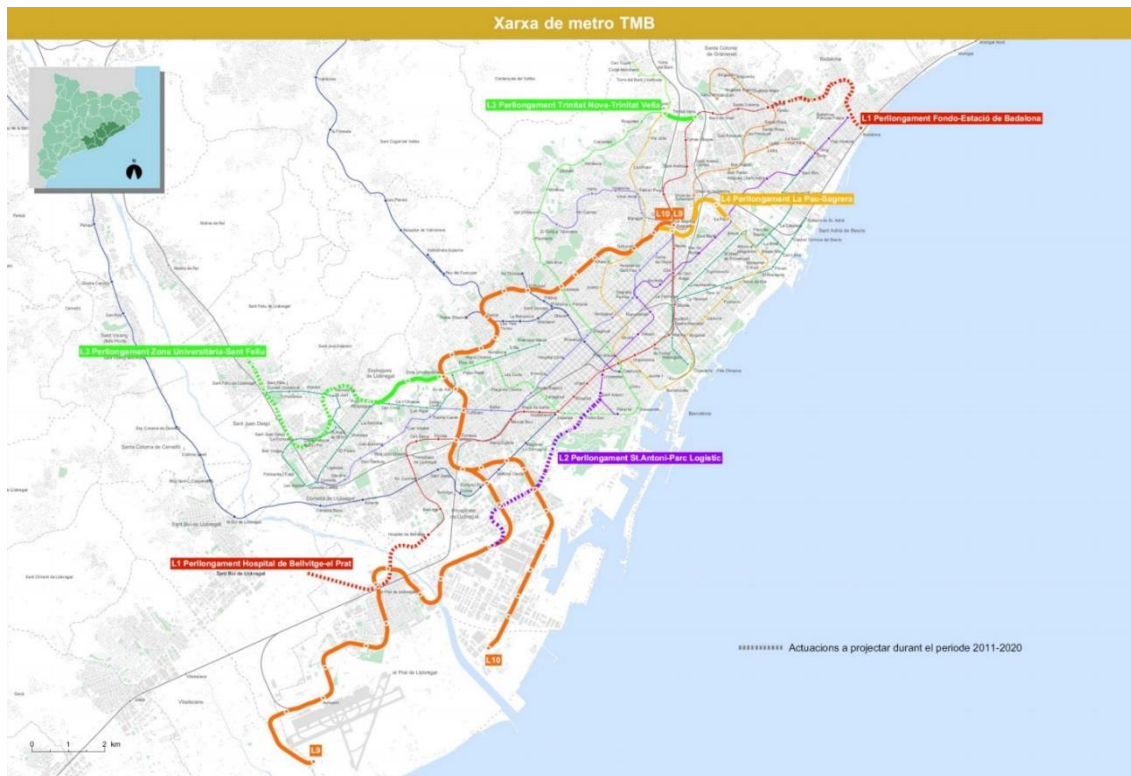
AX06 Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logístic. El projecte preveu sis noves estacions en un trajecte que passa per sota de la muntanya de Montjuïc per connectar els barris de Sant Antoni i el Poble-sec amb els barris de la Marina i el polígon de la Zona Franca. El projecte del 2009 preveu obrir un túnel de sis quilòmetres. Bona part es farà amb tuneladora des de Parc Logístic fins a Poble-sec (5,4 km), i la resta, un tram de 0,6 km, es farà entre pantalles de Sant Antoni a Poble-sec.

El tram final entre Fira i Parc Logístic es projecta de manera que sigui possible una connexió tècnica entre l'L2 i l'L9 perquè els trens de la línia 2 puguin circular pel túnel de la línia 9 i facilitar una connexió més directa entre l'aeroport i el centre de Barcelona. Les estacions noves seran al Poble-sec (avinguda Paral·lel amb el carrer Manso), MNAC (al costat de la Font Màgica), INEFC (per donar servei a l'anella olímpica), al passeig de la Zona Franca (estació de Foc), a la Fira de Gran Via i al Parc Logístic.

Al desembre de 2024, l'Ajuntament i la Generalitat van acordar recuperar i actualitzar el projecte que es va redactar el 2009. Actualitzar el projecte del 2009 es calcula que s'allargarà entre 18 i 24 mesos i costarà 4 milions i s'estima que l'obra requerirà una inversió de 1.000 milions d'euros (el doble del que s'havia previst inicialment).³⁰

²⁹<https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/629442/territori-execucio-obres-dampliacio-millora-xarxa-metro-dfgc-larea-barcelona-valor-mes-1400-meur>

³⁰ <https://www.3cat.cat/324/rescaten-el-pla-per-allargar-ll2-del-metro-cap-a-montjuic-i-la-zona-franca-amb-6-parades-noves/noticia/3325850/>



AX07 Metro. L3 Zona Universitària - Sant Feliu de Llobregat. Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària-Sant Feliu. Redactat el projecte bàsic del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues. Projecte constructiu d'infraestructura del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues de Llobregat redactat, però no aprovat. Al juliol de 2024, el Departament de territori anunciava que estava treballant en els projectes i estudis dels perllongaments de la línia 3 (Zona Universitària –Esplugues).

Prolongació de la Línia 3 en direcció al Baix de Llobregat i construcció de nou estacions: Finestrelles/Sant Joan de Déu, Pont d'Esplugues, Hospital Sant Joan Despí, Avinguda Barcelona, Sant Joan Despí, Torreblanca, Pla del Vent i Sant Feliu. El projecte constructiu està previst per a 2029 i s'estima que la inversió total serà d'uns 1.274,0 M€.

AX08 Metro. L3 Trinitat Nova - Trinitat Vella. Pendent d'iniciar l'estudi informatiu. Es preveu que per l'any 2026 estigui redactat el projecte constructiu. L'ampliació de la línia L3 del metro de Barcelona per connectar Trinitat Nova amb Trinitat Vella suposarà una inversió estimada de 81 milions d'euros. Aquest projecte permetrà enllaçar amb la L1 a Trinitat Vella, millorant la connectivitat entre Santa Coloma de Gramenet, Sant Andreu i Nou Barris, i en el futur, també amb Badalona. L'actuació està inclosa en el Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2021-2030.

AX02 Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV. Estudi informatiu i estudi d'impacte ambiental aprovats tècnicament. Tràmit d'informació pública finalitzat, pendent d'obtenció de la Declaració d'Impacte Ambiental. Al juliol de 2024, el Departament de territori anunciava que estava treballant en els projectes i estudis dels perllongaments de la línia 3 (la Pau-la Sagrera).

El perllongament de la línia L4 a La Sagrera consta de tres noves estacions. La primera d'elles, Santander, està ubicada en un àmbit amb un marcat ús residencial, al sud del triangle ferroviari. La segona d'elles, Estació de la Sagrera, serà el punt d'intercanvi més important a l'àmbit nord de la conurbació de Barcelona, juntament amb la tercera estació d'aquest perllongament, La Sagrera. Aquestes dues estacions tenen un ús preferentment residencial, per bé que en el cas de l'Estació de Sagrera també hi haurà usos comercials i terciaris. Aquesta actuació incrementa de forma molt important la connectivitat del sistema ferroviari metropolità de Barcelona.

En el cas de l'Estació de Sagrera, la línia L4 tindrà intercanvi amb la línia L9 de Metro amb molts dels serveis de Rodalies, i amb els serveis d'alta velocitat (regionals i AVE). En el cas de l'estació de Sagrera, es produeix intercanvi modal entre les línies L1, L4, L5 i L9 de Metro, a més del servei R4 de Rodalies. El seu elevat grau de connectivitat ferroviària només és comparable al de Plaça Catalunya. El novembre de 2024, la Generalitat va adjudicar la redacció del projecte constructiu que ha de definir les actuacions pendents d'executar per a la seva posada en servei, que ha d'incloure una nova estació al carrer Santander i 320 metres de túnel. La inversió estimada pendent és de 98 milions d'euros i el termini de la redacció del projecte és de 15 mesos. S'estima una demanda de 15 milions anuals de passatgers.³¹

AX03 Metro. L9/L10 L10 Pratenc – Zona Universitària: Redactat l'estudi informatiu actualitzat del perllongament de la L10 Sud fins al Polígon Pratenc. Previsió aprovació definitiva a la primavera 2024.

Actualment es troba en construcció el tronc central de les línies L9/L10, la finalització de les quals s'estima per a 2029. Actualment es troben en servei els extrems nord i sud de la línia. El cost total de la inversió s'estima en 5.947 M€, dels quals queden sense contractar 368,5 M€.

AX04 Metro. L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera: Obres en execució. Reinici de la tuneladora en el tram central i en construcció les estacions de Mandri i Sarrià. En licitació l'execució de l'obra civil pendent i l'estructura interior de les estacions de Guinardó i Maragall, així com les obres al macropou de la Sagrera. Redactats els projectes d'obra civil de Lesseps i Putxet i en redacció els d'obra civil de Campus Nord, Manuel Girona i Sanllehy. (VEUGEU FITXA XFP10-2015).

Fitxa XFP10/2015

Finalització de les línies de metro L9 i L10

La línia 9 i 10 (L9/L10) del metro de Barcelona és un projecte del Govern català per unir els municipis del Prat de Llobregat, l'Hospitalet de Llobregat, Barcelona, Santa Coloma de Gramenet i Badalona. Pretén donar servei a àrees fins ara no connectades al metro com l'Aeroport i el Port de Barcelona, la Zona Franca (on la major part del traçat és en viaducte) i diversos barris (Pedralbes, Bon Pastor, Salut, Llefià, Singuerlín,...). El projecte preveu un total de 52 estacions (de les quals vint seran intercanviadors) que han de donar servei a 400.000 persones cada dia. Els seus 47,8 quilòmetres de recorregut es componen d'un tronc central (Gornal-Bon Pastor) compartit entre la línia 9 i la línia 10 i de dos ramals als dos extrems: la línia 9 va des de l'aeroport fins a Santa Coloma de Gramenet i la línia 10 de la Zona Franca a Badalona.

Planificació

L'actuació consta al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), al Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (2011-2020) i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions ferrocarril (2006-2012).

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Segons els estudis del Pla Director d'Infraestructures, la demanda en dies feiners de tota la L9/L10, quan s'hagi finalitzat, seria de 335.950 viatgers en dia feiner, i obtindria una TIR (Taxa interna de retorn obtinguda de l'anàlisi cost-benefici a 30 anys) del 3% i una ràtio demanda/inversió (milers de viatgers anuals dividits pel muntant de la inversió en milions d'euros) del 22,2.

Els beneficis socials del projecte consisteixen en la captació de passatgers que usen el vehicle privat, l'estalvi en hores pels usuaris i per la menor congestió de la xarxa viària, l'increment de la cobertura

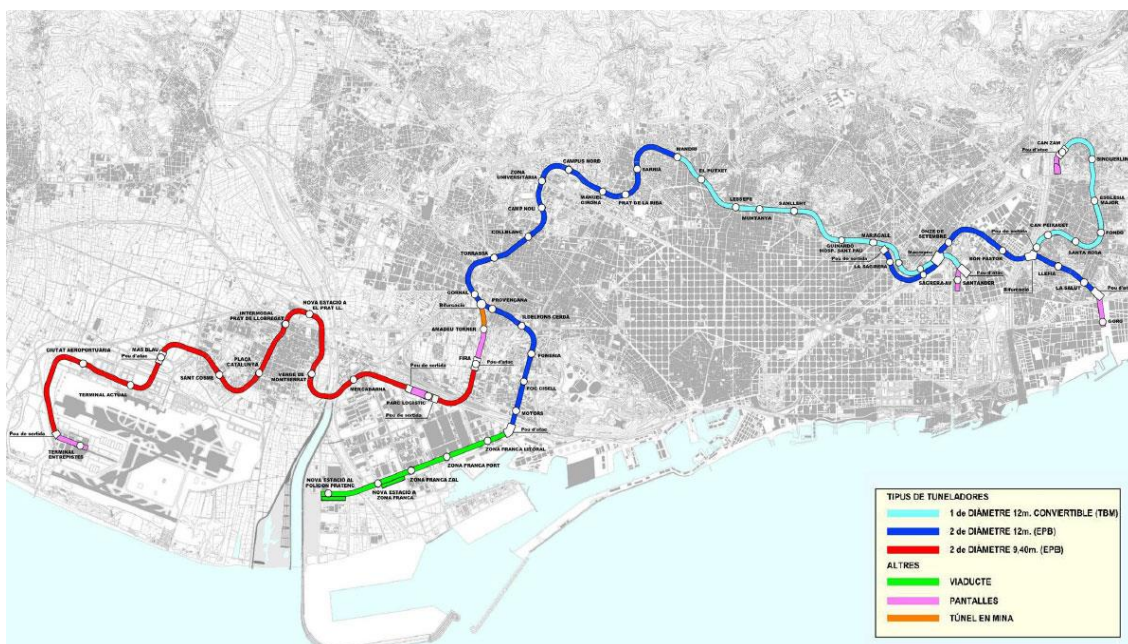
³¹ <https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20241125/10139898/prolongacion-l4-pau-sagrera-barcelona-sale-cajon.html>

territorial de barris de Barcelona, del Prat i l'Hospitalet de Llobregat i de l'efecte xarxa, a més de connectar nombrosos equipaments terciaris i lúdics. Quan les obres entrin en funcionament en la seva totalitat, les línies 9 i 10, que en aquests moments tenen 23 milions de passatgers, passaran a 113 milions, l'equivalent a evitar el desplaçament de 8.000 vehicles diaris a Barcelona, estalviant a l'atmosfera 5.100 tones de CO2 cada any.

Estat de les obres

Entre el 2009 i el 2010 es van inaugurar 5 estacions de la línia 9 a Santa Coloma de Gramenet, 3 estacions de la línia 10 a Badalona i 3 del tram central comú (Bon Pastor, Sagrera i Onze de Setembre). A final de 2010 les onze estacions del tram en funcionament havien acollit una xifra mitjana de 46.000 viatgers diaris.

El gener de 2012 el Govern català havia decidit paraitzar el tram central a l'espera de trobar un nou mètode de finançament per central els esforços en el ramal de l'aeroport.



A partir de l'any 2008 la crisi econòmica i financera va afectar els pressupostos del Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP). Per això el Govern català va decidir recórrer -en tots els trams menys el central, de Camp Nou a Maragall, que es deixava per més endavant- al sistema de concessió per continuar les obres. El mètode de concessió consisteix en cedir les estacions ja acabades a les empreses constructores durant 30 anys a canvi d'un cànon anual, cobrar per l'obra feta i seguir excavant amb aquests diners.

El març del 2011 la Generalitat anuncia la paralització momentània de les obres en cinc estacions. A part de les cinc estacions hi havia dubtes també sobre el finançament de tot el tram central, l'únic que no disposava del sistema de concessió.

El setembre de 2011 va entrar en servei l'estació de Santa Rosa de la línia 9, a Santa Coloma de Gramenet. Així ja eren 12 les estacions en funcionament de la L9/L10, entre la Sagrera, Can Zam i el Gorg.

Aquell mateix any el Govern català va decidir paraitzar, momentàniament i sense calendari de represa, el tram central de la L9/L10. Això afectava a un total de 13 estacions, des de Camp Nou fins a Maragall. Les dues tuneladores van quedar aturades prop de Manuel Girona i Lesseps, des d'on faltaven uns quatre quilòmetres perquè es trobessin i es completés la perforació del tram central.

Els pressupostos posteriors prioritzen els ramals de la Zona Franca i l'aeroport. El tram L9/L10. Aeroport/Zona Franca – Zona Universitària està format per dos ramals: el ramal Collblanc – Aeroport (L9) amb intercanvis amb les línies L1, L2 i L5 de metro, FGC i Rodalies i el ramal fins a la Zona Franca (L10 Sud), parcialment en viaducte, amb intercanvis amb la línia 2 de metro i els FGC. Globalment, els dos trams tenen una longitud de 27,6 km i 25 estacions.

El ramal Collblanc – Aeroport va entrar en servei el febrer del 2016. Les primeres estacions de l'L10 Sud, Foneria i Foc, es van inaugurar el setembre del 2018 i va suposar l'arribada del metro als barris de la Marina. A més, van obrir tres parades més (Collblanc, Torrassa i Can Tries – Gornal), que comparteixen ramal amb l'L9 Sud que va a l'aeroport. Durant el 2019 es van obrir les estacions Provençana i Ciutat de la Justícia, a l'Hospitalet de Llobregat, i el febrer del 2020, la de la Zona Franca. El novembre del 2021 es van obrir 3 estacions de l'L10 Sud al ramal de Zona Franca: Port Comercial / La Factoria, Ecoparc i ZAL / Riu Vell.

Infraestructures Ferroviàries de Catalunya, que depèn del Departament de Territori i Sostenibilitat, va consignar, d'acord amb els pressupostos de la Generalitat de Catalunya per l'any 2022, 59 milions d'euros a la línies 9 i 10. Les obres del tram central de l'L9/L10 del metro, entre Sagrera i Zona Universitària, estan valorades en 946 milions d'euros. Els treballs de perforació del tram central per part de la tuneladora tenen un pressupost previst de 79 milions d'euros.

El febrer de 2024, el desgast detectat a la roda de tall de la tuneladora va requerir-ne una aturada tècnica temporal per dur a terme les tasques de manteniment de la roda i posar-la a punt per fer front al tram de gairebé 500 metres que restava fins a l'estació de Mandri. Un cop arribi a aquest punt, la màquina es revisarà novament i es planificaran les tasques necessàries per excavar fins a l'estació de Lesseps el tram d'1,6 quilòmetres que restarà del túnel. Pel que fa a les estacions en execució, a Mandri s'està treballant en el futur vestíbul i la sortida d'emergència –el pou, de 75 metres de profunditat, ja està excavat– i en les tasques prèvies a l'arribada de la tuneladora i a Sarrià, s'ha excavat prop del 70% del pou.

En paral·lel, estan en marxa els treballs per a la col·locació de la llosa intermèdia del túnel, la que separarà un sentit de l'altre en la circulació dels trens. Aquests treballs s'emmarquen en les obres per a la finalització del tram central de l'L9/L10, que permetrà connectar els extrems que actualment estan en servei. Hi ha en funcionament 38 quilòmetres: 27km corresponen a les línies L9 i L10 Sud i 11 km a l'L9 i L10 Nord, amb una demanda total de 23 milions de passatgers anuals. De moment, el departament de Territori manté la intenció de posar en servei aquest tram a finals de dècada, amb la possibilitat que l'estació de Mandri comenci a funcionar l'any 2027.

Si no hi ha alteracions greus en el programa d'obres, es preveu iniciar les proves de circulació dels trens el 2026, amb una durada aproximada d'un any. De manera progressiva, a partir de 2027 entraran en funcionament les estacions del tram central següents: Camp Nou, Campus Nord, Manuel Girona, Sarrià (amb connexió amb FGC), Mandri, Putxet, Lesseps (amb connexió amb l'L3), Sanllehy, Guinardó/Hospital de Sant Pau (amb connexió amb l'L4), Plaça Maragall i Sagrera TAV (amb futura connexió amb l'L4).³²

En nota de premsa del govern, amb data del 26 de juliol de 2024, s'informava que els treballs del tram central de l'L9/L10 avancen, amb l'arribada de la tuneladora a l'estació de Mandri i l'inici dels treballs d'estructura interior a l'estació de Maragall –setembre– i de l'obra civil per a finalitzar l'excavació del pou de la de Sanllehy –octubre. A més, han començat les obres de connexió amb la línia en servei a l'àmbit del Macropou.

Adicionalment, es continua treballant en el futur vestíbul i la sortida d'emergència de Mandri, i en l'excavació del pou de Sarrià. En paral·lel, estan en marxa els treballs per a la col·locació de la llosa intermèdia del túnel –la que separa un sentit de l'altre en la circulació dels trens a l'L9– entre Lesseps

³² https://www.elnacional.cat/ca/barcelona/tuneladora-l9-metro-repren-excavacio-despres-tasques-manteniment_1215189_102.html

i Macropou. D'altra banda, estan impulsats els projectes d'arquitectura i instal·lacions de les estacions de Guinardó i Maragall.

El novembre de 2024, la tuneladora segueix a Mandri degut al necessari manteniment de la tuneladora, que necessitarà de 14 mesos per tornar a estar operativa. Alhora, el govern treu a licitació les estacions de Manuel Girona (31,7 M€ i 59 mesos d'execució) i la de Campus Nord (19,4 M€ i 40 mesos d'execució).³³

Les obres que el Govern té en marxa per a la finalització del tram central de l'L9/L10, valorades en 925 MEUR, permetran connectar els extrems que estan en servei i desplegar el potencial d'aquesta línia. Actualment, estan en funcionament 38 quilòmetres: 27 km corresponen a les línies L9 i L10 Sud i 11 km a l'L9 i L10 Nord, amb una demanda total de 23 milions de passatgers anuals.

La finalització d'aquestes línies transformarà la mobilitat metropolitana, atès que connectarà cinc municipis: Barcelona, Santa Coloma de Gramenet, Badalona, l'Hospitalet de Llobregat i el Prat de Llobregat. Amb les obres acabades, la infraestructura disposarà de 48 km i 50 estacions, de les quals 17 seran intercanviadors. Es preveu que, un cop completada, registri més de 110 milions de viatges anuals.³⁴

Fonts: Generalitat de Catalunya; Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya (M.Jordi); Pla Director d'Infraestructures del Transport Públic Col·lectiu de la Regió Metropolitana de Barcelona (2011-2020); Àrea Metropolitana de Barcelona; Digital l'Hospitalet; El Periódico; BTB, ElNacional.cat.

Fitxa XFP11/2022

Connexió Trambaix i el Trambesòs

Introducció

Unió de les xarxes tramviàries del Trambaix i el Trambesòs dins de l'àmbit de la ciutat de Barcelona, amb l'objectiu de millorar la connexió entre diversos barris de la ciutat i possibilitar la connexió de Barcelona amb els vuit municipis que l'envolten (l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona).

Es tracta d'una actuació clau per ampliar la capacitat del transport públic i combatre la contaminació atmosfèrica i acústica a la ciutat, derivada d'un ús excessiu del vehicle privat motoritzat. A més, el model urbà que es vol desplegar amb la connexió tramviària és més saludable, ja que la presència de menys cotxes implicarà una disminució directa de contaminació atmosfèrica i acústica, així com més seguretat viària.

L'actuació s'ha dividit en dues fases, la primera de les quals abasta l'àmbit entre la Pl. de les Glòries i el C. Girona i suposarà tres noves estacions de tramvia (Monumental, Sicília i Verdaguer); la segona fase anirà des del C. Girona fins a la Pl. Francesc Macià.

³³ <https://www.elperiodico.com/es/barcelona/20241126/territori-desataska-construccion-estaciones-manuel-girona-campus-nord-linea-9-metro-barcelona-112019323>

³⁴ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/629442/territori-execucio-obres-dampliacio-millora-xarxa-metro-dfgc-larea-barcelona-valor-mes-1400-meur>



Planificació

El Pla Director d'Infraestructures (PDI) de l'RMB 2011-2020 preveia, dins l'actuació XT01 "Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona", la connexió de les dues xarxes existents de tramvia (Trambaix i Trambesòs), amb l'objectiu d'incrementar la connectivitat de la xarxa tramviària amb la resta de xarxes actuals (metro, FGC i Rodalies) a escala metropolitana. Aquesta actuació ja havia estat identificada al PDI 2001-2010 com a una de les sis línies d'actuació preferent sobre les infraestructures de transport a la regió metropolitana de Barcelona.

El març de 2016 l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya van signar el Protocol de Col·laboració per a impulsar la connexió de les dues xarxes de tramvia. Fruit d'aquest protocol es va redactar i signar el Conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'ATM, on es defineixen els mecanismes de coordinació i seguiment per a dur a terme l'actuació.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

A l'Estudi informatiu aprovat es van definir, avaluar i comparar quatre alternatives per donar solució a la connexió del Trambaix i el Trambesòs, segons la combinació de les següents variables: mode de transport (tramvia o autobús), traçat (Av. Diagonal o Urgell- Provença) i implantació urbana (en superfície o en túnel). Les conclusions de l'avaluació de costos i beneficis van ser que l'alternativa que assoleix de manera més eficient i eficaç els objectius de transformar la ciutat en un model més saludable, segur i sostenible, és la del Tramvia en superfície per la Diagonal (amb la major TIR -Taxa Interna de Retorn).



Font: Sener

El nou tramvia unificat permetrà traslladar-se de les Glòries a Verdaguer en 7 minuts i de les Glòries a Francesc Macià en 15 minuts. També afavorirà la intermodalitat de transports públics, amb connexions amb les línies de metro i autobusos, per optimitzar la mobilitat urbana i metropolitana. La Generalitat té previst invertir-hi 40 milions d'euros.

S'ha calculat que la unió entre els actuals Trambaix i Trambesòs duplicarà la demanda d'ús del tramvia fins a arribar a un total de 220.000 viatgers i viatgeres diaris (reduint el pas de 12.500 vehicles privats cada dia pel tram central de l'avinguda Diagonal) entre els nou municipis de l'àrea metropolitana que quedaran connectats: Barcelona, l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona.

Estat de les obres

Les obres del primer tram de la connexió (Pl.Glòries-Girona) van començar el març de 2022 i s'espera es pugui posar en servei el tercer trimestre de 2024. Al juliol de 2024 van començar les proves de circulació del tramvia pel nou traçat de l'avinguda Diagonal entre la plaça de les Glòries i el carrer de Girona —on hi ha la parada de Verdaguer—. D'altra banda, es va licitar la redacció de projectes de la segona fase (C.Girona- Pl.Francesc Macià) al juliol del 2022 i la seva redacció ja està enllestit. La previsió és aprovar inicialment el projecte abans de finals d'any i definitivament la primavera del 2025. Les obres podrien començar l'estiu de l'any que ve i duraran uns 40 mesos. Això implicaria que estarien enllestides a finals del 2028. La connexió entre Verdaguer i Francesc Macià requerirà d'una inversió municipal de 114 milions d'euros, a la qual caldria sumar la despesa d'ATM —uns 100 milions més per fer la infraestructura tramviària.³⁵

Fonts: BIMSA; Generalitat de Catalunya, Betevé. ElPeriodico: Sener.

Fitxa XFP12/2024

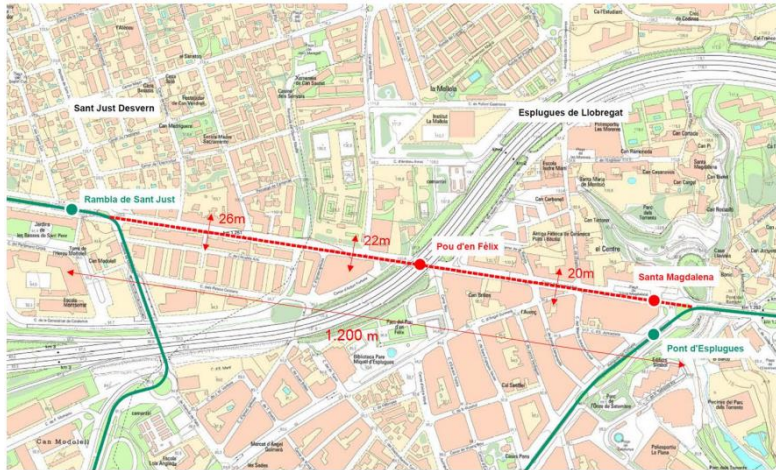
T3 Pas per Laureà Miró i perllongament fins a Quatre Camins

³⁵ <https://beteve.cat/politica/ajuntament-vol-iniciar-obres-connexio-tramvia-diagonal-2025/>

Introducció

El nou traçat de la línia T3 del Trambaix unirà Esplugues de Llobregat amb Sant Just Desvern a través de l'avinguda Laureà Miró i estalviarà 1,2 km de recorregut.

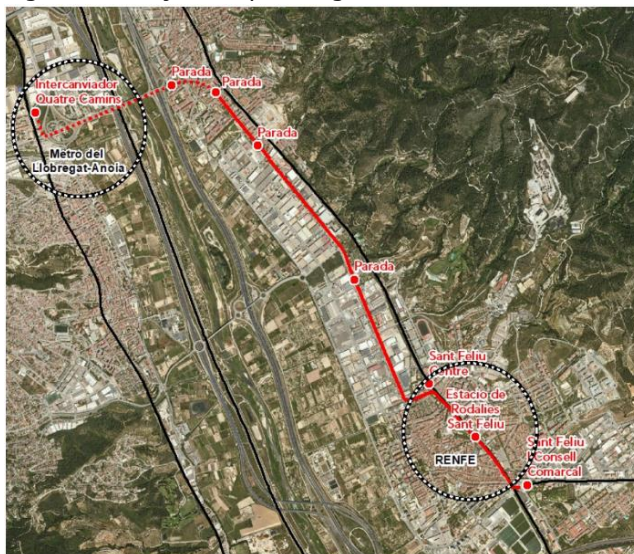
Figura 1. Proposta pas per Laureà Miró



Font: AMB

El perllongament de la línia T3 entre Sant Feliu de Llobregat i Sant Vicenç dels Horts té una longitud de 6,3 km i està format per 12 noves parades en els termes municipals de Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts.

Figura 2. Traçat del perllongament del TramBaix de Sant Feliu a Quatre Camins



Planificació

En el Pla Director d'Infraestructures (PDI) 2011-2020 de la Regió Metropolitana de Barcelona ja es preveia la realització del projecte d'extensió de la línia T-3 del tramvia fins a Quatre Camins així com el pas per Laureà Miró. Els projectes no es van dur a terme i es van incloure de nou en el PDI 2020-2030.

Retorn econòmic, social i mediambiental

Al PDL 2020-2030 la inversió prevista per la T3 Pas de Laureà Miró és de 24,5 milions d'euros (sense IVA) amb una demanda prevista de 6.793 i una TIR del 4,5.

Pel que fa a la T3 Sant Feliu de Llobregat fase 1 (dues parades) té una inversió prevista de 22,9 milions d'euros (sense IVA), una demanda de 4.100 i una TIR del 3,1. Mentre que la fase 2 té una inversió prevista de 74,5 milions d'euros (sense IVA), una demanda de 8.135 i una Tir de 3,1. Els dos projectes contribuiran a millorar el transport públic i a reduir les emissions.

Estat de les obres

Pas per Laureà Miró:

El maig de 2017 es va signar un protocol de col·laboració entre Generalitat de Catalunya i els ajuntaments d'Esplugues, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i l'ATM que estableix marc relacional entre totes les parts i impulsar així l'ampliació del Trambaix entre Sant Just Desvern i Esplugues de Llobregat, a través de la Carretera Reial i Laureà Miró. El Protocol també preveu la necessitat de fer treballs en l'àmbit comprès entre les parades de Llevant-Les Planes, Hospital de Sant Joan Despí | TV3 i Rambla de Sant Just. A l'octubre de 2019 es va presentar la redacció per a aquesta actuació de l'estudi informatiu i un document ambiental.

Perllongament fins a Quatre Camins:

Segueix l'execució dels treballs de redacció dels estudis informatiu, de mobilitat i impacte ambiental. Durant el primer trimestre de 2024 s'ha seguit treballant en la definició de les alternatives, per tal de complir amb els requeriments de la urbanització adjacent i compatibilitzar-les amb l'execució de l'estructura del soterrament de l'ADIF.

Fitxa XFP13/2024

T4 Sant Adrià - Port de Badalona

Introducció

El traçat d'aquesta prolongació, amb 1,7 km de longitud i 3 estacions noves, discorrerà en paral·lel a les vies de la línia R1 de Rodalia, per l'avinguda Eduard Maristany. D'aquesta manera, es donarà servei ferroviari al litoral badaloní, una zona que està sent remodelada des d'un punt de vista urbanístic.

En el futur la línia T4 del Trambaix confluirà amb la línia L1 del metre en l'actual estació de Rodalia de Badalona. Aquest punt es convertirà en un bescanviador important en l'àrea del Barcelonès nord.

Figura 1. T4 Sant Adrià - Port de Badalona



Font: ATM

Planificació

Aquesta actuació ja constava al Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 (PDI) i s'ha tornar a incorporar al Pla Director d'Infraestructures 2020-2030.

Retorn econòmic, social i mediambiental

S'estima una inversió de 30 milions d'euros i, d'acord amb PDI 2020-2030, aquesta infraestructura té una demanda prevista de 9.800 i una TIR del 4,9. Amb un impacte en la millora de la mobilitat i la reducció d'emissions.

Estat de les obres

Estudi informatiu aprovat inicialment. En fase d'aprovació definitiva i en redacció la modificació puntual del PGM a l'àmbit del Front Litoral i de les Tres Xemeneies.

Fitxa XFP14/2024

Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada

Introducció

Nova línia de tramvia d'uns 10 km de longitud i entre 12 i 18 parades, amb una funcionalitat local i que permetrà connectar amb Rodalies i FGC a través de diferents estacions d'intercanvi. Ripollet millorarà les seves connexions ferroviàries en estar connectat amb la Línia R4 a Cerdanyola i la Línia R3 i possiblement la R2 a Montcada.

Figura 1. Traçat Nova línia UAB Cerdanyola – Montcada



Font: PDI

Planificació

Aquesta actuació ja constava al Pla Director d'Infraestructures 2011-2020 (PDI) i s'ha tornar a incorporar al Pla Director d'Infraestructures 2020-2030.

Retorn econòmic, social i mediambiental

La construcció d'aquesta línia unirà diverses estacions de FGC i Rodalies i donarà una cobertura ferroviària millor als municipis de Cerdanyola del Vallès, Ripollet i Montcada. D'acord amb PDI 2020-2030, aquesta infraestructura té una demanda prevista de 29.500 i una TIR del 4. Millorarà la mobilitat i contribuirà a reduir les emissions.

Estat de les obres

Estudi informatiu redactat.

Fitxa XFP15/2024

Tramvia del Camp de Tarragona

Introducció

El denominat TramCamp connectarà la zona de Camp de Tarragona amb l'Aeroport, Reus, Vilaseca, Salou i Cambrils. El projecte preveu enllaçar amb els hospitals de Tarragona i Reus, l'aeroport, el polígon petroquímic sud, així com les futures terminals intermodal i de Bellissens.

La infraestructura contempla la implementació de 46 quilòmetres de vies, la construcció de 47 estacions i l'habilitació de 10 bescanviadors. Aquest ambiciós projecte requerirà una inversió de 543 M€ a executar-se en dues fases.

La primera fase preveu l'adaptació d'un tram ferroviari de 14,0 quilòmetres de longitud que connecta els centres urbans de Cambrils, Salou i Vila-seca emprant la plataforma de l'antiga via ferroviària Tarragona-Castelló, fora de servei entre Port Aventura i Vandellós. Inclou també la construcció d'un nou ramal des de Salou-Port Aventura a Vila-seca. Aquesta fase actualment està pendent de licitació de la construcció, que s'espera a inicis de 2024, amb previsió d'entrada en operació en 2026. La

inversió estimada per a aquesta obra és d'uns 150 M€.

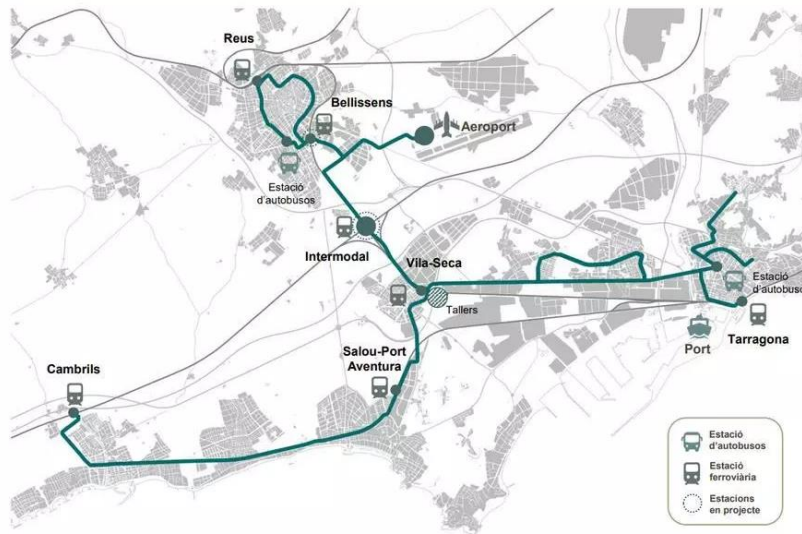
Característiques Dades principals

46 km

47 estacions

10 intercanviadors

543 M€ d'inversió prevista

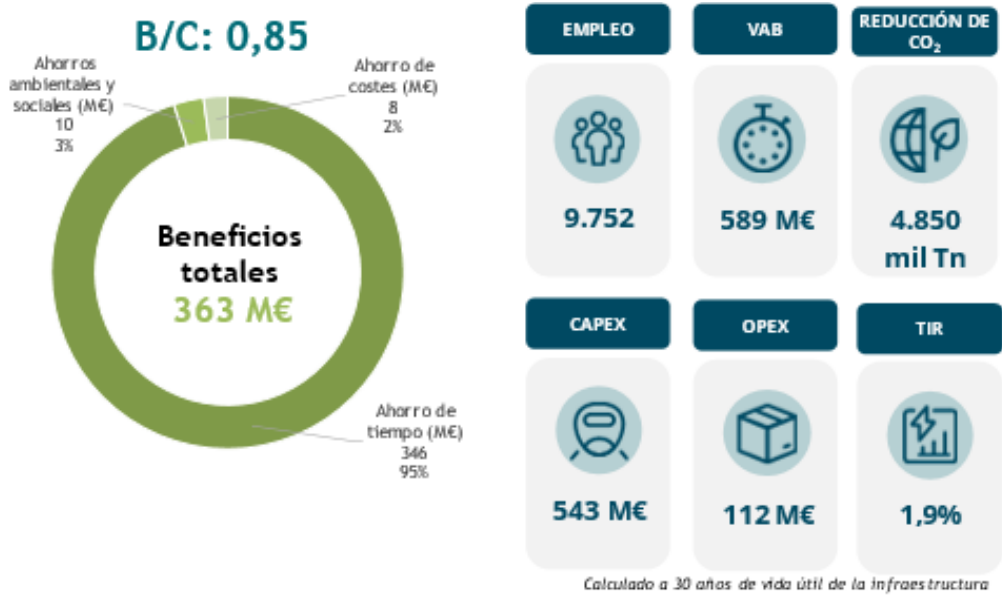


Font: Departament de Territori

La segona fase correspon a les connexions: Vila-seca a Tarragona, Estació Intermodal a Reus i aeroport i el tram des de Cambrils centro a la nova estació del Corredor del Mediterrani, situada en la zona nord. Aquesta fase disposa de l'estudi informatiu i es preveu que l'obra entre en servei en 2028. La inversió prevista per a aquest tram serà de 393 M€.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

S'estima que la construcció de la infraestructura tramviària al Camp de Tarragona requerirà una inversió total de 543 M€, amb un benefici social associat d'uns 363 M€ calculat a 30 anys.



Font: Sener

Estat de les obres

Estudi Informatiu primera fase (Cambrils Vila Seca) aprovat definitivament, projecte constructiu primera fase en redacció. Material mòbil primera fase licitat concurs desert, cal tornar a licitar. Estudi

informatiu segona fase en estudi d'al·legacions.

El novembre de 2024, el govern de la Generalitat afirma que es mantindran els plans previstos per aquesta infraestructura i que es licitarà entre finals de 2024 i primer trimestre de 2025.³⁶

Al gener de 2025, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica licita les primeres obres d'infraestructura del tramvia del Camp de Tarragona entre Cambrils, Vila-seca i Salou, per un valor de 17,1 MEUR.³⁷

Fitxa XFP16/2024 **Tramvia Costa Brava**

Introducció

la província de Girona s'està treballant actualment en la proposta d'un sistema tren-tramvia circular que connectarà les poblacions de Flaçà, la Bisbal-Palafrugell-Palamós, Platja d'Aro, Sant Feliu de Guíxols, Santa Cristina d'Aro, Cassà de la Selva i Riudellots.

El projecte discorre paral·lel a la carretera C-66 des de Flaçà fins a Riudellots al llarg d'un tram de 69 quilòmetres, i sobre la línia Barcelona-Portbou d'ADIF mitjançant tercer carril en un tram de 26 quilòmetres entre Riudellots i Flaçà, tancant l'anell. Per tant, el recorregut total serà de 95 quilòmetres, i la seva posada en servei s'espera que beneficiï a un total de 400.000 persones residents a la província. La inversió estimada per a aquesta actuació és de 100 M€.

En paral·lel, s'ha proposat reforçar la connexió ferroviària costanera al llarg de la Costa Brava amb la construcció d'un sistema de tramvia compost per dos trams: el primer entre Blanes – Lloret de Mar – Tossa de Mar, amb una inversió valorada en 100 M€, i el segon tram entre Sant Feliu de Guíxols – Platja d'Aro – Palamós – Palafrugell, que està valorat en 150 M€.

La inversió total en sistemes de tramvia en la Costa Brava tenint en compte la proposta de la Cambra de Contractistes és de 250 M€, que una vegada finalitzades donaran un benefici social de 348 M€ a 30 anys vista.

Tramvia Costa Brava 1: Blanes-Lloret-Tossa de Mar

El març de 2023, el Departament de Territori va encarregar a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) un estudi de millora de la mobilitat del corredor Maresme-la Selva Marítima amb l'objectiu de proposar millores en els diversos modes de transport, En aquest estudi, s'inclou el tramvia entre Blanes i Lloret de Mar.

L'encàrrec sobre el corredor es produeix després de la sentència del Tribunal Superior de Justícia de Catalunya (TSJC) que declara nul l'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'allargament de la C-32 entre Blanes i Lloret de Mar, aprovat el 2018, Territori ha mantingut diverses trobades amb els ajuntaments de Blanes, Lloret de Mar, Palafrugell i Tordera, així com amb altres ens i entitats implicats, per assolir propostes de consens per millorar la mobilitat en aquest àmbit des d'un punt de vista integral.³⁸

Tramvia Costa Brava 2: Sant Feliu de Guíxols-Platja d'Aro-Palamós-Palafrugell

Aquest projecte, a l'any 2006, ja constava al Pla Tren 2014, l'anomenada Anella de les Gavarres i a

³⁶ <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20241126/govern-licitara-breve-obras-tren-tramvia-tarragona-112070544>

³⁷ <https://territori.gencat.cat/ca/inici/nota-premsa/?id=690062>

³⁸ <https://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2269709-estudiaran-si-es-pot-fer-un-tramvia-entre-blanes-i-lloret.html>

l'any 2008 la Diputació de Girona va encarregar l'estudi.



Anella de les Gavarres, Font: Associació de Promoció del Transport Públic, Delegació Costa Brava

El tren-tram de la Costa Brava planteja construir una anella ferroviària de 97 quilòmetres que envoltaria les Gavarres. D'aquests, 26 aprofitarien l'actual línia de tren entre Riudellots de la Selva i Flaçà (Gironès) a través d'un tercer rail. Els 71 quilòmetres restants, que completarien el cercle i passarien pel litoral (connectant la Bisbal amb Palafrugell, Palamós, Sant Feliu, Llagostera i Cassà) serien de nova construcció, amb una via que aniria en paral·lel a la carretera.

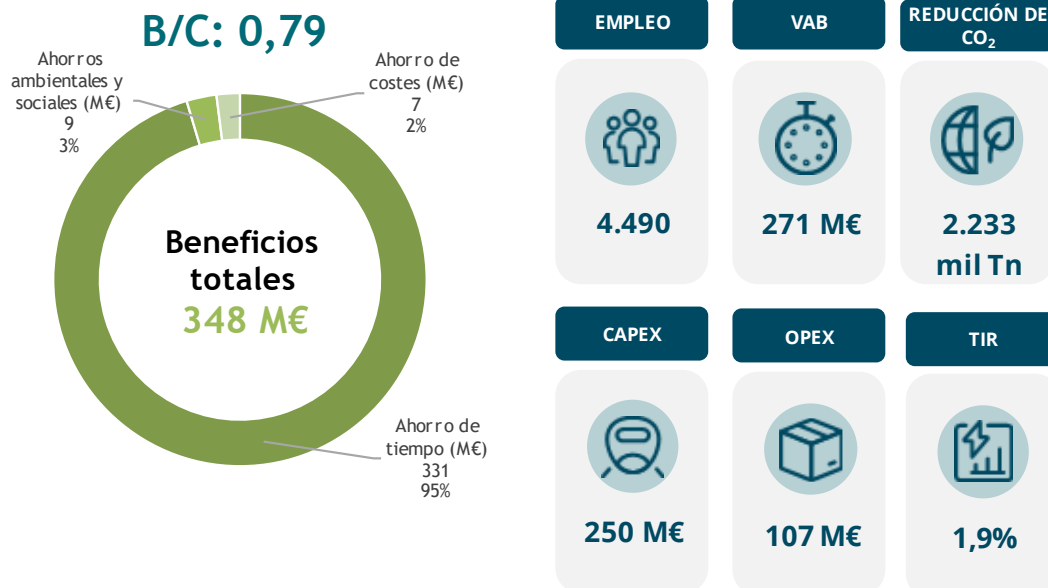
Segons un estudi preliminar fet pel grup impulsor, el tren-tram de la Costa Brava atraurà fins a 6,7 milions de passatgers anuals. Es preveu que cada dia hi hagi fins a 55 circulacions per sentit (amb una freqüència de pas que aniria dels 15 minuts a la mitja hora, depenent de si és hora punta o no).³⁹ En qualsevol cas, el tram prioritari a construir hauria de ser el de Sant Feliu de Guíxols – Palafrugell, ja que estimen que és el de major demanda i rendibilitat i idealment estaria connectat amb el tram 1 Costa Brava, connexió Tossa de Mar – Sant Feliu de Guíxols.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Les projeccions que ha fet el grup impulsor parlen que el tren-tram podria captar fins a 18.281 viatgers per dia. Una xifra que inclou tant els residents que es mouen dia a dia per aquest territori, com la població flotant -sobretot, a l'estiu- i els turistes.

A més, d'acord amb les dades de Sener, aquests projectes tenen una TIR del 1,9%, amb un impacte molt significatiu en la reducció de CO2 i en l'estalvi de temps.

³⁹ <https://www.diaridegirona.cat/comarques/2022/10/18/tren-tram-costa-brava-2030-77381313.html>



Fonts: Associació de Promoció del Transport Públic; Sener; Diari de Girona

Estat de les obres

El tren-tram de la Costa Brava, i el ramal fins a Olot, es va incloure dins el paquet d'estudis que la Generalitat va licitar l'estiu de 2022 per estudiar-ne la seva viabilitat. En concret, per analitzar aquest projecte, el Govern hi destinà aproximadament 500.000 euros.

El novembre de 2024, el govern de la Generalitat descarta en un principi dur a terme aquest projecte i preveu apostar per el BRCat (Bus Ràpid Catalunya), una xarxa d'autobusos d'altres prestacions.⁴⁰

Fitxa XV1/2024

Estratègia 2+1 contra els xocs frontals

Els accidents frontals amb automòbils són un dels que més víctimes greus i mortals provoquen. Per aquest motiu, la generalitat de Catalunya va presentar al març de 2023 el programa 2023-2030 per estendre el model 2+1 a prop 420 quilòmetres de carreteres catalanes.

Aquest programa d'actuacions fins al 2030 abasta la transformació de prop de 420 km de carreteres que actualment tenen un carril per sentit a l'esquema anomenat 2+1. El format consisteix en configurar tres carrils de circulació, en què el carril central es va alternant en un sentit i en l'altre, per tal d'habilitar trams d'avançament segurs per als vehicles.

⁴⁰ <https://www.elperiodico.com/es/sociedad/20241126/govern-licitara-breve-obras-tren-tramvia-tarragona-112070544>

Figura 1. Mapa d'actuacions de l'estratègia 2+1.



Font: Generalitat de Catalunya

A més, una característica essencial per a la seguretat viària de les carreteres 2+1 és que disposen d'una separació reforçada dels dos sentits de circulació.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

La Generalitat ha aplicat en els últims anys aquest sistema en trams de la C-55, la C-16, o la C-58, i hi ha fet seguiment de l'accidentalitat. En aquests trams no s'ha produït cap accident mortal causat per xoc frontal o frontolateral; i els accidents mortals s'han reduït un 90% i els greus, un 50%. El programa pretén que intervenint en el 7% de la xarxa, reduir la mortalitat un 20% en el total de carreteres de la Generalitat i en els trams on actuarem, reduir-la a zero o gairebé zero.

Econòmics: Augment de l'eficiència en el transport i reducció de costos associats a la congestió i accidents. Millora la competitivitat empresarial i l'accés a les zones industrials.

Socials: Millora la seguretat viària i facilita una mobilitat més fluida, beneficiant les poblacions locals amb menys temps de viatge.

Ambientals: Reducció de les emissions contaminants gràcies a la disminució de la congestió del trànsit i a l'optimització del flux de vehicles.

Estat de les obres

Al març de 2023, el departament de territori va presentar el programa 2023-2030 per estendre el model 2+1 a 420 quilòmetres de carreteres per evitar accidents frontals i que inclou actuacions

valorades en més de 660 milions d'euros. ⁴¹

La Generalitat ha aplicat en els últims anys aquest sistema, inspirant-se en l'experiència de Suècia, un dels països capdavanters en seguretat viària. En concret, el Govern ha aplicat aquest sistema en trams de la C-55, la C-16, o la C-58, i hi ha fet seguiment de l'accidentalitat. En aquests trams 2+1 executats, no s'ha produït cap accident mortal causat per xoc frontal o fronto-lateral; i els accidents mortals s'han reduït un 90% i els greus, un 50%.

El sistema 2+1 incideix en dos factors relacionats amb els accidents frontals: els avançaments inadequats i la invasió del carril del sentit contrari per pèrdua de control o falta d'atenció. I, a més de millorar la seguretat viària, en habilitar un carril addicional, la carretera pot guanyar en fluïdesa de la circulació.

Per estendre aquest model, el Departament de Territori posa en marxa el programa 2023-2030, que es basa en aquests criteris per a definir i desenvolupar les actuacions:

- Carreteres existents 1+1 que pertanyen a la xarxa bàsica
- Amb un trànsit a partir de 5.000 vehicles diaris
- Accidentalitat frontal i gravetat dels accidents
- Trams de més intensitat de trànsit
- Continuitat de la xarxa altes prestacions

Les intervencions que s'han inclòs en el programa són:

Actuació	Km
B-224. Sant Esteve Sesrovires - Piera	11,4
C-12. Amposta - Lleida	88,9
C-14. Alcover - Montblanc	14,8
C-14. Ponts - Oliana	11,8
C-15. Vilafranca del Penedès - la Pobla de Claramunt	24,1
C-25D. Vic Connexió C-17 - C-25	1,7
C-26. Balaguer - Artesa de Segre	22,1
C-31. Variant de Vilanova i la Geltrú	8,4
C-35. La Roca- Hostalric	23,2
C-37. Manlleu - la Vall d'en Bas	22,8
C-37. Alcover - Valls	5
C-51. El Vendrell - Vilardida	22,3
C-55. Manresa - Súria	13,6
C-55. Abrera - Monistrol de Montserrat	16
C-59. Palau-solità i Plegamans - Caldes de Montbui	8,6
C-63. Lloret de Mar - Vidreres	11,5
C-65. Girona - Llagostera	19,8
C-66. Besalú - Banyoles	13,4
C-66. Girona - Palafrugell	22,5
L-310. Tàrrrega - Guissona	18,6
L-311. Cervera - Guissona	12,2
Total	417,7

En general, es transformaran aquestes carreteres d'un carril per sentit en vies 2+1, afegint un carril addicional que es va alternant en un sentit o altre i reforçant la separació dels sentits. Per les característiques o la funcionalitat de la carretera, es pot optar per una solució intermèdia, en què la

⁴¹ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/491402/govern-esten-lestrategia-21-contra-xocs-frontals-400-quilometres-carreteres-actuacions-valor-660-meur>

secció de la via es manté i s'implanta un sistema reforçat de separació dels sentits.

Fonts: Infraestructures.cat; Departament de Territori i Sostenibilitat.

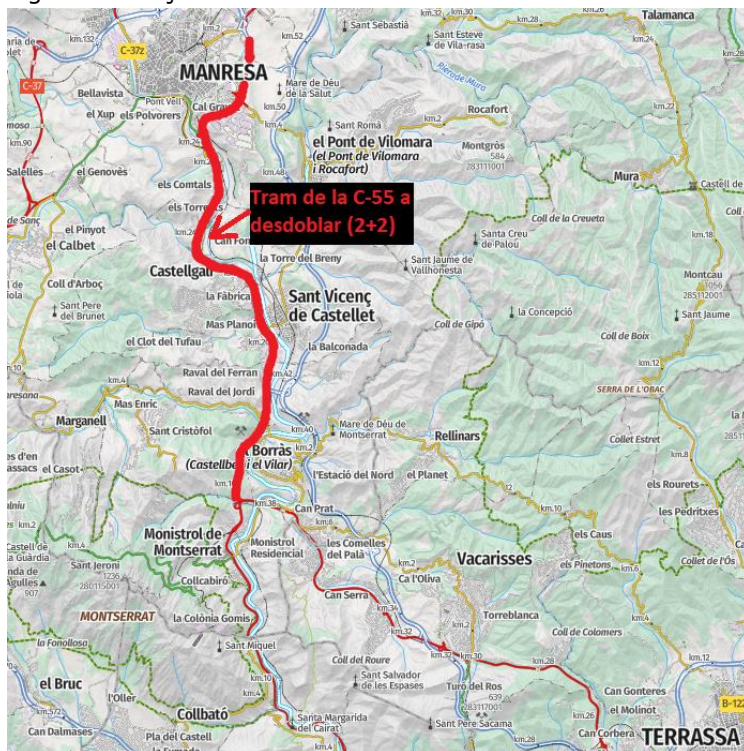
Fitxa XV2/2024

Desdoblament (2+2) de la C-55 de Castellbell i el Vilar fins a Manresa

La carretera C-1411 entre Abrera i Manresa es va inaugurar desembre de 1974 pràcticament amb el mateix recorregut que el de l'actual C-55, enllaçant amb la carretera de Terrassa per l'interior de Castellbell i el Vilar. A la dècada de 1980 es van fer les variants de Manresa i dels municipis del Bages nord i el Berguedà, arribant fins a Bellver de Cerdanya, coneixent-se com a Eix del Llobregat, que va guanyar competitivitat respecte del ferrocarril. L'obertura del Túnel del Cadí, l'octubre de 1984, i els de la via de Solsona, amb les variants a Callús i Súria va convertir una carretera comarcal en la principal entre Barcelona, Baix Llobregat i Vallès Occidental, i el Bages, Berguedà, Solsonès i la Cerdanya.

Per descongestionar part del trànsit de la via s'inaugurà el 1989 l'Autopista Terrassa - Manresa. El 2001, amb la nova codificació de carreteres a Catalunya, el traçat sud de la C-1411 es convertia en C-55, i el tram nord passava a formar part de l'autopista Terrassa - Manresa, C-16, i la C-55 nord, a partir de llavors, seria la carretera de Manresa a Solsona.

Figura 1. Traçat C-55 Castellbell i el Vilar - Manresa



Font: elaboració pròpia

El desdoblament de la C-55, en el tram de Castellbell i el Vilar fins a Manresa, és un projecte llargament reivindicat per millorar la seguretat i la mobilitat en aquesta carretera d'alta sinistralitat i amb un volum de trànsit molt elevat. Actualment, el projecte està en debat a causa de la proposta del govern de convertir la via en una carretera 2+1 com a mesura temporal. No obstant això, sectors polítics i empresarials defensen que el desdoblament complet és imprescindible per a la comarca del Bages, ja que permetria una connexió més segura i fluïda amb l'àrea metropolitana de Barcelona.

L'objectiu principal amb el desdoblament 2+2 és millorar la fluïdesa del trànsit i reduir les retencions que afecten diàriament uns 33.000 vehicles, així com disminuir les emissions de CO₂ en 277 tones

anuals. Pel que fa al cost econòmic, desdoblant aquest tram costaria uns 150 milions d'euros.⁴²

La C-55, tot i ser la connexió natural amb el Baix Llobregat, port i aeroport, en el tram que transcorre pel Bages Sud, té també una vocació intracomarcal. Dona servei als usuaris dels municipis per on transita, i en canvi la C-16 té una vocació de pas, de servei intercomarcal que connecta el Barcelonès, el Vallès, el Bages, el Berguedà i la Cerdanya.⁴³

Impacte econòmic, social i mediambiental

Econòmics: Millora del trànsit impulsant l'economia local i regional, reduint costos logístics i temps de desplaçament. S'estima un estalvi anual de 40,1 milions d'euros en costos laborals i de combustible.¹

Socials: Major seguretat viària i millor connexió entre pobles i ciutats, millorant la qualitat de vida dels usuaris.

Ambientals: Es poden reduir les emissions contaminants gràcies a la millor circulació del trànsit, però el projecte requerirà mesures per minimitzar l'impacte sobre els ecosistemes locals.

Estat de les obres

El primer, de l'any 1998, és l'aprovació del Parlament d'una resolució en què s'insta el Govern a fer el desdoblament, i l'any següent, el 1999, una resposta del Govern en què s'informa el Parlament que ja s'ha emès l'ordre d'estudi per redactar l'estudi informatiu i a partir de la qual es podran programar les obres que escaiguin.

- L'any 2000 es va presentar una proposició no de llei sobre el desdoblament de la C-55 signada per unanimitat de partits i entitats.
- Com a exemple i representació que el moviment és viu, el darrer manifest de la plataforma No Més Morts, llegit en el darrer tall de la C-55 el dissabte dia 23 de setembre de 2023.
- Aquesta reivindicació històrica del desdoblament al Parlament de Catalunya va anar seguint el seu curs de manera lenta, pel que fa a la redacció de l'Estudi Informatiu i projectes constructius del desdoblament.
- L'any 2010 s'aprova l'Estudi Informatiu del desdoblament 2+2 de la C-55 entre Manresa i Castellbell i el Vilar i el preceptiu document de Memòria d'Impacte Ambiental; queda pendent l'aprovació definitiva dels projectes executius (també redactats) per a la seva licitació d'obres. Ambdós documents s'adjunten en aquest manifest per la seva rellevància i vigència.
- A partir del 2016 es van executar millores puntuals de seguretat. Actualment, en el pla de carreteres de millora de la seguretat viària (2+1) de la Generalitat de Catalunya hi consta la C-55 Abrera – Monistrol de Montserrat, però creiem que és del tot insuficient.

Fitxa XV3/2024

Eix Pirinenc A-26, N-260 i Túnel de Toses

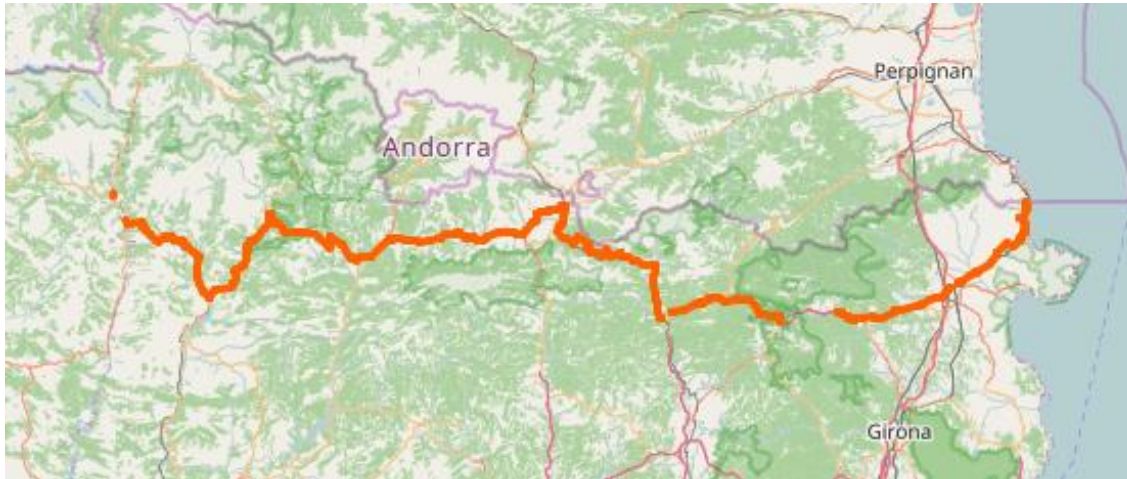
L'eix Occidental, l'eix del Pallars i l'eix del Segre tenen encara una interrelació difícil i escassa per carretera. Els tres subàmbits es relacionen poc entre si per les dificultats orogràfiques que els separen. El port de la Bonaigua (2.072 m), entre la Val d'Aran i el Pallars Sobirà, el coll de la Creu de Perves (1.325 m), entre l'Alta Ribagorça i el Pallars Jussà i, més al sud, el poc freqüentat coll de Montllobar (950 m), entre el Pont de Montanyana i Tremp separen el primer i el segon subàmbit. El coll del Cantó (1.725 m.) i, més al sud, el coll de Bóixols (1.380 m.), entre Tremp i Coll de Nargó, separen el segon i tercer subàmbit.

Els primer eix transversals és l'eix pirinenc, que des del Cap de Creus, per Figueres, Olot, Ripoll i la

⁴² Xarxa7

⁴³ Manifest Plataforma Desdoblament C-55

collada de Toses (1.800 m) entra a l'àmbit de l'Alt Pirineu i Aran. Aquest eix, dins l'àmbit, es correspon amb la carretera N-260 que uneix Puigcerdà, la Seu d'Urgell, Sort, la Pobla de Segur i el Pont de Suert i segueix, més enllà, per l'Aragó. El segon eix és el subpirinenc, de menor importància, que discorre més al sud resseguint el Prepirineu entre Berga i el Pont de Montanyana, passant per Sant Llorenç de Morunys, Coll de Nargó i Tremp.



La N-260 és una carretera estatal que uneix el Coll dels Belitres, a Port-bou (límit entre les comarques catalanes de l'Alt Empordà i el Rosselló, i entre els estats espanyol i francès) amb la carretera N-330 i l'Autovia Mudèjar, a Sabiñánigo (Aragó), seguint pel sud la serralada dels Pirineus d'orient a ponent i, per això, és denominada també Eix Pirinenc. El tram entre Olot i Besalú s'ha ampliat i millorat com a autovia i s'anomena A-26.

Pertany al grup de carreteres catalanes que no han estat traspasades a la gestió de la Generalitat de Catalunya i en manté la titularitat el govern espanyol, a través del Ministerio de Fomento, com la resta de carreteres que tenen la lletra N en el seu nom. A més, el 2007 foren transferits a la Generalitat alguns dels trams esdevinguts secundaris després de desdoblaments a canvi de traspasar el túnel de Collabós a la xarxa estatal.

L'A-26 o autovia de l'Eix Pirinenc és una via de transport per carretera d'alta capacitat pensada per donar sortida al trànsit que des dels Pirineus orientals es traslladi al litoral mediterrani nord-oriental i cap a França i viceversa. El tram construït actualment va des de l'enllaç de la N-260 i la C-26 a l'altura d'Olot i arriba fins a Besalú, a l'enllaç amb la C-66 en direcció a Girona. Des de Besalú fins a Figueres és en fase de projecte. Els quilòmetres totals des d'Olot fins a Llançà són 73, dels quals 22 són ja oberts.

El tram obert fins ara es va fer en 3 fases: La primera (Olot- Sant Jaume de Llierca), de 10 km de longitud, es va obrir el 2002; la segona (Sant Jaume de Llierca - Argelaguer), de 6 km de longitud, es va obrir el 22 de desembre de 2005; i la tercera fase (Argelaguer - Besalú) es va obrir a la fi de 2006.

Amb posterioritat a la seva concepció s'han realitzat diverses propostes, en principi acceptades pel govern, per construir a mig, llarg termini la prolongació de l'autovia de Figueres fins Llançà, a la Costa Brava Nord, i també s'ha estudiat la possibilitat de la seva prolongació cap a l'oest fins a Ripoll a 31 km o fins Campdevànol.

Planificació

L'actuació consta al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024), al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), al Pla Territorial Alt Pirineu i Aran i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).

Rendibilitat econòmica i social

Els dos eixos transversals, que ressegueixen la serralada Pirinenca amb disposició Est-oest a través dels ports i collades esmentats, estan cridats a tenir un paper cohesionador de l'Alt Pirineu i Aran. Essent la N-260 una de les carreteres amb més alta sinistralitat és urgent millorar-ne també la seguretat.

Estat de les obres

De les nombroses actuacions pendents en aquest eix, els Pressupostos Generals de l'Estat del 2018 (prorrogats el 2019 i el 2020) destaquen:

- A-26 Tram Enllaç Cabanelles-Besalú (9,3 km): any 2018 3,7M€; any 2019 i 2020, 16M€, actuació que finalitzaria el 2022 amb un cost total de 57 M€. Pendent de licitar. El juny del 2019 s'aprovava provisionalment el projecte de traçat i s'ordena la incoació de l'expedient d'informació pública.
- A-26 Tram Figueres-Besalú (25 km): any 2018 0,4M€, any 2019 5,9M€, any 2020 15M€, actuació que finalitzaria el 2022 amb un cost total de 44M€. Pendent de licitar. Al projecte de pressupostos del 2019 no hi constava cap actuació.
- N-152 Ribes de Freser-La Molina (18,2 km): any 2018 1,3M; any 2019 1M€, que finalitzaria l'actuació. Al projecte de pressupostos del 2019 no hi constava cap actuació.

Actualment, no consta cap partida als Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2022, ni de 2023 (prorrogats per a l'any 2024) per actuacions a la A-26 o N-152.

En resposta a una pregunta parlamentària, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana (MITMA) informava, a 11 de febrer del 2020, que el traçat de l'Autovia A-26 entre Figueres i Besalú comprèn dos trams: Cabanelles-Besalú i Figueres-Cabanelles i que s'estava treballant per reprendre la redacció del projecte del tram entre Cabanelles i Besalú. En relació amb el tram Figueres-Cabanelles, s'indica que la solució que preveia l'Estudi Informatiu aprovat el 2008 haurà de replantejar-se a la vista del nou plantejament de millora de la N-2 (Autovia A-2) al seu pas per l'Est de Figueres i, en segon terme, a l'espera de les conclusions que s'obtinguin de l'estudi sobre distribució de la demanda del trànsit en l'escenari de supressió del peatge de l'autopista AP-7 Tarragona-Barcelona-la Jonquera a la fi de la concessió, estudi que ha licitat el MITMA (anunci en el Butlletí Oficial de l'Estat del 5 de novembre de al 2019).

Al maig de 2023, el Mitma formalitza un contracte per 720.720 euros per a redactar l'estudi informatiu de millores de la carretera N-260 entre La Seu d'Urgell i Adrall. L'objecte de l'estudi informatiu serà definir i comparar en línies generals diferents alternatives per a millorar la N-260 d'aquest tram, bé mitjançant l'aprofitament del corredor actual amb el condicionament de la infraestructura existent, o bé plantejant variants de traçat on sigui necessari. Aquest tram té una mitjana diària de 15.000 vehicles i pics estacionals de fins a 22.000 vehicles el mes d'agost. Una altra de les actuacions ja previstes i que el ministeri ha tret a concurs és la reivindicada rotonda del Eix Pirinec a Montferrer i Castellbó, en l'encreuament amb la carretera d'Aravell. El projecte d'aquesta rotonda compta amb un pressupost de 591.000 euros.

A l'agost de 2023, s'aprova el traçat de la variant de La Pobla de Segur amb una inversió prevista de 41,6 milions d'euros sense IVA. El traçat inclourà un viaducte de 122 metres sobre el riu Flamisell, un túnel de 915 metres situat al nord de Sa Pobla (amb una longitud excavada de 805 metres més 110 metres de fals túnel) i un viaducte de 128 metres per a superar el barranc de Vallcarga. Així mateix, el túnel comptarà amb una galeria d'evacuació paral·lela d'uns 672 metres de longitud.

Al març de 2024 en va aconseguir un acord sobre el conveni per a la N-260, l'eix pirenaic, per portar a terme inversions de 260 milions d'euros en els propers 10 anys mitjançant una economia de gestió. L'esborrany del conveni estableix que la Generalitat liciti i contracti els estudis i projectes, quedant la seva aprovació reservada al Ministeri. Si a la data de la signatura del conveni la redacció dels projectes de qualsevol de les actuacions es trobés ja en execució per part del Ministeri, aquest últim completarà la redacció fins a la seva aprovació definitiva, deixant en mans de la Generalitat la

licitació, contractació, execució, seguiment i supervisió de les obres i expropiacions.

El 30 de novembre de 2024 es va publicar al BOE el "Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la Administración de la Generalitat de Catalunya para la ejecución del Plan de actuaciones en el Eje Pirenaico (N-260)" amb la voluntat de col·laborar en l'execució d'actuacions de millora de l'Eix Pirinenc (N-260), principalment en la demarcació de Lleida, per a això consideren totes dues parts que cal desenvolupar un conveni que inclogui un Pla consensuat constituït per actuacions de:

- Rehabilitació de ferma i actuacions de millora en la N-260.
- Milliores de seguretat en la N-260 i en els seus elements de connexió.
- Actuacions de nova infraestructura o condicionament en la N-260.

Les actuacions tindran un cost estimat com a màxim de 260 milions d'euros, que seran finançats pel Ministeri i no inclourà actuacions de conservació i explotació.

Les prioritats considerem que haurien de ser:

- Solucionar el by-pass de Figueres.
- La variant de Gerri de la Sal.
- La variant del Perves fins a Pont de Suert.
- La variant de la Pobla de Segur.

Per altra banda, una de les actuacions prioritàries ha de ser la planificació del Túnel de Toses i el desdoblament (2+2) de la N-260 entre Ripoll i Alp. Es tracta d'un tram d'elevada siniestralitat, on hi circulen cada dia més de 2.300 vehicles i on no és inusual l'aparició d'animals a la carretera. Per tant, la millora d'aquest tram es prioritària. El govern espanyol va arribar a incloure en els pressupostos generals de l'Estat del 2005 una partida per a la redacció del traçat del túnel de Toses, i en els pressupostos dels anys 2010, 2011 i 2012 s'hi va consignar prop d'un milió i mig d'euros per a la redacció dels projectes constructius. No obstant això, finalment el ministeri va prioritzar la remodelació del túnel de Vielha i les obres del TAV.⁴⁴

⁴⁴ <https://www.elpuntavui.cat/territori/article/12-infraestructures/1341041-el-tunel-de-toses-una-infraestructura-en-l-oblit.html>

Figura 1. Mapa i traçat de la N-260 entre Ripoll i Alp



Font: elaboració pròpia

Fonts: Departament de Territori i Sostenibilitat; DOGC; El Periódico de Catalunya; Diari de Girona; Diari El Punt Avui; Segre; Congreso de Diputados; MITMA.

Fitxa XV4/2024

Encomana de gestió Pacificació de l'N-II al Maresme

Fa més de 30 anys que el Maresme reivindica la pacificació de la N-II. A més de la línia de tren, la Nacional suposa una barrera important entre els municipis i la façana marítima i l'actual disseny la fa molt poc amable a bona part dels trams.

En aquest context, es fa necessària actuacions urgents en aquesta infraestructura, actuacions que es recullen en el conveni signat entre el govern de Generalitat i l'Estat, on es preveuen una inversió total de 384 milions.

Planificació

Les actuacions en infraestructures de la mobilitat al Maresme recollides al protocol tenen el seu antecedent en un acord signat entre el Govern i l'Estat l'any 2009 per al traspàs a la Generalitat de l'N-II entre Montgat i Tordera i per portar a terme obres de millora del corredor. L'Estat va transferir a la Generalitat només 90 dels 400 MEUR previstos a l'acord i l'actual protocol recull aquell deute pendent que ara, actualitzat a l'IPC, es xifra en 384 MEUR. Els eixos d'actuació que es duren a terme són:

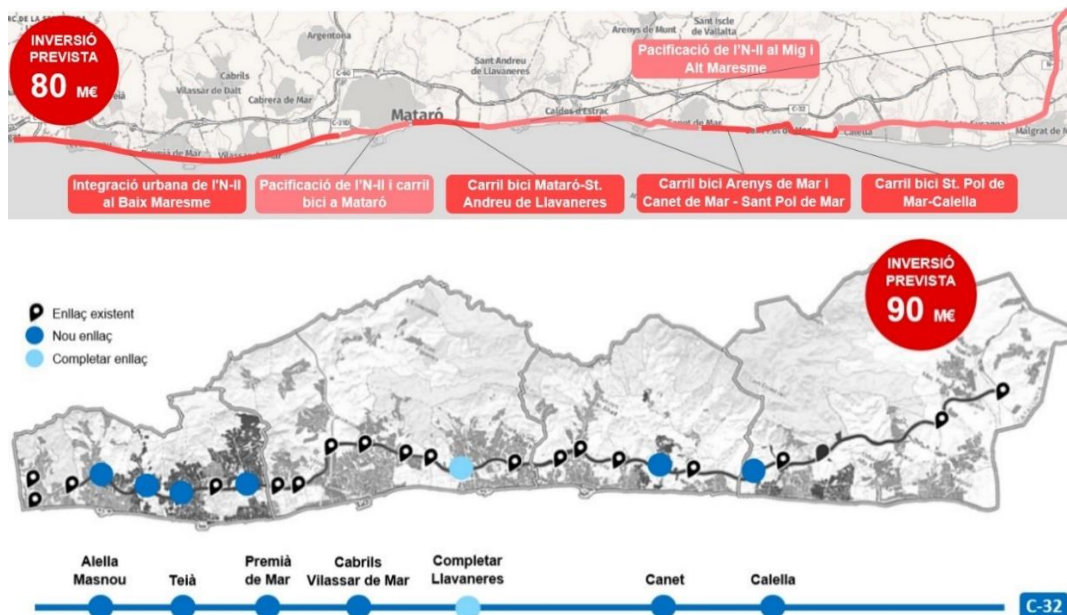
- Millora de connectivitat i accessibilitat de la C-32 i entorn, amb l'execució de nous enllaços i la millora de les connexions amb l'N-II i la resta de la xarxa viària local i municipal.
- Pacificació de l'N-II i creació d'un carril per a bicicletes i vianants.
- Actuacions al corredor viari per millorar la permeabilitat transversal, la integració territorial i les infraestructures de transport públic.
- Descarbonització i digitalització del corredor, afavorint l'eficiència energètica i la reducció dels impactes ambientals.
- Millora de la mobilitat del corredor amb la Selva Marítima, cobrint el dèficit de connectivitat i capacitat.
- Execució d'actuacions, per part de l'ADIF, per a la millora de la línia R1 de Rodalies

Actuacions previstes

El programa d'actuacions, amb una inversió estimada en 80 MEUR, proposa una integració urbana de l'N-II amb la incorporació d'un carril bici segregat sobre la plataforma viària existent allà on sigui tècnicament possible i l'ampliació de voreres per a facilitar la mobilitat de vianants i d'espais de serveis. Al mateix temps, es reduirà el nombre de carrils de la calçada, es disminuirà la velocitat màxima permesa, es millorarà la connectivitat local i s'aplicaran mesures per afavorir la seguretat. Es garantirà la continuïtat de la via ciclista a la comarca principalment mitjançant l'N-II o els passeigs marítims.

Aquesta intervenció integral, que abasta més de 40 quilòmetres de fins a 18 termes municipals, s'ha dividit en 6 projectes: tres garantiran una via ciclista a l'Alt Maresme que doni continuïtat per la carretera als trams del passeig marítim i tres projectes més de pacificació de l'N-II segons trams. Tots els projectes estan en redacció i es preveu aprovar-los progressivament durant el 2024, per a la posterior licitació de les obres corresponents.

Figura 1. Inversions previstes a l'encomana de gestió de l'N-II al Maresme



Font: Generalitat de Catalunya

A més, la Generalitat té en redacció de l'estudi informatiu que analitza la construcció de nous enllaços i la millora de diversos d'existents. Es preveu per aquesta intervenció en els enllaços una inversió estimada en 90 MEUR.

Els nous enllaços han de permetre treure de l'N-II, que actualment registra a l'entorn dels 30.000 vehicles al dia en els trams més transitats, fins a 10.000 vehicles diaris, segons el tram. Els nous enllaços es prioritzaran en funció del seu impacte positiu en la millora de la mobilitat i de la rendibilitat socioeconòmica prevista.

La pacificació de l'N-II i l'accessibilitat de la C-32 estan estretament lligades; la millora de la seva connectivitat amb els diversos municipis ha de contribuir que el trànsit de pas que encara utilitza l'N-II es reencami a l'autopista. Per això, el Departament, en paral·lel i a mesura que va avançant i aprofundint en els projectes i estudis, està analitzant com encaixar i optimitzar l'execució de les diverses obres previstes per causar el mínim impacte possible en la mobilitat de la comarca.

Els estudis recullen les alternatives de traçat per a la construcció de quatre nous enllaços i la millora i compleció de dos, distribuïts al llarg d'un tram de 32 quilòmetres de l'autopista C-32. L'àmbit comprèn els municipis d'Alella, el Masnou, Teià, Premià de Dalt, Premià de Mar, Vilassar de Mar, Vilassar de Dalt, Cabrils, Sant Andreu de Llavaneres, Canet de Mar, Sant Cebrià de Vallalta i Sant Pol de Mar. La inversió prevista en total per aquests enllaços és de prop de 120 MEUR.

Els quatre nous enllaços previstos són:⁴⁵

- **Teià:** Es localitza al voltant de l'àrea de servei de la C-32, en l'encreuament amb el vial paral·lel a la riera de Teià que connecta amb l'N-II. La construcció d'aquest nou enllaç permet donar accessibilitat completa a la part central i est del nucli urbà de Teià a la C-32. L'enllaç s'estructura amb dues rotondes que mitjançant ramals de connexió amb la C-32 permeten tots els moviments possibles des de la via paral·lela a la riera de Teià. També es dona connexió a l'àrea de servei de la C-32 i al polígon industrial Buvisa pel seu costat oest.

- **Premià de Dalt – Premià de Mar:** El nou enllaç es localitza en l'encreuament amb la BV-5024. Té com a objectiu complementar l'accessibilitat a l'autopista C-32 des de les zones a l'oest de Premià de Mar i les urbanitzacions de Premià de Dalt, que actualment han de creuar el nucli urbà d'aquests dos municipis per accedir-hi. Alhora, l'enllaç connecta amb un vial específic la zona est del polígon industrial Buvisa amb l'autopista.

- **Vilassar de Mar – Cabrils:** El nou enllaç se situa a l'encreuament de l'autopista C-32 i la BV-5022. Actualment, Vilassar de Mar disposa d'una única connexió parcial pel costat est amb l'autopista C-32 mitjançant l'enllaç amb la B-5022, i l'accés de Cabrils a la C-32 es produeix a l'actual enllaç de Premià, que comporta el pas per la vialitat urbana del municipi de Vilassar de Dalt. L'objectiu d'aquest nou enllaç és millorar l'accessibilitat a l'autopista d'aquests dos municipis d'una manera més directa.

- **Canet de Mar – Sant Cebrià de Vallalta – Sant Pol de Mar:** Es preveu l'execució d'un enllaç format per dues rotondes a banda i banda de l'autopista que es connecten mitjançant un nou pas inferior al camí de Canet de Mar a Sant Cebrià de Vallalta. La rotonda costat sud connecta amb el nucli de Canet al carrer Ronda Doctor Manresa i la rotonda costat nord connecta amb la urbanització Bellavista i Bellaguarda.

Els dos accessos existents que es milloraran són:

- **Alella – El Masnou:** L'objectiu és connectar l'enllaç actual amb la part nord del nucli urbà del Masnou i la part oest del nucli urbà de Teià. Així, s'actua en el costat nord de l'enllaç existent, tot modificant els ramals d'entrada i sortida de la C-32 i construint un vial paral·lel pel costat nord de l'autopista i tres noves rotondes que permeten tots els moviments. Es connecta d'aquesta manera amb la C-32 i també entre si els municipis d'Alella, El Masnou i Teià. La part sud de l'enllaç existent es manté.

- **Sant Andreu de Llavaneres:** Es preveu transformar l'actual enllaç, que disposa únicament dels ramals d'entrada i sortida de l'autopista pel costat Barcelona, en un enllaç complet, que possibiliti també les connexions en ambdós sentits pel costat Tordera.

El Departament, en paral·lel, està treballant en els estudis de dos accessos més a la C-32, a l'Alt Maresme, que es preveu sotmetre a informació pública durant aquest any. Corresponen a un possible nou accés a Calella i a la compleció de l'enllaç Pineda de Mar, més complexos tècnicament, motiu pel qual s'han inclòs en un estudi separatament.

En relació amb la millora de la connectivitat de l'autopista, Territori també està treballant en altres projectes com la connexió amb l'N-II i el polígon industrial Vall de Gata-Draper, la millora de l'enllaç amb la C-60 o la construcció de rotondes a vies d'accés a l'autopista (BP-5002 a Alella, C-61 a Arenys de Mar i Arenys de Munt, o BV-5033 a Sant Andreu de Llavaneres).

⁴⁵ <https://territori.gencat.cat/ca/inici/nota-premsa/?id=688922>

Estat de les obres

El desembre de 2023 el govern autoritzà la signatura del conveni per a l'execució d'obres en infraestructures al Maresme⁴⁶. Al gener de 2025, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica va iniciar el procés d'exposició pública dels estudis informatiu i d'impacte ambiental per a la millora de la connectivitat de la C-32 entre Alella i Sant Pol de Mar, al Maresme.⁴⁷

Fitxa XV6/2024

Encomana de gestió i execució del programa de 40 actuacions millorar AP-7 i AP2

L'eliminació dels peatges en finalitzar el contracte de concessió amb ACESA, després de més de 50 anys d'explotació, ha produït una redistribució de la circulació al llarg dels itineraris, produint-se increments significatius de trànsit en determinats trams de les autopistes, que són essencials per a la vertebració de Catalunya i tenen un paper molt rellevant en el transport internacional.

En concret, des que es van aixecar les barreres, el trànsit total de l'AP-2 s'ha multiplicat per dues, destacant l'increment del trànsit de vehicles pesants, que s'ha triplicat. Així mateix, ha augmentat un 40% de mitjana el trànsit total de vehicles de l'AP-7, registrant-se un increment del 80% en la circulació dels vehicles pesants.

Per aquest motiu, al juliol de 2022, el Ministerio de Transportes, Movilidad y Agenda Urbana, va presentar el programa d'actuacions en les autopistes AP-2 i AP-7, dissenyat per a aconseguir una xarxa viària més resilient, accessible, funcional i segura a Catalunya, davant l'increment del trànsit fruit de l'aixecament dels peatges el passat 1 de setembre de 2021.⁴⁸

Impacte social, econòmic i mediambiental

Amb les actuacions previstes, s'estima una reducció dels temps de desplaçament amb un estalvi de 6,3 milions d'hores/l'any. Una reducció del 15% anual del número de víctimes mortals per accidents de trànsit, així com un estalvi d'emissions de 3.162 tonelades de CO2 a l'any. En total, s'estimen 170,2 milions d'euros d'estalvi a l'any.

Estructura de les actuacions

⁴⁶ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/563463/govern-autoritza-signatura-dels-convenis-lexecucio-dobres-infraestructures-al-maresme-dos-intercanviadors-ferroviaris-al-valles>

⁴⁷ <https://territori.gencat.cat/ca/inici/nota-premsa/?id=688922>

⁴⁸ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/vie-29072022-1348>

Figura 1. Programa d'actuacions



Font: MITMA

Nous enllaços: inversió de 75,9 milions d'euros.

El programa consta d'una inversió de 75,9 M€ en els següents enllaços: En l'AP-2, Castellidans i Vimbodí. En l'AP-7, Connexió amb A-7 a L'Hospitalet de l'Infant, Connexió amb A-7 a Tarragona Nord, Ferran, Roda de Berà, enllaç amb C-51 (El Vendrell), Banyeres del Penedès, Sant Celoni/La Batllòria i Figueres centro.

Millora d'enllaços: inversió de 52,6 milions d'euros.

També, s'han seleccionat 12 enllaços en els quals són més necessàries aquest tipus d'actuacions, amb una inversió de 52,6 milions d'euros. Les actuacions es corresponen amb els enllaços: En l'AP-2, Lleida. En l'AP-7, Vilafranca del Penedès centro, Martorell, Santiga, C-58/ B-30 a Cerdanyola del Vallès, enllaç amb C-60 a Granollers, Maçanet de la Selva, Girona Sud, Girona Nord, Orriols/L'Escala, La Jonquera Nord.

Actuacions complementaries: inversió de 233,7 milions d'euros.

S'han previst actuacions de millora sobre altres vies en els corredors de l'entorn de l'AP-2 i AP-7 i que són complementàries al seu funcionament. S'han programat cinc actuacions amb una inversió de 233,7 milions, actuant sobre 26,6 km, al que s'afegirien dues actuacions en estudi que eleven a 60 km els nous carrils. Les actuacions programades són:

En la N-240, Augment de capacitat de la carretera entre Borges Blanques i Lleida i duplicació de calçada (conversió A-27) entre Lilla i l'enllaç de connexió amb AP-2 a Montblanc. En l'A-2, B-40 i AP-7, Connexió A-2, B-40 i AP-7 a l'entorn d'Abrera i Martorell, en la N-II, duplicació de la variant de Figueres i nous enllaços de connexió amb AP-7 al nord i sud d'aquesta localitat, en la N-260, la variant de Vilafant, en la N-II, duplicació calçada entre Riera de Cinyana i Orriols, en la N-340, duplicació (conversió en A-7) entre La Mora i l'enllaç de Ferran de connexió amb l'AP-7.

Per a planificar aquesta reordenació es van redactar sengles estudis previs sobre distribució de la demanda i necessitat d'actuacions en la Xarxa de Carreteres de l'Estat, dos per a l'AP7 (Tarragona-València-Alacant) i un altre per a la resta de l'AP-7 (Tarragona-La Jonquera) i l'AP-2 (Saragossa-El Vendrell).

Millora de la funcionalitat i de la capacitat: inversió de 687 milions d'euros.

Es preveu la construcció de carrils addicionals en cinc trams amb una inversió de 687 milions d'euros, per a un total de 133 km i està en estudi un tram més, que eleva a 163 km els carrils nous previstos i nou actuacions, entre programes i en estudi. Els trams programats són:

- a) AP-7: Frontera Francesa-La Jonquera
- b) Hostalric - Montornès del Vallès
- c) Montmeló - Paret del Vallès
- d) Connexió B-23 - AP-2 (El Vendrell)
- e) L'Hospitalet del Infant- Amposta

Estat de les obres

Al febrer de 2023, el ministeri va adjudicar un contracte de serveis per a la redacció del projecte "Ampliació a quart carril a l'autopista AP-7 des de l'enllaç de Sant Celoni fins Montornès del Vallès". L'import estimat de les actuacions ascendeix a 115 milions d'euros per a un total de 22 quilometres d'autovia.⁴⁹ També, va licitar la redacció del projecte "Ampliació a tercer carril en l'autopista AP-7. Tram: nova connexió amb l'autovia A-7 a L'Hospitalet de l'Infant – Enllaç d'Amposta" amb un import estimat de les obres de 162 milions.⁵⁰

Al març de 2023, el ministeri va licitar, per import de 2,77 milions d'euros, la redacció del projecte "Ampliació a quart carril en l'autopista AP-7 des de la connexió amb l'autovia B-23 fins a l'Enllaç de Martorell". L'objecte és redactar un projecte per a l'ampliació de la capacitat de l'autopista entre els quilòmetres 163 i 171,9 mitjançant l'addició d'un quart carril, en gairebé 9 km d'autopista, per al que s'estima un import pròxim de 94 milions d'euros.⁵¹

A l'abril de 2023, el ministeri inicia la redacció de varis projectes de millora i construcció de diferents enllaços. El contracte, de més de 3 milions d'euros, es compon de 7 lots:

- Lot 1: Autopista AP-2. Remodelació de l'enllaç amb ARA-A1 i nous enllaços en Osera d'Ebre i Candanos (províncies d'Osca i Saragossa).
- Lot 2: Autopista AP-2. Enllaços de Castellans i Vimbodí (Províncies de Lleida i Tarragona).
- Lot 3: Autopista AP-7. Enllaços de Tarragona Nord i El Vendrell.
- Lot 4: Autopista AP-7. Remodelació d'enllaços de Vilafranca centro, Martorell i amb Autopista C-60.
- Lot 5: Autopista AP-7. Enllaços de Roda de Berá i Banyeres.
- Lot 6: Autopista AP-7. Enllaç de San Celoni nord; Remodelació dels enllaços de Maçanet i Girona nord.
- Lot 7: Autopista AP-7. Enllaç de Figueres centre i variant de Vilafant.

Conveni per a la millora de la connectivitat de l'AP-7 i l'AP-2

Al maig de 2024, amb la signatura del conveni per a la millora de la connectivitat de l'AP-7 i l'AP-2 entre el govern de la Generalitat i l'Estat, la construcció i millores d'alguns enllaços. Segons l'acord assolit, el Departament de Territori millorarà i potenciarà un total de 16 enllaços viaris de les autopistes AP-7 i AP-2, amb una inversió prevista de 250 MEUR transferits per l'Estat espanyol, en el marc de les encomanes de gestió acordades entre ambdues administracions. Les actuacions previstes permetran afavorir l'accessibilitat i la mobilitat en aquests corredors.

En concret, es milloraran nou enllaços existents, tots de l'AP-7, per incrementar-ne la capacitat i funcionalitat, i incorporant nous moviments d'accés a l'autopista, com són:

- Remodelació enllaç Girona Nord.
- Remodelació enllaç Girona Sud.
- Remodelació enllaç C-35 a Maçanet de la Selva, a diferent nivell.
- Remodelació enllaç C-60 la Roca del Vallès.
- Ampliació plataforma entre Montornès i Mollet del Vallès i remodelació de connexions.
- Accessos a Montmeló-Parets del Vallès i compleció connexió amb la C-17 i la C-33.

⁴⁹ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-27022023-1658>

⁵⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-28022023-1331>

⁵¹ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/vie-10032023-1503>

- Remodelació enllaç B-30-C-58-N-150 i millora de les seves connexions.
- Millora de la B-30, entre els quilòmetres 6,8 i 8,2, a Cerdanyola del Vallès.
- Remodelació enllaç Vilafranca del Penedès centre.

D'altra banda, es construiran set nous enllaços per a millorar l'accessibilitat de les autopistes i les seves connexions amb la resta de la xarxa viària. L'acord tancat entre l'Estat i la Generalitat va permetre incloure la construcció d'alguns enllaços que inicialment el Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana no preveia impulsar. Així, dels set nous previstos, tres es van incorporar fruit de la negociació:

- AP-7. Nou enllaç a la T-315 a Bellissens.
- AP-7. Nou enllaç Masdenverge.
- Connexió B-40 i la C-55 a Abrera i Olesa de Montserrat

S'afegiran als quatre que el Ministeri ja preveia construir:

- AP-7. Nou enllaç Sant Celoni/l'Obaga.
- AP-7. Nou enllaç Banyeres del Penedès.
- AP-7. Nou enllaç C-51 al Vendrell.
- AP-2. Nou enllaç Castellldans.

La Generalitat redactarà els estudis i projectes corresponents a aquestes actuacions, alhora que impulsarà i executarà les obres.⁵²

El 30 de novembre de 2024 es publica al BOE el "Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la Administración de la Generalitat de Catalunya, para la ejecución de actuaciones de mejora de la conectividad de la AP-2 y la AP-7"

Fitxa XV7/2024 **Autovia orbital B-40**

La B-40, també coneguda com a Quart Cinturó de Barcelona, forma part de la xarxa transeuropea i del corredor mediterrani. Serà una autovia de circumval·lació de l'àrea metropolitana de Barcelona, que prolongarà l'A-7 procedent d'Algesires i s'iniciarà a la cruïlla d'aquesta amb l'A-2 a Abrera, per continuar circumval·lant les localitats de Terrassa, Sabadell i Granollers abans de finalitzar a l'autopista C-60, que continua fins a Mataró.

Ja va començar a figurar en el primer Pla metropolità de l'any 1968, i, a partir de aquí, ha anat figurant en diversos plans. Actualment consta en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento, que és el que té la competència, i el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026.

⁵² <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/524242/territori-millorara-i-potenciara-16-enllacos-a-l-ap-7-i-l-ap-2-amb-una-inversio-de-250-milions-d-euros>

Figura 1. Mapa i recorregut de la B-40



Font: elaboració pròpia

Rendibilitat econòmica i social

La B-40 és una infraestructura que connectarà les comarques del Vallès Oriental i el Vallès Occidental amb el Baix Llobregat i Maresme, fonamental per al desenvolupament econòmic de la zona i també del seu teixit productiu.

L'objecte d'aquesta infraestructura és facilitar la connexió entre les ciutats mitjanes de la segona corona metropolitana de Barcelona i serviria per descongestionar tota la xarxa comarcal i local, que avui dia està molt congestionada, i també, a més, el trànsit de llarg recorregut d'accés al port de Barcelona.

Segons l'informe de l'Institut Cerdà, amb la finalització del tram Abrera- Terrassa l'impacte macroeconòmic serà de 252 milions d'euros a Catalunya, i els efectes de la infraestructura en el conjunt d'Espanya entre els 364 i els 427 milions d'euros. L'estudi també assenjala que es reduiran en 6.700 tones les emissions de CO2 a l'any en comptar amb una xarxa viària més eficient que disminuiria considerablement la congestió del trànsit.

Estat de les obres

Els primers estudis informatius daten de l'any 1998, i després en l'any 2007 va constar en les primeres dotacions pressupostàries del Pla d'Infraestructures.

La B-40 es va dividir en quatre trams: un primer tram d'Abrera a Olesa de Montserrat, que està en servei, el tram Olesa de Montserrat-Viladecavalls, en fase d'obres, el tram Viladecavalls-Terrassa, que es troba també en servei, i finalment el que seria el tancament de l'autovia B-40 entre Terrassa i Granollers, en fase d'estudi informatiu.

L'any 2003 es van adjudicar aquestes obres que tenien d'haver estat finalitzades el 2010. Però no va ser així, i les obres van patir retards i després es van paraitzar. Per a l'any 2015, el Ministerio de Fomento va programar dues actuacions a la B-40 en els dos trams que encara es troben pendents: Per una part, es van reiniciar les obres entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls l'abril 2015, de 6,2 km. Les obres, que havien d'haver finalitzat l'octubre del 2019, es van aturar de nou perquè s'estava modificant el projecte per actualitzar les instal·lacions dels túnels perquè la normativa ha canviat, per millorar els sistemes de contenció i redissenyar les connexions amb la C-16 i la C-58.

Per l'altra, al juny de 2016 es va licitar l'estudi informatiu del tancament de l'autovia entre Terrassa i Granollers, prioritizant dins d'aquest tram l'itinerari entre Terrassa i Sabadell, amb l'objectiu que aquesta actuació tingui sentit en el seu conjunt.

El juny del 2017 el Ministeri de Foment tornava a adjudicar la redacció de l'estudi informatiu del tram d'uns 35 quilometres entre Terrassa i Granollers. D'aquesta manera, repeteix el tràmit que ja va fer el 2003 i que, deu anys després va arxivar, perquè el Ministeri de Medi Ambient va admetre que l'expedient d'avaluació ambiental havia caducat dues vegades. Després, caldrà procedir a fer l'expedient d'informació pública, l'avaluació d'impacte ambiental i encarregar la redacció del projecte amb el traçat escollit. Foment calcula que el pressupost de totes les actuacions podria suposar una inversió de 403 milions, i l'objectiu és crear un arc de circumval·lació a Barcelona alternatiu al que formen l'AP-7 i la B-30.

El febrer del 2020 es va iniciar el procés d'informació pública del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, que proposa una setantena d'actuacions encaminades a una mobilitat més sostenible, eficient i segura, amb el transport públic com a gran protagonista. Les mesures plantejades en el Pla són fruit d'un treball en què han participat, a més de la Generalitat, administracions locals i comarcals, ens territorials i socials i també la ciutadania. Les propostes tenen com a horitzó temporal l'any 2026. El Pla de Mobilitat del Vallès fins el 2026 no contemplà el Quart Cinturó entre Sabadell i Granollers, però sí la connexió entre Terrassa i Sabadell amb una via que no sigui de pas, ara dita 'Ronda Nord dels sistemes urbans de Terrassa i Sabadell'.

El juny de 2022, es va donar a conèixer que el govern central finançarà el tram de la B-40 que enllaça Terrassa i Sabadell i que la Generalitat farà l'estudi informatiu i s'encarregarà d'executar el projecte.

El febrer de 2024, després de 17 anys de retards, es posa en servei els 6,1km que estaven pendents entre Olesa de Montserrat i Viladecavalls, amb un pressupost de construcció de 250,1 milions d'euros, incloent un túnel d'1,2km a Abrera. Amb aquest tram, ja son 13,2km posats en servei de la B-40 entre Abrera i Terrassa. L'obra permet realitzar totes les operacions d'accés i sortida a les carreteres de l'entorn, però amb enllaços que no estan acabats. Queda per acabar el tram de l'A2, la qual cosa de fet pot afectar el carril d'enllaç entre la C-55 i l'A2, perquè el trànsit que s'incorpori a aquesta última carretera des de la B-40 coincidirà en el mateix punt amb el qual arriba fins ara de la C-55.⁵³ El Ministeri té aprovada una inversió de 352 milions per a realitzar la nova connexió de la B-40 amb l'A2 entre Abrera, Esparreguera i Martorell. La tramitació encara no està acabada.

Per completar la B-40 encara mancava la construcció del tram de 10,3km entre Terrassa i Sabadell, el qual es va signar al febrer de 2024 un conveni entre la Generalitat i l'Estat per a la seva construcció. També mancarien per construir 28km del tram entre Sabadell - Granollers - La Roca, que està pendent d'un nou estudi informatiu, ja que el d'impacte ambiental ha caducat tres vegades (2010, 2012 i 2021). A més, es fa necessari augmentar la capacitat del tram de l'AP-7 de Vilafranca del Penedès a Martorell amb un carril addicional més.

El 30 de novembre de 2024 es va publicar al BOE el "Convenio entre el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible y la Administración de la Generalitat de Catalunya para la redacción de los estudios y proyectos, la financiación y la ejecución de las obras de la ronda Nord de los sistemas

⁵³ <https://www.elperiodico.com/es/terrassa/20240216/activacion-nuevo-tramo-b-40-implicaciones-valles-catalunya-central-98249027>

urbanos de Terrassa, Sabadell y Castellar del Vallès” amb una finançament plurianual previst de 200 milions d’euros.

Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Congreso de los Diputados; Cambra Oficial de Contractistes d’Obres de Catalunya; Ministerio de Fomento; Presupostos Generals de l’Estat i butlletins oficials; La Vanguardia; El Punt Avui; El País; El Periódico de Catalunya; Departament de Territori i Sostenibilitat.

Fitxa XV8/2024

Desdoblament (2+2) de la C-13 de Lleida a Balaguer

La carretera C-13 forma l’Eix occidental de Catalunya, des de Lleida a Balaguer, Tremp i la Pobla de Segur, i és una de les vies d’accés al Pirineu de Lleida. Amb motiu de l’intens flux de trànsit entre Lleida i Balaguer, la planificació viària de la Generalitat preveu el desdoblament de la C-13 entre ambdues poblacions.

La formació d’aquesta autovia permetrà millorar la capacitat i nivell de servei de la C-13 actual i potenciar les comunicacions en aquest àmbit.



Fonts: Infraestructures.cat; Departament de Territori i Sostenibilitat; diari Segre.

La necessitat de desdoblejar la C-13 s’ha plantejat a causa de l’increment del trànsit, especialment de vehicles pesants, que ha generat congestió en uns certs trams i ha elevat els nivells de risc quant a seguretat viària. A més, es busca millorar la fluïdesa del trànsit, reduir els temps de viatge i potenciar el desenvolupament econòmic de la regió.

Estat de les obres

A l’abril de 2014 es va posar en servei la variant de la C-13 de Vilanova de la Barca, que permet evitar

el trànsit de pas per l'actual travessera de la C-13 i millorar, d'aquesta manera, la mobilitat i la seguretat viària en aquest entorn. Els treballs han comptat amb un pressupost de 49 MEUR. Aquesta variant correspon a un tram de la futura autovia entre Lleida i Balaguer que la Generalitat ha projectat per tal de potenciar les comunicacions a les comarques de Ponent.

La variant compta amb dos enllaços a diferent nivell i una intersecció a nivell per a facilitar les connexions amb el nucli i la xarxa viària de l'entorn:⁵⁴

- Vilanova de la Barca sud: Aquesta intersecció se situa a l'inici de la variant i està formada per una rotonda a nivell.
- Vilanova de la Barca nord: Consta d'una rotonda de 90 metres de diàmetre exterior aixecada sobre el tronc de la variant. Un dels ramals de l'enllaç connecta amb l'antiga C-13, sobre la qual s'ha construït una rotonda a nivell, a uns 300 metres de distància del nord del nucli urbà de Vilanova de la Barca.
- Térmens sud: Està format per una rotonda, de 90 metres de diàmetre, aixecada respecte del tronc de la variant. A partir de la rotonda, s'han format dos ramals principals. Un ramal d'uns 400 metres es dirigeix cap a l'oest i arriba a l'antiga C-13, sobre la qual s'ha construït una rotonda situada a uns 400 metres al sud del nucli urbà de Térmens. L'altre ramal, d'1,2 quilòmetres, va cap a l'est i connecta amb la carretera de Bellvís, sobre la qual s'ha format una altra rotonda.

Actualment, l'únic tram d'autovia de la C-13 és el que va de Vilanova de la Barca a Térmens.

Fitxa XV9/2024

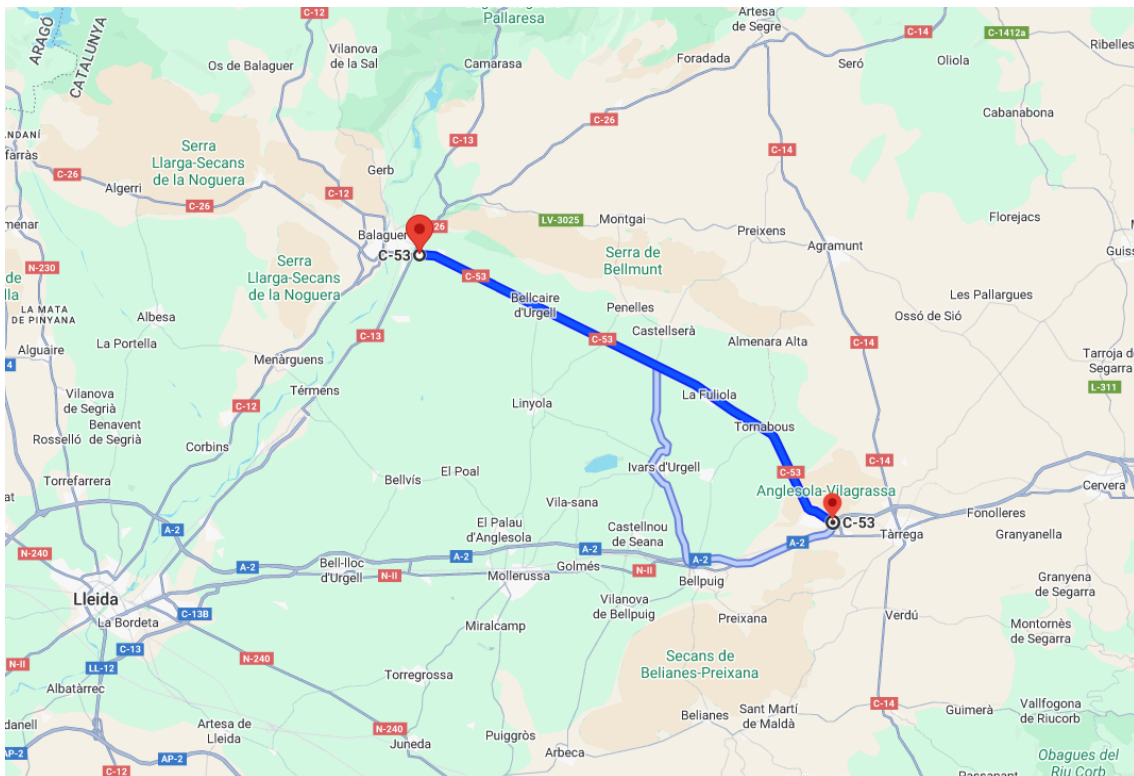
Desdoblament (2+2) de la C-53 de Tàrrrega a Balaguer

Aquesta via enllaça directament les comarques de la Noguera i l'Urgell, unint les dues capitals comarcals, Balaguer i Tàrrrega i, posteriorment, enllaça amb la C-26 connectant Balaguer amb Alfarràs. En aquesta infraestructura de 31 quilòmetres es registra un volum de trànsit diaris d'entre 7.000 i 8.000 vehicles.⁵⁵ Es necessari potenciar aquesta via i afavorir la seva seguretat i fluïdesa, es per això que cal el seu desdoblament.

⁵⁴ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/127815/comencen-obres-variant-vilanova-barca-c-13>

⁵⁵ <https://www.3cat.cat/324/la-reforma-de-la-c-53-i-la-c-26-que-uneixen-tarrega-i-alfarras-tindra-sis-variants-noves/noticia/85364/>

Figura 1. Mapa i traçat de la C-53



Font: Google maps

Estat de les obres

El març de 2023, la conselleria de Territori de la Generalitat va informar que estudiaria el projecte de desdoblament de la carretera C-53 entre Tàrrega i Balaguer per transformar aquesta carretera en una via 2+1, amb l'objectiu de millorar tant la seguretat viària com la fluïdesa del trànsit. Aquesta configuració implica un tercer carril reversible, que alterna la seva direcció segons la necessitat, i permet avançaments segurs en trams concrets.⁵⁶

A més, es preveu la construcció d'una rotonda a la intersecció de la C-53 amb les carreteres LV-3028 i LV-3344 per reduir la perillositat d'aquest punt, conegut per la seva sinistralitat. També es plantegen millores estructurals a altres interseccions com la LV-3331 a Penelles, reforçant la seguretat de manera provisional mentre es desenvolupen les solucions definitives.

Fonts: Infraestructures.cat; Departament de Territori i Sostenibilitat; diari Segre.

Fitxa XV10/2024 **C-12 Tram la Ràpita-Amposta-Lleida**

L'Eix de l'Ebre o Eix occidental de Catalunya discorre en direcció nord-sud i és inclòs a la xarxa transeuropea. Està format pel tram de la carretera N-340 entre la Ràpita i Amposta, per la carretera C-12 entre Amposta i Lleida i per la futura autovia A-14 entre Lleida i Era Val d'Aran. Enllaçaria també amb la desdoblada N-420 a través de la C-43 entre Gandesa i Benifallet, que també s'hauria d'ampliar.

Planificació

⁵⁶ https://www.segre.com/es/comarcas/230318/territori-estudiara-transformar-c-de-balaguer-tarrega-una-via-1_204645.html

L'actuació està contemplada al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya 2006-2026 i al Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre.

Rendibilitat econòmica i social

Aquest eix permet millorar la mobilitat i potencia les comunicacions entre el Mediterrani i la plana de Lleida. Més enllà, permetria descongestionar i complementar l'Eix del Mediterrani, incorporar-hi les Terres de l'Ebre, de Lleida i de l'Alt Pirineu connectant-los amb Tolosa i el centre de França, a l'entorn de Clermont-Ferrand, un veritable centre d'alta tecnologia aeroespacial, química i farmacèutica, entre d'altres.

A més, els ports de Barcelona, Tarragona i els Alfacs, els centres integrals de mercaderies, Logis Ebre i CIM Lleida, l'aeroport de Lleida-Alguaire, dotaran a aquest corredor d'una potencialitat logística vital per competir amb d'altres possibles traçats. Es convertiria en una sortida alternativa a l'Eix Mediterrani des de les Terres de l'Ebre, i també de tot l'Eix logístic, industrial i de serveis en què s'està convertint la N-IIa entre Lleida i Cervera, en el corredor Barcelona-Madrid.

Estat de les obres

La planificació de l'Eix de l'Ebre/Eix Occidental de Catalunya contempla el desdoblament de la carretera N-340 entre el port d'Alcanar i Amposta i la reconversió a autovia de la carretera C-12 entre Amposta i Lleida. El traçat té quatre trams diferenciats:

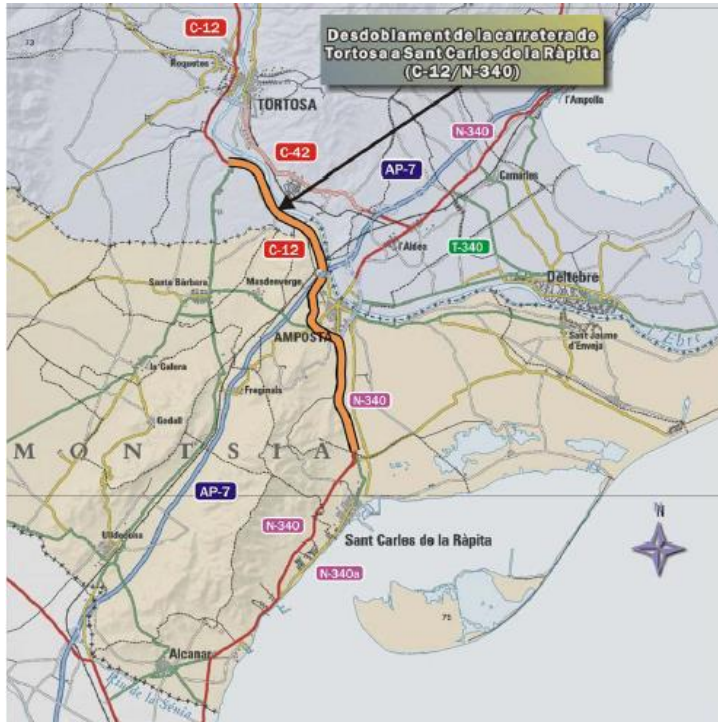
Al primer tram, que va des del límit entre les Terres de l'Ebre i les de Lleida fins al nord de Jesús, al terme municipal de Tortosa.

El segon tram s'inicia amb la variant desdoblada de Tortosa i, posteriorment, aprofita el corredor de l'actual C-12 entre la Raval de Crist, a Roquetes, i Vinallop, amb el desdoblament pertinent. El projecte es va aprovar el febrer del 2015 i comporta una inversió que s'ha estimat en 106,5 MEUR.

El tercer tram, des de Vinallop fins a la Ràpita, es grafia com a corredor en estudi i creua l'autopista AP-7 i la línia ferroviària del corredor del Mediterrani.

Al juliol del 2008 s'adjudicava la redacció de l'estudi informatiu i d'impacte ambiental per al desdoblament de l'Eix de l'Ebre entre Tortosa i la Ràpita, que abasta una longitud de 18,5 quilòmetres de les carreteres C-12 i N-340 i s'estimava que les obres suposarien una inversió de 122,5 M€.

Figura 1. Desdoblament de Tortosa a la Ràpita.



El desdoblament s'iniciava a la futura variant de Tortosa (C-12), i acabava a l'inici de la variant de la Ràpita (N-340). La N-340 ja estava desdoblada en la variant d'Amposta i fins al final del pont sobre l'Ebre.

Al quart i darrer tram, des de la Ràpita fins al port d'Alcanar, el Pla proposa el desdoblament de la carretera N-340 – que considera i grafia com a condicionament sobre el traçat actual–. Aquesta actuació forma part de l'estratègia de potenciació del port d'Alcanar, mitjançant la qual es connecta amb els principals corredors d'infraestructures a través d'una via d'alta capacitat. Tanmateix, la potenciació del port d'Alcanar ha de comportar la inclusió prèvia en el Pla de ports de Catalunya i la resolució de l'avaluació ambiental corresponent. Les

actuacions d'infraestructures associades estan condicionades al desenvolupament del port.

A l'abril del 2018 es van iniciar els treballs de millora del ferm de la C-12 entre Tortosa i Aldover, en un tram de 4 quilòmetres entre la zona de Jesús (Tortosa) i la zona de Pla d'Illés (Aldover). Per aquesta carretera circulen diàriament 7.300 vehicles, el 10% dels quals són vehicles pesants.

El febrer del 2020 es licitaven les obres de reforçament del ferm i millora de la seguretat viària de la C-12 en el tram entre Aldover i Xerta, per un import de prop d'1,5 milions d'euros.

El Departament de Territori i Sostenibilitat ja ha impulsat els primers projectes que definiran les actuacions del pla de millora de la funcionalitat i la seguretat de la C-12 en tota la seva longitud, des de Lleida fins a Amposta.

El Pla de millora preveu la transformació de la C-12 per implantar-hi una secció 2+1, que s'executarà per fases i el primer tram serà entre Tortosa i Amposta. Consisteix en la formació d'un segon carril addicional en un sentit o altre de la circulació, alternadament, i la instal·lació d'una separació física entre sentits. És una solució òptima i econòmicament eficient per a carreteres amb intensitats de trànsit de fins a 25.000 vehicles diaris i té un menor impacte en l'entorn, amb efectes similars sobre la seguretat viària als d'un desdoblament.⁵⁷

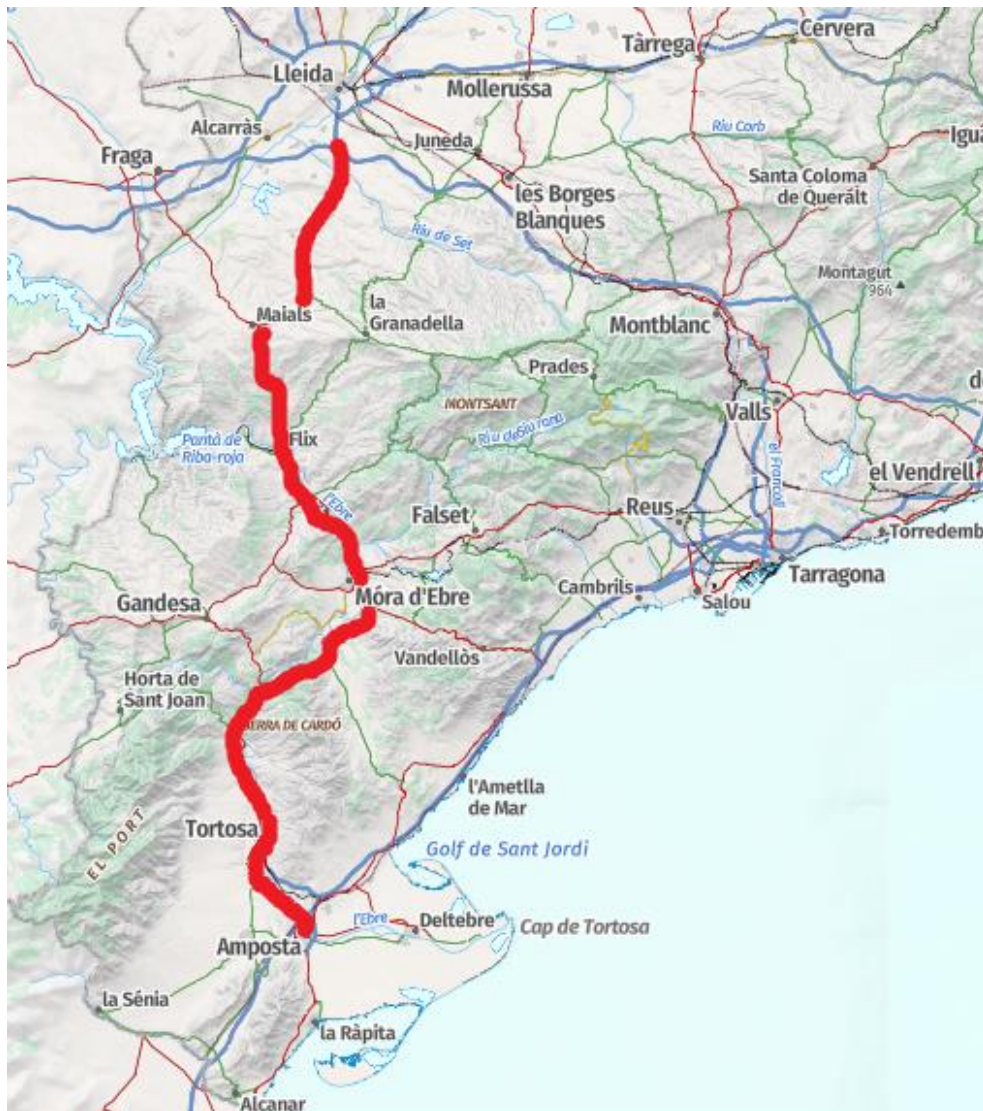
En general, les actuacions incloses en aquest Pla són:

- Increment de la seguretat i la fluïdesa del trànsit mitjançant la implantació del 2+1.
- Millora de la geometria dels carrils d'incorporació i de sortida de la via i reordenació accessos.
- Renovació del paviment per un de nou que millori l'adherència i el drenatge i redueixi el soroll produït pel rodament dels vehicles.
- Substitució dels sistemes de contenció als ponts.
- Millora de les interseccions per afavorir la canalització del trànsit i la seguretat.
- Pavimentació de cunetes, que permeten donar un sobreample a la carretera.

⁵⁷ <https://ebredigital.cat/2020/06/05/territori-a-punt-de-licitar-la-redaccio-del-projecte-de-conversio-de-la-c-12-en-carretera-21-entre-tortosa-i-amposta-i-ginestar-i-garcia/>

En l'extensió de l'estratègia 2+1 que va presentar la Generalitat de Catalunya el març de 2023, hi consten 88,9 quilometres de la C-12 pel tram Amposta – Lleida. No obstant això, considerem que aquesta infraestructura formaria part d'un eix més extens, com seria la Ràpita – França i que, per tant, es complementaria amb l'extensió de l'A-12 i les millores previstes en el marc del projecte Agenda N-230 (veure fitxa XV15 A-12). Aquest nou eix vertical de ponent, és una de les principals infraestructures que hi manquen per completar la xarxa de carreteres del país.

Figura 2. Mapa del tram que considerem hauria de ser una via ràpida (C-12)



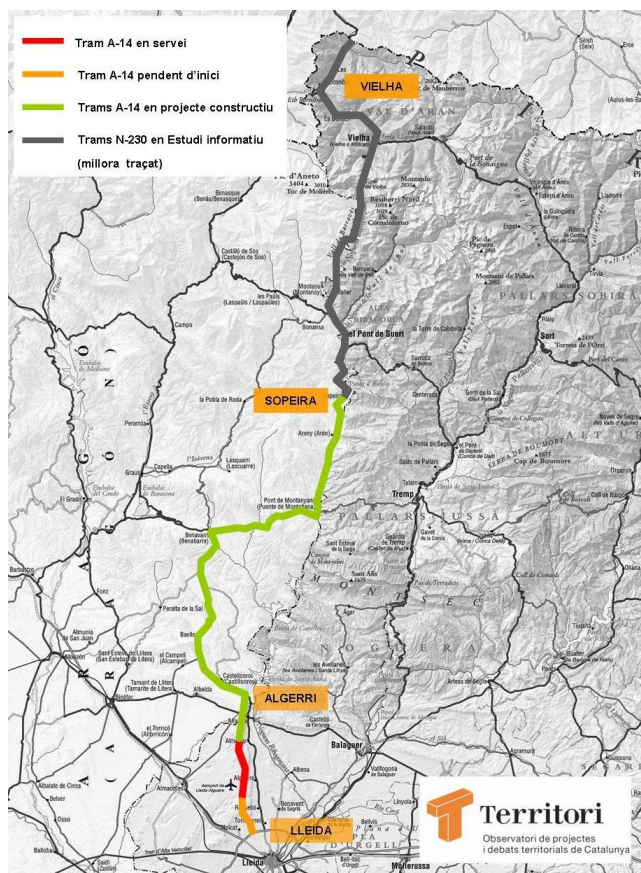
Font: elaboració pròpia

Font: Departament de Territori i Sostenibilitat; Parlament de Catalunya; Pla territorial parcial de les Terres de l'Ebre; Observatori de Projectes i Debats Territorials; ebredigital.cat; butlletins oficials.

Fitxa XV11/2024
A-14 Lleida-França

Aquesta via forma part de la xarxa transeuropea que transcorre per l'Eix Occidental de Catalunya: Amposta - Lleida - Pònt de Rei (N340/C-12/A-14/N-230). L'A-14 serà una autovia d'accés al Pirineu i a França, d'una longitud total aproximada de 94,97 km. L'autovia començarà prop de Lleida, al punt quilomètric 460,5 de l'Autovia del Nord-est, i finalitzarà a Sopeira (Osca), abans de l'Embassament d'Escales, just on la vall es fa molt estreta. Actualment, tan sols el tram Rosselló - Almenar, de 10,3

km es troba en servei. Hi ha un nou projecte per perllongar fins a la frontera amb França després de l'obertura de la nova boca del túnel de Vielha amb dos tubs de túnel. Provisionalment aquests túnels funcionen uns pocs quilòmetres com autovia, però hi ha un nou estudi informatiu de Sopeira a boca Sud del túnel de Vielha per prolongar l'autovia A-14 cap a Canejan amb la frontera francesa.



Planificació

L'actuació consta al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024), al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), al Pla Territorial Alt Pirineu i Aran i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).

Rendibilitat econòmica i social

Actualment hi passa la N-230, però com que el trajecte és més curt per arribar a França respecte altres passos fronterers és molt usat per camions, cosa que dificulta el trànsit i provoca nombrosos accidents. Transformant-la en autovia el trànsit serà més fluid i rebaixarà la perillositat.

D'acord amb les dades de SENER (2024), completar l'A-14 fins a França suposaria un CAPEX de 2.321 milions d'euros i un benefici social de 1.173 milions d'euros, derivats principalment de l'estalvi de temps i de la reducció de CO2.

Estat de les obres

El tram Rosselló-Almenar és en servei des del 2012 i el tram Lleida-Rosselló (enllaç amb l'A-2), des de juliol del 2017.

El tram Almenar-Alfarràs (L.P. Osca), les obres del qual no han estat licitades, per la qual cosa el milió d'euros pressupostat el 2017 no es va executar, ni tampoc els 2,9 milions d'euros que estaven previstos el 2018. En el projecte de pressupostos del 2019 només s'hi dedicaven cent mil euros a aquesta actuació.

Els trams que van d'Alfarràs a Sopeira són en fase de redacció de projecte.

El Ministerio de Fomento iniciava, el gener del 2018, la informació pública de l'estudi informatiu del tram Sopeira - Boca Sud del Túnel de Vielha, i el març, el de la Boca Nord del Túnel de Vielha- Frontera Francesa.

Durant el març de 2022, es va acordar amb els representants territorials que el MITMA dissenyés un calendari d'actuacions i projectes a desenvolupar en el corredor de l'autovia A-14 i la carretera N-230 entre Lleida i la Vall d'Aran.

Al setembre de 2022 es presenta el projecte Agenda N-230⁵⁸ per part del secretari general d'Infraestructures, Xavier Flores. Les actuacions que es proposen són les següents:

⁵⁸ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/lun-19092022-0835>

Almenar-Benavarri: Es tracta d'un tram de 43,6 km que discorre en terreny pla i en el qual es preveu la construcció d'un tram d'autovia de nou traçat entre Almenar i Alfarrás, incloent a més la supressió de la travessia de Alfarrás. Així mateix, entre el final d'aquest tram i Benavarri es proposa el condicionament com a carretera 2+1.

Benavarri-Sopeira: En aquest tram de 39 km, el terreny va sent cada vegada més ondulat i hi ha poques zones amb possibilitat d'avançament. Es proposa, per tant, el condicionament com a carretera 2+1, per al que recentment s'ha licitat un contracte de redacció del projecte constructiu.

Sopeira-Boca sud túnel de Vielha: Es tracta d'un tram de 41 km de longitud, en el qual la carretera discorre sinuosament per un terreny molt accidentat que compte, en aquests moments, amb unes prestacions molt estrictes amb grans dificultats d'avançament. En ell, es proposa realitzar:

- Actuacions de millora a curt termini. En el tram Intersecció L-500 (p.k.124) – Intersecció N-260 (punt quilomètric 130), s'escometrà una millora de les condicions de seguretat viària i de servei, com a carretera 2+1.
- Variants de traçat o de població, que fan necessari un estudi informatiu amb obtenció de la declaració d'impacte ambiental (DIA). Actualment està redactat l'Estudi Informatiu Condicionament N-230 Sopeira – Túnel de Vielha, que se sotmetrà a informació pública, per a posteriorment remetre'l al ministeri de Transició Ecològica i Repte Demogràfic per a obtenir la DIA.

Boca nord túnel de Vielha - Frontera francesa: Aquest tram de 31,1 km discorre per un terreny molt accidentat, per la qual cosa compta amb un traçat sinuós i amb dificultats d'avançament.

En els 6 km entre el túnel de Vielha i la localitat de Vielha es preveu condicionar la N-230 mitjançant la implantació de carrils d'avançament (2+1), per al que es licitarà un contracte per a la redacció del projecte de traçat i construcció.

La variant de Vielha exigeix la redacció d'un estudi informatiu per a trobar la millor solució i en el qual s'haurà de comptar amb l'opinió del territori.

A més, entre Vielha i Aubert es preveuen actuacions de millora en interseccions i travessies.

A l'octubre de 2022 es va licitar la redacció del projecte del tram entre Almenar i el límit provincial amb Osca de l'autovia A-14, amb un pressupost base de licitació d'1,25 milions d'euros, donant continuïtat al tram ja existent entre Lleida i Almenar.

Figura 2. Mapa de l'eix la Ràpita – França



Font: elaboració pròpia

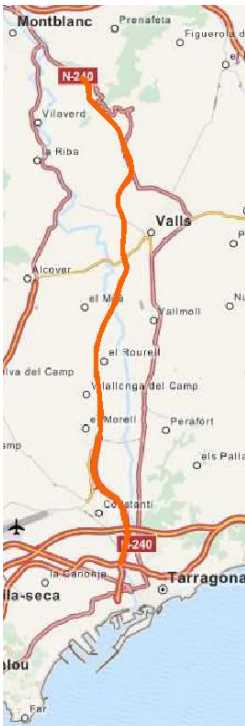
Nota: juntament amb l'eix la Ràpita – Lleida (fitxa XV10-2024), aquests dos eixos constitueixen un dels principals eixos sud-nord de via ràpida que manquen al país. L'altre eix seria el Tarragona – Andorra (fitxa XV12-2024).

Fitxa XV12/2024

Eix Tarragona – Andorra: C-14 (2+2), enllaç A-27-AP-7 i connexió A-27-A-

Tarragona estava connectada amb Lleida, Ossa, Pamplona i Bilbao per la carretera estatal N-240. Fins a Valls i Montblanc era la principal via de comunicació, continuant de forma paral·lela a l'AP-2 fins a Lleida.

L'autovia A-27 és una carretera finançada pel Ministeri de Foment espanyol (ara Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible), que connectarà Tarragona amb Lleida per tal de descongestionar la carretera N-240.



Planificació

Administració General de l'Estat. Segons el Conveni signat l'any 2006 entre el Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento (Pla d'inversions 2006-2012) aquest es comprometia a iniciar obres o licitacions prioritàries a l'autovia interurbana A-27 Tarragona-Lleida, que corre paral·lela a la N-240, per un import global de 270,7 milions d'euros. L'actuació també apareix en el Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento.

Generalitat de Catalunya. El corredor Tarragona Península (centre-nord), N-240: reconversió en autovia Tarragona-Montblanc-Lleida forma part de la xarxa transeuropea en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026.

El projecte ja apareixia al Pla de carreteres aprovat per la Generalitat el 1995. Complementa aquesta corredor l'accés viari a la ZAL del Port de Tarragona, que resta a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla Especial de la ZAL.

Rendibilitat econòmica i social

L'autovia projectada és essencial per enllaçar les comarques de Ponent i del Camp de Tarragona amb l'eix del País Basc, Navarra i l'Aragó. El fre a aquesta infraestructura limita l'accessibilitat al port de Tarragona i el desenvolupament del sector químic, agroalimentari i turístic.

També és necessària per descongestionar la N-240 i reduir-ne l'accidentalitat. Per exemple, el tram Tarragona-Accés a Valls pateix una intensitat mitjana diària el 2013 de 18.684 vehicles i una mitjana anual de 3 accidents mortals o greus.

Estat de les obres

L'estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 Tarragona-Montblanc que es va aprovar l'any 2003 dividia el traçat en quatre trams: Tarragona-el Morell (7,8 km), el Morell-variant de Valls (9,5 km), variant de Valls (5 km) i Valls-Montblanc (5,1 km). La redacció dels projectes constructius dels quatre trams es van licitar i adjudicar durant els anys 2004 i 2005, i les obres entre 2006 i 2008. El juny de 2007 el Ministeri de Foment va iniciar la redacció de l'Estudi informatiu i d'impacte ambiental de l'A-27 entre Montblanc i Lleida, tot i que no descartava alliberar el peatge de l'AP-2 entre aquestes dues ciutats.

El febrer de 2008 es varen posar en marxa els treballs dels tres primers trams (Tarragona-el Morell, el Morell-Valls i variant de Valls) i el febrer de 2009 el tram Valls-Montblanc. En aquest darrer tram, les obres avançaven lentament a causa de les dificultats tècniques que obligaren a efectuar canvis.

El juliol de 2010 el Ministeri de Foment atura les obres, a causa de la crisi econòmica, que es reprenen el 2011 en els tres primers trams. El tram Valls i Montblanc no es reprenen en espera d'una solució. Finalment, el tram Tarragona-El Morell entra en servei l'agost del 2013, el tram El Morell-Variant de Valls l'octubre del 2015 i la Variant de Valls el desembre del mateix any.

Pel que fa al tram de variant de Valls – Montblanc, el 2019 es reprenien les obres un cop definit com ha de ser el túnel del coll de l'Illa (N-240). El juliol es realitzaven les voladures i el març de 2020 ja s'iniciava la perforació del túnel. El projecte de Pressupostos General de l'Estat per a 2022 preveu una inversió de 23,4 milions d'euros per enguany i 8,5 milions d'euros per al 2023, any en el qual està previst la seva finalització. Aquesta obra, apareix als PGE des de 2006 i, als PGE de 2009, la finalització d'aquest tram estava prevista el 2012 amb un cost total de 91,38 milions d'euros, mentre que als PGE de 2022 la finalització de l'obra està prevista l'any 2023 amb un cost total estimat de 149,86 milions d'euros.

Quant a la duplicació de la calçada de la N-240 en els trams Lleida-Les Borges Blanques- Montblanc, el pressupost per al 2022 es de 53.000 €, any que finalitzaria l'actuació. L'abril del 2018 el Ministerio de Fomento licità la redacció de l'estudi informatiu d'increment de la capacitat de la carretera N-240 entre la variant de Les Borges Blanques i la ciutat de Lleida, per import de 0,7 M€.

Els pressupostos incorporen també la connexió de l'A-27 amb l'AP-2 a Montblanc, amb un pressupost de 352 mil € per 2022, que consistirà en duplicar la calçada de la N-240 entre la fi de l'A-27 i el tram ja duplicat d'aquesta mateixa carretera nacional, en la variant de Montblanc. Es tracta d'un tram d'uns cinc quilòmetres que obligarà a nous estudis d'impacte ambiental, expropiacions i noves obres que han de permetre arribar a l'entrada de l'autopista, que ja ha quedat lliure de peatge. El març de 2022 es va licitar la redacció per connectar l'A-27 amb l'AP-2 per tal de completar adequadament l'apertura de Lleida en Tarragona per vies d'alta capacitat.

L'accés viari a la ZAL del Port de Tarragona restava a l'espera de l'aprovació definitiva del Pla Especial de la ZAL, que es va aprovar el 4 de desembre de 2019 per la Comissió d'Urbanisme de Tarragona (anteriorment, per Resolució TES/1911/2019, de 10 de juliol, es formular la declaració ambiental estratègica del Pla especial d'ordenació de la zona d'activitats logístiques (ZAL) i del Pla especial d'infraestructures d'accessos a la ZAL del Port de Tarragona, al terme municipal de Vilaseca, amb caràcter favorable, però condicionada). El nou espai disposa 92 hectàrees per a activitats logístiques relacionades amb el tràfic marítim amb valor afegit. L'aprovació definitiva de la ZAL representa un creixement del 20% de la superfície del port.

El juny del 2020, el Port de Tarragona va adjudicar el projecte d'assistència tècnica per a la revisió i redacció dels projectes d'accessos a la zona ZAL del Port de Tarragona. El projecte descriu els treballs i fixa les condicions tècniques que regiran el contracte per a la construcció dels accessos a la zona d'activitats logístiques del Port.

Està previst que el vial perimetral sigui completat amb dos ramals més que connectaran la ZAL amb les carreteres del seu entorn. Per un costat, es construirà una rotonda a la carretera C-31B (Autovia de Tarragona-Salou) a l'alçada de la planta industrial de DOW Chemical i a la intersecció amb la carretera TV-3146. Es tracta d'una inversió del Port de Tarragona de 2,8 milions d'euros que executarà la Generalitat de Catalunya, atès que és la titular de la carretera i que aquests es troba fora del domini públic portuari. En breu s'iniciaran les expropiacions i es preveu que les obres puguin començar en el segon semestre d'aquest any.

I, per un altre costat, es construirà un pas soterrat, per sota de la C-31B per connectar la ZAL a l'A-7. Aquest pas es construirà a l'alçada de la rotonda de la "Piconadora" a la intersecció de la C-31B amb la carretera TV-3148. Aquest accés té per finalitat continuar el vial que s'està construint actualment, dotant-lo d'un amb el vial de vehicles pesats a l'A-7. Igualment, s'executaran enllaços per a vehicles lleugers del vial de la ZAL amb la rotonda coneguda com la Piconadora. Aquesta obra suposarà una inversió d'uns 6 milions d'euros. Actualment, aquest projecte ja està redactat i aprovat, i es passarà a licitar les obres tant aviat com finalitzi l'actual procés d'expropiació dels terrenys afectats.⁵⁹

El 23 d'octubre de 2023, es fa la posada en servei del nou tram de 5,2 quilòmetres (km) de l'autovia A-27 entre Valls i Montblanc, a la província de Tarragona, després d'una inversió de 157,25 milions d'euros (IVA inclòs). Amb l'obertura d'aquest nou tram de la A-27, es preveu un estalvi de temps de més de 700.000 hores anuals, ja que s'espera que el temps mitjà de viatge es redueixi en 10 minuts, en evitar el pas pel sinuós "Coll de Lilla" i dirigir el trànsit per un túnel ampli, modern i segur.

Així mateix, suposarà un estalvi de més 22 milions de quilòmetres anuals. Això comportarà una millora de l'eficiència del consum energètic, que es tradueix en una reducció de 4.300 tones anuals de CO2 i,

⁵⁹<https://www.porttarragona.cat/ca/autoritat-portuaria-tarragona/comunicacio-premsa/notes-premsa/item/2925-el-port-tarragona-oficialitza-l-inici-de-les-obres-del-projecte-de-construccio-de-la-zona-d-activitats-logistiques>

per tant, un augment de la sostenibilitat del transport per carretera. A més, la nova infraestructura suposa un augment de la seguretat. En termes comercials, millorarà la comunicació entre importants zones industrials de l'interior, Lleida i Aragó, amb el port de Tarragona, influint positivament en la competitivitat del port, i al seu torn en el desenvolupament econòmic i social de la zona.

Actualment, es troben licitades i en fase d'avaluació les actuacions complementaries a la connexió de l'A-27 amb la N-240. Aquestes obres es van licitar el 12 de setembre per valor de 5 milions d'euros, on es contempla l'execució d'un pas superior en el punt quilomètric 4,6. Aquestes actuacions tenen un termini d'execució previst de 18 mesos.

El projecte per connectar la A-27 i l'autopista AP-2 ja està redactat a l'espera de que l'obra es liciti. D'acord amb les declaracions del subdelegat del govern espanyol a Tarragona, les obres podrien començar a la primavera de 2025 i finalitzar a l'hivern de 2027.⁶⁰

Al febrer de 2024, es va licitar l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental que analitzaran diverses alternatives de traçat per a la futura variant de la C-14 a Tàrrrega. Es preveu que la futura variant, que discorrerà per l'oest del municipi, tindrà una longitud de 7,6 quilòmetres i la seva construcció comporti una inversió de 70 MEUR. La nova infraestructura permetrà alleugerir de trànsit el nucli urbà; actualment, la C-14 en aquest entorn registra entre els 6.300 vehicles diaris –abans de Tàrrrega– als 3.900 –passat Tàrrrega.

Per altra banda, és necessari ampliar l'A-27 des de Montblanc fins a Tàrrrega, i connectar-la amb l'A-2, per tal dotar a la xarxa de carreteres del país d'un nou i necessari eix vertical que uneixi de manera ràpida i segura Tarragona amb Andorra. La resta de l'eix, Tàrrrega – Artesa de Segre – Andorra, està unida per la C-14 la qual, mitjançant un 2+2, podria convertir l'eix Tarragona – Andorra en una connexió realment ràpida, segura i efectiva. Actualment, hi ha actuacions previstes en aquest sentit amb l'extensió de l'estratègia 2+1 impulsada per la Generalitat i presentada el 15 març de 2023. Concretament, estan previstos convertir en 2+1 els 11,8 km del tram de Ponts-Oliana de la C-14. Si més no, la nostre proposta consisteix en una extensió total d'aquesta estratègia 2+2 a la C-14 des de Montblanc fins a Andorra.

⁶⁰ <https://www.lavanguardia.com/local/tarragona/20231124/9403009/proyecto-conectar-27-autopista-ap-2-montblanc-esta-redactado.html>

Figura 2. Mapa de l'eix Tarragona – Andorra



Font: elaboració pròpia

Nota: L'eix Tarragona – Andorra és un dels principals eixos sud-nord de via ràpida que manquen al país. L'altre eix seria l'eix la Ràpida – França (fitxes XV10-2024 i XV11-2024)

Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Congreso de Diputados; Butlletins oficials; Diari de Tarragona; Port de Tarragona; La Vanguardia; Diari Segre; Diari de Tarragona.

Fitxa XV14/2024

Connexió A-2 amb la C-32 Tordera – Maçanet

La connexió de la C-32 a Tordera amb l'A2 a Maçanet és una infraestructura estratègica que pot tenir un impacte significatiu a nivell econòmic, logístic i territorial a Catalunya. Aquesta connexió milloraria de manera important la mobilitat a la zona del Maresme, la Selva i les comarques veïnes.

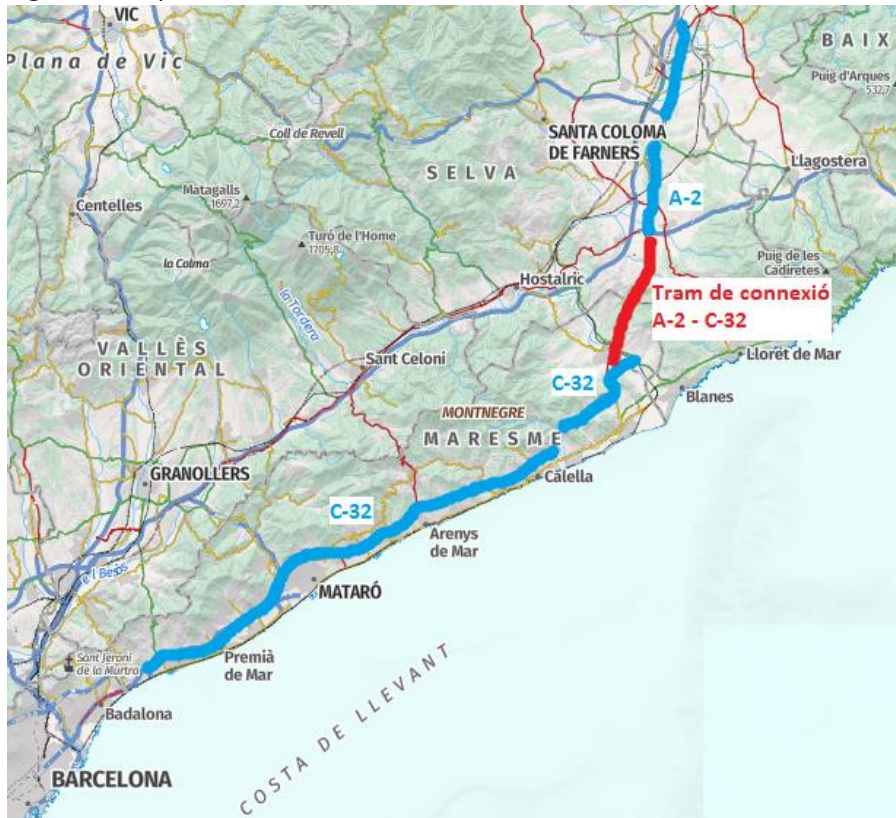
Actualment, la C-32 acaba a Tordera, mentre que l'A2 passa per Maçanet de la Selva. La connexió directa entre aquestes dues vies milloraria la fluïdesa del trànsit entre el Maresme, la Selva i la resta de Catalunya. Aquesta connexió permetria una continuïtat viària des de la costa del Maresme fins a l'interior del territori, connectant-se amb una de les principals artèries viàries de Catalunya (l'A2), que uneix Barcelona amb Girona i França. Això reduiria els embussos en trams locals i oferiria una alternativa més ràpida i eficient a la congestió de la N-II.

Aquesta connexió facilitaria el transport de mercaderies entre els centres industrials del Maresme i les àrees de producció agrícola i industrial de la Selva i el Gironès, oferint una connexió més directa cap a Barcelona i el sud de França. Les empreses podrien beneficiar-se d'una millor accessibilitat als seus

mercats, la qual cosa impulsaria l'activitat econòmica a la regió. A més, milloraria les condicions logístiques per a les empreses de transport i distribució, que podrien aprofitar aquesta ruta per optimitzar els seus recorreguts.

La N-II, una via d'alta circulació en aquesta zona, pateix sovint de congestió i problemes de trànsit, especialment en els trams propers a la costa. La connexió entre la C-32 i l'A2 oferiria una alternativa viària ràpida per evitar la saturació d'aquesta via, contribuint a descongestionar la xarxa viària local i millorant les condicions de trànsit per als residents de la zona. Això reduiria els temps de desplaçament i milloraria la qualitat de vida dels usuaris habituals.

Figura 1. Mapa A-2 i C-32.



Font: elaboració pròpia

Nota: en vermell es destaca el possible tram de connexió entre la C-32 i l'A-2.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

La millora de la connexió entre l'A-2 i la C-32 permetrà un trànsit més fluid, reduint el temps de viatge entre les comarques del Maresme i la Selva i disminuint els costos logístics per a les empreses locals. La millor connectivitat fomentarà el creixement de sectors com el turisme, gràcies a una major afluència de visitants i millor accés a les destinacions turístiques de la Costa Brava i l'interior de Girona.

La infraestructura millorarà l'accés a poblacions properes, facilitant els desplaçaments diaris i millorant la qualitat de vida dels habitants de la regió.

Un trànsit més fluid i menys congestió contribuiran a una disminució d'emissions de CO₂ i altres gasos contaminants, ajudant a la lluita contra el canvi climàtic i millorant la qualitat de l'aire.

Estat de les obres

No hi consta cap previsió ni licitació al respecte.

Fitxa XV15/2017**Acabament de l'eix Vic – Olot. C-63 Variant d'Olot; Variant de les Preses**

El projecte ha de permetre connectar amb el túnel de Bracons, donar continuïtat a la C-37 que uneix la Garrotxa amb Osona i completar així l'eix Vic-Olot-Figueres però també fins a Girona a través de la C-66.

Actualment uns 15.000veh /dia circulen per la C 152 al tram urbà del terme municipal de les Preses, mentre que uns 17.000 veh /dia ho fan pel vial Sant Jordi d'Olot. Amb la construcció de la variant es preveu respectivament la reducció d'un 40% i d'un 65% del trànsit actual als trams urbans anteriors.

**Planificació**

L'actuació consta al Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024), al Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), al Pla territorial parcial de les Comarques Gironines i al Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària (2006-2012).

Rendibilitat econòmica i social

És una obra estratègica pel territori que millorarà la comunicació entre Osona, la Garrotxa, Girona, l'Empordà i

França, s'evitaran els embussos actuals tot preservant els valors paisatgístics i naturals de la zona.

Estat de les obres

El 3 d'abril de 2009 es va inaugurar el tram entre Torelló i la Vall d'en Bas que donava continuïtat al que ja havia estat inaugurat el 2002 entre Manlleu i Torelló i que suposava l'obertura definitiva de l'eix Vic-Olot per Bracons. Entre la vall d'en Bas i Olot s'estava pendent de la futura construcció de les variants de les Preses i Olot per bé que encara ni tan sols havien sortit a informació pública, de tal manera que calia passar pel mig d'aquests nuclis.

Un altre projecte pendent era el tram estatal de la variant d'Olot que ha de connectar aquesta nova via amb l'N-260 a la Vall de Bianya. El desembre del 2014, el BOE publicava l'estudi informatiu i d'impacte ambiental del "Nou traçat de la carretera N-260: Olot-enllaç amb la carretera C-38", al qual diversos municipis van presentar al·legacions.

El Govern de la Generalitat concebia les dues variants, la d'Olot i les Preses, com a un tot on s'inclouïa també el tram pendent de desdoblament de la C-66 fins a Girona –concretament el que va de Besalú fins a l'entrada de Cornellà del Terri.

A principis del 2017 la Generalitat i els ajuntaments d'Olot, les Preses i la Vall d'en Bas van acordat les línies bàsiques per impulsar un nou estudi informatiu que concretés el traçat de la variant de les Preses, que connectarà amb la variant d'Olot, dins de l'eix viari de la C-37 Bracons-Olot.

El Departament de Territori i Sostenibilitat va adjudicar el juny del 2019 la redacció de l'estudi

informatiu de la variant nord de la C-37 al seu pas per Olot, en concret en el tram entre el futur enllaç oest i la connexió amb l'A-26. Es tracta de la part que passa per la zona de l'Hostal del Sol i que és responsabilitat de l'Estat.

Tant la redacció de l'estudi informatiu com la d'impacte ambiental formen part de l'estratègia de la Generalitat de fer avançar la variant d'Olot i la de la Vall d'en Bas i les Preses i destapar l'obstacle que representa la variant nord, que és l'enllaç entre la xarxa de carreteres de la Generalitat amb la de l'Estat i, consegüentment, és responsabilitat de l'Estat. L'obligació de l'Estat és la de redactar el projecte, licitar-lo i pagar-lo. Per tal d'agilitzar els tràmits i fer de tota la variant una unitat d'actuació, la Generalitat ha assumit la redacció dels projectes i també el finançament amb el compromís que, un cop feta l'obra, l'Estat pagui tot el que és de la seva responsabilitat.

El gener del 2020 es publicava l'anunci d'informació pública de l'estudi informatiu i de l'estudi d'impacte ambiental de la variant de les Preses – la Vall d'en Bas, que connectarà l'eix de Bracons (C-37) i la futura variant d'Olot i permetrà evitar el trànsit de pas per l'interior dels nuclis. Les alternatives de traçat plantejades en els estudis són fruit del treball efectuat a partir dels acords generals a què van arribar la Generalitat i els ajuntaments d'Olot, Les Preses i la Vall d'en Bas.

El traçat discorre per l'oest del nucli de les Preses i en paral·lel al riu Fluvià pel seu marge dret, evitant al màxim l'afectació al territori, al paisatge i al sòl agrícola i respectant la qualitat de vida del veïnat. La variant projectada té un carril per sentit de la circulació i s'inicia aproximadament al punt quilomètric 171,6 de la carretera C-37 (a l'atura de Can Trona).

El febrer de 2022, el Departament de la Vicepresidència i de Polítiques Digitals i Territori va anunciar la licitació del contracte de serveis per a l'assistència tècnica per a la redacció del projecte constructiu de les variants, des del polígon La Serra i, per tot el terme de la Vall d'en Bas, fins a la connexió amb l'A-26 al terme de la capital de la Garrotxa, en un recorregut d'11 quilòmetres que s'ha previst que costarà 235 milions d'euros.

Aquesta licitació s'ha fet sense la darrera declaració d'impacte ambiental. El projecte constructiu preveu un sol carril per banda i diverses modificacions per algunes de les al·legacions acceptades com ara la remodelació de la rotonda de la Vall d'en Bas, ampliant-ne el diàmetre i reordenant els accessos al polígon La Serra; una nova rotonda entre Bracons i les Preses; l'allargament del túnel soterrat a Codella, que començarà abans de l'encreuament del Pas de la Torre; i l'enllaç Olot oest, que tindrà una giravolt més petit del previst a l'estudi informatiu.⁶¹

Al pressupost de la Generalitat per a 2024 i que finalment no es va aprovar al parlament de Catalunya, i constaven partides destinades a la xarxa viària per import de 459,7 milions d'euros, on la variant d'Olot i de les Preses i tenien la seva dotació pressupostària. Concretament, hi està previst una inversió de 235 milions d'euros. A data de febrer de 2024, l'estudi informatiu està aprovat definitivament i el projecte constructiu en redacció, amb un previst d'inici d'execució de les obres a partir de 2024.

⁶¹ <https://www.naciodigital.cat/garrotxa/noticia/26151/variants-les-preses-vall-bas-olot-son-mes-a-prop>



Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya, Diari de Girona, La Vanguardia, El Garrotxí; Nació Garrotxa.

Fitxa XV16/2018

C-16 Reconversió a autovia entre Berga i Bagà

L'autopista E-9 i l'autovia C-16, també anomenada Eix del Llobregat, és una via d'accés a França i al Pirineu i té una longitud de 154 km, aproximadament. Els primers 56 km són d'autopista de peatge (Barcelona-Manresa nord) explotat per la concessionària AUTEMA, des del km 56 fins al km 97 (41 km) són d'autovia (Manresa Nord-Berga Sud) explotat per la concessionària CEDINSA; en els 57 km darrers és una via ràpida. En un futur, es perllongarà cap a Tolosa a partir de la frontera amb França i s'anomenarà A66, i possibilitarà escurçar distàncies entre Barcelona i entre altres ciutats com la pròpia Tolosa, Bordeus o París. Des del km 124 fins al 129 hi ha el Túnel del Cadí, que data de 1984 i és de peatge.



Planificació

Generalitat de Catalunya. L'Eix Barcelona - Puigcerdà - límit amb França pel Cadí (C-16/C) forma part de la xarxa transeuropea en el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 i al Pla territorial parcial de les Comarques Centrals.

Rendibilitat econòmica i social

L'autovia C-16 és un important eix vertebrador mar-muntanya que comunica les comarques d'interior amb la costa catalana. Des d'un àmbit comarcal, esdevé una de les vies principals com a suport bàsic per a la mobilitat local i intercomarcal entre el Bages i el Berguedà.

Aquesta obra ha de permetre millorar l'accés a França i al Pirineu i absorbir les puntes de trànsit d'uns 20.000 vehicles els caps de setmana de la temporada d'esquí que registra la C-16 entre Berga i Bagà. El mateix tram registra una circulació mitjana diària (IMD) d'entre 6.500 i 11.800 vehicles la resta de l'any. A més ha de permetre millorar la seguretat.

Estat de les obres

Durant el 2006 es va iniciar la redacció de l'estudi informatiu per desdoblar el tram de gairebé 20 km de recorregut entre Berga i Bagà.

El març de 2009 el DPTOP va presentar el nou traçat de la C-16 entre Berga i Bagà. Un desdoblament de la nova carretera a la C-16 que va tenir un llarg procés de redacció derivat del debat que es va generar sobre el traçat i el consens amb el territori. Amb tot, dels 19,5 km que s'havien de desdoblar, el 60% eren viaductes –tres viaductes sobre el pantà de la Baells de 500, 375 i 360 m de longitud, respectivament– i túnels que servien per preservar el paisatge i l'orografia de la zona.

Es preveia una obra amb un alt cost final, de més de 630 M€, per la quantitat d'infraestructures que s'haurien de construir per suavitzar l'impacte ambiental que suposaria tot plegat a fi de preservar la vall del riu Llobregat i superar el pantà de la Baells entre Cercs i Guardiola.

A causa del seu gran cost, aquest projecte es va descartar i es va projectar una nova solució. La intervenció consistirà a allargar 6,5 quilòmetres l'autovia des del seu acabament a Berga fins al terme de Cercs, i des d'allà fins a Bagà es farà un tercer carril reversible. Els treballs, que és previst que costin uns 150 M€, es faran a l'actual traça de la carretera.

A finals de 2021, el govern es trobava redactant el projecte final per a la C-16 al Berguedà, tot i no haver respost les al·legacions.

Al desembre de 2024, el Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica va aprovar el projecte de traçat de la transformació de l'Eix del Llobregat (C-16) entre Berga i Bagà de 20,7 quilòmetres i comportarà una inversió estimada en 240 MEUR. Aprovat definitivament el projecte, es preveu sotmetre a audiència d'interessats i administracions el projecte constructiu del primer tram, entre Berga i Cercs, el primer trimestre de 2025, de manera prèvia a la seva aprovació definitiva,

durant el 2025.

El projecte abasta els termes municipals de Berga, Cercs, la Nou de Berguedà, Sant Julià de Cerdanyola, Guardiola de Berguedà i Bagà. L'obra consistirà en l'eixamplament de la carretera per a millorar-ne la funcionalitat i la seguretat; en funció del tram, la secció serà de 2+2 o de 2+1 carrils.

Així, es preveu el desdoblament de la C-16 entre Berga i Cercs i la construcció d'un tercer carril, amb un sistema de separació mòbil, en el tram entre Cercs i Bagà.

Així mateix, es transformaran les 15 interseccions que actualment tenen girs a l'esquerra en enllaços a diferent nivell, fet que també incidirà en la seguretat i la funcionalitat de la carretera.

En total, el projecte inclou la construcció de cinc túnels, que sumen una longitud total de 2,3 quilòmetres, entre els quals cal remarcar el túnel a la Nou de Berguedà, de 870 metres de longitud. Pel que fa a estructures, se'n preveu la construcció d'una trentena, que sumen una longitud de 2,2 quilòmetres. Sobresurt el nou viaducte que es construirà al seu pas per Cercs, més ample que l'actual –tindrà un tercer carril reversible amb barrera mòbil– amb una longitud de 290 metres.

El túnel de la Nou de Berguedà i el viaducte de Cercs són algunes de les mesures d'integració que ha incorporat el projecte com a resultat del procés d'informació pública i concertació territorial. També cal remarcar el cobriment puntual de la C-16 que es durà a terme al seu pas per Berga Centre o la reducció de l'ocupació a l'enllaç Berga Nord.

Finalment, el projecte comporta també la configuració de noves vies locals a Guardiola de Berguedà i a Bagà, incloent l'impuls, en el marc de l'Estratègia Catalana de la Bicicleta, d'un Eix Ciclista del Berguedà que faci compatible la mobilitat activa amb el desenvolupament de les infraestructures viàries a l'entorn de la C-16.⁶²

Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya (Anna Jiménez); Wikipedia; Regió 7; Aquiberquada.

Fitxa XV17/2024

Millora de l'eix de Comiols Artesa de Segre – Tremp

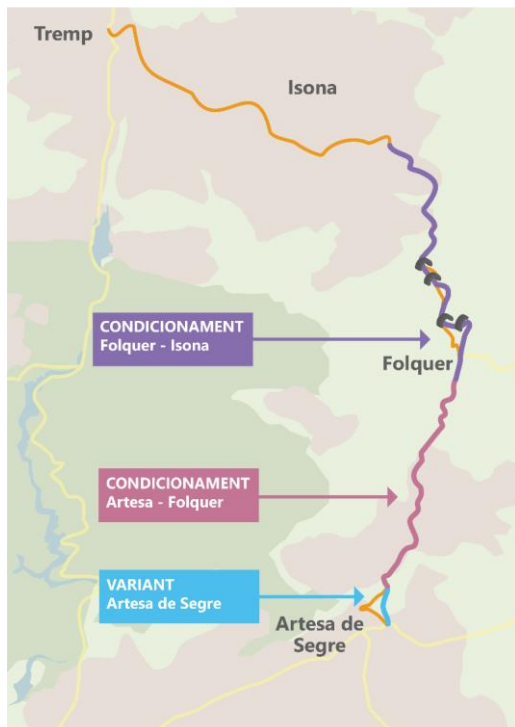
L'Eix de Comiols pot constituir-se com l'accés principal al Pallars des de la Catalunya Central, l'RMB i el Camp de Tarragona.

L'Eix de Comiols està configurat per l'L-512 i la C-1412b, forma part de la xarxa bàsica de carreteres de Catalunya i el trajecte constitueix el principal accés al Pallars des de la Catalunya central i oriental. L'itinerari travessa el massís del Montsec pel coll de Comiols (cota de 1.101 m) mitjançant un seguit de revolts que són més pronunciats per la vessant sud. Aquest recorregut té actualment una longitud de 54 quilòmetres.

Rendibilitat econòmica i social

És tracta d'una infraestructura prioritària per tal d'afavorir les comunicacions entre la Noguera i el Pallars Jussà i l'accés cap al Pirineu. El principal objectiu de les actuacions serà millorar les condicions de viatge i la seguretat viària de la xarxa i tindrà una inversió aproximada de 182 milions d'euros.

⁶² <https://territori.gencat.cat/ca/actualitat/nota-premsa/?id=679962>



Aquesta carretera connecta la Noguera i el Pallars Jussà, dues comarques amb una orografia complicada i una dispersió de nuclis poblacionals que fa necessària una infraestructura viària eficaç. Una via ràpida milloraria significativament la mobilitat, reduint el temps de trajecte entre els municipis i afavorint la interrelació econòmica i social entre aquestes zones.

Les comarques del Pallars Jussà i la Noguera tenen un gran potencial en sectors com el turisme rural, les activitats a l'aire lliure (senderisme, escalada, etc.), i també en sectors agrícoles i agroalimentaris. Una millora de les infraestructures viàries, amb una via ràpida, facilitaria l'accés de visitants i proveïdors, impulsant així el creixement econòmic d'aquestes activitats. Això també podria atreure inversions i dinamitzar zones amb menys desenvolupament econòmic, augmentant la competitivitat i la cohesió territorial.

Per altra banda, les carreteres actuals poden presentar problemes de seguretat, especialment en trams sinuosos o mal condicionats. Una via ràpida milloraria les condicions de conducció, reduint la sinistralitat i augmentant la seguretat per als conductors. Aquest tipus de millores són essencials, especialment en zones amb trànsit pesant o amb un volum considerable de transport de mercaderies.

Estat de les obres

Al març de 2023 va entrar en funcionament la variant d'Artesa de Segre. Aquesta infraestructura ha suposat una inversió de prop de 5,7 milions d'euros. La nova variant té una longitud d'1,1 quilòmetre de longitud i una amplada de 9 metres, formada per dos carrils de circulació de 3,5 metres cadascun, i dos vorals d'1 metre. Per a facilitar la connectivitat, en el seu recorregut, compta amb enllaços a nivell als seus extrems, al sud amb la carretera C-14 i al nord amb l'L-512, amb un carril central addicional per a permetre els moviments de gir cap a l'esquerra.

Figura 2. Mapa i traçat de la C1412b i la L512



Font: elaboració pròpia

Al març de 2024, el Departament de Territori ha iniciat el tràmit d'audiència pública del projecte de condicionament de l'eix de Comiols en el tram entre Artesa de Segre i Vall-llebrera, i inclou un conjunt d'actuacions valorades en 21 MEUR. Consisteixen principalment en l'eixamplament de la carretera L-512, la millora d'interseccions i la suavització de revolts.

A més, el Departament de territori està redactant els projectes de condicionament dels trams Vall-llebrera - Folquer i Folquer - Isona i Conca Dellà, que abasten 21 quilòmetres de longitud.

En total, el conjunt d'actuacions com són la variant d'Artesa de Segre i els condicionaments entre Artesa de Segre i Folquer i entre Folquer i Isona, suposaran una inversió aproximada de 182 milions d'euros.

Fonts: Infraestructures.cat; Departament de Territori i Sostenibilitat.

Fitxa XV18/2024

Millora i desdoblament corredor de la B-224 Martorell - Piera – Capellades

La B-224, que pertany a la xarxa bàsica de carreteres de la Generalitat, connecta Capellades –a l'entorn de l'Eix Diagonal (C-15)– i Martorell –on enllaça amb l'A-2 i l'AP-7, tot unint altres municipis com Vallbona d'Anoia, Piera, Masquefa, Sant Llorenç d'Hortons i Sant Esteve Sesrovires. En funció del tram, registra trànsits entre els 7.000, els 13.000 i els 30.000 vehicles diaris.

El creixement del trànsit dels darrers anys, sumat al creixement previst per futurs desenvolupaments a Martorell i el seu entorn, fa necessari una millora de les funcionalitats d'aquest eix.



Rendibilitat econòmica i social

La inversió prevista per part de la Generalitat és de més de 80 M€ fins al 2025 i millorarà la congestió i l'accessibilitat en una infraestructura on, en funció del tram, es registra trànsits entre els 7.000, els 13.000 i els 30.000 vehicles diaris.

Estat de les obres

Entre 2018 i 2020, s'ha portat a terme cinc actuacions enfocades en la millora de diversos elements de seguretat viària; per exemple, s'ha millorat el ferm en un tram entre Capellades i Piera, la implantació d'un separador de fluxos per a reforçar la separació de sentits de la circulació i la instal·lació de noves barreres de seguretat al terme de Masquefa o la formació d'un carril central de gir a Sant Esteve Sesrovires.

Paral·lelament, s'ha treballat en la redacció dels estudis i projectes d'actuacions de més envergadura, per a la millora de la capacitat i la funcionalitat de la infraestructura.⁶³

- Variant de Piera: posada en servei a l'abril de 2024. Els treballs han comptat amb un pressupost de 7 milions d'euros. La nova carretera, que té prop de dos quilòmetres de longitud

⁶³ <https://infraestructures.gencat.cat/?page=noticia&id=994>

i 10 metres d'amplada, s'inicia a l'actual carretera B-224, a l'entrada pel costat oest del nucli de Piera, i vorejant pel nord la població, enllaça amb la rotonda de la carretera B-231, tot aprofitant-la fins a tornar a connectar amb l'actual B-224 pel costat est de Piera. La nova variant, més el tram de la carretera B-231 esmentat, s'ha codificat com a C-54.

- Desdoblament entre Sant Esteve Sesrovires i Martorell: a l'agost de 2023 es va adjudicar i les obres estan iniciades amb un pressupost de 26 milions d'euros. Els treballs corresponen al desdoblament de la B-224 en un tram de dos quilòmetres de longitud, entre la rotonda del polígon Anoia, a Sant Esteve Sesrovires, i l'enllaç amb l'A-2 i l'AP-7, amb una connexió a la trama urbana de Martorell a través del carrer del Puig del Ravell.

En un primer tram de 500 metres, el desdoblament es recolza en la calçada actual de la B-224 i, a continuació, el traçat se'n separa en sentit nord. D'aquesta manera, es crearà una nova connexió a Martorell que completarà l'existent, alhora que la B-224 actual passarà a tenir una funcionalitat més local. La via projectada consta de dues calçades de dos carrils de circulació de 3,5 metres d'amplada cadascun, vorals exteriors d'1,5 metres i interior d'1 metre.

En el marc d'aquesta actuació, tenen subscrit un conveni de col·laboració el Departament de Territori, els Ajuntaments de Martorell i Sant Esteve Sesrovires, l'INCASÒL, Infraestructures.cat i la Junta de Compensació del sector 3 Xàmenes. L'obra tindrà un termini d'execució de 24 mesos.

Així mateix, s'està treballant en els projectes següents:

- Variant de Vallbona d'Anoia: Està en redacció del projecte constructiu de la variant entre l'inici de la B-224, a l'enllaç amb la C-15 (eix Diagonal) i el quilòmetre 6,8 de la B-224, de manera que el nucli urbà de Vallbona d'Anoia s'alliberarà del trànsit de pas de la travessera. Aquest projecte tindrà continuïtat amb el de la variant de Piera. Aquesta actuació comporta una inversió estimada en 15 MEUR.

- Condicionament de la BV-2241 entre Sant Sadurní d'Anoia i Masquefa: En aquesta via que connecta amb la B-224, el Departament preveu dur a terme una obra per a millorar-ne la funcionalitat i seguretat, atès que actualment presenta un traçat amb revolts pronunciats i accessos a diverses urbanitzacions. Aquesta via de connexió, a més, és molt utilitzada pels vehicles pesants que accedeixen a les indústries de la zona. El pressupost previst és de 3 MEUR.

- Fases 2 i 3 del desdoblament de la B-224: Territori té en redacció el desdoblament de la B-224 a Sant Esteve Sesrovires (fase 2) i entre Sant Esteve Sesrovires i Masquefa (fase 3). Ambdues actuacions sumen una inversió estimada en 35 MEUR.

- Nova rotonda per a millorar l'accés a la Beguda Alta: Està impulsada la redacció del projecte per a la construcció d'una rotonda a l'actual intersecció entre les carreteres B-224 i B-224z, d'accés a la Beguda Alta. El pressupost és de 600.000 euros.

Fonts: Infraestructures.cat; Departament de Territori i Sostenibilitat.

Fitxa CI1/2024

Ampliació de l'aeroport Barcelona-El Prat i ciutat aeroportuària

L'Aeroport Josep Tarradellas Barcelona-El Prat és una infraestructura crítica per a Catalunya, que actua com a motor de creixement econòmic i social. L'any 2018, va generar un impacte econòmic global de 33.930 milions d'euros, amb un valor afegit brut de 16.400 milions d'euros i rendes salarials de 7.190 milions d'euros, tot això donant suport a uns 218.000 llocs de treball i aportant al voltant del 7% del PIB català. A més de la seva importància com a porta d'entrada per al turisme, el Prat és un node essencial per a la xarxa de transport i logística de Catalunya, especialment en rutes

intercontinentals, facilitant la mobilitat de persones i mercaderies cap a Europa i la resta del món.⁶⁴

L'aeroport disposa actualment de tres pistes operatives. La principal, 24R/06L, amb una longitud de 3.352 metres, és la més llarga i està dissenyada per a avions de llarg radi. També hi ha una tercera pista, la 24L/06R, de 2.660 metres, coneguda com a pista mar, situada al sud de la pista principal i destinada a operacions de menor envergadura.

Figura 1. Ús actual de les pistes



Font: Aena

L'aeroport del Prat té dues pistes paral·leles, que són les que s'usen habitualment, una llarga en el costat muntanya (06L/24R) i una altra més curta en el costat mar (06R/24L). Hi ha una tercera, la pista transversal (02/20), operativa en els vols nocturns. Amb aquesta configuració, amb aquesta capacitat operativa, el nombre màxim d'operacions per hora és de 78 i no es pot augmentar el nombre de vols intercontinentals.

La configuració actual de les pistes va ser un procés llargament debatut, amb un acord final el 2006 que estableix una operativa amb pistes segregades, la qual cosa implica que les pistes tenen funcions específiques d'enlairament o d'aterratge per minimitzar l'impacte acústic sobre els municipis veïns.

Tot i que aquesta configuració va ser un avenç, la capacitat operativa no ha assolit les previsions inicials. Les maniobres per a vols de llarg radi s'han de realitzar principalment a la pista principal, fet que ha limitat el nombre d'operacions a 78 per hora, lluny de les 90 previstes al Pla Director de 1999. Això, sumat al creixement constant en el trànsit de passatgers, que actualment arriba als 55 milions anuals, ha situat l'aeroport al límit de la seva capacitat, comprometen la seva capacitat de convertir-se en un *hub* de vols intercontinentals competitiu en el marc europeu.

Per resoldre aquestes limitacions, el projecte d'ampliació inclou diverses actuacions d'envergadura. Es preveu l'allargament de la pista 24R/06L per permetre més operacions de vols intercontinentals, així com la construcció d'una terminal satèl·lit que es connectarà amb la resta de terminals mitjançant un sistema de connexions subterrànies. Aquesta expansió no només augmentarà la capacitat d'atenció a passatgers, sinó que també permetrà que Barcelona millori la seva connectivitat amb mercats globals, especialment amb Amèrica i Àsia.

⁶⁴ Conclusions de la comissió per a l'ampliació de l'aeroport de Barcelona. Foment del Treball Nacional. Octubre 2023.

El projecte

Amb l'objectiu de permetre que l'aeroport passi dels 55 milions de passatgers actuals a 72 milions, la proposta d'Aena de l'estiu 2021 suposava una inversió de més de 1.700 M€ estructurats de la següent manera:

Figura 2. Actuacions previstes DORA II 2022-2026

ACTUACIÓN	DESCRIPCIÓN	IMPORTE
Mejora de la eficiencia operativa del campo de vuelos	Actuaciones en la pista 06L / 24R, calles de rodaje y acceso a pista para la mejora de la eficiencia operacional, flexibilidad y resiliencia para llegar a la capacidad máxima sostenible	39 M€
Ampliación de la pista 06R / 24L en 500 m hacia el Este	Ampliación de la pista 06R / 24L en 500 m hacia el Este, manteniendo el umbral para los aterrizajes en su ubicación actual, y calles de rodaje asociadas e inclusión de nuevas zonas en la Red Natura 2000	262 M€
Reconfiguración interna del Terminal T1	Actuaciones en el Terminal T1 para el incremento de la capacidad de procesamiento de 50 Mpax, ampliación de la oferta comercial y mejora del servicio	152 M€
Nuevo edificio Satélite y plataforma de estacionamiento de aeronaves asociada	Construcción del Nuevo edificio Satélite y nueva plataforma (mínimo 17 estacionamientos "wide body" en zona entre pistas junto a la Torre de Control)	681 M€
Conexión entre terminales (T1-Satélite)	Conexión del Satélite con T1 a través de un túnel para el sistema automatizado de pasajeros (APM) (+) el sistema de tratamiento automático de equipajes (SATE)	378 M€
Nuevo edificio de aparcamientos T1 corta estancia	Nuevo edificio de aparcamientos junto a la Terminal T1	192 M€
TOTAL PREVISIÓN INVERSIÓN		1.704 M€

Font: Aena

Per tant, el projecte de l'ampliació de l'aeroport es tracta principalment de les següents actuacions:

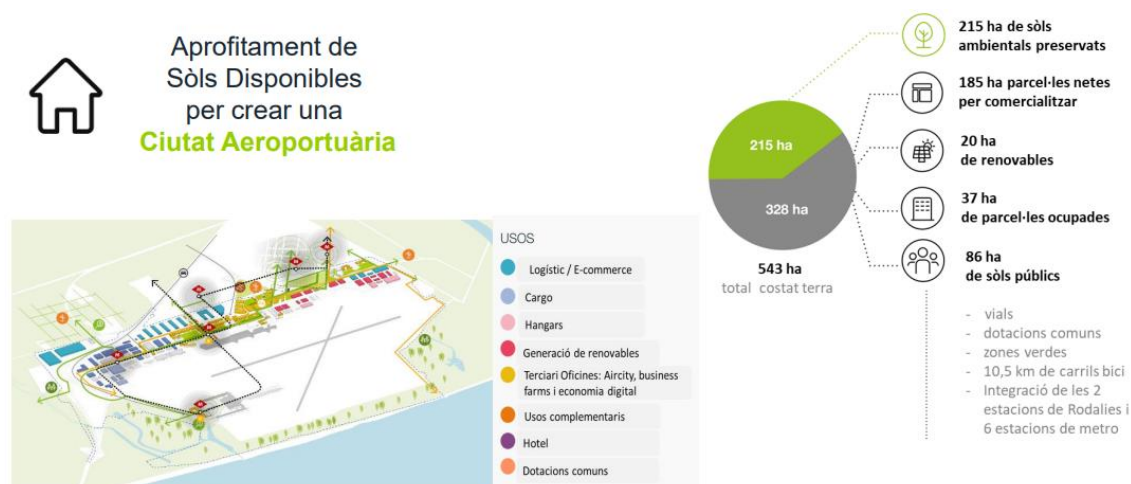
- Allargament de la pista 06L/24R: Extensió de la pista principal per permetre operacions de vols intercontinentals amb aeronaus de major capacitat.
- Nova terminal satèl·lit: Construcció d'una terminal satèl·lit connectada amb la terminal T1 per augmentar la capacitat d'atenció a passatgers, amb especial enfocament en els vols de llarg recorregut.
- Connexions subterrànies: Creació de túnels per a la circulació de passatgers i equipatges entre la terminal satèl·lit i les terminals T1 i T2.

A més d'aquestes infraestructures, cal afegir la següent actuació:

- Ciutat aeroportuària: Desenvolupament d'un complex aeroportuari amb hotels, zones comercials i centres de convencions, que es convertiria en un *hub* logístic i econòmic per al territori. La inversió prevista es de 1.264.2M€, els quals 173,2 M€ són de condicionament de terrenys i 1.091 M€ per a les empreses adjudicatàries de les parcel·les que s'hi instal·lin per a la realització de les seves activitats pròpies (construcció i adaptació d'edificacions i infraestructures, maquinària, ...). La inversió total s'ha de distribuir al llarg de vint anys.⁶⁵

⁶⁵ <https://www.5centims.cat/quantificacio-impacte-economic-ciutat-aeroportuaria-barcelona/>

Figura 3. Distribució ciutat aeroportuària



Font: Aena

Rendibilitat econòmica i social

A més d'incrementar la capacitat operativa, l'ampliació es planteja com una inversió estratègica que pot generar milers de llocs de treball addicionals i impulsar el creixement econòmic de la regió. El desenvolupament inclourà mesures de sostenibilitat ambiental amb l'objectiu de reduir les emissions i l'impacte sobre els ecosistemes propers, com el delta del Llobregat. Aquest projecte d'ampliació busca no només posicionar l'aeroport com a infraestructura clau per a Catalunya, sinó també consolidar Barcelona com a referent en la xarxa logística global i com a punt estratègic per al turisme i el comerç intercontinental.

Un aeroport *hub* té un gran impacte en termes econòmics i d'ocupació per al país. Per cada 1.000 passatger es generen 0,85 llocs de treball directes, i per cada 1.000 directes es generen 6.300 llocs de treball addicionals.⁶⁶ A més, un increment d'un 10% de la connectivitat incrementa en un 0,5% el PIB per càpita.⁶⁷

A més, amb la posada en funcionament de la ciutat aeroportuària la facturació a facturació global generada a Catalunya fruit de la nova activitat de l'aeroport augmentaria en 8.315 M€ (un 24,7%), ascendint la contribució al PIB de Catalunya en 4.463 M€ (27,2%) i les rendes salarials en 1.932 M€ (26,9%). En el cas del nombre de llocs de treball creats o mantinguts, aquests s'incrementarien en 51.893 (23,8%). Comparant aquestes xifres pel que fa al cost total de la inversió prevista per a la construcció d'aquesta Ciutat aeroportuària (1.264,2 M€), s'observa que l'increment anual d'activitat econòmica que hi hauria a Catalunya a causa de la nova activitat generada supera àmpliament el seu cost econòmic.⁶⁸

Estat de les obres

En l'actualitat, el projecte es troba en fase de planificació, pendent d'aprovacions i estudis ambientals que consideren la proximitat a espais naturals protegits, com el delta del Llobregat, així com la necessitat d'un consens social amb la comunitat i els agents implicats. Amb un pressupost estimat de 2.000 milions d'euros, l'ampliació de l'aeroport, així com la creació de la ciutat aeroportuària (1.264,2 M€), son peces fonamentals dins del CAT-100 per garantir la posició estratègica de Catalunya com a

⁶⁶ ACI-Entrevistas. Economic Impact of European Airports, (aeroports >10Mpax/any)

⁶⁷ Connectivity, Competitiveness and Growth (Majors)

⁶⁸ <https://www.5centims.cat/quantificacio-impacte-economic-ciutat-aeroportuaria-barcelona/>

referent logístic i turístic en l'àmbit europeu i global i millorar la connectivitat internacional del país.

Fitxa CI2/2024

Connexió d'Alta Velocitat dels aeroports de Girona i Reus

Els aeroports de Girona-Costa Brava i de Reus tenen un paper estratègic dins del sistema aeroportuari de Catalunya, complementant la capacitat de l'Aeroport de Barcelona-El Prat i contribuint a la descongestió de les seves operacions. Aquests dos aeroports són especialment rellevants per al desenvolupament econòmic i turístic de les seves respectives regions i, amb les inversions adequades, podrien oferir solucions de creixement sostenible per al sistema aeroportuari català en el seu conjunt. L'acord per l'ampliació de l'aeroport del Prat al que es va arribar a l'agost de 2021 inclou la connexió en alta velocitat amb els aeroports de Reus i Girona amb l'objectiu que actuïn com a infraestructures complementàries i puguin descongestionar el Prat. Les dues estacions uniran els dos aeroports amb Barcelona en mitja hora abans del 2026.

Aeroport de Girona-Costa Brava

Situat a uns 100 km de Barcelona, l'aeroport de Girona-Costa Brava serveix com a porta d'entrada per al turisme de la Costa Brava i els Pirineus. Tot i la seva proximitat a França i la seva funció com a aeroport secundari per a vols de baix cost, Girona té potencial per ser un suport logístic i turístic fonamental per a Barcelona, especialment si es connecta mitjançant una infraestructura d'alta velocitat amb la capital catalana. Actualment, l'aeroport disposa d'una pista operativa de 2.400 metres i té capacitat per a avions de mida mitjana, sent adequat per a operacions de vols tant nacionals com europeus.

L'establiment d'una connexió d'alta velocitat entre l'aeroport de Girona i Barcelona permetria traslladar part del trànsit aeri des del Prat cap a Girona, descongestionant l'aeroport principal i reduint el seu impacte ambiental. Aquest servei de tren ràpid possibilitaria que Girona esdevingui una opció viable per a passatgers de vols internacionals que vulguin accedir ràpidament a Barcelona, reduint la durada del viatge a uns 30 minuts. A més, una millora en la intermodalitat faria que l'aeroport de Girona pogués atreure noves línies de llarg radi, especialment en l'àmbit europeu. Aquesta dinamització reforçaria l'economia local i potenciarien la marca turística de Girona i la Costa Brava.

Aeroport de Reus

Per la seva banda, l'aeroport de Reus està situat a uns 100 km al sud de Barcelona, proper a Tarragona i a destinacions turístiques com Salou i Cambrils. Aquesta ubicació fa de l'aeroport de Reus una peça clau per al turisme de la Costa Daurada i les comarques del sud de Catalunya. Actualment, l'aeroport serveix principalment vols de baix cost i vols xàrter, però una connexió d'alta velocitat amb Barcelona obriria noves oportunitats per a la diversificació del trànsit aeri.

La connexió ferroviària ràpida de Reus amb Barcelona facilitaria l'accés dels passatgers d'aquesta àrea cap a l'aeroport de Reus, fent-lo atractiu per a operacions de companyies de xarxa i vols internacionals. Aquesta millora no només alleugeriria el volum de passatgers del Prat, sinó que oferiria a l'aeroport de Reus una estructura intermodal potent per atendre turistes que volen accedir tant a Tarragona com a Barcelona. Aquesta connexió en alta velocitat permetria que la durada del viatge des de Barcelona fos d'uns 35 minuts, fent de Reus una opció competitiva per a vols de curt i mitjà radi.

Rendibilitat econòmica i social

La rendibilitat social es justifica per la intermodalitat que proporcionarien aquestes connexions, millorant l'accés al Prat i incrementant les possibilitats de creixement turístic i comercial en tot el territori. Aquesta infraestructura, a més, pot contribuir a fomentar la distribució equilibrada dels vols dins de Catalunya, oferint alternatives per al trànsit de curt radi que actualment se centralitza a Barcelona. Així, es considera que les connexions AVE poden tenir un impacte positiu en termes de

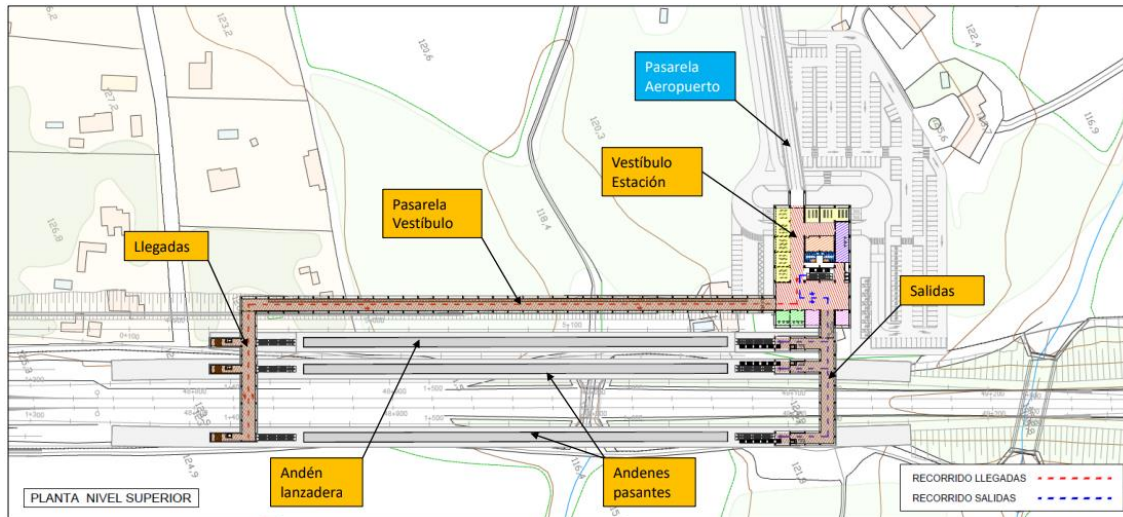
cohesió territorial i reducció d'emissions en descentralitzar el trànsit.

ESTAT DE LES OBRES

Aeroport de Girona-Costa Brava

Al març de 2023 es va presentar l'estudi informatiu de nova estació ferroviària a l'aeroport Girona-Costa Brava, on es va seleccionar l'alternativa 2, la corresponent a una estació situada en prolongació a les vies del PAET i amb un pressupost base de licitació de 127 milions d'euros.

Figura 1. Nova estació ferroviària a l'aeroport Girona-Costa Brava. Alternativa seleccionada



Font: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

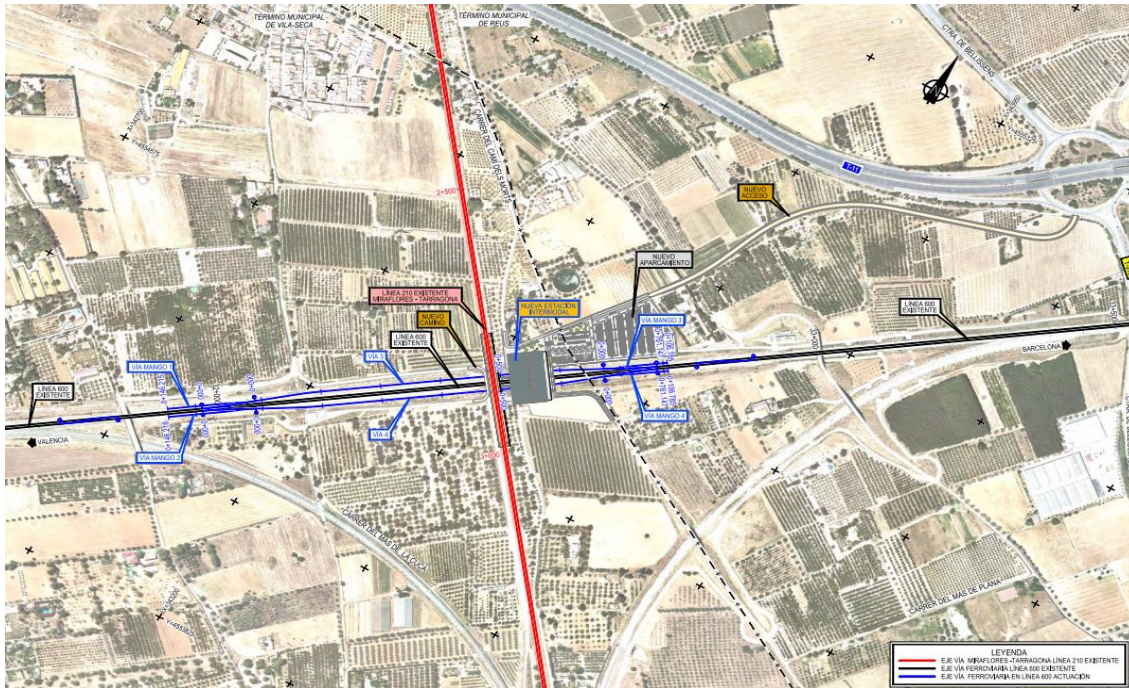
Al desembre de 2023, el Ministeri va iniciar, amb la remissió de l'expedient al Ministeri per a la Transició Ecològica i el Repte Demogràfic, el procés d'avaluació ambiental de l'estudi informatiu de la nova estació ferroviària en l'aeroport de Girona-Costa Brava, una vegada que ha completat l'expedient d'audiència i informació pública que va ser objecte del corresponent anunci en el Butlletí Oficial de l'Estat al març de 2023.

A l'octubre de 2024, es va concloure l'estudi de l'impacte ambiental de l'estació ferroviària i es dona llum verda al projecte, el que permet passar a la licitació i el disseny de la nova infraestructura. L'anàlisi ha avaluat l'impacte que tindria l'elaboració de l'estació tant en la seva fase de construcció com en la d'exploració, sent l'etapa de construcció la que comportaria un cost ambiental superior i requeriria la creació de mesures i condicions per part del promotor.⁶⁹

Aeroport de Reus

⁶⁹<https://www.diaridegirona.cat/selva/2024/10/19/l-avaluacio-mediambiental-dona-llum-109671208.html>

Figura 2. Estació intermodal Camp de Tarragona. Alternativa seleccionada



Font: Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible

El febrer de 2024, el Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible va sotmetre a informació pública l'estudi informatiu de l'estació intermodal del Camp de Tarragona. Aquest estudi informatiu es planteja situar la futura estació en el nus de Vila-seca perquè permet una òptima interconnexió de tots els mitjans de transport. En concret, serà clau per a connectar la xarxa d'alta velocitat, corredor Mediterrani, la xarxa convencional, l'aeroport de Reus i la futura línia tramviària, permetent millores en els temps d'accés en transport públic a l'estació i la conseqüent reducció de l'ús del vehicle privat. L'alternativa seleccionada ha estat la 2 i el pressupost d'aquest projecte és d'uns 82 milions d'euros.⁷⁰ La proposta del govern municipal de Reus en termes de connectivitat i intermodalitat inclou un tren llançadora que connecti la futura estació intermodal amb l'actual estació del Camp de Tarragona, passant per l'aeroport; una bona i fluida connexió amb Barcelona, amb un servei ferroviari origen-destí -sigui de Rodalies o d'alta velocitat-, que connecti ambdues àrees metropolitanes i els aeroports de Catalunya entre si; així com un bus llançadora fins a l'Aeroport de Reus, que podria ser gestionat per l'empresa municipal Reus Transport.⁷¹

Fitxa CI3/2024

Connexió d'Alta Velocitat a l'aeroport de Barcelona-El Prat

La connexió de l'Aeroport de Barcelona-El Prat amb l'AVE s'emmarca en una estratègia de desenvolupament per potenciar l'aeroport com a *hub* intercontinental. Aquesta actuació es considera essencial per incrementar la seva competitivitat i millorar la connectivitat amb altres aeroports catalans, com Reus i Girona, que també tenen previst accedir a la xarxa d'alta velocitat. Aquesta nova infraestructura augmentarà el flux de passatgers entre Barcelona i altres ciutats europees i globals, així com amb altres aeroports catalans en trajectes de prop de 30 minuts.

Rendibilitat econòmica i social

⁷⁰ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mie-14022024-1923>

⁷¹ https://tarragonadigital.com/societat/reus-proposa-que-lestacio-intermodal-tingui-connexio-directa-amb-barcelona-i-entre-la-xarxa-aeroportuaria_1869300_102.html

L'impacte econòmic de la connexió inclou beneficis com la reducció del temps de viatge, que millora l'eficiència i el valor per als usuaris de negocis i turistes, fent més atractiu El Prat com a punt d'arribada i sortida per a vols internacionals.

A més, amb l'AVE, El Prat assoliria un nou nivell d'integració en el sistema de transport europeu, la qual cosa impulsaria el PIB català i crearia oportunitats d'ocupació, alhora que milloraria la sostenibilitat ambiental en reduir el trànsit terrestre a curt i llarg termini. Aquesta inversió, que també està subjecta a requisits de sostenibilitat i a l'aprovació de la Comissió Europea, té previst incrementar la capacitat d'operacions de l'aeroport i contribuir al desenvolupament social i econòmic de la regió.

El projecte

Existeix la possibilitat de fer l'accés de l'Alta Velocitat (AV) a la porta de la T2, al costat de Rodalies i la línia L9 de metro. Aquest fet posaria en valor una immediateza que elevaria la rellevància de la T2 per a vols de més preu.

Fer un bucle des de la línia actual de AV aprofitaria el pas per sota de la xarxa viària (C-32B) i per sota de l'espai del vell accés de Rodalies (recuperant agricultura en la superfície). Aquest fet connectaria directament l'aeroport amb la AV, sense haver de fer cap intercanvi al Prat o a Sants i la línia de AV seria la de Tarragona a Girona, on passarien tots els combois (excepte si un dia cap va directe pel Vallès).⁷²

Figura 1. Xarxa ferroviària a l'aeroport de Barcelona



Font: Viaempresa

Nota: En color vermell es mostra el traçat actual i en blau el bucle de substitució de l'arc.

Estat de les obres

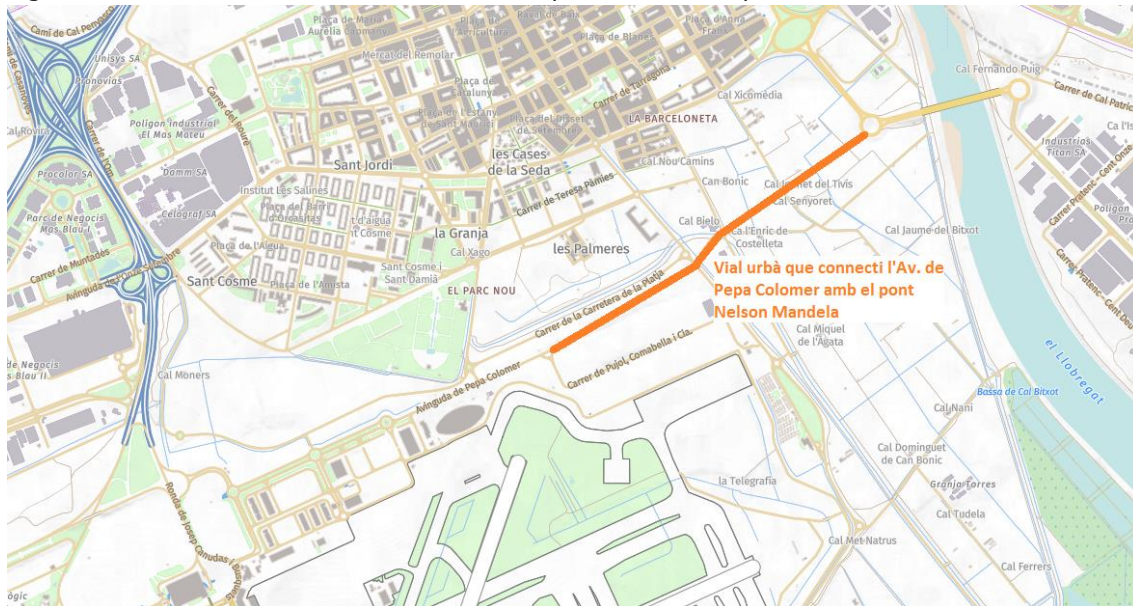
Actualment aquesta actuació no està contemplada i no hi ha cap licitació en curs en relació a aquest projecte.

Fitxa CI4/2015 Vial urbà port-aeroport

⁷² https://www.viaempresa.cat/es/el-experto/especial-aeropuerto-ferrocarril-ciudad_2193666_102.html

L'eix Port – Aeroport és el vial que, des de l'autovia C-31 fins a la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL) del Port, connectarà les àrees logístiques del Mas Blau, de l'aeroport i del Port de Barcelona.

Figura 1. Vial urbà de connexió entre l'av. Pepa Colomer i el pont Nelson Mandela



Font: elaboració pròpia

Nota: aquest vial urbà ha de permetre connectar de manera directa el ZAL del Port amb les àrees logístiques de l'aeroport.

Planificació

Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024). Ministerio de Fomento; Conveni Departament de Territori i Sostenibilitat i el Ministerio de Fomento. Pla d'inversions xarxa viària 2006-2012; Conveni de Cooperació en Infraestructures i Medi Ambient al Delta del Llobregat (Pla Delta) signat i aprovat pel Govern central, la Generalitat de Catalunya i els ajuntaments de Barcelona i el Prat de Llobregat l'abril del 1994 i el Protocol per promoure el desenvolupament econòmic del Delta Pla Director per Impulsar l'Activitat al Delta; Pla Director de l'Aeroport de Barcelona del 1999.

Rendibilitat econòmica i social

Al Delta del Llobregat hi ha la concentració més gran de Catalunya d'instal·lacions logístiques i de transport, i per tant el bon funcionament d'aquest corredor és clau per l'eficiència del sistema logístic metropolità. En aquest àmbit s'hi concentren una sèrie de projectes viaris i ferroviaris que cal impulsar.

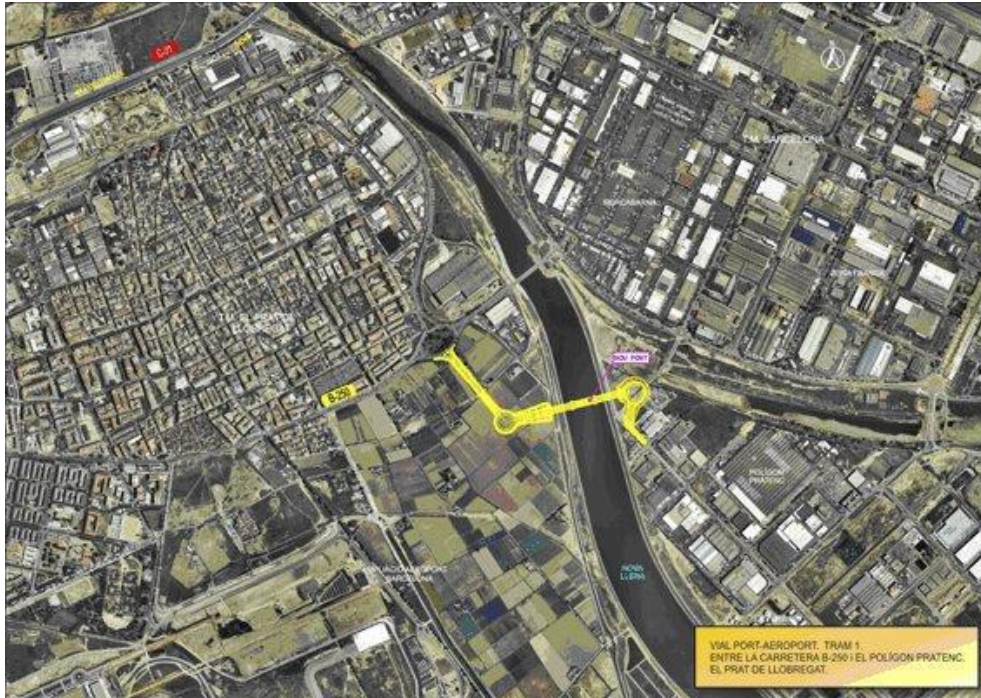
El vial port-aeroport permetrà millorar les comunicacions i la fluïdesa del trànsit a l'entorn d'aquest sector industrial i logístic. Tant el port com l'aeroport són per essència llocs de transferència intermodal i, per tant, les connexions terrestres són fonamentals.

Estat de les obres

La Generalitat va decidir assumir el 2008 (la competència és del Ministerio de Fomento) una tram curt però complex del sector central sobre el riu per contribuir a concretar tot l'eix. Però el vial, amb el port i l'aeroport ampliat a ple funcionament, no s'ha desenvolupat.

La via que s'ha impulsat correspon al tram central d'aquest eix i possibilitarà la connexió entre la carretera B-250 (costat Aeroport) i el polígon Pratenc, mitjançant un nou viaducte sobre la nova llera del riu Llobregat, que és l'alternativa al saturat pas per Mercabarna.

L'obra, que es va licitar el maig del 2008, es va inaugurar l'abril del 2015 i el febrer del 2016 es va batejar el pont Nelson Mandela.



Pel que fa al Ministerio de Foment, la resta del vial està en fase de planificació però es desconeix en quin estat de tramitació.

Es desconeix si l'actuació també constava al "Plan Director del aeropuerto de Barcelona-El Prat fase 2017-2026", presentat el febrer del 2018, com ho feia al Pla del 1999, perquè Fomento no va publicar el text sencer.

El PDUM proposa replantejar el vial Port-Aeroport per la inducció de mobilitat que generaria aquesta via, fent en paral·lel la nova Avinguda Litoral, amb un traçat i una integració al territori molt diferents del que estava previst, i incorporant igualment un corredor de transport públic en superfície que doni continuïtat fins a zona Franca pel carrer A, el peu de Montjuïc i connecti amb el litoral de Barcelona.

Font: Fonts: Observatori de Projectes i Debats Territorials de Catalunya; Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya; AMB; Butlletins oficials; Barcelona Regional; El Periódico de Catalunya.

Fitxa XFM1/2024 **Corredor del Mediterrani**

El Corredor del Mediterrani és una infraestructura ferroviària estratègica que connecta el sud d'Espanya (Algeciras) amb el nord d'Europa a través del litoral mediterrani espanyol, enllaçant ciutats clau com Barcelona, València i Alacant, recorrent una distància de 1.300 km. Aquest projecte inclou línies d'alta velocitat per a passatgers i millores significatives en les línies de mercaderies, amb la finalitat de promoure la competitivitat i la intermodalitat entre ports, carreteres i altres corredors europeus.

Figura 1. Corredor del Mediterrani (Europa)



Font: elcorredormediterraneo.com

Aquesta infraestructura té com a finalitat potenciar la competitivitat econòmica de quatre comunitats autònomes espanyoles (d'oest a est): Catalunya, el País Valencià, Múrcia i Andalusia. Es tracta d'un projecte inclòs en una de les rutes logístiques i econòmiques més actives de la Unió Europea, el Gran Eix Ferrmed. Amb la integració del Corredor Mediterrani a aquesta xarxa, es connectaran les infraestructures de transport europees de nord a sud al llarg d'un eix de 3.500 km, que enllaçarà el 54% de la població europea i cobrirà el 66% del PIB de la Unió.

Una de les transformacions més destacades que aportaria el Corredor Mediterrani és l'adaptació de l'ample de via a l'estàndard europeu, fet que incrementaria significativament la quota ferroviària. A més, la infraestructura comptaria amb quatre vies electrificades, gestionades mitjançant el sistema europeu de control ferroviari, amb dues vies (una per sentit) destinades al transport de passatgers i altres dues (també una per sentit) per al transport de mercaderies.

Planificació

La cronologia del projecte del Corredor Mediterrani es desenvolupa en etapes i compta amb diverses fites i ajustaments al llarg dels anys, reflectint els desafiaments i prioritats canviants en la infraestructura ferroviària espanyola.

1. Primers passos i planificació inicial (anys 90): La idea d'una connexió que vertebrés el litoral mediterrani es va plantejar a la dècada de 1990, però va ser amb l'aprovació de la Xarxa Transeuropea de Transport (RTE-T) per part de la UE el 2011 que el projecte es va concretar dins d'un marc europeu.

2. Reglament europeu 1315/2013: Aquest reglament va establir les orientacions de la xarxa RTE-T, i el Corredor Mediterrani es va integrar com a part fonamental de la infraestructura de transport de la UE amb una meta de finalització de la xarxa bàsica per al 2030.

3. Avanços i revisions clau (2016-2021): La Comissió Europea va impulsar la interoperabilitat i la integració modal per millorar el flux de mercaderies i passatgers. En aquest període, es van fer importants avanços en el tram nord (Catalunya) i a la Comunitat Valenciana, però amb una velocitat variable segons els trams. El 2020, es va establir una Oficina del Comissionat del Corredor Mediterrani per supervisar i coordinar les obres.

4. Nova data de finalització i fases pendents (2026 i 2030): La data de finalització per a la connexió completa entre Algesires i la frontera francesa s'ha revisat per al 2026 per alguns trams crítics. Tot i així, la UE manté la finalització del conjunt de la xarxa bàsica per al 2030, i s'espera que per aquella data es compleixin els objectius d'ample de via europeu i interoperabilitat total.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

En l'àmbit econòmic el corredor del mediterrani implica una reducció de costos logístics, ampliació de mercats per a les exportacions i connexions més ràpides amb Europa, especialment els ports. S'estima que per cada euro invertit es registrarà un retorn del 3,5€.

Aquesta infraestructura permetrà connectar al 50% de la població de l'Estat entre sí i amb Europa, reduir els temps de viatge pràcticament a la meitat, augmentar la productivitat i competitivitat de les empreses i un augment de la qualitat de l'ocupació.

La seva contribució a la descarbonització del transport es concreta en una disminució de fins a 5,5 milions de tn/any d'emissions de CO₂ a l'atmosfera i estalvis energètics.

El conjunt d'actuacions contemplades en el desenvolupament del Corredor Mediterrani contribueix a la consecució de l'Objectiu de Desenvolupament Sostenible (ODS) 9 (Indústria, Innovació i Infraestructura), que té entre les seves metes el desenvolupament d'infraestructures fiables, sostenibles, resilients i de qualitat.

Estat de les obres

Tram 1. Frontera francesa – Tarragona:

En aquest tram es on es concentrarà la major part del tràfic des de Algesires fins la frontera francesa. De les infraestructures pendents a executar es destaquen:

- **Tercer fil Castellbisbal-Tarragona:** Tot i que creiem que el Corredor del Mediterrani hauria d'haver-se construït en doble via d'ample europeu, s'està executant l'ample mixta des de Castellbisbal fins a Tarragona. Cal finalitzar les obres, es preveu que ho facin el 2025.
- **Ramals Port i SEAT.** Adif preveu que el tram del Corredor Mediterrani que enllaçarà el triangle de la factoria Seat de Martorell amb el Port de Barcelona, Molins de Rei, Mollet i França, entri en funcionament l'estiu de 2025.
- **Terminal de la Llagosta:** s'ha elaborat un Projecte Funcional a desenvolupar per fases per a convertir a la terminal en un enclavament estratègic del nord de Barcelona, dotant-lo d'instal·lacions ferroviàries adaptades als estàndards europeus per al tractament de trens de 740 m de trànsit intermodal. En una primera fase, es desenvolupen les següents actuacions:⁷³
 - 1) Connexió en ample estàndard entre la plataforma multimodal de la Llagosta i el Corredor Mediterrani, sentit Terminal de La Llagosta - Frontera Francesa i sentit Frontera Francesa-Terminal de La Llagosta.
 - 2) Adaptació a ample mixt de la via de connexió entre la plataforma de la Llagosta i la línia Papiol - Mollet, des de la Bifurcació Mollet.
 - 3) Remodelació de la terminal ferroviària de la Llagosta, incloent-hi cinc vies de recepció/expedició, dos mànecs de maniobra, i un mòdul de tractament intermodal amb quatre vies ateses per grues pòrtic; totes elles en ample mixt i longitud adequada per a

⁷³ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/blog-transportes/la-llagosta-y-can-tunis-dos-enclaves-logisticos-estrategicos-cataluna>

trens de longitud estàndard interoperable de 740 m. També es construiran dues vies d'apartat de locomotores, així com lloses per a transferència modal i almacenatge.

4) Nou enclavament electrònic telemandat de tota la instal·lació.

5) En fase de redacció, es troba el projecte constructiu de millora dels accessos viaris a la terminal.

El conjunt d'actuacions en la primera fase compta amb una inversió de 97 milions d'euros. La terminal intermodal prevista tindrà capacitat per al tractament de més de 150.000 UTI en la primera etapa.

- **Adaptació de gàlib del túnel a Roda de Berà:** A l'octubre de 2024 van començar les obres de l'ampliació del túnel de Roda de Berà per a adaptar-lo a l'ample mixt, mitjançant la implantació del tercer carril en totes dues vies, la qual cosa permetrà la circulació de trens d'ample estàndard i ibèric.

Les obres consisteixen en augmentar les dimensions del pas actual mitjançant el rebaixi de la rasant del túnel, de gairebé 422 m de longitud, per a complir amb els estàndards d'interoperabilitat que requereix el tercer carril, permetent, entre altres avantatges afegits, la circulació de trens amb velocitats de fins a 120 km/h, solucionant les limitacions de velocitat existents en l'actualitat gràcies a la millora de la infraestructura ferroviària.⁷⁴ Les obres estan previstes que finalitzin al març de 2025.

- **Doble plataforma en ample internacional fins a la frontera:** es necessària la implementació de la doble plataforma en ample internacional fins a la frontera en un tram de tanta circulació.

En aquest sentit es destaca la necessitat del **condicionament de la Terminal de Vilamalla a les necessitats del tràfic europeu**. Aquest projecte, d'uns 14 milions d'euros, es concentra en la modificació de les vies per permetre l'ús tant de l'ample europeu com de l'ample ibèric, facilitant l'operativa de trens amb mercaderies de fins a 750 metres de llarg. Així, es projecta ampliar la via 4 i construir una nova via amb ample mixt per optimitzar l'expedició i recepció de trens, a més de permetre operacions de partició i composició de combois amb destinació i origen a Vilamalla.^{75 76}

La finalització d'aquestes obres està prevista per a l'any 2025, i s'ha previst que Adif redacti el projecte constructiu, que també inclou l'adaptació dels sistemes de seguretat ferroviaris necessaris per a la integració en la xarxa europea. Aquestes modificacions contribuiran a la intermodalitat i a una major integració amb el tràfic ferroviari de mercaderies europeu, amb vista a incrementar la competitivitat de la infraestructura dins el Corredor Mediterrani.

- **Nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona:** Els nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona tenen una previsió de finalització escalonada entre 2027 i 2032, ja que cada tram està en diferents fases de desenvolupament i execució. El projecte ha avançat amb la formalització del conveni de finançament i execució, que es va signar el 15 de novembre de 2024. Aquesta obra estratègica per millorar la competitivitat logística del port barceloní inclou una inversió total de 730 milions d'euros. D'aquest import total, el Ministeri assumirà 263,8 milions a través de la Direcció General de Carreteres, mentre que 266,3 milions aniran a càrrec d'Adif, i 200 milions recauran sobre l'autoritat portuària barcelonina.

⁷⁴ <https://www.diariodelpuerto.com/ferroviario/adif-inicia-las-obras-en-el-tunel-de-roda-de-bera-para-conectar-el-puerto-de-tarragona-con-europa-BG21275235>

⁷⁵ https://www.cadenadesuministro.es/noticias/convenio-para-ampliar-la-estacion-intermodal-de-vilamalla_460196_102.html

⁷⁶ <https://www.elpuntavui.cat/societat/article/12-infraestructures/2215873-llum-verd-per-a-l-ample-europeu-a-vilamalla.html>

El pla d'inversions inclou desemborsaments inicials per al 2025 i 2026 de 8,4 milions cada exercici. De cara a l'any 2027 la quantitat augmentat fins als 75 milions d'euros, mentre que al 2028 continuarà pujant fins als 121 milions; i al 2029 i al 2030 seran 150 milions (300 milions en total). Finalment, al 2031 baixarà fins als 140 milions i al 2032 hi haurà una aportació final de 77,36 milions.

Figura 2: Nous accessos viaris i ferroviaris al Port de Barcelona



Font: Port de Barcelona

Els dos accessos es detallen en fases diferents:

- Nou accés viari: L'eix viari ha d'ampliar les capacitats de l'autopista A-2 per poder absorbir així més trànsit pesant i ampliar els enllaços amb la Zona Franca de Barcelona i el polígon Pratenc. En concret, l'eix viari requerirà una inversió de 250 milions.

Figura 3. Mapa de l'autovia B-21 de segon accés al port de Barcelona



Font: Ministeri de Transports i Mobilitat Sostenible

· **Nou accés ferroviari:** L'accés ferroviari generarà tot un nou anell que habiliti la connexió amb el node dedicat al ferrocarril de mercaderies que el port de Barcelona vol desenvolupar al Prat de Llobregat, a la seva àrea sud. També inclou un ramal de connexió amb la terminal ferroviària de Can Tunis. En concret, l'accés ferroviari tindrà un cost de pràcticament 400 milions d'euros.

Aquest projecte és clau per consolidar el Port de Barcelona com un nucli logístic d'importància europea i contribuirà a la millora del transport intermodal al corredor mediterrani

Figura 2. Mapa del Tram 1. Frontera francesa – Tarragona (Corredor del Mediterrani)



Font: elcorredormediterraneo.com (juliol 2024)

Tram 2. Tarragona - Castellón:

- **Transformació ample ibèric en internacional (Tarragona-Castelló):** La transformació de l'ample ibèric a ample internacional entre Tarragona i Castelló forma part de les obres del Corredor Mediterrani, amb l'objectiu de permetre la continuïtat de trens d'alta velocitat i de mercaderies sense necessitat de canviador entre València i Barcelona.

El procés es va iniciar el 2023 amb l'adequació del tram de Vandellòs fins al canviador de La Boella, i està previst que la majoria dels trams es completin abans de 2026.

- **Salt de moltó del Nus de Vila-seca:** El Ministeri de Transports, Mobilitat i Agenda Urbana (Mitma) va encarregar a l'agost de 2023 la redacció de l'estudi informatiu del nou ramal ferroviari de connexió Tarragona-València en el nus de Vilaseca. L'encàrrec, ja formalitzat i amb l'objectiu de permetre que tots els moviments en l'enllaç oest del nus ferroviari de Vilaseca es realitzin a distint nivell, té un pressupost de 450.781,26 euros i un termini d'execució de 26 mesos.⁷⁷

En el nus de Vilaseca conflueixen el Corredor Mediterrani i la línia convencional Miraflores - Reus - Tarragona. La connexió actual entre totes dues línies es realitza mitjançant un ramal de via única que permet el desviament de circulacions dels trànsits de mercaderies i els trens de mitjana distància en relacions amb el sud.

No obstant això, aquest ramal, tal com està actualment configurat, obliga al fet que els

⁷⁷ <https://www.transportes.gob.es/el-ministerio/sala-de-prensa/noticias/mar-01082023-1339>

moviments de trens que circulen en direcció Tarragona–Vilaseca–Corredor Mediterrani (sentit València) es realitzin a nivell (cisallament), travessant les dues línies i ocasionant limitacions en l'exploració ferroviària d'aquestes.

Figura 3. Mapa del Tram 2. Tarragona - Castellón - Valencia (Corredor del Mediterrani)



Font: elcorredormediterraneo.com (juliol 2024)

Fitxa XFM2/2024

Estacions intermodals de Lleida i l'Aldea

Les estacions intermodals juguen un paper crucial en la modernització de les infraestructures de transport de Catalunya. Combinant el transport ferroviari amb el transport per carretera, aquests punts de connexió permeten una distribució més ràpida, eficient i sostenible de mercaderies, contribuint així a la reducció d'emissions de carboni i a la descongestió de les carreteres. En un context on la sostenibilitat i l'eficiència energètica són prioritats, les **terminals intermodals de Lleida i l'Aldea** són fonamentals per apropar Catalunya als estàndards europeus de transport sostenible.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Aquestes estacions intermodals tenen el potencial d'augmentar la competitivitat de sectors estratègics, com ara l'agroalimentari a Lleida, que podrien beneficiar-se d'un accés més directe a mercats internacionals. En el cas de l'Aldea, la proximitat a zones industrials i al Port de Tarragona afavoreix el comerç exterior. Aquestes estacions generaran llocs de treball directes i indirectes, augmentant l'activitat econòmica a les seves àrees d'influència.

A més d'impulsar l'ocupació, les estacions intermodals promouen un ús més eficient dels recursos, millorant la qualitat de vida dels ciutadans en reduir el trànsit pesat en zones urbanes i el consum energètic.

En promoure el transport ferroviari per a llargues distàncies, aquestes infraestructures redueixen la petjada de carboni associada al transport de mercaderies, disminuint les emissions de gasos d'efecte hivernacle i afavorint la transició cap a una economia més verda. Aquest canvi contribuiria, a més, a l'objectiu de descarbonització del sector logístic europeu.

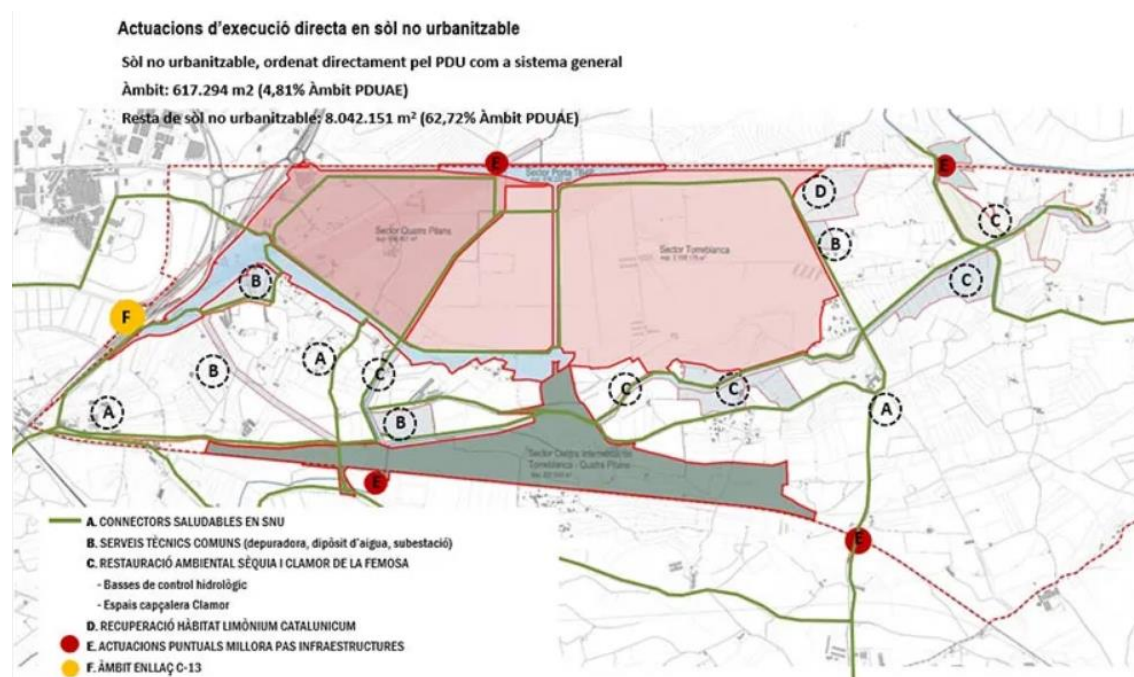
Estat de les obres

Lleida

El Pla Director Urbanístic de l'Activitat Econòmica (PDUAE) de la Plana de Lleida es va aprovar inicialment al juliol de 2022 posarà en el mercat 222 hectàrees de nou sòl industrial al polígon Torreblanca-Quatre Pilans, especialment dissenyat per a acollir empreses que requereixin parcel·les de gran format, com és el cas de les logístiques, i altament connectat, amb la dotació d'una terminal

ferroviària intermodal.⁷⁸

Figura 1. Mapa del polígon Torreblanca-Quatre Pilans a Lleida (PDUAE)



Font: diarioelcanal.com (Departament de Vicepresidència i Polítiques Digitals i Territori)

La terminal intermodal de Lleida, dibuixada en el estratègic corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid i prevista la seva instal·lació al polígon Torreblanca-Quatre Pilans, compta amb una fase avançada d'estudis previs i suposarà una inversió aproximada de 55 milions d'euros. Cimalsa ha adjudicat contractes per a la realització dels estudis de mobilitat i d'impacte ambiental, que són imprescindibles abans de començar les obres. Es preveu que aquesta terminal impulsi la indústria agroalimentària de la regió i connecti Lleida amb les xarxes ferroviàries de mercaderies cap a França i Europa. També, s'espera que aquest nou equipament redueixi dràsticament el trànsit de camions entre Lleida i el Port de Tarragona, eliminant més de 90 camions diaris, amb el consegüent estalvi d'emissions de diòxid de carboni i la reducció de la sinistralitat viària que això suposa.⁷⁹

El disseny de la futura terminal intermodal recull ja en la seva fase inicial la creació de vies per a treballar amb trens de 750 metres de longitud i també la reserva de sòl per a ampliar a 1.500 metres. El responsable de hubs i terminals ferroviàries de Cimalsa ha destacat que es tracta d'una terminal passant dissenyada per a ser compatible amb la implementació de l'ample UIC. A més, ha incidit en què l'estació ferroviària es desenvoluparà per fases. En l'última d'aquestes, es contemplen fins a cinc vies d'expedició i recepció i altres quatre de càrrega i descàrrega. Amb aquestes característiques, la capacitat final de la infraestructura ascendiria fins a 2.500 expedicions anuals i 112.500 utis a l'any.⁸⁰

L'Aldea

Encara en una fase inicial, aquesta terminal a les Terres de l'Ebre es projecta per servir com a punt logístic per a l'exportació de productes cap al Mediterrani i la resta d'Europa. Aquesta estació permetria potenciar l'ús de les autopistes ferroviàries i donar suport logístic a les zones industrials properes.⁸¹

⁷⁸ <https://www.diarioelcanal.com/lleida-terminal-ferroviaria-intermodal/>

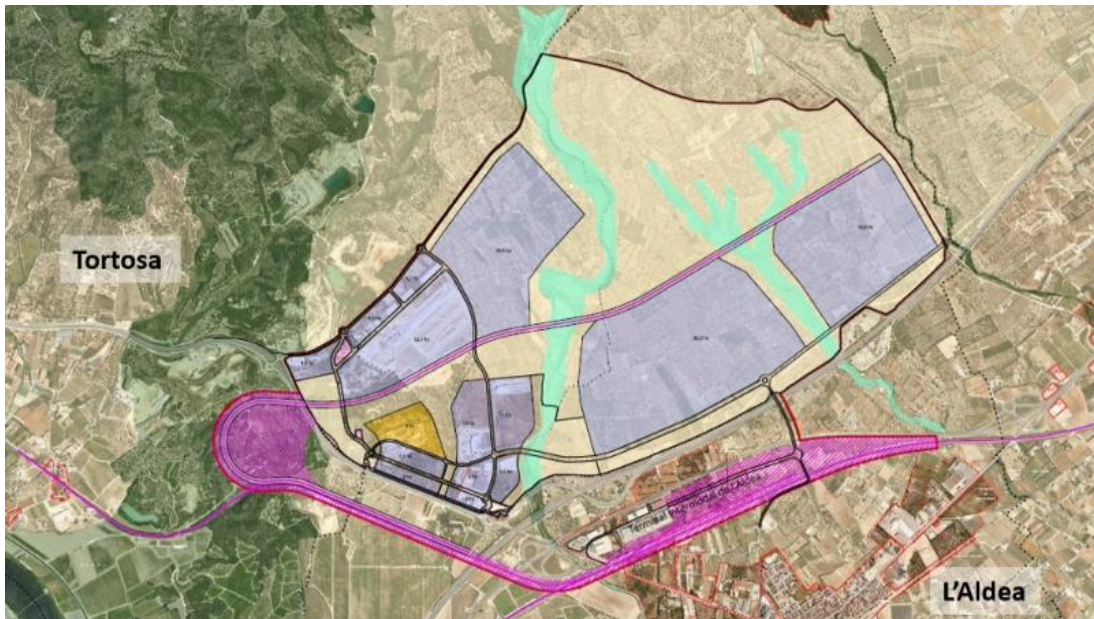
⁷⁹ <https://cambralleida.org/estacio-intermodal-impuls-estrategic-lleida-necessita/>

⁸⁰ <https://elmercantil.com/2022/12/14/cimalsa-proyecta-una-terminal-intermodal-de-55-millones-de-euros-en-la-plana-de-lleida/>

⁸¹ <https://www.transportexxi.com/cataluna-disena-su-futuro-intermodal/>

Al març de 2024 la Generalitat, a través de l'empresa pública CIMALSA, va encarregar un estudi de demanda sobre aquesta estació i a l'abril de 2024 es va licitar la redacció de l'estudi d'impacte ambiental i estudi d'avaluació de la mobilitat per a la futura terminal ferroviària. La licitació abasta els serveis d'arquitectura, enginyeria i planificació i en ella s'especifica que es proposaran fins a tres ubicacions alternatives. Aquest projecte es dividirà en dues fases. En la primera d'elles s'inclou la terminal en el Llogaret, que discorrerà de manera paral·lela a la via actual i el ramal fins a les instal·lacions de l'empresa Kronospan.⁸²

Figura 2. Mapa del polígon de Catalunya Sud



Font: vialibre-ffe.com (Generalitat de Catalunya)

Fitxa XFM3/2024

Adaptació i apartadors per trens de 750m del corredor Barcelona-Zaragoza-Madrid (autopista ferroviària)

El projecte d'adaptació i apartadors per a trens de 750 metres en el corredor ferroviari Barcelona-Zaragoza-Madrid té com a objectiu optimitzar el transport de mercaderies entre aquestes ciutats mitjançant trens de major longitud i capacitat. Aquestes actuacions són essencials per a impulsar l'eficiència logística i augmentar la competitivitat de la connexió amb França i altres punts clau d'Europa, en el marc de les autopistes ferroviàries, on s'afavoreix un transport de mercaderies més sostenible.

⁸² <https://vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=41672>

Figura 1. Mapa de la autopista ferroviària (AF)



Font: Adif

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Aquestes actuacions permetran la circulació de trens de més longitud augmenta la capacitat de càrrega per viatge, fet que redueix el cost per unitat transportada i beneficia directament les empreses en costos de transport. També, amb una capacitat de transport més gran per tren, el corredor es torna més competitiu en relació amb altres vies de transport, com la carretera, fet que permetrà augmentar la seguretat vial en reduir la dependència de la carretera, disminuint així el trànsit de camions, els accidents, l'estrès sobre la infraestructura viària.

Cada tren de 750 metres representa una reducció substancial de vehicles pesants a la carretera, fet que contribueix directament a la reducció de gasos d'efecte hivernacle. Això s'alinea amb els objectius de sostenibilitat establerts pel Pacte Verd Europeu. Transportar mercaderies per tren és més eficient energèticament que per carretera. La major capacitat de càrrega per tren implica menys viatges i, per tant, menys consum energètic en el transport de grans volums de mercaderies.

Estat de les obres

Els treballs d'adaptació al llarg d'aquest corredor han estat distribuïts en diverses fases:

- Estacions de càrrega i descàrrega: Es preveu l'adaptació de terminals clau que faciliten el trànsit de trens de 750 metres, amb un enfocament inicial a les estacions intermodals en punts estratègics d'entrada i sortida, com les de Barcelona i Zaragoza.
- Apartadors i zones de maniobra: Les estacions intermèdies necessiten espais adaptats per permetre l'estacionament temporal de trens sense afectar el flux general de la xarxa.

Al maig de 2024, Adif va anunciar actuacions per valor de 25,6 milions d'euros en la adaptació de 7 estacions del corredor Zaragoza-Tarragona al tràfic de trens de fins a 750 metres. En concret, s'ampliarà fins als 750 m les vies d'apartat de les estacions de Juneda i Raimat (Lleida), mentre que a Fuentes de Ebro, La Puebla de Híjar, Chiprana, Nonaspe y Flix s'adaptaran les instal·lacions de seguretat a la futura configuració de vies d'apartat de longitud interoperable. També, s'informà de la

finalització de les obres d'ampliació de via a Vilaberd (Tarragona).⁸³

Al juliol de 2024, Adif llança el projecte per impulsar els serveis d'Autopista Ferroviària al tram Zaragoza-Tarragona on s'actuarà sobre els gàlibs de 6 túnels, 16 passos superiors i la catenària i els adaptarà a les dimensions dels semiremolcs que circularan pel recorregut, en el qual s'invertiran més de 60 milions d'euros. El tram Zaragoza-Tarragona és el de major demanda per a transportar mercaderies de la xarxa ferroviària, amb més de 100 circulacions/setmana per sentit, i uneix els principals nodes de producció i consum de la Península Ibèrica, Madrid i Barcelona, formant part dels fluxos del centre i sud amb el nord-est d'Espanya i la resta d'Europa.⁸⁴

Fitxa XFM4/2024 **Eix Transversal ferroviari**

L'Eix Transversal ferroviari és un projecte de connexió ferroviària d'uns 313km de recorregut que uneix l'Aeroport d'Alguaire, Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera, Igualada, Manresa, Vic, Santa Coloma de Farners i Girona, i enllaça amb la línia d'alta velocitat Barcelona-frontera francesa. També, disposa d'un ramal que connecta Igualada amb Martorell i enllaça tant les ciutats de la Catalunya interior amb Barcelona com l'encaminament de les mercaderies del Port de Barcelona cap a Europa.

El seu objectiu principal és potenciar el transport de passatgers i mercaderies amb un enfocament intermodal, connectant amb línies de llarg recorregut i xarxes europees. Aquest corredor busca descongestionar infraestructures viàries, millorar la connectivitat interior i fomentar una distribució equilibrada de les activitats econòmiques al territori.⁸⁵

Figura 1. Mapa de l'Eix Transversal Ferroviari



Font: vialibre-ffe.com

⁸³ <https://www.adif.es/-/adjudicacion-apartaderos-750-metros-cinco-estaciones-linea-zaragoza-barcelona>

⁸⁴ <https://www.adif.es/-/licitacion-proyecyo-adequacion-infraestructura-autopista-ferroviaria-zaragoza-lleida-tarragona>

⁸⁵ https://territori.gencat.cat/ca/03_infraestructures_i_mobilitat/ifercat/sistema-ferroviari-catala/altres-projectes-ferroviaris/eix-transversal/index.html

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

La LTF afavorirà el desenvolupament industrial i logístic, reduint costos de transport i augmentant la competitivitat de les regions connectades. Es preveu un augment del trànsit de mercaderies ferroviari i la captació d'inversions en sectors industrials, gràcies a la proximitat als mercats europeus.

Aquest projecte equilibrarà el desenvolupament territorial, especialment a zones de l'interior i del nord de Catalunya que pateixen desconexió ferroviària. La LTF reduirà desigualtats entre el litoral i l'interior, millorant l'accés a serveis, infraestructures i oportunitats laborals, contribuint a frenar el despoblament.

La infraestructura oferirà una alternativa sostenible al transport per carretera, minimitzant emissions de CO₂ i consum energètic. També reduirà la pressió sobre carreteres com l'Eix Transversal o l'AP-7, disminuint l'impacte ambiental generat pel trànsit pesat.

Estat de les obres

El 2004, el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) va impulsar el primer estudi d'alternatives de traçat de l'ETF. El 2005 es va iniciar el desenvolupament administratiu del projecte, i el 2006 es va realitzar una primera consulta institucional a municipis i comarques afectades. Al desembre de 2007, la Comissió d'Urbanisme de Catalunya va informar favorablement sobre els objectius i criteris generals, obrint una nova ronda de consultes a més de 180 ajuntaments i iniciant tràmits ambientals. El 2008 es va aprovar inicialment i es va sotmetre a informació pública.⁸⁶

Al febrer de 2012, el govern de la Generalitat va descartar el projecte.⁸⁷

Malgrat el seu potencial transformador, el projecte continua sent una proposta sense cronologia definida ni pressupost aprovat. La seva execució requerirà consens polític, finançament europeu i una aposta clara per la mobilitat sostenible.

Fitxa AS1/2024

Actuacions contra la sequera

La sequera recent a Catalunya, una de les més intenses de les darreres dècades, ha posat de manifest la vulnerabilitat de les reserves d'aigua de la regió i la urgència de completar infraestructures clau que, per diverses raons, han estat posposades o no s'han desenvolupat al ritme necessari. La falta de preparació adequada en els sistemes de subministrament d'aigua es fa evident en episodis de sequera extrema com el que estem vivint, que afecta tant les zones urbanes com els sectors agrícola i industrial.

Tot i els esforços en infraestructures d'emergència, com ara la construcció de dessaladores i projectes de reutilització d'aigües, Catalunya encara presenta un dèficit d'infraestructures completes per fer front a llarg termini a l'impacte creixent del canvi climàtic. Els retards en obres d'optimització de la xarxa, així com en la implementació de sistemes de captació i gestió eficient de les aigües, han limitat la capacitat del territori per assegurar un subministrament estable en èpoques de poca pluja. Aquesta situació requereix accions urgents per millorar i acabar les infraestructures que puguin garantir la resiliència de les reserves hídriques i una distribució òptima per a tots els usuaris del sistema.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Les infraestructures contra la sequera permeten estalviar costos significatius per a l'economia catalana, reduint la despesa associada a l'abastament d'aigua en moments d'emergència. A més,

⁸⁶ <https://vialibre-ffe.com/noticias.asp?not=4714>

⁸⁷ <https://www.regio7.cat/bages/2012/02/25/l-eix-transversal-ferroviari-projecte-50579813.html>

contribueixen a la continuïtat de sectors estratègics com l'agricultura, la indústria i el turisme, que depenen de la disponibilitat d'aigua, i garanteixen la productivitat durant períodes de baixa pluviometria. Així, una xarxa hídrica robusta no només minimitza pèrdues econòmiques, sinó que també potencia la competitivitat de Catalunya en moments de crisi climàtica.

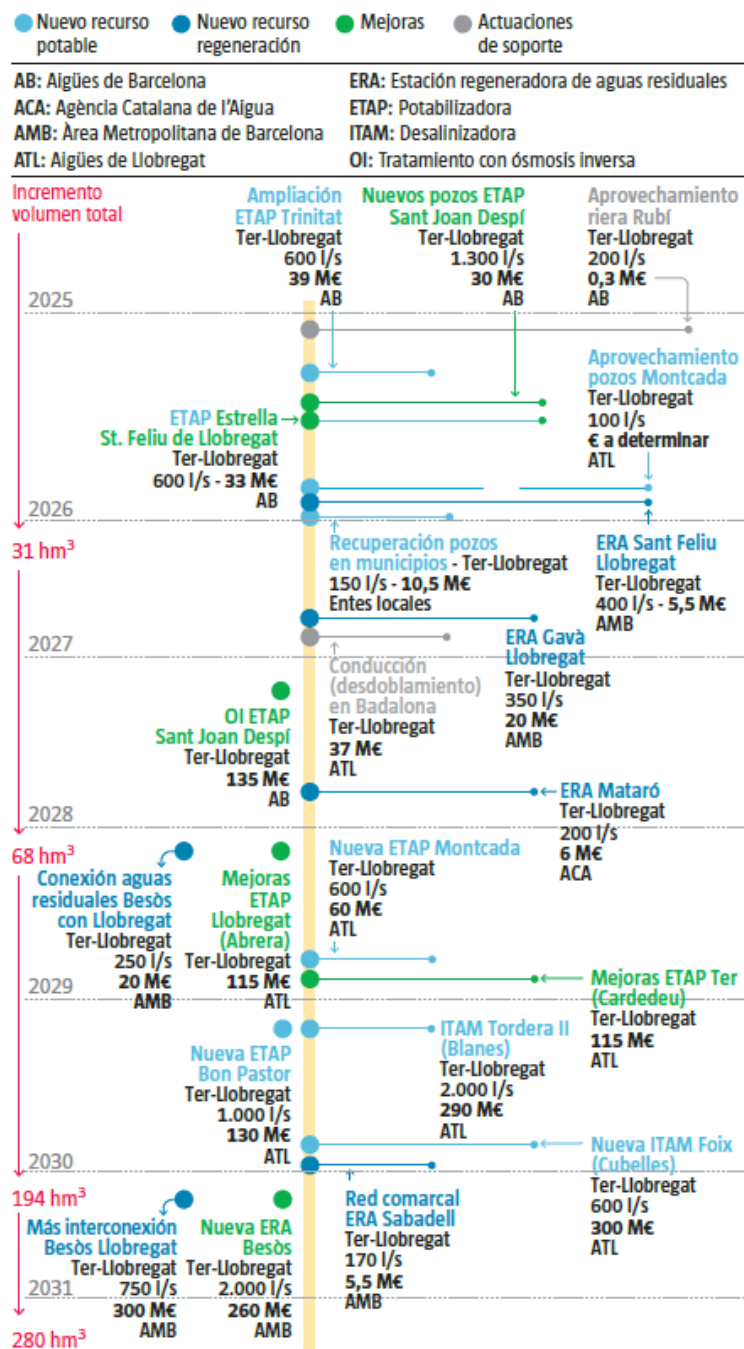
Les millores en la infraestructura hídrica contribueixen a garantir un subministrament segur i constant d'aigua per a la població, evitant restriccions i protegint el benestar ciutadà. A més, una gestió eficient permet mantenir l'accés a l'aigua sense necessitat de restriccions, la qual cosa minimitza l'impacte social i assegura l'accés a un recurs essencial per a tothom, especialment per a les comunitats més vulnerables que poden patir més els efectes de la sequera.

Des del punt de vista mediambiental, aquestes infraestructures permeten reduir l'extracció d'aigua de fonts naturals i d'aqüífers durant èpoques de sequera, protegint així els ecosistemes fluvials i la biodiversitat. La reutilització d'aigües i l'ús de dessalinitzadores també contribueixen a reduir la pressió sobre els recursos naturals, promovent una gestió més sostenible de l'aigua i ajudant a minimitzar l'impacte ambiental de l'ús excessiu d'aquest recurs.

El pla d'actuacions i estat de les obres

A l'octubre de 2024, el Govern de la Generalitat, amb la finalitat de fer front al dèficit estructural de recursos hídrics, va fixar una programació d'obres hidràuliques a portar a terme fins a l'any 2034. Aquest cronograma dona continuïtat a l'Acord de Govern 191/2024, pel qual es va aprovar la nova estratègia de la gestió de l'aigua, basada en mesures per deixar de dependre de l'aigua de la pluja i fent possible que el 70% de les demandes es puguin garantir amb recursos no convencionals (dessalinització, regeneració, recursos del riu Besòs, entre d'altres).

Figura 1. Pla d'actuacions contra la sequera a l'Àrea Metropolitana de Barcelona



Font: La Vanguardia (Agència Catalana de l'Aigua i Generalitat de Catalunya)

El programa consta de 21 actuacions i es preveu que, en l'horitzó del 2030, es disposi de 280 hm³ de nou recurs, amb la qual cosa es reduirà la dependència de la pluja.⁸⁸

Mesures immediates

Abans que acabi l'any:

⁸⁸ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/644642/govern-fixa-calendari-mesures-que-permetran-disposar-mes-aigua>

- Milliores a la potabilitzadora d'Empuriabrava, mitjançant una inversió de 2,5 milions d'euros.
- Aportació d'aigua regenerada des de la depuradora de Figueres fins al riu la Muga a l'altura de Pont de Molins (100 litres per segon i 6 milions d'euros d'inversió).

2025:

- Al sistema Ter Llobregat, durant l'any vinent es posaran en servei tres actuacions per incrementar la disponibilitat d'aigua i la millora de la qualitat a l'entorn metropolità.
- A mitjan 2025 entrarà en servei l'ampliació de la potabilitzadora de la Trinitat, construïda per Aigües de Barcelona, que ha d'incrementar la producció actual en uns 400 – 500 l/s, xifra que suposa entre uns 12 i 15 hm³ anuals (inversió prevista de 39 milions d'euros).
- A finals de 2025, es preveu que es puguin activar els nous pous de Sant Joan Despí (1.300 litres per segon i 30 milions d'euros) i la potabilitzadora Estrella (800 litres per segon i 33 milions), dues actuacions que sobretot permetran millorar la qualitat de l'aigua.
- Actuacions de suport, com la incorporació de l'aigua provinent de la riera de Rubí per incrementar la disponibilitat d'aigua en el riu Llobregat (200 litres per segon i 300.000 euros d'inversió); la recuperació de pous en l'àmbit del Ter Llobregat, Baix Camp, Priorat i Muga a través dels ajuts aportats per l'ACA (260 litres per segon i 19 milions d'euros) i l'aprofitament dels pous de Montcada, amb una aportació de 100 litres per segon.
- En l'àmbit de la regeneració, a finals de 2025 es preveu l'aportació de l'Estació de Regeneració d'Aigua de Gavà al Llobregat (350 litres per segon i 20 milions d'inversió). Es preveu que a finals del 2025 s'incrementi en 31 hm³ la disponibilitat d'aigua.

Actuacions previstes en la nova estratègia de l'aigua

L'acord de Govern 191/2024 de 27 d'agost, pel qual s'aprova l'Estratègia de la gestió de l'aigua i es determinen les mesures i actuacions per assolir la seguretat hídrica, fixa una sèrie de noves mesures per incrementar la disponibilitat d'aigua, així com avançar actuacions ja previstes.

2026:

- Posada en servei de l'Estació de Regeneració d'Aigua (ERA) de Sant Feliu de Llobregat (aportarà 400 litres per segon, amb una inversió de 5,5 milions d'euros).
- Finalització de les obres del nou tram de l'aqüeducte d'ATL entre Cardedeu i Trinitat, que solucionarà les fuites a l'altura de Badalona (37 milions d'euros).

2027:

- Posada en servei de l'ERA de Mataró (200 litres per segon i 6 milions d'euros) i de l'ERA de Figueres (100 litres per segon i 4 milions d'euros).
- S'enllestiran les milliores del tractament d'osmosi inversa de la potabilitzadora de Sant Joan Despí (2.000 litres per segon i 135 milions). Es preveu que a finals del 2027 s'incrementi en 68 hm³ la disponibilitat d'aigua.

2028:

- Connexió entre les aigües residuals del Besòs fins a la depuradora del Llobregat, que aportarà fins a 250 litres per segon (inversió de 20 milions d'euros).
- Milliores a la potabilitzadora del Llobregat (115 milions d'euros) i a la planta de tractament d'aigua potable del Ter (115 milions).
- Posada en servei de la potabilitzadora de Montcada (600 litres per segon i 60 milions d'euros d'inversió).

Totes aquestes actuacions suposaran una millora dels tractaments de l'aigua, sobretot en períodes d'escassetat, i n'incrementaran la qualitat.

2029:

S'incrementarà fins als 194 hm³ la disponibilitat d'aigua nova gràcies a les actuacions següents:

- Ampliació de la dessalinitzadora de la Tordera (290 milions d'euros), que passarà dels 20 als 80 hm³).
- Construcció d'una planta dessalinitzadora a la conca del Foix (280 milions i una capacitat de 30 hm³).
- Posada en servei de la potabilitzadora de Bon Pastor (1.000 litres per segon i 120 milions d'euros).

A finals de 2029 es preveu que pugui iniciar-se el funcionament de la conducció que aportarà aigua regenerada des de la depuradora de Sabadell riu Sec fins als municipis de Sant Cugat i Cerdanyola del Vallès (170 litres per segon i 5,5 milions d'inversió). Pel que fa a la dessalinitzadora prevista en la zona de la Costa Brava nord, estaria operativa el 2032 (200 litres per segon de capacitat productiva i 200 milions d'euros d'inversió). En aquesta zona de Catalunya també hi ha previstes altres actuacions per incrementar la disponibilitat que es durien a terme abans del 2034.

2030:

- S'incrementarà fins als 200 hm³ la disponibilitat d'aigua, amb la finalització de les obres de l'Estació de Regeneració d'Aigua del Besòs (2.000 litres per segon i 260 milions d'euros d'inversió) i augmentarà l'aportació d'aigua residual tractada des del Besòs fins al Llobregat (750 litres per segon i 300 milions d'euros). És previst que l'aportació de nou recurs a finals de 2030 sigui de 280 hm³.

2032:

- La nova dessalinitzadora de l'Alt Empordà, que l'executiu preveu que pugui estar operativa el 2032, compta amb una inversió de 200 milions i produiria 200 litres d'aigua per segon.

Mesures urgents per pal·liar la sequera a les comarques de Tarragona

Arran de les mesures urgents aprovades pel Govern de la Generalitat el passat 25 de setembre per pal·liar la sequera al Priorat i en altres comarques de Tarragona, es preveuen les actuacions següents:

- El 2025 s'enllestirà l'aportació de l'aigua de l'Ebre amb l'embassament de Guiamets (5,5 milions d'euros), mesura que garantirà l'aigua per a les demandes de reg.
- El 2026 es preveu que estigui enllestida la connexió del Garrigues Sud amb la zona del Montsant (6 milions d'euros), que aportarà més recurs per al reg agrícola.
- A mitjans-finals de 2027, estaria enllestida la bassa per als regants de Riudecanyes (16 milions d'euros) i, posteriorment, es posaria en servei l'ERA de Reus (200 litres per segon i 8 milions d'euros).

Fitxa AS2/2024

Connexió d'emergència CAT-ATL entre Tarragona i Olèrdola

La connexió d'emergència CAT-ATL entre Tarragona i Olèrdola és una infraestructura estratègica dissenyada per assegurar el subministrament d'aigua en situacions de crisi hídrica. Aquest projecte neix com a resposta a la necessitat de reforçar la interconnexió entre les dues grans xarxes de distribució d'aigua a Catalunya: el sistema CAT (Consorti d'Aigües de Tarragona) i el sistema ATL (Aigües Ter-Llobregat). Aquesta connexió garantirà un flux alternatiu d'aigua potable, proporcionant resiliència en episodis de sequera extrema o avaries crítiques, millorant així la seguretat hídrica del

territori.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Econòmica: La connexió minimitzarà l'impacte de possibles restriccions d'aigua sobre l'activitat econòmica a les zones industrials i urbanes que depenen del subministrament del CAT i de l'ATL. A més, contribuirà a reduir costos associats a la gestió d'emergències hídriques, oferint una xarxa més flexible i robusta.

Social: El projecte assegura un subministrament estable d'aigua per a més d'un milió d'habitants i múltiples indústries clau, protegint el benestar de la població i reduint la vulnerabilitat de les comunitats davant situacions d'escassetat.

Mediambiental: Amb aquesta interconnexió es pot optimitzar l'ús de recursos hídrics, evitant l'explotació intensiva de fonts locals i protegint ecosistemes sensibles com aqüífers i rius.

El projecte

L'Observatori Intercol·legial de l'Aigua, una comissió que integra diferents col·legis professionals, proposa la construcció d'una canonada de 65 km de llargada i 1.400 mm de diàmetre que connecti dues estacions de bombament: una a prop de Tarragona i una altra a prop de Sant Miquel d'Olèrdola (Alt Penedès). Una canonada de l'Ens d'Abastament Ter-Llobregat (ATL) ja existent connectaria el dipòsit de Sant Miquel amb el dipòsit de Masquefa. Així, bona part del recorregut de la canonada resseguiria de manera paral·lela infraestructures de transports com l'AP-7. L'Observatori estima que el cost de l'obra, sense IVA ni expropiacions, s'enfilaria fins als 275 milions d'euros.⁸⁹

Figura 1. Mapa del projecte "Connexió d'emergència CAT-ATL Tarragona-Olèrdola"



Font: La Vanguardia

Estat de les obres

La cronologia del projecte de connexió d'emergència entre la xarxa del Consorci d'Aigües de Tarragona (CAT) i la xarxa Ter-Llobregat (ATL), plantejat com una solució davant la sequera prolongada a

⁸⁹ https://www.ara.cat/medi-i-crisi-climatica/enginyers-insisteixen-interconnexio-l-ebre-pot-vuit-mesos_1_4952059.html#goog_rewarded

Catalunya, es remunta a l'any 2008, quan el govern de la Generalitat va començar a estudiar possibles interconnexions entre les dues xarxes per reforçar l'abastament d'aigua en situacions crítiques. Aquest projecte es va proposar inicialment en un context d'emergència durant una sequera destacada que va marcar aquell període, però també va generar una forta oposició social i territorial, especialment de la Plataforma en Defensa de l'Ebre i altres col·lectius que el consideraven desequilibrant per al territori i insuficient per resoldre el problema de fons.

Després de diversos debats i estudis, l'any 2010 el govern va descartar la infraestructura definitiva per manca de consens i l'aparent relaxació de les condicions de sequera. No obstant això, el debat va reaparèixer periòdicament en episodis de sequera, especialment els últims anys i arran dels episodis de sequera de 2023-2024, però el projecte original de connexió Tarragona-Olèrdola no ha estat reactivat oficialment.

Fitxa AS3/2024

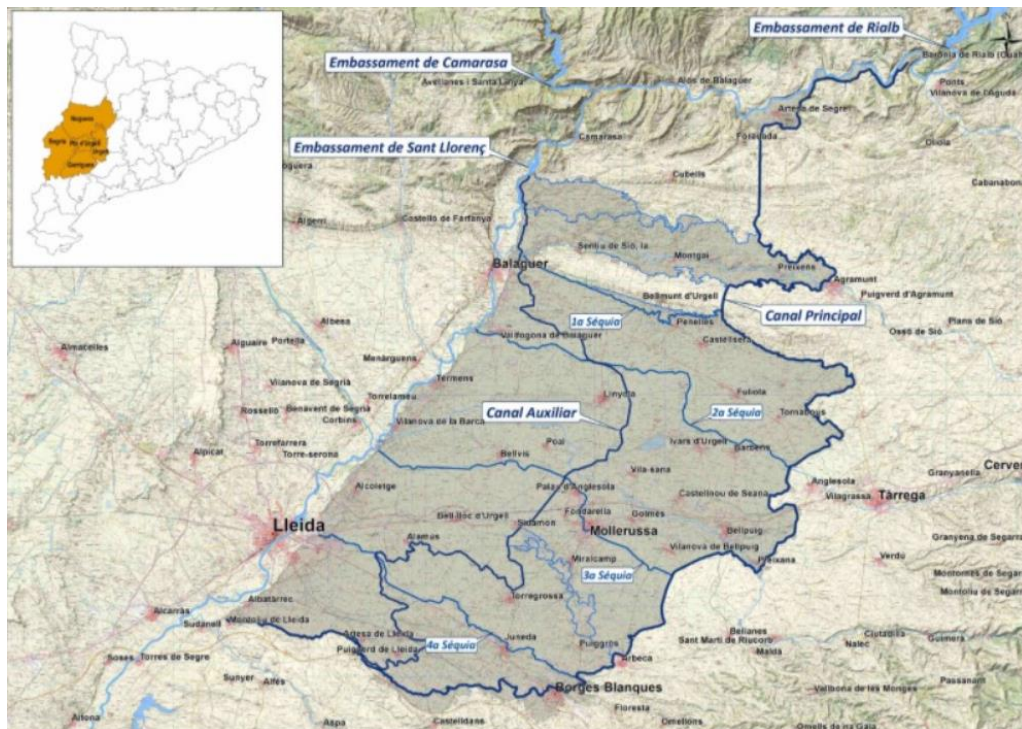
Modernització del sistema de reg del canal d'Urgell

El canal d'Urgell, a cavall de les comarques del Segrià, Pla d'Urgell, Noguera, Garrigues i Urgell, rega actualment unes 70.000 ha a la província de Lleida. A part del subministrament del regadiu, aquesta xarxa també abasteix 121 municipis, 1.826 granges, 175 indústries i més d'un miler de cases de disseminades pel territori. Es tracta per tant d'una gran infraestructura que ha estat vital per al desenvolupament socioeconòmic de la Plana d'Urgell, i que després de més de 150 anys de funcionament, continua sent un eix vertebrador d'aquest territori.

Actualment, el sistema utilitza majoritàriament el reg a manta, un mètode que, tot i ser tradicional i d'alta penetració, genera una gran ineficiència hídrica amb grans pèrdues d'aigua per evaporació i infiltració. Aquest sistema consumeix aproximadament 600 hectòmetres cúbics d'aigua anuals, extrets principalment dels embassaments de Rialb i Oliana, un recurs cada vegada més pressionat per la sequera i el canvi climàtic.

La modernització busca substituir el reg a manta per sistemes de reg a pressió i tecnologies avançades com la telecontrol i la sensorització, millorant així l'eficiència en la distribució de l'aigua i reduint-ne el consum total. Aquesta transformació no només és essencial per assegurar la sostenibilitat del regadiu en el futur, sinó també per preservar l'agricultura com a motor econòmic i social de la regió.

Figura 1. Àrea de reg del canal d'Urgell



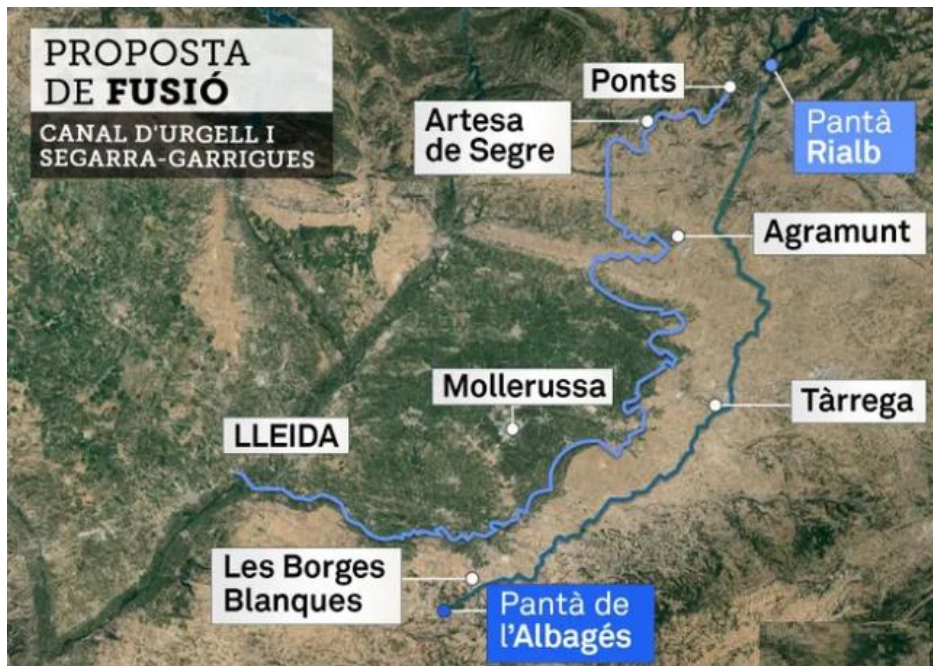
Font: extensius.cat

Proposta de fusió de canals

El canal d'Urgell i el Segarra-Garrigues, a la conca del Segre, són dos dels principals canals de reg agrícola del país. El primer, com ja s'ha esmentat, encara rega la majoria d'hectàrees a manta, per inundació dels camps, i el segon ho fa amb sistemes més moderns i eficients. Es planteja que es fusionin per compartir infraestructures i abaratir els costos de modernitzar el canal d'Urgell. Una inversió que supera els 1.000 milions d'euros i que està pendent de fa anys.⁹⁰

⁹⁰ <https://www.3cat.cat/324/proposen-fusionar-els-canals-durgell-i-segarra-garrigues-per-modernitzar-el-regadiu/noticia/3283730/>

Figura 2. Proposta de fusió canal d'Urgell i Segarra-Garrigues



Font: 3cat.cat

El canal Segarra-Garrigues és de construcció molt més recent, està més modernitzat i és més eficient. Ara rega gairebé 13.000 hectàrees, tot i que té capacitat per regar-ne moltes més. Des del canal Segarra-Garrigues fa més de deu anys que demanen aquesta fusió a l'administració per no tenir el canal "infrautilitzat". El fet que el canal Segarra-Garrigues se situï en una cota més elevada significa que podria donar als regants del canal d'Urgell una pressió d'aigua de deu quilos sense necessitat de fer cap bassa ni cap infraestructura de pressió.¹

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Econòmica: La modernització de les 70.000 hectàrees podria reduir a la meitat la demanda de 600 hectòmetres anuals, fet que reduirà els costos d'explotació dels agricultors i augmentarà la competitivitat de les seves explotacions. Amb un reg més eficient, es podran diversificar els cultius cap a opcions de major valor afegit, reforçant les oportunitats comercials, especialment en exportació.

Social: Aquest projecte assegura la continuïtat de l'activitat agrícola a una de les zones més dependents del regadiu de Catalunya, protegint els llocs de treball d'unes 25.000 persones vinculades directament o indirectament al sector agrícola. També contribueix a evitar el despoblament rural, promovent una economia local resilient.

Mediambiental: La reducció de l'extracció d'aigua contribuirà a preservar els ecosistemes aquàtics de la conca del Segre i protegirà els aqüífers de la sobreexplotació. A més, amb un ús racionalitzat de l'aigua, es disminuirà la petjada hídrica global i es potenciarà la sostenibilitat dels recursos naturals.

Estat de les obres

Un 16% de les 70.000 hectàrees que reben aigua del canal d'Urgell -unes 11.200 hectàrees- estan modernitzades perquè els propietaris es van pagar ells mateixos les obres per instal·lar aspersors o goters a les finques, sobretot, de fruiters. La resta, encara reguen els camps per inundació i consumeixen molta aigua.

Al juliol de 2024, Ministeri d'Agricultura, Pesca i Alimentació va presentar el projecte dels primers treballs, que tenen lloc a Castellserà (Urgell), on es crearà una de les tres basses per regular l'aigua.

També es preveu fer revestiments per evitar filtracions al canal principal i a dues séquies, entre altres. Aquesta fase tindrà un cost de 28,2 milions d'euros.⁹¹

Fitxa AL1/2024

Logis intermodal (Penedès, Empordà i Montblanc)

El projecte LOGIS Intermodal consisteix en el desenvolupament d'una xarxa d'infraestructures logístiques estratègiques a Catalunya, integrant nodes de connexió intermodal (ferrocarril, carretera i port). L'objectiu principal és millorar la competitivitat del sector logístic i industrial, aprofitant les oportunitats del Corredor Mediterrani i potenciant el trànsit de mercaderies d'una manera més eficient i sostenible.

Les plataformes LOGIS Intermodal principals que destaquem son:

- LOGIS Intermodal Penedès
- LOGIS Intermodal Empordà
- LOGIS Intermodal Montblanc

Aquestes instal·lacions formen part d'una estratègia integrada per enfortir Catalunya com a hub logístic del sud d'Europa.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Impactes econòmics

- Generació de milers de llocs de treball directes i indirectes durant la construcció i l'operació de les plataformes logístiques.
- Increment de l'eficiència en la gestió del transport de mercaderies, reduint costos operatius per a empreses locals i internacionals.
- Potenciació de les exportacions, especialment gràcies a la millora de la connectivitat amb el Corredor Mediterrani i amb els mercats europeus.

Impactes socials

- Reforç del teixit industrial i logístic de les regions implicades, com el Penedès, l'Empordà i la Conca de Barberà.
- Promoció del desenvolupament econòmic local, amb una diversificació de les activitats econòmiques a les zones interiors i transfrontereres.
- Creació d'oportunitats laborals, ajudant a fixar població al territori i reduint els desequilibris entre regions.

Impactes mediambientals

- Promoció del transport ferroviari de mercaderies, que contribueix a una reducció significativa d'emissions de CO₂ en comparació amb el transport per carretera.
- Minimització de la congestió en vies urbanes i nodes logístics costaners, millorant la qualitat de l'aire.
- Impuls a la sostenibilitat logística mitjançant infraestructures adaptades a les necessitats del trànsit europeu i tecnologies més eficients.

Logis intermodal Penedès

Ubicat a l'Alt Penedès, aquest node logístic intermodal se situa en una ubicació estratègica a prop de

⁹¹https://naciodigital.cat/lleida/societat/arrenquen-obres-modernitzacio-canal-urgell_1953854_102.html

l'AP-7 i de la futura connexió amb el Corredor Mediterrani. LOGIS Penedès, una de les plataformes logístiques prioritàries del país, recollida al PITC 2006-2026, és un dels projectes sobre els quals CIMALSA està treballant actualment.

Es preveu que els primers treballs actuïn sobre 177ha, de les quals 150ha acolliran una activitat logística i industrial d'alt valor afegit, i 27ha la futura plataforma ferroviària.

Aquesta serà la primera plataforma logística amb una reserva ferroviària de 27ha que permetrà l'entrada de trens de 1.500m.

Amb un primer PDU aprovat, actualment es treballa sobre l'encaix territorial d'una primera fase, concebuda amb criteris de sostenibilitat social, econòmics i mediambientals.

Figura 1. Mapa LOGIS intermodal Penedès



Font: CIMALSA

Logis intermodal Empordà

El LOGIS Empordà és el gran centre per a la logística i la distribució del nord de Catalunya, amb una clara vocació transfronterera.

En un àmbit de 73ha, ja s'ha urbanitzat una primera fase amb 21ha, en la qual ja s'han instal·lat les primeres empreses. La segona fase d'urbanització s'està adequant per permetre la ubicació d'empreses que requereixin parcel·les amb una superfície superior als 150.000m² i naus de 100.000m².

El LOGIS Empordà forma part d'un gran hub logístic del Far – Vilamalla, que incorpora l'actual estació intermodal de Vilamalla (Fitxa XFM1-2024), amb capacitat per gestionar mercaderia ferroviària de contenidors, frigorífics, granel i automòbils.

L'estació està gestionada per la societat Terminal Intermodal de l'Empordà, SL, que està participada per CIMALSA i el Port de Barcelona. Conjuntament amb la Generalitat de Catalunya, s'està impulsant la implantació en ample UIC, tot i que ja es troba operativa en ample ibèric.

Logis intermodal Montblanc

Sobre l'eix Tarragona – Lleida, CIMALSA està desenvolupant una plataforma logística que comptarà

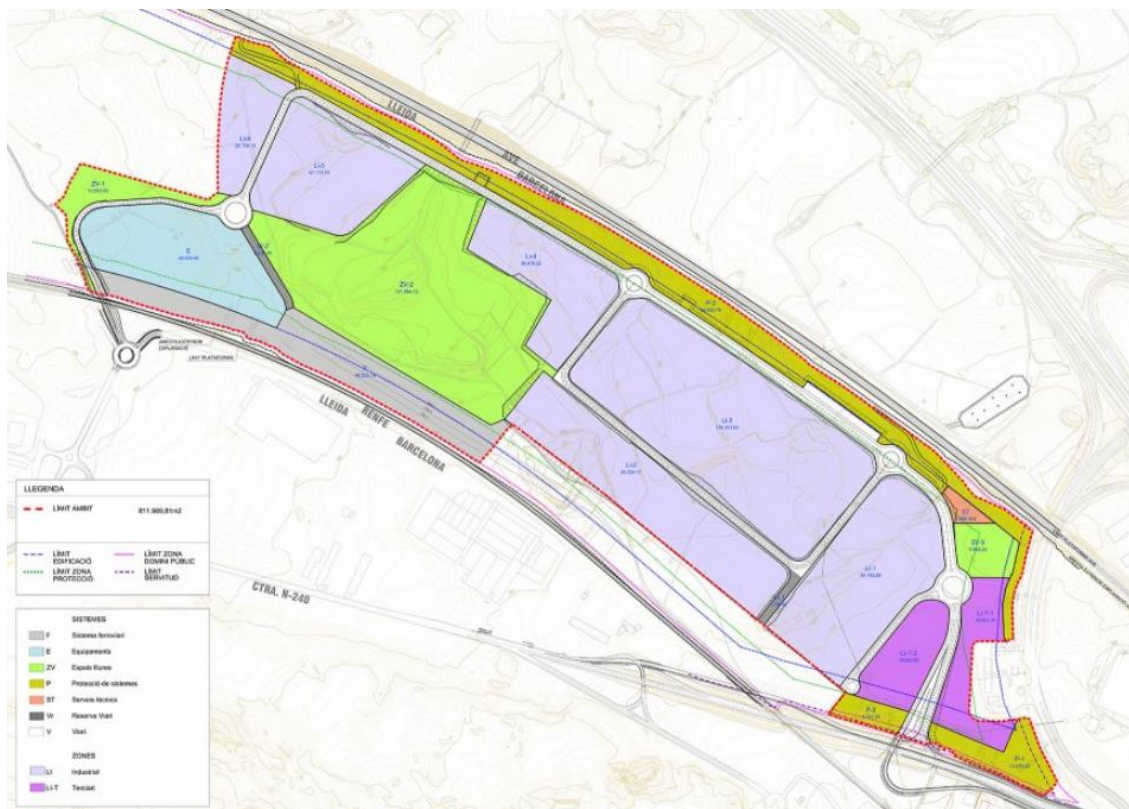
amb connexió ferroviària.

Serán més de 346.000m², on es podran instal·lar empreses logístiques i industrials, i prop de 39.000m² en els quals estaran permeses activitats terciàries.

Per les serves característiques, el planejament permet urbanitzar parcel·les de més de 100.000m², arribant als estàndards que actualment requereix la logística i la indústria.

Aquest és un projecte que es vol desenvolupar en col·laboració pública-privada, i amb l'estreta col·laboració de l'Ajuntament de Montblanc, terme municipal al qual pertany.

Figura 2. Mapa LOGIS intermodal Montblanc



Font: CIMALSA

Fitxa AL2/2024 **CIM el Camp – sector est**

La Central Integrada de Mercaderies del Camp fou promoguda per CIMALSA, empresa pública de la Generalitat de Catalunya, amb l'objectiu d'oferir un espai amb condicions òptimes d'ubicació i servei per a les empreses de transport de mercaderies per carretera.

Posada en marxa el 2007, la central està situada en un punt estratègic de la xarxa viària entre els eixos AP-7, T-11 i A-7, i a prop de l'aeroport de Reus. Ocupa un recinte tancat de 42ha, amb controls d'accés que garanteixen la seguretat de les empreses instal·lades.

Els propietaris estan constituïts en una Supracomunitat de Propietaris, el que permet tenir la CIM en perfectes condicions de manteniment. En aquest context, i per encàrrec dels propietaris, CIMALSA actua com a administradora i gestora de la Central, amb l'objectiu de mantenir la seva operativitat i funcionalitat.

El desenvolupament de la CIM El Camp en el sector est, part de la segona fase del projecte, contempla

urbanitzar 39 hectàrees addicionals que completaran les 42 ja en funcionament al sector oest, conformant un total de 81 hectàrees. L'objectiu principal és impulsar activitats logístiques i terciàries, amb un enfocament en serveis de distribució i emmagatzematge, aprofitant la seva ubicació estratègica entre Tarragona i Reus, amb accés directe a vies clau com l'AP-7, l'A-7 i la T-11.⁹²

Figura 1. Mapa del CIM el Camp. Ampliació sector est



Font: catalunyadiari.com (Observatori de la logística de Catalunya)

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Econòmica: El CIM El Camp Sector Est potenciarà l'activitat logística i empresarial a Tarragona, generant llocs de treball directes i indirectes, a més de consolidar el paper estratègic del territori en el comerç intermodal i internacional. Això afavorirà un augment del tràfic de mercaderies i ingressos associats a la cadena logística.

Social: Millorarà les oportunitats laborals, creant llocs de treball qualificats en logística i serveis, i fomentarà el desenvolupament socioeconòmic regional, contribuint a la cohesió territorial.

Mediambiental: Amb criteris sostenibles, el projecte minimitza l'impacte ambiental, promovent l'ús d'energies netes, la mobilitat sostenible i la protecció d'espais verds adjacents.

Estat de les obres

Al maig de 2008, l'Ajuntament de Tarragona i el Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) van signar un conveni que ha de permetre impulsar la segona fase del CIM El Camp. Al juliol de 2010, l'Ajuntament de Tarragona va aprovar la modificació del "Pla General de Tarragona" per permetre l'ampliació del sector est, amb una inversió estimada de 31,7 M€ i inici d'obres al 2012.⁹³

Al març de 2019 va licitar la redacció dels informes ambientals i estimava l'inici de les obres s'iniciarien el mateix any.⁹⁴ Al novembre de 2020, es va iniciar la tramitació de l'ampliació del sector est, amb una inversió estimada de 45,6 M€, però finalment no es va iniciar la construcció.⁹⁵

⁹² CIMALSA

⁹³ <https://www.alimarket.es/logistica/noticia/41118/-cim-el-camp--iniciara-su-segunda-fase-en-2012>

⁹⁴ <https://elmercantil.com/2019/03/12/cimalsa-preveu-iniciar-les-obres-de-la-segona-fase-de-cim-el-camp-aquest-any/>

⁹⁵ https://www.diarimes.com/es/camp-tarragona/201113/la-cim-camp-arranca-ampliacion-segunda-fase-que-unira-con-las-gavarres_73502.html

Al gener de 2024, el president de CIMALSA, Isaac Albert, va manifestar que estan finalitzant els tràmits burocràtics per fer realitat la segona fase d'ampliació del CIM El Camp.⁹⁶

Fitxa AL3/2024

Biopol-Granvia de l'Hospitalet de Llobregat

El Biopol és una iniciativa estratègica destinada a impulsar un clúster biomèdic i biotecnològic d'alt nivell a Catalunya. S'ubica principalment a l'Hospitalet de Llobregat, amb una connexió directa amb Barcelona, i es basa en la col·laboració entre centres de recerca, universitats, hospitals i empreses innovadores.

L'objectiu principal del Biopol és convertir-se en un referent europeu i global en innovació sanitària, amb una gran especialització en medicina translacional, biotecnologia i recerca biomèdica.

A més d'impulsar el BioClúster d'Innovació i Salut, el Pla director consolida el parc de Cal Trabal, millora l'accessibilitat al parc fluvial del Llobregat i estructura el teixit urbà a partir de la transformació de la Granvia.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Aquest projecte estratègic tindrà un gran impacte econòmic per a Catalunya: s'estima que facturarà més de 7.000 MEUR, cosa que suposa una contribució al PIB català de més de 4.500 MEUR, que es tradueix en l'1,86% del Producte Interior Brut (PIB) anual de Catalunya; unes rendes salarials de més de 1.700 MEUR i la creació de gairebé 50.000 llocs de treball.

A més tindrà impactes socials com la millora de la qualitat de vida gràcies a avenços en la investigació biomèdica que contribueixen al desenvolupament de noves teràpies i tecnologies sanitàries, el reforç del sistema de salut pública mitjançant la integració d'innovacions i recerca aplicada als hospitals de la xarxa i la promoció del talent local, amb oportunitats formatives i laborals per a professionals en l'àmbit científic i mèdic.

També, tindrà impactes mediambientals positius a través de la preservació de l'ecosistema de Cal Trabal, connexió de zones verdes i la incorporació d'estratègies per incrementar la resiliència davant les conseqüències del canvi climàtic.

El projecte⁹⁷

A l'abril de 2024 es va aprovar definitivament el PDU Biopol-Granvia, un projecte estratègic per transformar 96 hectàrees de l'Hospitalet de Llobregat en un clúster de recerca biomèdica. Aquest pla busca consolidar el Biopol com un pol d'innovació vinculat a la salut, millorant la connectivitat amb el riu Llobregat, potenciant zones verdes com Cal Trabal i modernitzant la infraestructura urbana de la zona.

Objectius principals:

- Desenvolupar un centre de recerca biomèdica d'impacte internacional vinculat a l'Hospital Universitari de Bellvitge i altres entitats científiques.
- Garantir un equilibri ambiental, preservant Cal Trabal com a parc estratègic (25,41 ha) i millorant les connexions amb espais verds de l'Hospitalet i el riu Llobregat.
- Promoure la sostenibilitat mitjançant mobilitat sostenible, resiliència climàtica i usos urbans compatibles amb l'entorn agrícola i natural.

⁹⁶<https://www.diariodelpuerto.com/logistica/ante-la-falta-de-suelo-debemos-ser-habiles-y-atraer-los-proyectos-que-nosotros-queremos-KJ18117782>

⁹⁷ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/595402/aprovat-pla-director-urbanistic-biopol-granvia-lhospitalet-llobregat>

Impactes urbanístics i mediambientals:

- Més del 53% del sòl serà per a zones verdes i espais lliures, incloent Cal Trabal i parcs urbans distribuïts per tota l'àrea.
- Infraestructures renovades com la semicobertura de la Granvia i una nova boca de metro a l'Hospital de Bellvitge milloraran l'accessibilitat i reduiran l'impacte viari.

Superfície i distribució:

- 11,6% del sòl es destina a activitats econòmiques del Biopol, ubicades principalment al sud de la Granvia.
- 22,4% per al sistema viari, que inclou nous recorreguts cívics i passarel·les per connectar les zones verdes.
- 5,45% per a equipaments, destacant la rehabilitació de masies històriques com Cal Trabal.

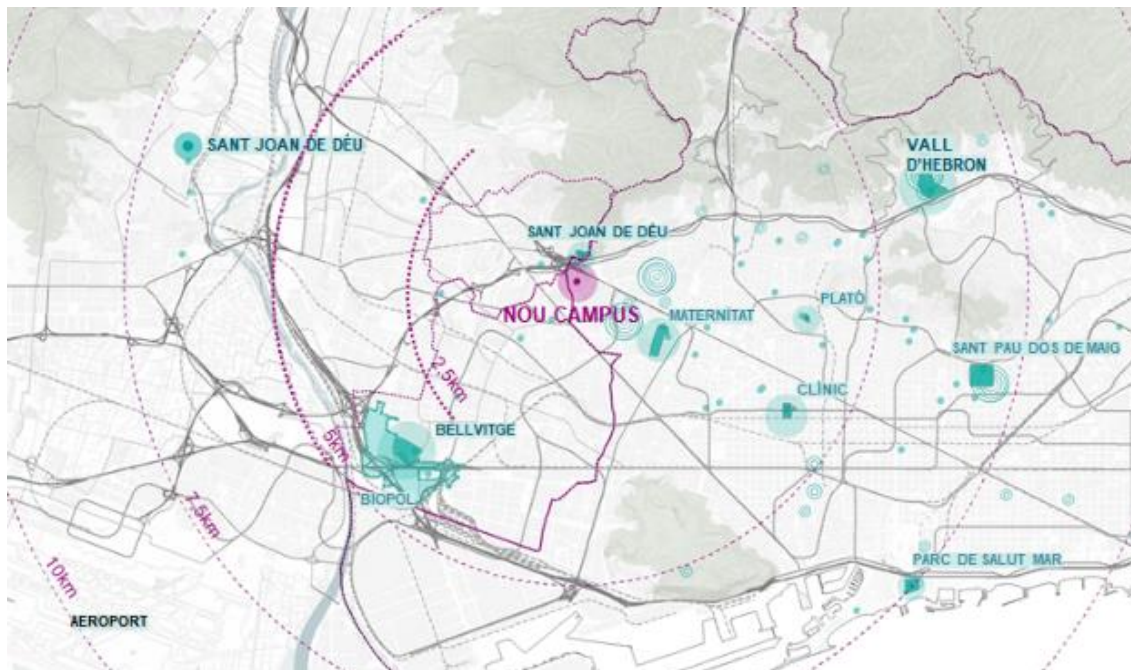
Aquest projecte posiciona l'Hospitalet com un referent en recerca biomèdica al sud d'Europa, amb un fort impacte econòmic i social per a Catalunya.

Fitxa AL4/2024

Nou campus de salut de l'Hospital Clínic de Barcelona – Universitat de Barcelona

El projecte del nou Hospital Clínic de Barcelona preveu traslladar i ampliar l'actual seu del carrer Villarroel a un nou campus sanitari situat als terrenys de la Universitat de Barcelona a la Diagonal. Aquesta nova infraestructura, amb una superfície prevista de 300.000 m², té com a objectiu millorar l'atenció sanitària, la investigació i la docència, posicionant Catalunya com una referència europea en l'àmbit assistencial. També es valora molt positivament la interacció per proximitat (a l'altre banda de la Diagonal) amb l'Hospital de Sant Joan de Déu, sobretot per a la pediatria. Es preveu que la inauguració del nou campus tingui lloc el 2035, amb la possible inclusió d'una nova parada de metro que en faciliti l'accés.⁹⁸

Figura 1. Localització del Nou campus de l'Hospital Clínic



Font: Ajuntament de Barcelona

⁹⁸ <https://ajuntament.barcelona.cat/premsa/2024/10/21/constituïda-la-comissio-mixta-de-seguiment-per-avancar-cap-al-nou-campus-de-salut-de-lhospital-clinic-de-barcelona-universitat-de-barcelona/>

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Rendibilitat Econòmica

- Inversió i generació d'ocupació: Es preveu una inversió de centenars de milions d'euros, amb un fort impacte positiu en el sector de la construcció i la tecnologia sanitària. Aquest projecte pot generar milers de llocs de treball directes i indirectes durant la fase de construcció i operació.
- Reducció de costos sanitaris: Les noves instal·lacions permetran optimitzar processos i integrar tecnologia avançada, cosa que pot reduir costos operatius a llarg termini i millorar l'eficiència del sistema sanitari.

Rendibilitat Social

- Millora de l'atenció sanitària: L'ampliació i modernització de l'Hospital Clínic incrementarà la capacitat assistencial i reduirà els temps d'espera, millorant la qualitat de vida dels pacients.
- Impacte en la investigació i la docència: La integració de serveis sanitaris, investigació i formació farà de Barcelona un referent en ciències de la salut, atraient talent i inversió en recerca biomèdica.

Rendibilitat Mediambiental

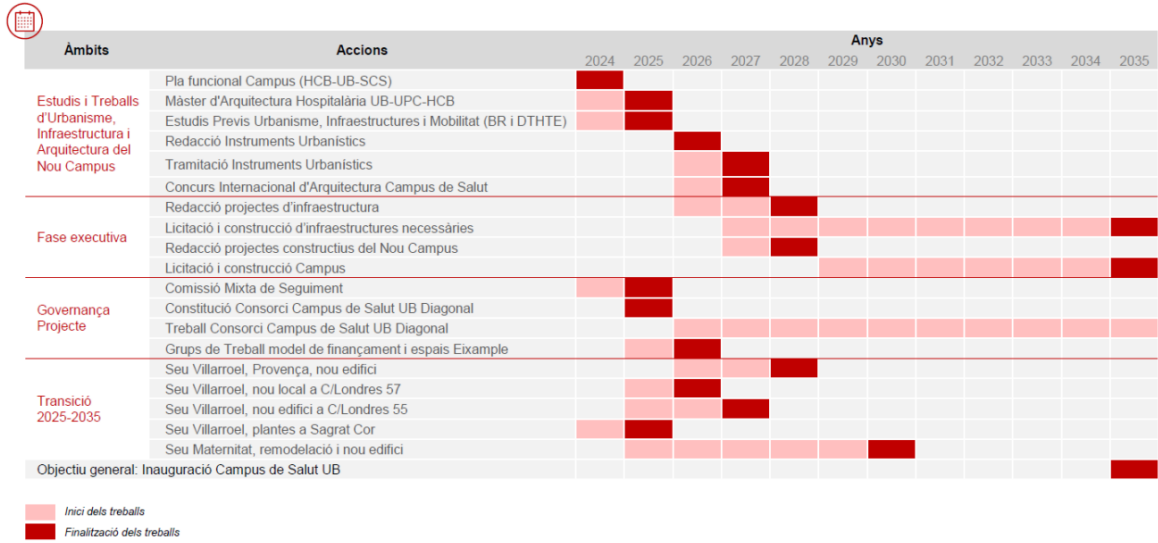
- Sostenibilitat: El nou hospital està dissenyat sota criteris d'eficiència energètica i sostenibilitat. S'inclouen mesures per a la reducció d'emissions de CO₂, ús d'energies renovables i optimització de recursos hídrics.
- Mobilitat: La ubicació al costat de la Diagonal i la futura connexió amb el transport públic facilitarà l'accés sostenible, reduint l'ús del transport privat i disminuint l'impacte mediambiental del trànsit.

Estat de les obres

Actualment, ja s'han iniciat treballs preliminars per definir l'ús dels espais i els serveis que s'oferiran al futur hospital. La Comissió Mixta de Seguiment coordina aquest procés, amb grups de treball enfocats en el model de finançament i la reutilització dels espais actuals del Clínic. A més, l'impacte urbanístic serà clau, amb millores en la mobilitat i l'accessibilitat de l'entorn.

Aquest projecte suposa una inversió estratègica de gran magnitud per al sistema sanitari català, assegurant més espai i millors instal·lacions per fer front a les necessitats creixents de la població.

Figura 2. Cronologia de l'execució de les obres



Font. Ajuntament de Barcelona

Fitxa AL5/2023

Nous accessos a l'Ampliació Sud. Terminal d'expedició i recepció de Nou Llobregat

Planificació

Aquesta obra s'enquadra com una peça de les que desenvolupen el "Nou accés ferroviari al Port de Barcelona". En global aquest accés consta en el *Plan de Infraestructuras, Transporte y Vivienda PITVI (2012-2024) del Ministerio de Fomento*, que és el que ostenta la competència, en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya 2006-2026 i el Pla Metropolità de Barcelona. L'estudi informatiu es va aprovar el 2006.

Rendibilitat econòmica i social

El nou accés proporcionarà al Port un accés independent i amb capacitat suficient a la zona sud de l'enclavament. L'actuació promourà el tràfic ferroviari de mercaderies i millorarà la mobilitat del Port, tant pel que fa a les seves connexions amb l'exterior com a la seva xarxa interna.



Estat de les obres

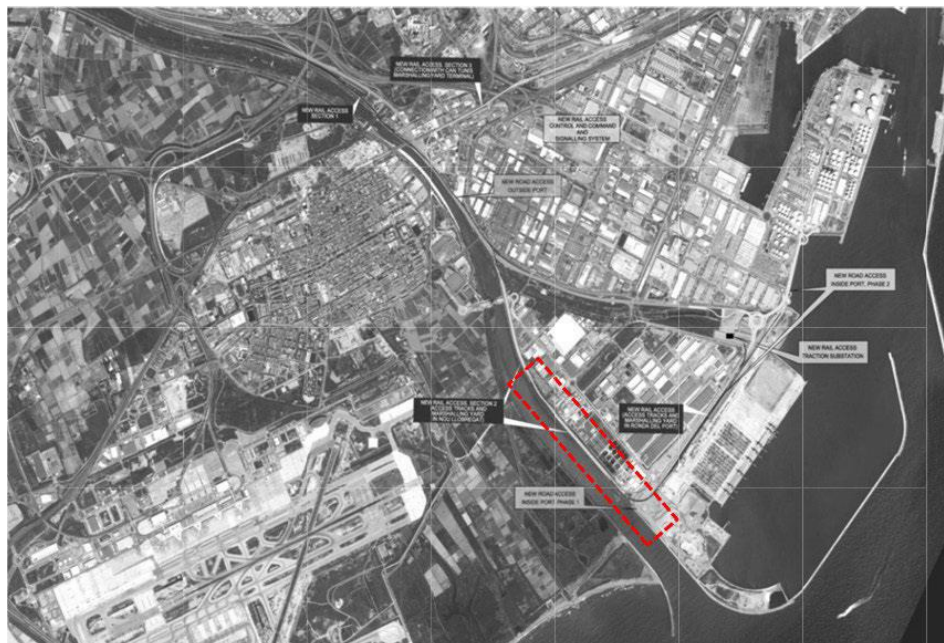
En relació al nou accés ferroviari a la zona d'Ampliació del Port de Barcelona hi ha esta-blert un acord amb el Ministeri de Foment de manera que el Port de Barcelona col·la-bora en l'execució dels esmentats accessos. Es tracta d'un acord a varies bandes entre totes les Administracions implicades,

Ministerio para la Transición Ecológica y el Reto Demográfico, Puertos del Estado, ADIF, FGC, Generalitat i el Port de Barcelona amb la finalitat de materialitzar els esmentats accessos, el qual es va plasmar en el "Protocol de col·laboració per a l'impuls i consecució del nou accés ferroviari al Port de Barcelona".

de setembre de 2013. L'obra a executar pel Port de Barcelona inclou la superestructura de via interior al Port, en concret el ramal d'accés més un feix de vies per expedició i recepció adjacent a la terminal Best (Tercat). Addicionalment també s'assumeix la construcció de les vies d'accés i els feixos d'expedició / recepció a la zona de Nou Llobregat i l'antiga llera del riu Llobregat (prèvia modificació de la zona de servei del Port), l'electrificació corresponent, incloent una subestació de tracció, més la part proporcional del projecte de senyalització ferroviària.

Aquesta obra correspon a l'execució de tota la superestructura de via corresponent als nous accessos en la zona de Nou Llobregat que permetin l'operativa i funcionament del nou accés ferroviari (Projecte 2 del Protocol). En concret inclou el ramal d'accés de via general i/o vies de pas fins la seva connexió amb l'actual zona de servei del Port. Així com el desenvolupament en aquest espai, entre la mota d'endegament del riu Llobregat i el Polígon Pratenc i la Depuradora del Llobregat de 2 feixos de vies d'expedició/recepció de 750 m de longitud operativa. Atès que els terrenys associats a l'àmbit de nou Llobregat no estaven dins la Zona de Domini Portuària, es va tramitar la modificació de la Zona de Servei del Port mitjançant la modificació de la Delimitació d'Espais i Usos Portuaris (DEUP). Aquesta fita es va assolit a finals del 2016.

El Projecte executiu està molt avançat, havent completat la definició de totes les obres. Donat que les obres prèvies de serveis afectats i consolidació del terreny son prou singulars i extenses es planteja una primera fase amb aquets treballs, actualment en execució. Queda pendent a posteriori una segona fase amb la totalitat de l'obra civil de la terminal.



Fitxa AL6/2023 **Terminal intermodal de l'antiga llera del Llobregat**

Planificació

El planejament del desenvolupament ferroviari del Port de Barcelona, així com el seu Pla Director Ferroviari inclouen l'aprofitament del terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat per a la creació d'una sèrie de terminals ferroviàries tant de càrrega i descàrrega com d'expedició – recepció.

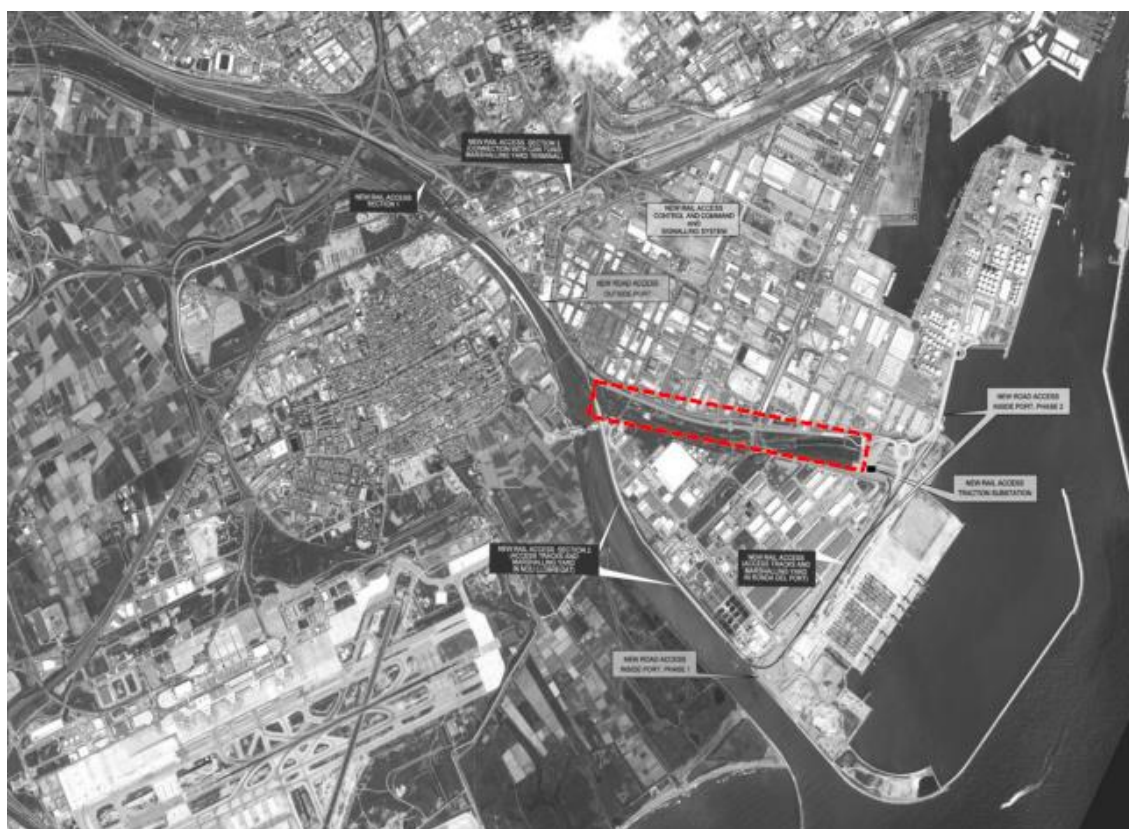
Rendibilitat econòmica i social

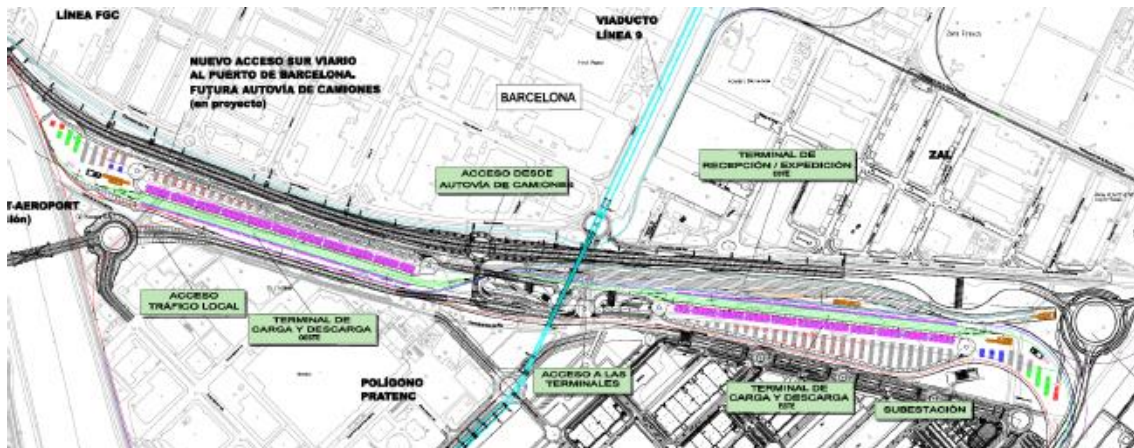
Facilitar l'intercanvi intermodal de mercaderies cap al ferrocarril i facilitar la creació de noves cadenes logístiques que incloguin el transport ferroviari. La millora de l'eficiència de les cadenes logístiques i per tant de la connectivitat terrestre del Port ha de fer possible l'augment de tràfics en la vessant marítima i per tant l'augment de sinergies en quan a millor connectivitat marítima del Port.



Estat de les obres

Actualment hi ha un Projecte Bàsic redactat. Atès que no tots els terrenys de l'antiga llera del riu Llobregat estaven dins la Zona de Domini Portuària, es va tramitar la modificació de la Zona de Servei del Port mitjançant la modificació de la Delimitació d'Espais i Usos Portuaris (DEUP). Aquesta fita es va assolir a finals del 2016. En paral·lel cal concretar models de col·laboració pública privada per desenvolupar les noves terminals en regim concessional. A nivell tècnic s'estan realitzant les feines de precàrrega de terrenys, així com de condicionament i desviament d'alguns serveis afectats.





Fitxa AL7/2023

Nous accessos a l'ampliació sud. FASE 2. Nus Nord

Planificació

Lligat a l'accessibilitat viària associada a la nova autovia a desenvolupar per part del Ministeri, és necessari crear un nus viari a la part final o desembocadura de l'antiga llera del riu Llobregat per articular la connexió de la nova autovia amb la xarxa interna del Port. Ha de permetre articular la connexió cap al sud amb tota la nova ampliació i alhora cap al nord amb el Moll de l'Energia i resta del port.

Aquest nus es planteja en format de rotonda de grans dimensions, elevada a cota +12,0 m, per permetre el pas de les connexions d'infraestructura ferroviària per sota a cota +4,0 m. Alhora es plantegen connexions directes en els moviments que penalitzen el flux o funcionament de la rotonda.

Rendibilitat econòmica i social

Aquest projecte ha de donar continuïtat a l'accessibilitat viària, a tota l'ampliació sud des del nou accés viari. El nou accés viari-ferroviari al port ha estat àmpliament estudiat per mètodes d'anàlisi multicriteri sobre rendibilitat i prioritització d'infraestructures, essent una infraestructura imprescindible per a poder canalitzar i donar una sortida adequada al flux de mercaderies que es pot generar a l'ampliació sud, quan estigui plenament operativa.



Estat de les obres

La seva execució està totalment condicionada a la del nou accés viari al Port. Sense la seva materialització, l'accessibilitat a la zona està resolta a través de la xarxa local i interna del port. El nus està plantejat i dissenyat com a projecte bàsic. S'estan realitzant feines a la zona per procedir a la

precàrrega dels terrenys i alhora en la solució de possibles serveis afectats, per tal d'avançar tasques. A fi i efecte de definir i concretar interferències amb altres infraestructures a materialitzar en l'antiga llera es planteja la seva definició en projecte constructiu, que actualment s'està redactant.



Fitxa AL8/2024
Port de Barcelona: Moll Catalunya

El moll Catalunya, al Port de Barcelona, és una de les principals infraestructures previstes per reforçar la competitivitat i capacitat logística del port. Aquest projecte busca crear una nova terminal de contenidors a la zona adjacent al riu Llobregat i a la terminal BEST (Hutchison Ports).

L'objectiu del moll Catalunya és incrementar la capacitat de manipulació de contenidors i millorar l'eficiència del port, consolidant el seu paper com a hub logístic del sud d'Europa. Això serà clau per atendre el creixement previst del comerç marítim i potenciar connexions ferroviàries i logístiques amb l'interior del territori.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Rendibilitat econòmica

El Moll Catalunya es configura com una infraestructura estratègica per al Port de Barcelona, consolidant-lo com un dels principals hubs logístics del sud d'Europa. Permetrà ampliar la capacitat de manipulació de contenidors, atenent la creixent demanda del comerç internacional. Aquesta inversió impulsarà sectors associats, com el transport, la logística i l'exportació, creant llocs de treball directes i indirectes i potenciant la competitivitat de les empreses locals i nacionals. Es preveu que l'augment de la capacitat d'operació generi un increment en la recaptació per taxes portuàries i en la contribució del port al PIB català i espanyol.

Rendibilitat social

El projecte afavoreix el desenvolupament regional amb la generació de més oportunitats laborals qualificades i indirectament contribueix a la millora de les infraestructures de transport i serveis per a la població. A més, s'espera un impacte positiu en la formació i especialització dels professionals del sector logístic i portuari, augmentant la competitivitat del mercat laboral local.

Rendibilitat mediambiental

Tot i l'impacte inicial de les obres, el Moll Catalunya està dissenyat per adaptar-se a les polítiques de sostenibilitat mediambiental del Port de Barcelona. L'ús de tecnologies per a l'electrificació de molls, la reducció d'emissions i la millora en l'eficiència energètica ajudaran a mitigar els efectes ambientals. A més, l'optimització del transport marítim i ferroviari, en detriment del transport per carretera, contribueix a la descarbonització de la cadena logística i a la disminució de la contaminació atmosfèrica i acústica.

Estat de les obres

Al juliol de 2024, el consell de Ministres va autoritzar la licitació per a iniciar la primera fase d'obres del futur moll Catalunya, que albergarà la nova infraestructura de mercaderia conteneritzada. Els primers treballs se centren en la construcció de la mota de recintes, que delimitarà un espai tancat de 44,7 hectàrees per a la futura generació de "superfícies d'operació" en el nou moll, a l'abric del dic sud del port i enfront del moll Prat. Les actuacions parteixen amb un contracte de 94,27 milions d'euros i un període d'execució de 27 mesos una vegada adjudicades.⁹⁹

Fitxa AL9/2024

Port de Tarragona: Projecte Cal·lípolis

El projecte Cal·lípolis, impulsat pel Port de Tarragona, l'Ajuntament de Vila-seca i Repsol, busca transformar un espai de 164,3 hectàrees entre la Pineda i el port. Aquest projecte s'emmarca en la sostenibilitat i el desenvolupament econòmic, logístic i turístic, amb la regeneració ambiental com a pilar fonamental. És una iniciativa clau per integrar el territori, millorar la logística portuària i promoure un model de turisme sostenible.

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Econòmica: Es preveu una inversió total de 259,5 milions d'euros, amb la creació de milers de llocs de treball directes i fixos gràcies a la dinamització del sector logístic i industrial.

Social: Promou la cohesió entre turisme, indústria i port, generant un impacte positiu al territori i millorant l'accessibilitat i la qualitat de vida.

⁹⁹ <https://elmercantil.com/2024/07/02/barcelona-avanca-en-la-construccio-del-moll-per-a-acollir-la-seva-terminal-de-contenidors/>

Mediambiental: Actuacions per regenerar ecosistemes terrestres i marins, i implementar pràctiques sostenibles que redueixin l'impacte ambiental del port i la zona d'influència.

El projecte¹⁰⁰

Amb una inversió total de més de 260 milions d'euros, i un total d'11 projectes, aquesta infraestructura busca potenciar el Port de Tarragona com a centre logístic, econòmic i turístic sostenible, equilibrant la generació d'ocupació amb la protecció ambiental a través dels següents projectes destacats:

1. Noves infraestructures i desenvolupament logístic:

- Zona d'Activitats Logístiques (ZAL): Urbanització de 915.000 m² amb criteris sostenibles per potenciar l'activitat industrial i logística. Suposarà un increment del 20% de l'espai destinat a activitats logístiques, amb un impacte previst de fins a 4,6 milions de tones més de tràfic marítim anual i la creació de 4.200 llocs de treball directes i indirectes. La ZAL estarà connectada amb la terminal intermodal de la Boella, millorant el transport ferroviari per al tràfic nacional i europeu. Pressupost: 30 milions d'euros per a la urbanització + 62,5 milions d'euros per a la connectivitat viària i ferroviària.

- Nou contradic dels Prats: Aquesta infraestructura millorarà la protecció portuària, desenvoluparà noves zones portuàries i generarà tràfics marítims que impulsaran l'activitat econòmica local. També inclou un vessant turístic amb usos recreatius integrats al territori. Pressupost: 86,5 milions d'euros.

Figura 1. Mapa del projecte Cal·lípolis al Port de Tarragona



Font: diarioelcanal.com

2. Nou front marítim, recuperació del paisatge i aposta pel turisme sostenible

- Xarxa Natura 2000: Recuperació de 370.000 m² amb creació d'una llacuna, sistemes de dunes i plantacions per incrementar la biodiversitat. Pressupost: 4,5 milions d'euros.

¹⁰⁰

<https://www.porttarragona.cat/ca/autoritat-portuaria-tarragona/comunicacio-premsa/notes-premsa/item/2633-el-port-de-tarragona-presenta-a-vila-seca-el-projecte-cal-lipolis-next-generation-conjuntament-amb-l-ajuntament-de-vila-seca-i-repsol>

- Passeig marítim de la Pineda: Transformació per a una imatge més natural i permeable, integrant espais lliures i serveis públics. Pressupost: 8,5 milions d'euros.
- Consolidació de la platja de la Pineda: Projecte conjunt amb la Universitat de Cantàbria per establir i regenerar la platja de manera sostenible. Pressupost: 23,2 milions d'euros.
- Regeneració de l'ecosistema marí: Col·locació de biòtops submarins per recuperar espècies autòctones i vegetació marina amb materials reciclats. Pressupost: 142.000 euros.

3. Innovació i sostenibilitat

- Digitalització del seguiment de camions: Sistema de tracking per controlar moviments i reduir la congestió. Pressupost: 550.000 euros.
- Gestió d'accessos: Millora dels sistemes digitals d'accés al port, incloent reconeixement facial i acreditacions mòbils. Pressupost: 2,75 milions d'euros.

4. Modernització de la logística d'hidrocarburs

- Transformació del front 80S: Adaptació per a vaixells de gran capacitat per reduir riscos ambientals de la mono-boia. Pressupost: 19,8 milions d'euros.
- Logística de la fracció C4: Nous magatzems subterranis per millorar l'emmagatzematge i distribució de matèries primeres. Pressupost: 21 milions d'euros.

Estat de les obres

La majoria de les actuacions previstes es troben en fases avançades de redacció o implementació. Amb suport dels fons Next Generation EU, el calendari d'execució s'accelera amb una data límit prevista per al 2026. Les primeres accions, com la urbanització de la ZAL i el contradic dels Prats, ja s'han iniciat o estan en licitació.

Fitxa AL10/2024

Port de Tarragona: Ampliació de la Terminal Intermodal de La Boella

La Terminal intermodal està situada estratègicament en el traçat del corredor del Mediterrani, just a la intersecció del corredor que va cap a Europa i centre d'Espanya. En el recinte portuari, la Terminal es troba molt a prop de la ZAL (Zona d'Activitats Logístiques) del Port de Tarragona, la terminal de contenidors gestionada per DP World (al moll d'Andalusia), i tots els serveis d'inspecció sanitaris i duaners, incloent-hi l'escàner de contenidors per a inspecció no intrusiva.

El valor afegit d'aquesta intermodal neix precisament de la proximitat entre les infraestructures més directament relacionades amb el tràfic, control i inspecció, i transport de mercaderies. De fet la terminal de contenidors, la terminal intermodal i el PIF (Punt d'Inspecció Fronterera) estan en un radi d'uns 500 metres, i molt a prop de la zona on s'ubicarà la ZAL.¹⁰¹

L'ampliació de la Terminal Intermodal de la Boella al Port de Tarragona és un projecte estratègic per potenciar el tràfic ferroviari i connectar-lo de manera més eficient amb les activitats logístiques del port i la Zona d'Activitats Logístiques (ZAL). Aquesta terminal, clau en el desenvolupament logístic del port, busca respondre al creixement del tràfic de mercaderies i fomentar un transport més sostenible.

¹⁰¹ <https://www.porttarragona.cat/ca/serveis-negoci/negoci/intermodalitat#terminal-intermodal-la-boella>

Rendibilitat econòmica, social i mediambiental

Econòmica: Foment de la creació d'ocupació directa i indirecta en el sector logístic i industrial.

Social: Aquest projecte potenciarà la competitivitat del territori, integrant-lo en cadenes logístiques europees i promovent oportunitats de formació especialitzada. A més, facilitarà una mobilitat més sostenible amb la reducció del trànsit de camions per carretera, millorant la qualitat de vida i disminuint les emissions de CO₂. En conjunt, aquest desenvolupament fomenta la cohesió social i dinamització econòmica de l'àrea.

Mediambiental: Reducció de les emissions de CO₂ gràcies a l'impuls del transport ferroviari com a alternativa al transport per carretera.

Figura 1. Mapa del Port de Tarragona



Font: Port de Tarragona

Estat de les obres

Fruit de la firma del Memorandum of Understanding (MoU) amb l'empresa Combi Terminal Catalonia (CTC) el dia 11 de març de 2021, APT i CTC estan treballant en el projecte d'ampliació de la terminal pública per tal de donar servei a 8 trens diaris, i moure 118.000 UTI a l'any en els primers 4 anys de funcionament. La redacció d'aquest projecte va ser beneficiària de les ajudes CEF (Connecting Europe Facilities), pel que la seva redacció està cofinançada per la Unió Europea.

L'acord entre el port de Tarragona i la joint venture Combi Terminal Catalonia perquè aquesta última amplii i exploti la terminal intermodal de La Boella farà un nou pas al novembre, amb la signatura de la concessió que l'autoritat portuària atorga al conjunt d'empreses liderat per la química Basf. La iniciativa d'ampliació de la terminal manté una inversió de 25 milions d'euros, part dels quals aspiren a ser finançats per fons europeus CEF, i la resta per les empreses concessionàries, això li atorga un component de col·laboració publicoprivada.¹⁰²

¹⁰² <https://elmercantil.com/2023/10/10/tarragona-materialitzara-al-novembre-la-concessio-de-la-terminal-de-la-boella-amb-ctc/>

Foment

del Treball Nacional

Per a més informació:
www.foment.com
93 484 12 57
comunicacio@foment.com