



Agenda catalana del corredor mediterrani

Desembre de 2018

*“Impulsar un corredor eficient i
sostenible, crear valor”*



Generalitat de Catalunya
**Departament de Territori
i Sostenibilitat**

Índex

1

INTRODUCCIÓ

2

DIAGNOSI

3

PREVISIONS
DE DEMANDA

4

OBJETIUS I
PROJECTES
ESTRATÈGICS

5

AGENDA
CATALANA DEL
CORREDOR
MEDITERRANI
FERROVIARI

6

ACTUACIONS
PRIORITÀRIES

1

Introducció

Introducció

- El Mediterrani necessita un corredor de mercaderies i de persones intermodal, fiable, competitiu en temps i en estalvi de costos, que permeti atraure empreses, inversions globals i operacions logístiques.
- El **corredor mediterrani constitueix un sistema de transport estratègic per a Catalunya**, atès que permet connectar les principals àrees d'activitat econòmica amb la resta de la península Ibèrica i amb Europa.
- Aquest corredor, igual que el que estableix la política de xarxes transeuropees de transport, està conformat pel conjunt de les **infraestructures** ferroviàries, viàries, portuàries, aeroportuàries i logístiques, junt amb els **serveis** de viatgers i mercaderies que circulen per aquestes infraestructures.
- És un eix prioritari tant **per vertebrar el país i donar resposta a les necessitats de mobilitat, com per garantir la competitivitat de l'economia.**
- El corredor mediterrani s'ha d'entendre com un projecte multimodal i global, **encaminat a aconseguir una oferta de transport adient en condicions de capacitat i qualitat, per donar una resposta competitiva i sostenible a la demanda de mobilitat de mercaderies i persones.**

Així, el corredor i les infraestructures que el configuren no són una finalitat en si mateixes, sinó un instrument per potenciar l'eix mediterrani com a pol generador i d'atracció de l'activitat econòmica i, a la vegada, afavorir la cohesió territorial.

- En el context europeu, el corredor mediterrani i els seus nodes associats, identificats com a bàsics a la xarxa transeuropea de transports, vol ser un instrument per **potenciar els ports i aeroports del Mediterrani** com la porta sud d'Europa, una **connexió més eficient, sostenible i competitiva** en temps i costos del tràfic marítim i aeroportuari de mercaderies entre Àsia i el centre d'Europa.

Objectiu de l'Agenda

- Aquest document pretén, en primer lloc, sintetitzar l'**estratègia** i la **planificació infraestructural intermodal** del Govern de Catalunya al voltant del corredor mediterrani.
- En segon lloc, el document és un **exercici de priorització** de projectes associats al corredor mediterrani a Catalunya, desenvolupant les actuacions concretes a curt i mitjà termini i constituint el **full de ruta de la seva implantació. Estableix les inversions necessàries previstes per garantir la implementació efectiva del corredor mediterrani** al llarg del temps, buscant la màxima rendibilitat i eficiència de les actuacions a executar des del primer moment.
- Així, els **objectius específics** del document són:
 - Fer un **diagnòstic de la situació actual del corredor mediterrani** que serveixi com a base de referència per a la definició de les actuacions i la planificació de la inversió de les diferents administracions implicades (en l'àmbit del govern català, així com dels governs espanyol i europeu), i del sector privat.
 - **Establir un pla de treball de les infraestructures** a executar i la **programació dels treballs** en diferents escenaris temporals (curt, mitjà i llarg termini) que garanteixin les condicions de capacitat i prestacions necessàries per al transport de viatgers i mercaderies.
 - **Definir les actuacions prioritàries**, detallant **les seves característiques i la situació actual** així com **les tasques a portar a terme** per garantir la seva execució.
- Cal destacar que **no són objecte del present document** les actuacions destinades preferentment a millorar la xarxa de **Rodalies** de Barcelona, el transport de **viatgers de curta - mitjana distància** ni les actuacions d'**integració urbana del ferrocarril** que no signifiquin canvis significatius en el servei realitzat.
- Tampoc formen part d'aquest document algunes de les actuacions destinades a la millora dels serveis de transport i logística, que són igualment necessàries i que seran objecte de tractament en un document ad hoc amb l'objectiu de fixar l'estratègia de servei.

Catalunya, visió global

Catalunya 2015

1,5% de la població

1,5% del PIB

3,6% de les exportacions

4,5% de les importacions

de la UE

16% de la població

20% del PIB

25% de les exportacions

27% de les importacions

d'Espanya



Catalunya 2015

- Motor econòmic
- Porta d'entrada
- Territori de pas
- Territori transfronterer

Sistema aeroportuari

42,2 M viatgers

117,3 m t

Sistema portuari

78,6 M t

3,7 M de passatgers

Turistes estrangers

19,3 M

Trànsit terrestre (dades 2013)

75.000 vehicles/dia de pas entre França i Catalunya

Trànsit ferroviari (dades 2013)

Alta velocitat internacional operativa des de 2013:

4,7 M de passatgers

Trànsit de mercaderies limitat:

9 M t → 3,5 % quota modal

Catalunya

1ª regió continental amb atracció i inversió estrangeres i creació de llocs de treball vinculats

Indústria amb avantatges competitius i massa crítica

Indústria agroalimentària

Indústries de la química, energia i recursos

Indústries de la mobilitat sostenible

Indústria del disseny

Indústries culturals i basades en l'experiència

Indústries de la salut i ciències de la vida

Sistemes industrials

Indústria tèxtil

Barcelona

6a regió metropolitana més gran de la UE

1a ciutat del sud d'Europa en el rànquing *European cities and regions of the future* 2014-2015

La 1a ciutat europea en atracció d'inversió estrangera (Financial Times)

La 5a ciutat del món en qualitat de vida (UN-HABITAT)

La 5a ciutat en el rànquing de les *Top 25 world destinations* (Trip Advisor)

La ciutat del món amb més delegats assistint a congressos internacionals 2008-2012 (ICCA)

Font: IDESCAT

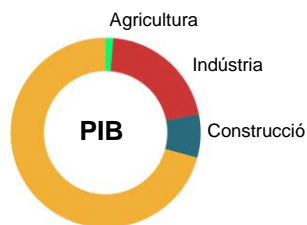
Població

7,42 M

PIB

214.927 M€

Serveis



Exportacions

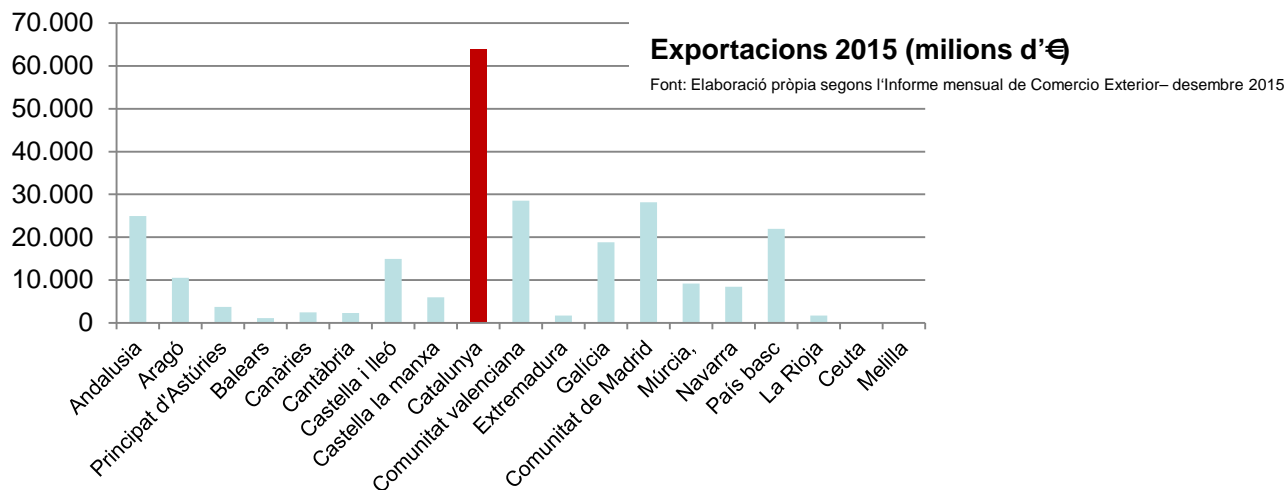
63.860 M€

Importacions

76.850 M€

El Corredor Mediterrani... com a motor de la economia catalana

- Les exportacions catalanes van arribar **als 63.838 milions d'euros el 2015**, el **26%** del total de les exportacions espanyoles i una quota que quasi duplica a la de la Comunitat de Madrid que, amb un 11% del total, és la segona comunitat exportadora.



- El creixement de les exportacions i de les empreses exportadores (**a Catalunya un 6,8% més, 40.050 empreses el 2013 que representen el 32,5% de les empreses exportadores espanyoles**) constitueix un motor de creixement de l'economia catalana, la qual cosa posa de manifest la consolidació de la internacionalització com a alternativa a la depressió de la demanda interna, així com l'alt potencial competitiu a escala mundial de les empreses catalanes.
- D'altra banda, Catalunya ha rebut **el 2015 una inversió estrangera bruta de 4.783 milions d'euros, un 57,8% més que l'any anterior, i concentra el 22% de la inversió estrangera en el conjunt de l'Estat.**
- Per consolidar aquest potencial exportador i mantenir estable la presència en els mercats internacionals, és necessari que les empreses disposin d'una oferta de transport adient i competitiva, que permeti arribar als mercats que presenten més oportunitats i generar així activitat productiva i comercial i consegüentment, llocs de treball i reactivació de l'economia.

The Mediterranean Corridor... Com a motor de l'economia catalana

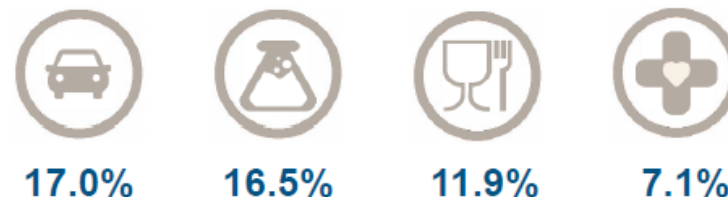
Volum d'exportacions Catalanes i percentage de creixement
Per regió, 2017

	2017 volume (M€)	2016-17 variation
European Union	45,982.4	7.2%
Rest of Europe	5,398.6	12.5%
Asia	4,731.8	11.5%
Africa	4,294.4	15.2%
Latin America	4,147.2	7.8%
North America	2,900.5	20.6%
Middle East	2,357.2	2.6%
Oceania	389.1	-5.5%

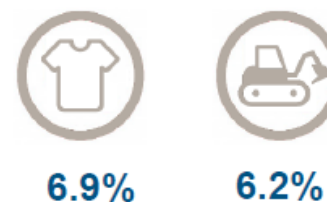
Font: ACCIÓ

- Catalunya va augmentar les seves exportacions a totes les regions al 2017, excepte a Oceania (-5.5%). Les exportacions a Europa, Àsia, Àfrica, l'Orient Mitjà i Nord Amèrica han assolit nivells rècord
- **A la Unió Europea, el principal destí de les exportacions catalanes, les vendes van créixer un 7,2%. La xifra per a la resta d'Europa va ser de 12,5%**

Principals sectors d'exportacions a Catalunya al 2017
(percentatge % del total d'exportacions)



The automotive industry (17% of the total) and the chemical industry (16.5%) were Catalonia's main exporting sectors in 2017, followed by food & beverages (11.9%) and pharmaceutical products (7.1%).



Together with textiles and wearing apparel (6.9%) and machinery (6.2%), they accounted for two thirds of Catalan exports in 2017.

Font: ACCIÓ

El corredor mediterrani... com a motor de l'economia catalana

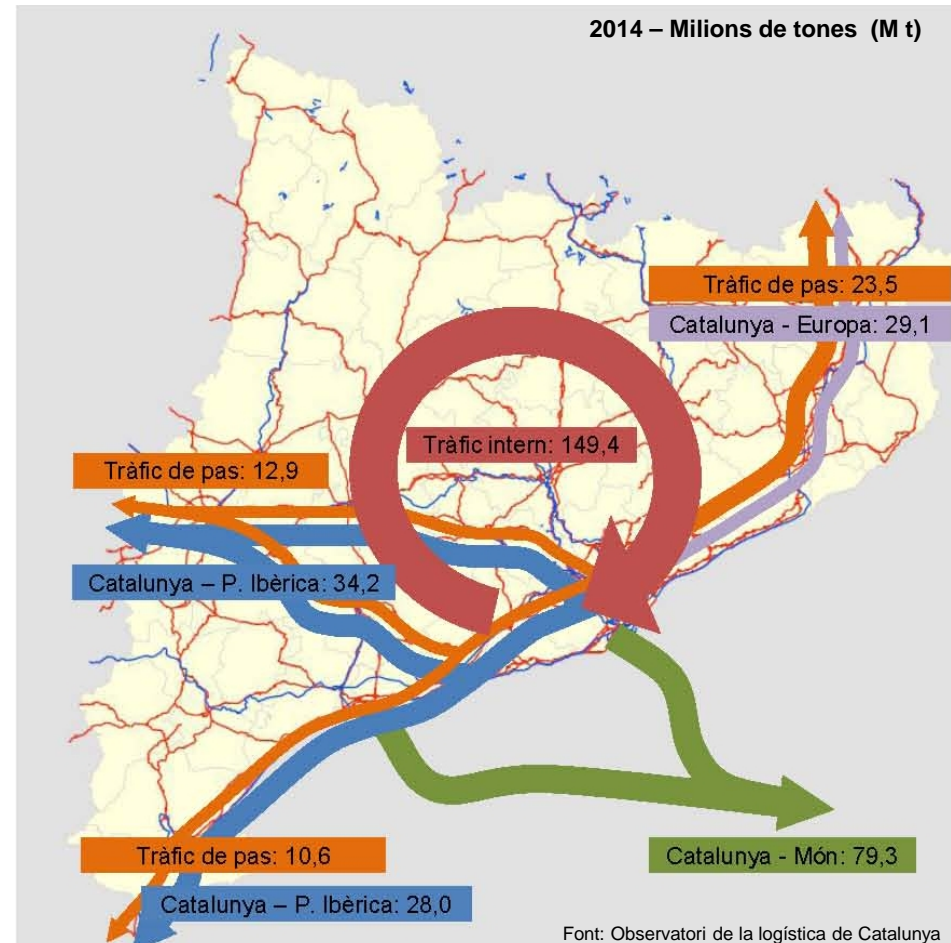
Catalunya constitueix un **node de transport i de logística** de mercaderies de primera magnitud perquè:

- És un territori d'alta **producció** industrial
- És una àrea de gran **consum**
- Disposa de dos dels **principals ports** del Mediterrani: Barcelona i Tarragona
- És un **territori de pas** natural entre el centre i l'est de la península Ibèrica i Àfrica / ribera sud mediterrània cap al centre d'Europa.

Per tot això, durant el 2014, el sistema de transport i logístic a Catalunya va moure:

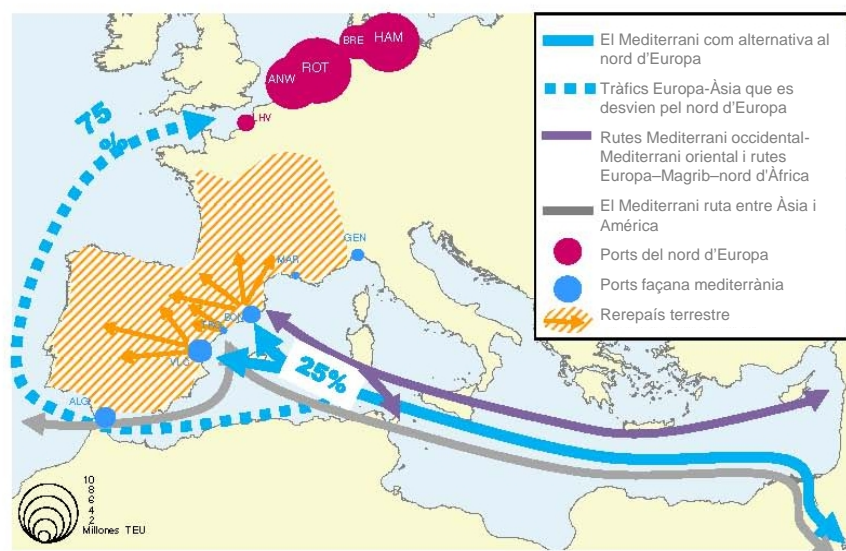
- 149,4 M t de **trànsit intern**,
- 91,3 M t de **trànsit exterior** (29,1 M t cap al centre d'Europa),
- 23,5 M t de **trànsit de pas** entre el centre i l'est de la península Ibèrica cap a Europa,
- 79,3 M t per **als seus ports**, i
- 0,1 M t per als seus aeroports.

I lidera a Espanya, amb un 24% el 2014 i en augment, l'oferta de superfície útil d'emmagatzematge **logístic amb més de 6 milions de m²**.

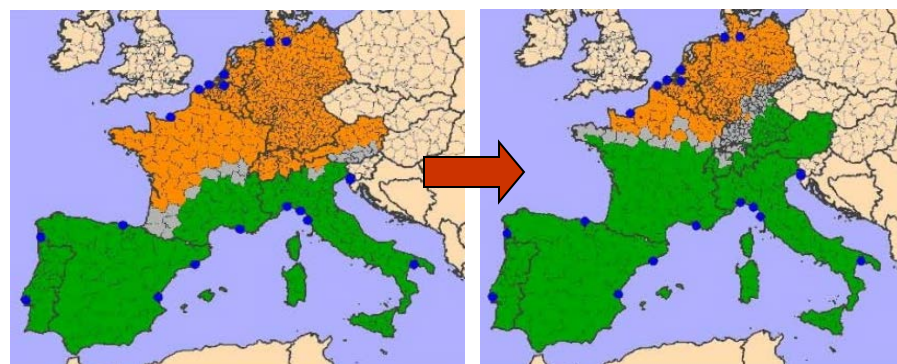


El corredor mediterrani... com a porta d'entrada sud d'Europa

- Els fluxos marítims mundials han evolucionat i tenen avui el seu epicentre al sud-est asiàtic. Així, davant els 6 MTEU del flux de mercaderies atlàntiques entre Amèrica i Europa, el trànsit marítim entre Àsia – Europa, que es canalitza pel mar Mediterrani, va moure un total de 20 MTEU el 2012.
- No obstant això, els ports mediterranis només capten actualment un 25% d'aquest trànsit, que es desvia majoritàriament cap als ports tradicionals de l'Atlàntic, tot i que s'estalvien 4 dies en les rutes des dels ports de Barcelona o Tarragona en comparació amb els ports del centre d'Europa.
- La millora dels accessos viaris i ferroviaris als ports de la façana sud d'Europa, amb una localització òptima dins de les rutes marítimes, i el desenvolupament de la xarxa transeuropea de transport, en particular el corredor mediterrani, permetran millorar els costos en temps i combustible i reduir les emissions i l'impacte del transport de les mercaderies entre Àsia i el centre d'Europa de forma molt significativa.



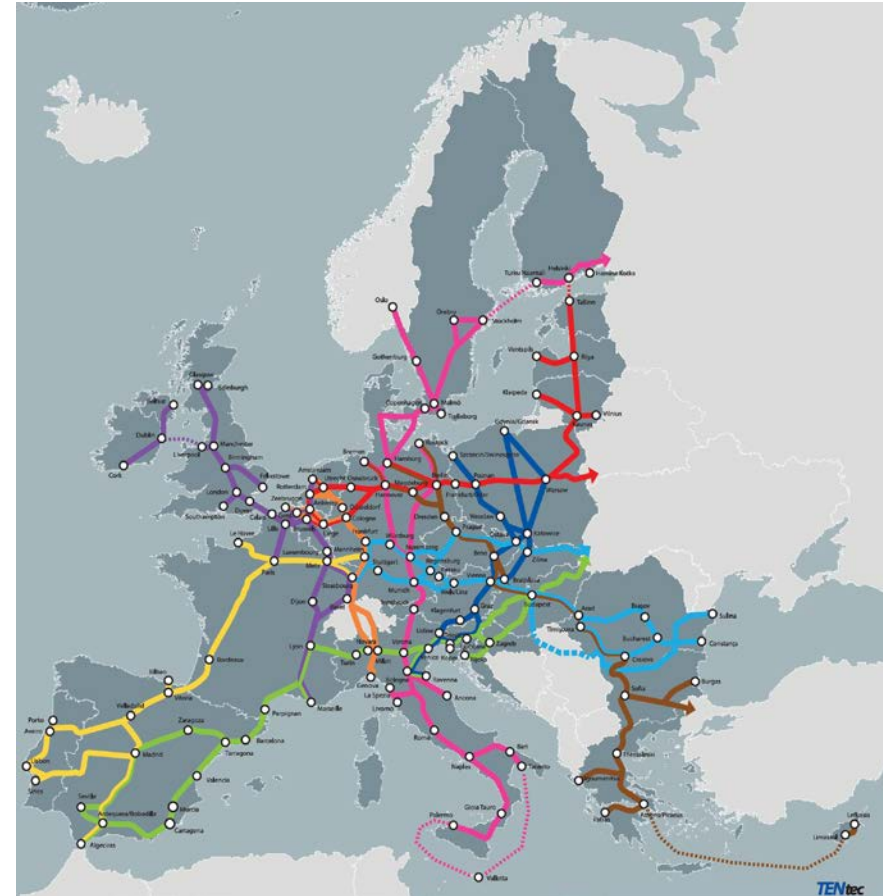
Augment de l'àrea servida des dels ports del Mediterrani amb menys consum de CO₂ gràcies al desenvolupament de les xarxes de transport transeuropees



Font: Port de Barcelona

El corredor mediterrani... com a eix prioritari europeu

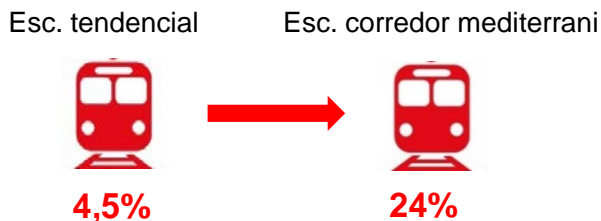
- El corredor mediterrani constitueix, junt amb els altres vuit corredors prioritaris, la xarxa transeuropea bàsica de transports.
- La xarxa bàsica està formada pels nodes i enllaços estratègicament més importants de la xarxa transeuropea de transport, que presenten valor afegit europeu. Es tracta d'una xarxa multimodal i, per tant, inclou tots els modes de transport i les seves connexions, així com els sistemes pertinents de gestió del trànsit i la informació.
- El 95% del pressupost europeu total disponible per a la xarxa transeuropea de transports per al període 2014-2020 es destinarà a finançar la xarxa bàsica.
- Dins d'aquesta xarxa bàsica, els projectes que contribueixen més a l'interès comú i que, per tant, rebran percentatges de cofinançament més elevats, són els relatius al ferrocarril (especialment a l'eliminació de colls d'ampolla, a les seccions transfrontereres i a la interoperabilitat), a les plataformes logístiques, als accessos a ports i aeroports i a la promoció de les aplicacions telemàtiques per a la millora de l'operació i la seguretat del transport, entre altres.



El Corredor Mediterrani... com a promotor de la sostenibilitat i la lluita contra el canvi climàtic

- L'oferta de transport ha de contribuir a la creació d'un sistema més sostenible que permeti reduir les emissions de contaminants i de gasos amb efecte hivernacle i complir, així, amb els compromisos assumits a escala europea.

Quota modal del ferrocarril en el transport de mercaderies a 2030 Estudi de la Comissió Europea



Estalvi de consum i emissions de contaminants per mercaderies

VP amb O/D Catalunya o de pas (no els interns) però considerant els km totals recorreguts



* Font: Dades de trànsit extretes del Cinquè informe de progrés de l'Estudi sobre el Corredor Mediterrani de la Comissió Europea (desembre 2014) i factors de consum i emissions obtinguts a l'Estudi de seguiment de l'evolució de la mobilitat i les emissions de gasos d'efecte hivernacle i contaminants a Catalunya per l'any 2012.

2

Diagnosi

El sistema de transports a Catalunya

En els últims anys s'han produït importants inversions en infraestructures a Catalunya, així com en el conjunt de l'Estat espanyol, que han canviat la configuració general de la xarxa d'infraestructures i, en conseqüència, el sistema de transport.

Tot i això, ha faltat una visió global i integradora que pogués maximitzar l'eficiència i la vertebració de les intervencions efectuades, i no s'han portat a terme algunes actuacions estratègiques, especialment aquelles adreçades al desenvolupament de les infraestructures i serveis destinats al transport de mercaderies per ferrocarril.

El diagnòstic infraestructural i operacional per mode, així com la situació dels serveis, s'explica a continuació.

Xarxa ferroviària.

Situació actual

El **corredor ferroviari mediterrani** a Catalunya està format pels corredors següents:

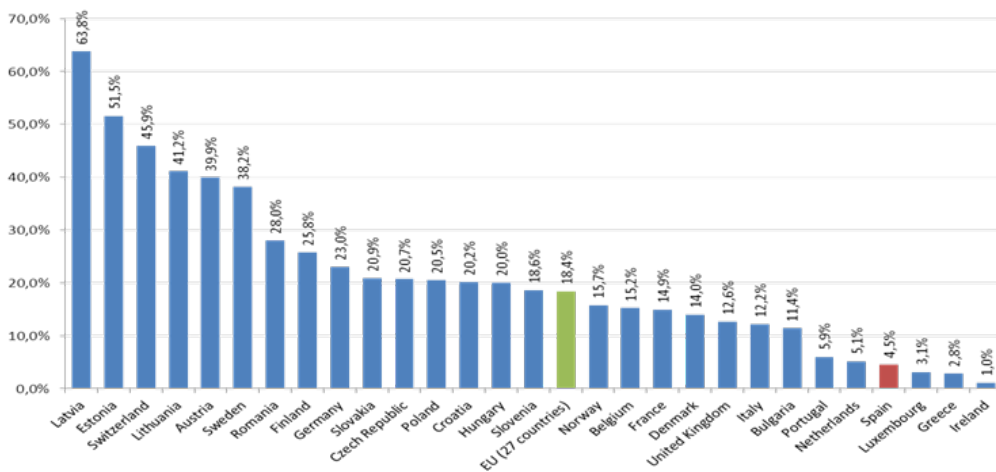
- **Línia d'alta velocitat Lleida – Tarragona – Barcelona – Girona – frontera francesa.** Corredor de doble via, en ample estàndard europeu i electrificació a 25 kV CA, amb 5 estacions en servei (Lleida-Pirineus, Camp de Tarragona, Barcelona-Sants, Girona, Figueres-Vilafant) i una estació en construcció (Barcelona-La Sagrera). Aquest corredor és d'ús exclusiu per a viatgers, menys el tram comprès entre Mollet del Vallès i la frontera francesa que permet el trànsit de viatgers i mercaderies.
- **Línia convencional Castellón – Tarragona – Barcelona – Girona – frontera francesa.** Corredor de doble via (menys el tram de via única de 45 km entre Vandellòs-Tarragona, des del 2000 objecte d'obres de duplicació no finalitzades) d'ample ibèric (els trams Castellbisbal-Mollet del Vallès i Girona-Vilamalla disposen addicionalment de 3r carril per a la circulació en ample estàndard europeu) i electrificació a 3 kV CC, apte per a trànsit mixt (viatgers i mercaderies).
- **Línia convencional Lleida – Tarragona.** Corredor de via única (menys el tram Reus-Tarragona que disposa de doble via), ample ibèric i electrificació a 3 kV CC, apte per a trànsit de viatgers i mercaderies. Aquest itinerari es complementa amb la línia de via única Reus – Casp – Saragossa (i de Picamoixons a Sant Vicenç de Calders).
- **Ramals de connexió**
 - Accés als ports de Barcelona (doble via d'ample mixt, accés provisional) i Tarragona (ample ibèric).
 - Accés a la terminal T2 de l'aeroport de Barcelona, en via única d'ample ibèric amb obres en curs d'accés a la Terminal T1.
 - Connexió de la LAV i la línia convencional a l'àmbit de Figueres (en servei) i Tarragona (en obres).



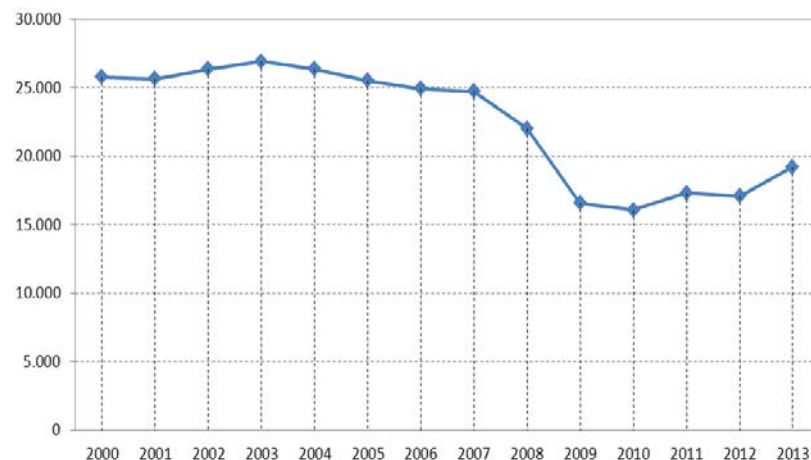
Xarxa ferroviària.

Repartiment modal de mercaderies

- A l'àmbit ferroviari, el Govern espanyol ha fet un important esforç inversor en els últims anys per desenvolupar la xarxa d'alta velocitat per al transport de viatgers. Això ha comportat que avui Espanya sigui el país d'Europa amb un nombre més gran de quilòmetres de línia d'alta velocitat.
- Però, pel que fa al transport de mercaderies per ferrocarril, aquest sector segueix patint avui dia una important falta de competitivitat que el manté en una quota del **3,7%** d'utilització en comparació amb el transport per carretera i, en el context europeu, a la cua de la resta de països.
- El trànsit de mercaderies per ferrocarril a la xarxa ferroviària d'interès general ha sofert un pronunciat descens durant els últims 7 anys; alguns anys s'han registrat pèrdues fins al 35% respecte del volum transportat al 2007, tot i que són dades a valorar dins d'un context generalitzat de pèrdues degut a la crisi econòmica i el consegüent descens de l'activitat productiva.



Quota modal ferroviària pel que fa al transport terrestre

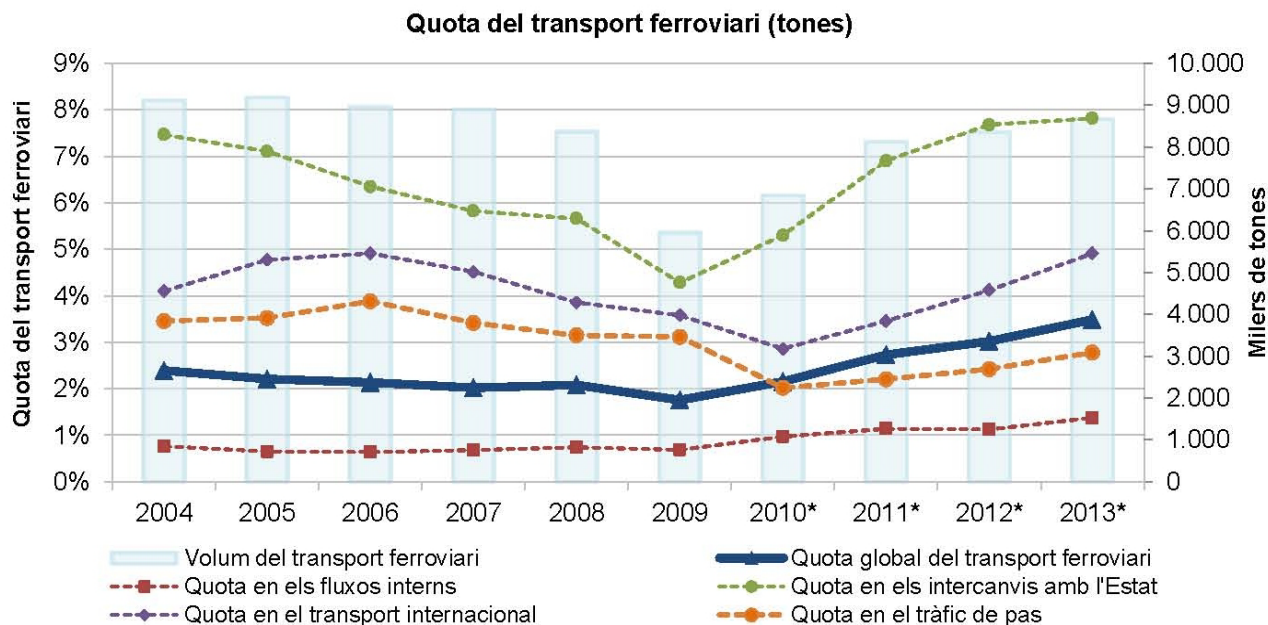


Tones transportades (milers de t) per Renfe operadora

Xarxa ferroviària.

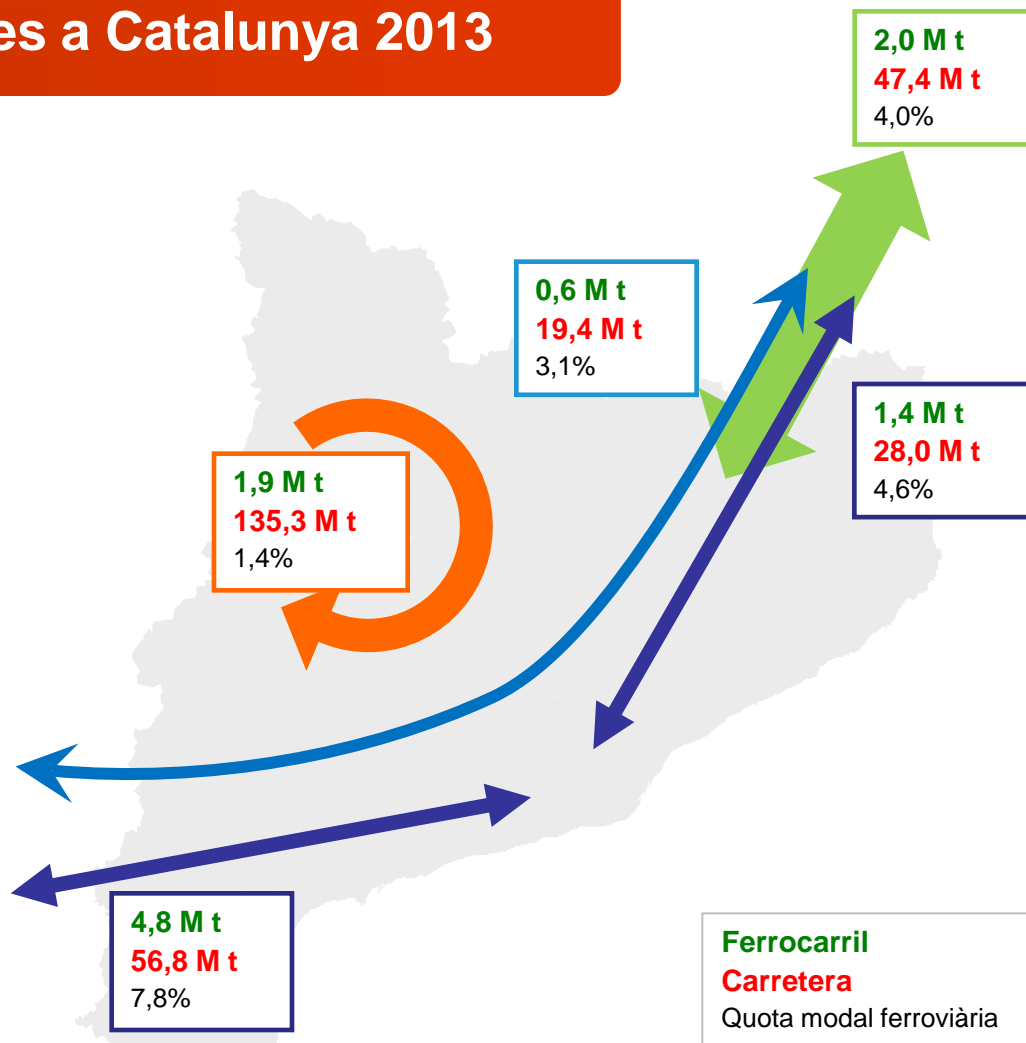
Repartiment modal de mercaderies

- El 2013, es van transportar prop de 9 milions de tones de mercaderies per ferrocarril a Catalunya que, en relació amb la mitjana europea, representa una **escassa participació del ferrocarril**, només un **3,5% de quota** del transport terrestre, mentre que el transport per carretera canalitza el 96,5% restant.
- Per tipus de tràfics, cal destacar que si bé en els fluxos entre Catalunya i la resta de l'Estat espanyol es van assolir quotes properes al 8%, valor en tot cas millorable, en els fluxos entre Catalunya i el centre d'Europa i en els fluxos de pas per Catalunya només es van assolir quotes properes al 5% i 3% respectivament, per causa dels **problemes de capacitat, interoperabilitat i intermodalitat**.



Font: Observatori de la logística de Catalunya

Transport terrestre de mercaderies a Catalunya 2013



Tones transportades (2013)

El volum de tones per carretera inclou l'estimació de les tones transportades per camions de matrícula estrangera. A les tones per ferrocarril estan inclosos els operadors privats.

Font: elaboració pròpia segons l'EPTMC 2014 i Enquesta de trànsit, dades de Renfe Operadora, FGC i l'Observatori de la Mobilitat.

Nombre i distribució de les circulacions ferroviàries de mercaderies al 2011

Cal destacar els fluxos interns a l'eix Lleida/Saragossa/Madrid en comparació amb els fluxos mediterranis transfronterers i cap al sud.

Circulacions setmanals dos sentits
 Circulacions diàries dos sentits (*)
 Font: ADIF (CIRTRA 2011)
 (*) suposant 5 dies de servei a la setmana

7	62
1-2	12

Tipologies de serveis de mercaderies per ferrocarril i per tipus de mercaderies transportades. IET 2012

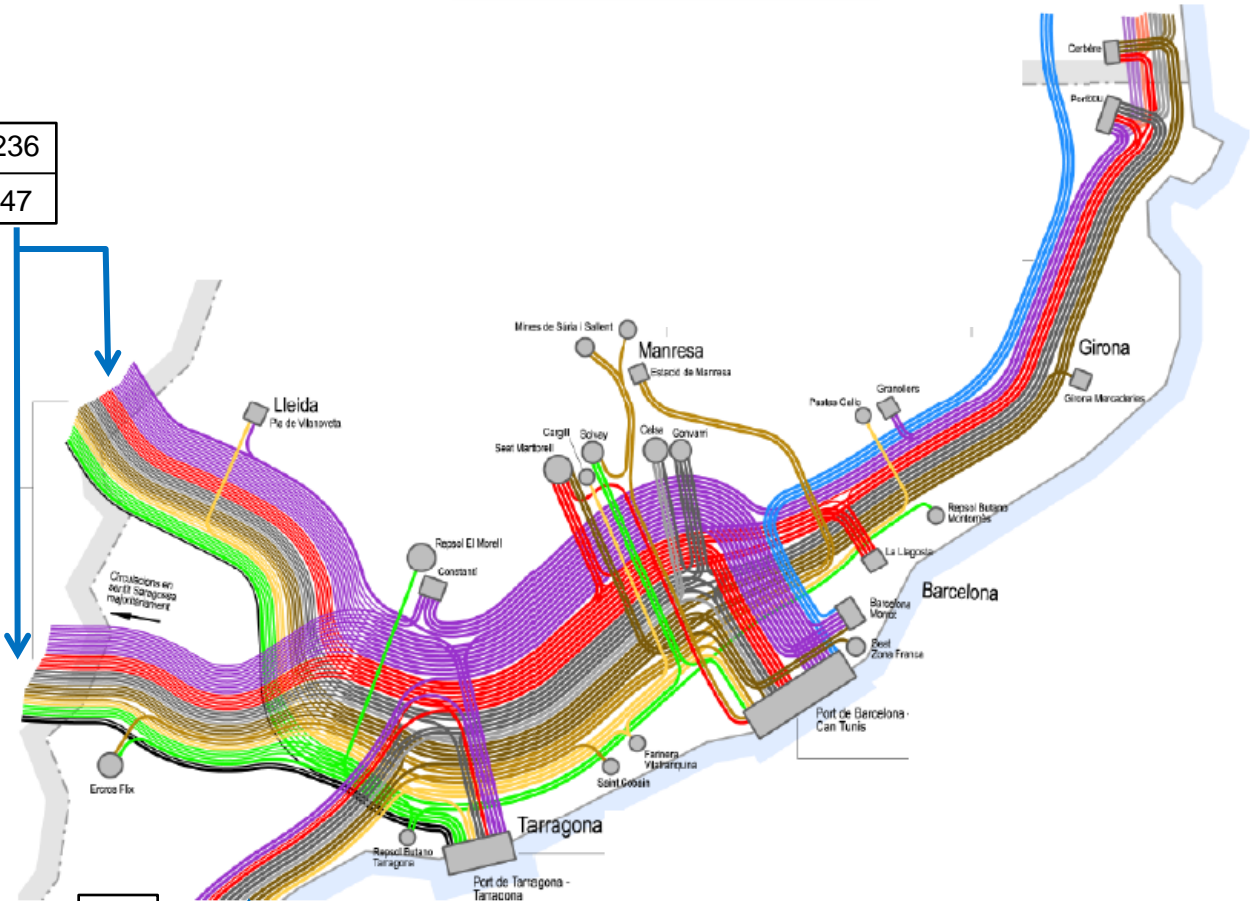
Tipus de mercaderia transportada

- Contenedors en ample UIC
- Contenedors en ample Ibèric
- Automòbils
- Siderúrgic
- Ferralla
- Vagó tancat i caixa mòbil monocient
- Granels sòlids (diferents de cereals i carbó)
- Cereal
- Granels líquids
- Carbó

Terminals ferroviàries

- Ports i estacions ferroviàries vinculades
- Estacions intermodals
- Plantes industrials amb servei ferroviari

236
47

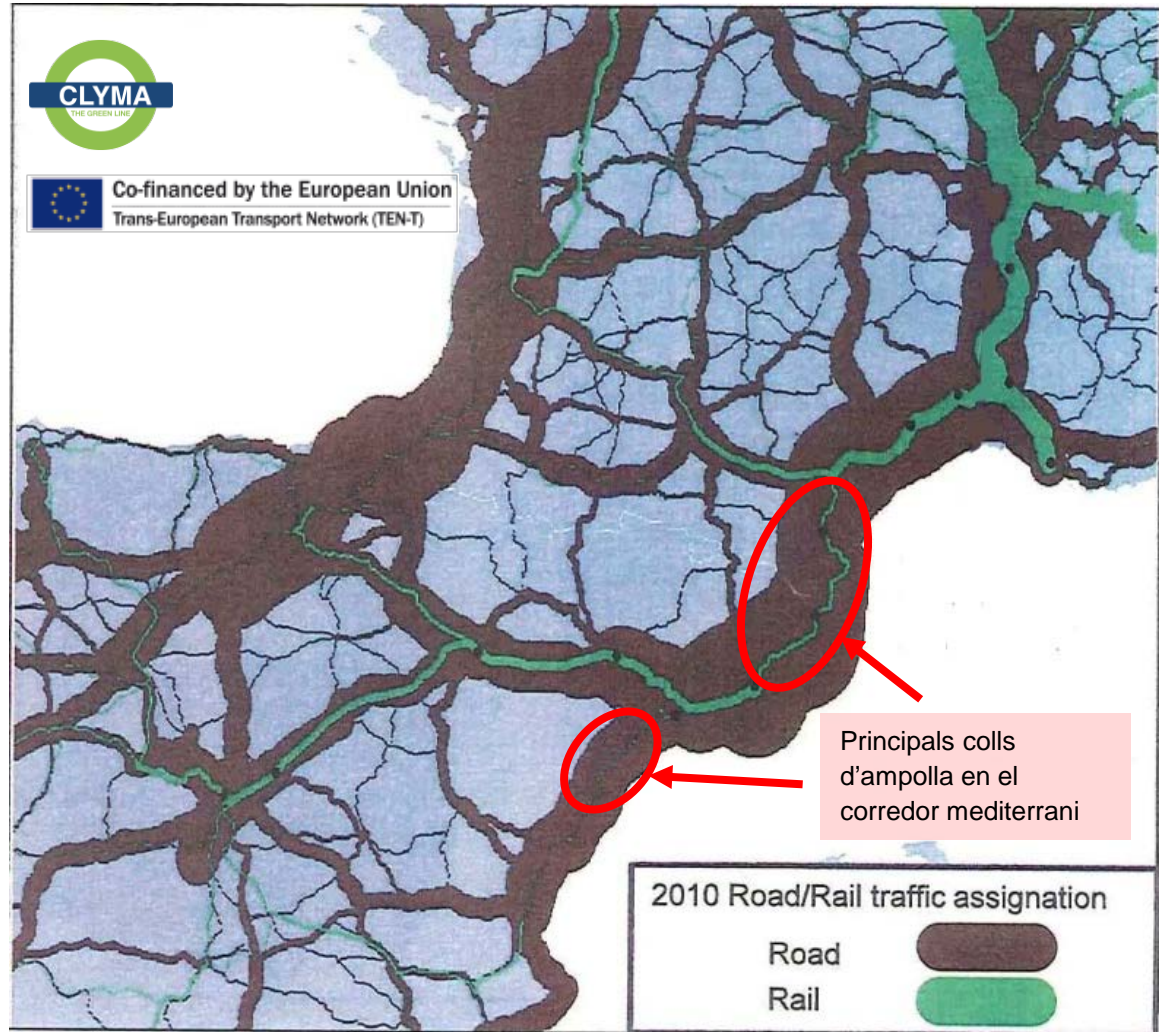


64
13

Xarxa ferroviària. Dèficits principals

El corredor mediterrani a Catalunya presenta, per tant, **diferents colls d'ampolla** que dificulten l'òptim desenvolupament i el màxim aprofitament en la canalització dels importants fluxos de transport de mercaderies per ferrocarril a Catalunya, i que estan relacionats amb:

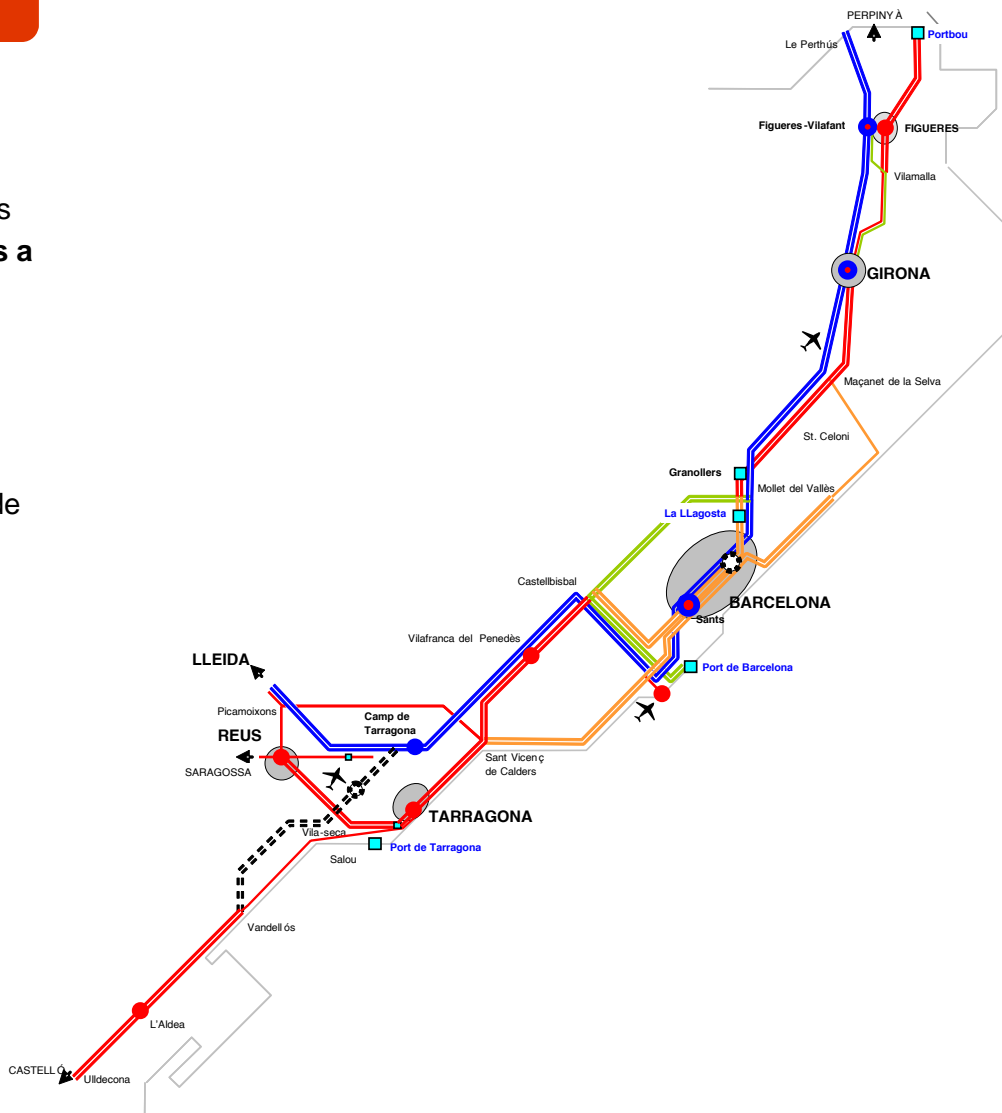
- La **capacitat** de la **infraestructura**.
- La **capacitat operacional** i de **mercat**.
- La **interoperabilitat**, en especial la transfronterera.
- La **intermodalitat** entre els diferents modes de transport.



Xarxa ferroviària. Dèficits de capacitat infraestructurals

Entre els colls d'ampolla relacionats amb la capacitat de les infraestructures, cal destacar:

- El tram entre **Vandellòs i Tarragona**, amb importants circulacions de viatgers, disposa actualment d'un traçat **en via única i passos a nivell** en les zones urbanes, que limita la capacitat de tot el corredor entre Tarragona i Castellón. Aquest tram està en obres d'execució per a un nou traçat en via doble, previst per al 2019.
- **Limitacions de capacitat a les àrees metropolitanes**, especialment a la de Barcelona, per la interacció amb els tràfics de rodalies, especialment significatius a **Martorell** (on està previst realitzar una variant).
- **Limitacions de la línia d'alta velocitat** que, tot i ser una infraestructura nova, no es va pensar **per al transport de mercaderies a tot el recorregut**.
- A més llarg termini, **limitacions de capacitat per saturació general de la xarxa ferroviària**, que obligarà a executar en un futur immediat nous corredors o adaptar els ja existents, com les noves línies convencionals Sant Vicenç-Martorell i Mollet del Vallès-St. Celoni, o la nova línia d'AV Castellón-Tarragona.



Xarxa ferroviària. Mercaderies

Dèficits operacionals

<p>INFRAESTRUCTURA INTEROPERABILITAT</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Dificultat operativa per al desenvolupament del trànsit de mercaderies per ferrocarril per les diferències d'ample, electrificació i sistemes de senyalització entre les xarxes convencionals i d'alta capacitat.
<p>GESTIÓ DE LA INFRAESTRUCTURA</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Disponibilitat de solcs escassa i poc favorable per al trànsit de mercaderies • Necessitat de gestió coordinada de la infraestructura al llarg de tot el corredor Finestreta única.
<p>TERMINALS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Adaptació accessos • Gestió orientada a les noves necessitats del sector logístic.
<p>MATERIAL MÒBIL</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Poca competència d'oferta de tracció, que genera costos elevats • Disponibilitat de material mòbil escassa i en mans d'un únic operador • Excessius terminis de certificació/homologació per operar a una línia.
<p>ASPECTES LEGALS</p>	<ul style="list-style-type: none"> • No hi ha una referència legal única per al transport intermodal • Els diferents mitjans de transport tenen diferent normativa, contractes, arbitratges i indemnitzacions • Liberalització no efectiva dels serveis ferroviaris de mercaderies.

Xarxa ferroviària. Mercaderies

Dèficits de mercat



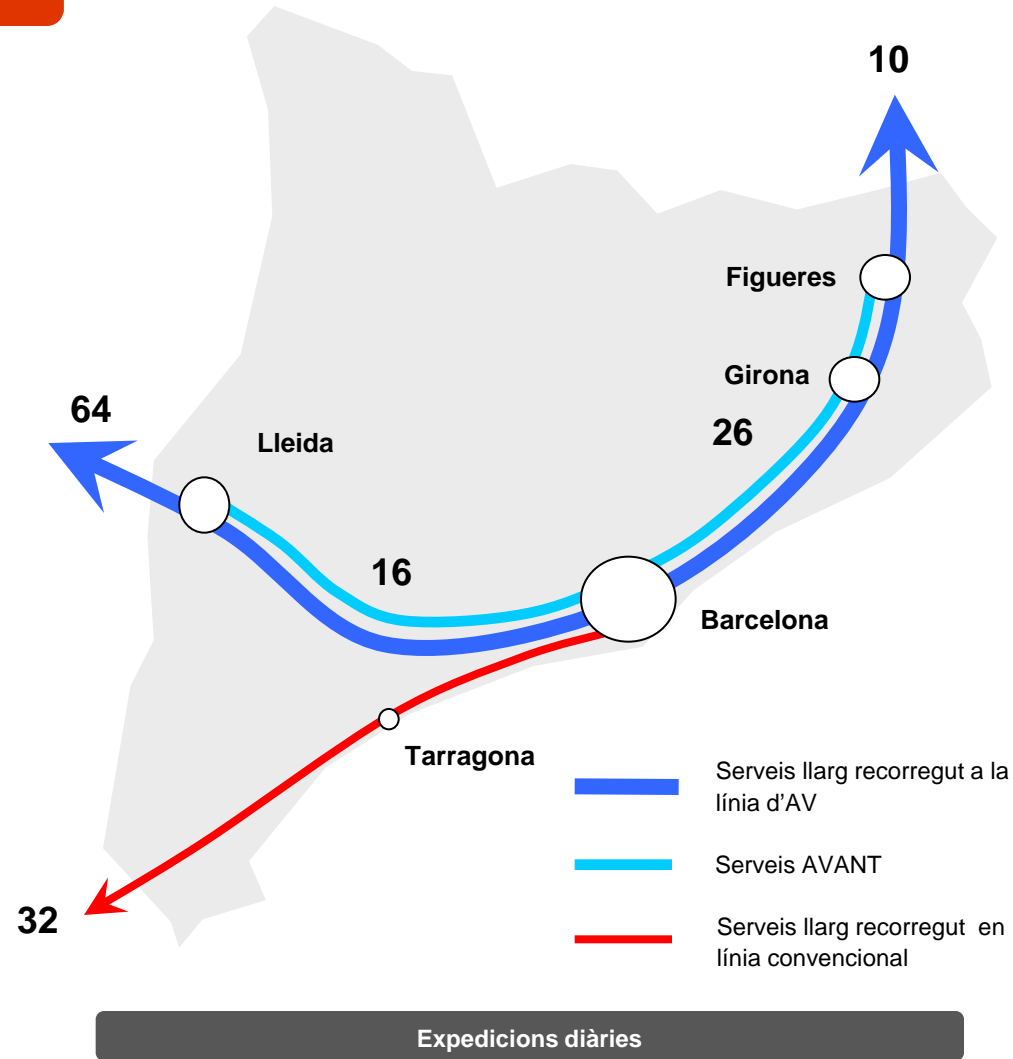
- La dificultat d'operar trens de 750 metres, que fa possible una mínima viabilitat econòmica i competitivitat del transport de mercaderies per ferrocarril, frena la captació de nova demanda.
- Manca d'operadors integrals amb una bona oferta intermodal.
- Elevats costos operatius de la línia d'alta velocitat que limiten la competitivitat en relació amb la carretera:
 - Preu del cànon del túnel del Pertús (TP Ferro)
 - Preu de la doble tracció necessària pels trams de més pendent de la infraestructura
 - Costos de tracció elevats a França
 - Costos de producció o adaptació de material mòbil d'ample ibèric per a circular en UIC.
- Falta de dimensió del mercat que limita els proveïdors i, en general, els actors que haurien de propulsar el lliure mercat sectorial .
- Necessitat de promocionar, des de les diferents regions, nous serveis de transport intermodal basats en el ferrocarril.

Fuente:



Xarxa ferroviària. Viatgers Alta velocitat

- Actualment hi ha **4,5 M de viatgers a l'any en serveis AVE** de connexió amb la resta d'Espanya (0,2 M al corredor Figueres – Madrid i 3'7 M al corredor Barcelona – Madrid i 0,6 als corredors Barcelona – Sevilla i Barcelona - Màlaga). A més a més, altres 0,2 M viatgers utilitzen l'AVE per realitzar desplaçaments interns a Catalunya. Els que utilitzen els serveis AVANT (mitjana distància de velocitat alta) a Catalunya són 1,4 M viatgers a l'any (0,9 M al corredor Figueres – Barcelona i 0,5 M al corredor Barcelona – Lleida).
- La línia Barcelona – Madrid és la que té més ocupació i la més rendible del corredor ferroviari d'alta velocitat.
- La xarxa d'alta velocitat connecta de forma eficient les principals ciutats de Catalunya, a excepció de Tarragona, que resulta penalitzada mentre no es completen les obres del corredor mediterrani al tram Tarragona-Vandellòs.



Xarxa ferroviària. Viatgers

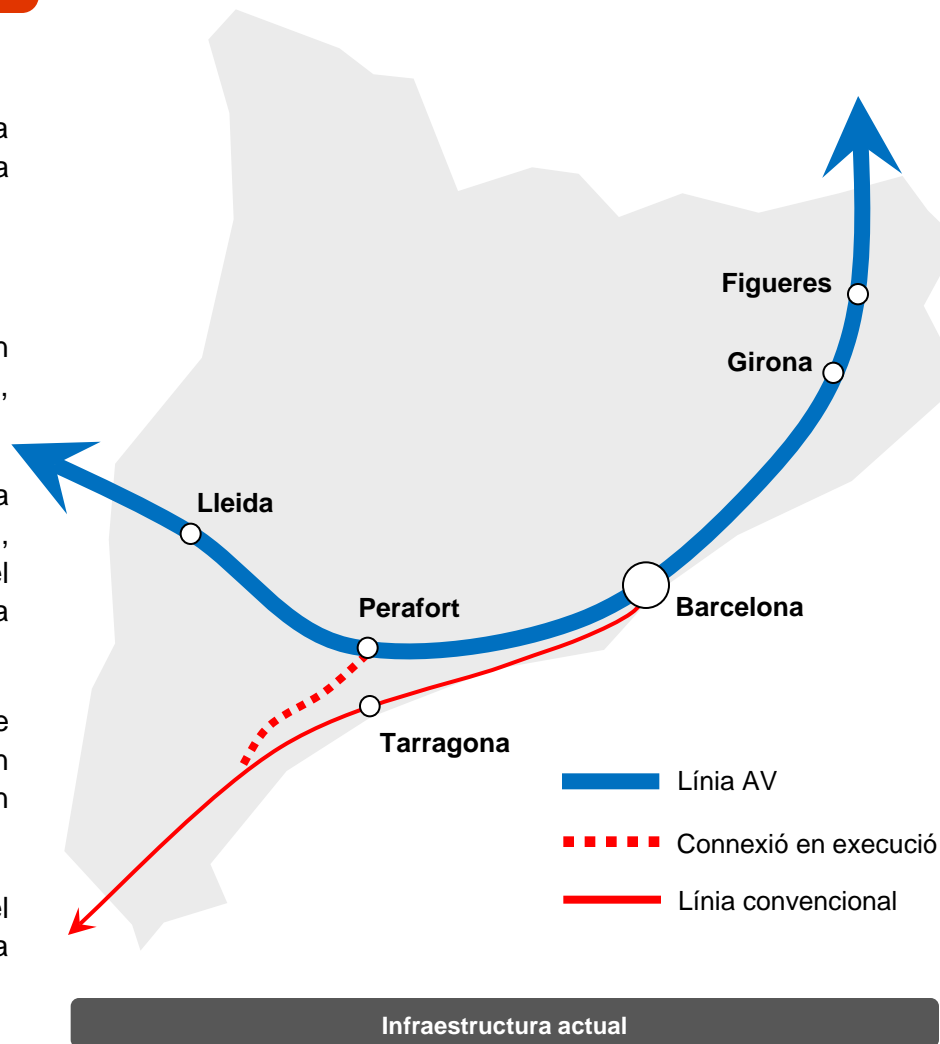
Xarxa d'alta velocitat o altes prestacions

En servei

- Corredor d'alta velocitat Figueres - Girona – Barcelona – Lleida – Saragossa – Madrid – Sevilla / Málaga (amb una demanda anual de 4,7 M viatgers)

Pendent

- Finalització d'importants estacions intermodals que garanteixin la interconnexió amb les xarxes de transport metropolitanes, com l'estació de La Sagrera (Barcelona).
- La millora de la connexió amb València que, tot i estar a una distància similar de Barcelona que Saragossa (~350 km), implica el doble de temps de viatge. La connexió amb el corredor mediterrani es fa actualment en via única i xarxa convencional. Aquesta actuació està en fase d'execució.
- La connexió de la xarxa d'alta velocitat i la convencional, de manera que importants ciutats com Tarragona i Reus, amb un valor estratègic equiparable al de Lleida i Girona, puguin disposar també amb serveis d'altres prestacions ferroviàries.
- La intermodalitat amb els principals aeroports (Barcelona - el Prat, Girona-Costa Brava i Reus) tot i que les noves línies d'alta velocitat se situen a poca distància.



Xarxa ferroviària.

Dèficits d'interoperabilitat

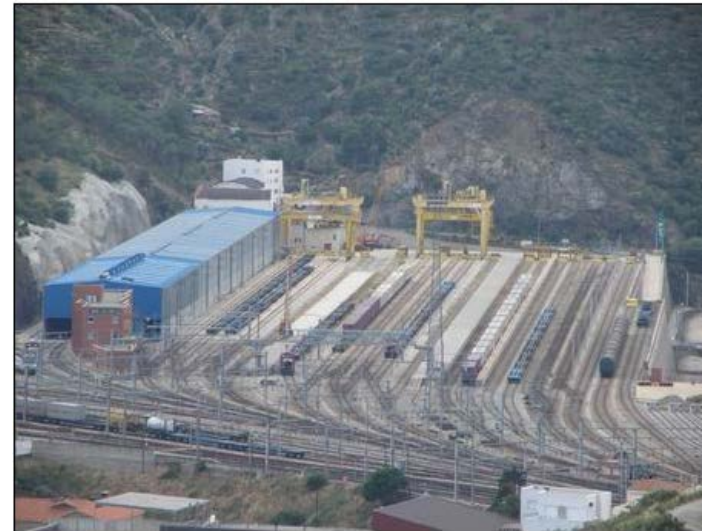
En aquests moments no és possible la circulació de trens de passatgers ni de mercaderies en ample UIC al llarg de tot el corredor mediterrani a Catalunya.

- Els encaminaments de mercaderies des del sud i centre peninsular només es poden realitzar en ample ibèric i s'ha de fer el canvi d'ample a la frontera.
- Estan en execució actuacions per a la conversió d'aquests trams a ample mixt (3r fil) amb la implementació dels sistemes de seguretat i senyalització ERTMS Nivell 2, prioritàriament a Tarragona – Martorell i Tarragona - València per al 2017.
- Els encaminaments entre Barcelona i la frontera en ample UIC només es poden realitzar per la nova línia d'alta velocitat, que té les limitacions següents per al tràfic de mercaderies:
 - Potència elèctrica limitada
 - Nombre i longitud màxima dels apartadors
 - Dificultat tècnica d'encreuament als túnels de trens de mercaderies i trens de viatgers.
 - Gàlib màxim dels trens limitat, especialment per a la circulació de trens d'autopista ferroviària
 - Rampa de 18 ‰ als túnels del Pertús, Girona i Montmeló.



Xarxa ferroviària. Dèficits d'interoperabilitat

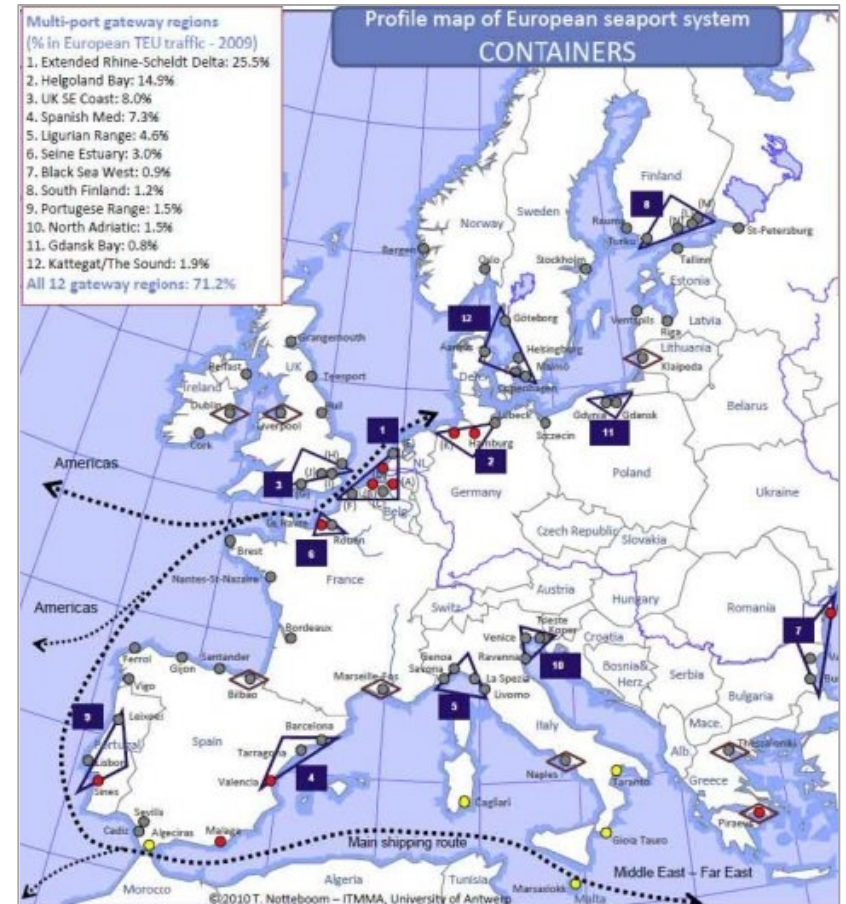
- Diferents tensions elèctriques i sistemes de senyalització i comunicació, que obliguen a disposar de material mòbil adaptat que encareix notablement el transport de viatgers i mercaderies en les relacions cap al centre d'Europa.
- Necessitat de canviar de locomotora i del personal de conducció a la secció fronterera per al trànsit de mercaderies.



Terminal transfronterera de Portbou

Ports

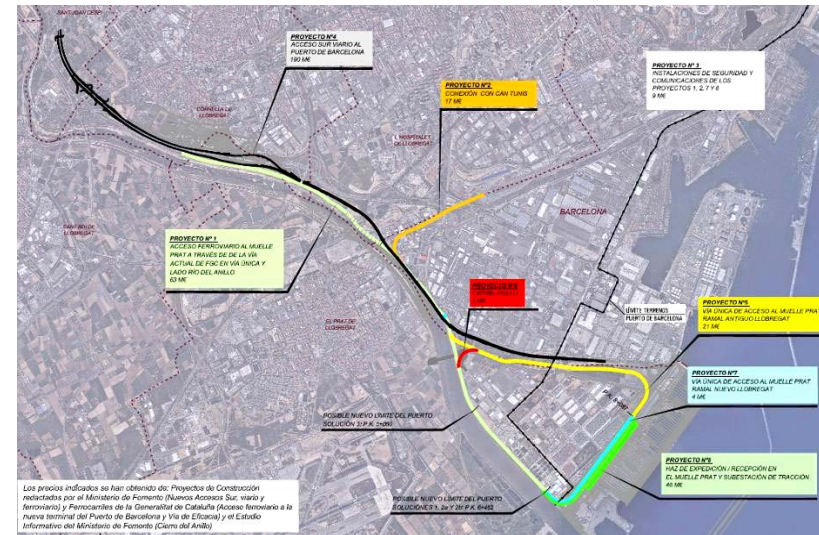
- Els ports de Barcelona i Tarragona han estat objecte d'importants inversions en els últims anys, que s'han traduït en un important creixement de la seva activitat i àrea d'influència (rerepaís). No obstant això, per a completar la connectivitat terrestre d'aquestes infraestructures i obtenir la màxima rendibilitat de les actuacions executades, és necessari implementar els accessos viaris i ferroviaris pendents.
- Cal destacar que tant el port de Barcelona com el de Tarragona són ports inclosos a la xarxa bàsica de transports transeuropea i que, per tant, són elegibles per al cofinançament d'inversions en el programa de xarxes transeuropees.



Ports.

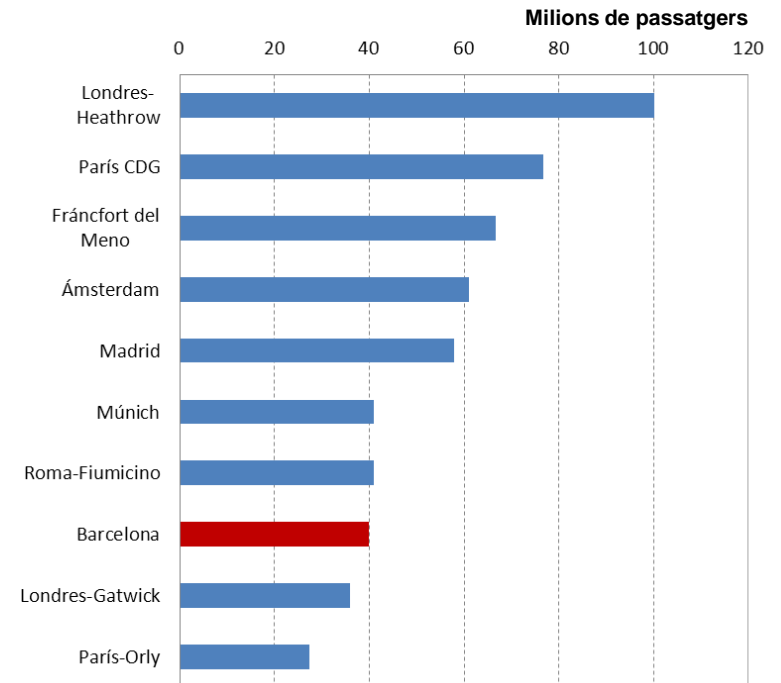
Accessos viaris i ferroviaris

- Al port de Barcelona és necessari construir els accessos ferroviaris a la nova terminal de mercaderies (moll Prat) i a la nova terminal prevista a l'antiga llera del riu Llobregat, que connectarà amb la xarxa ferroviària i terminals ja existents (Can Tunis).
- Es necessari construir el nou accés viari al Port de Barcelona, que consistirà en una autovia de connexió directa amb les vies de la xarxa transeuropea (B-23 i B-10), que en aquests moments es realitza per vies urbanes.
- L'actuació pendent al port de Tarragona consistirà en unir les terminals ferroviàries de càrrega/descàrrega de l'àmbit sud del port amb la terminal ferroviària existent a la línia convencional entre Tarragona i Vila-seca, que també es remodela per permetre l'expedició/recepció de trens amb composicions de 750 m de longitud.



Aeroports

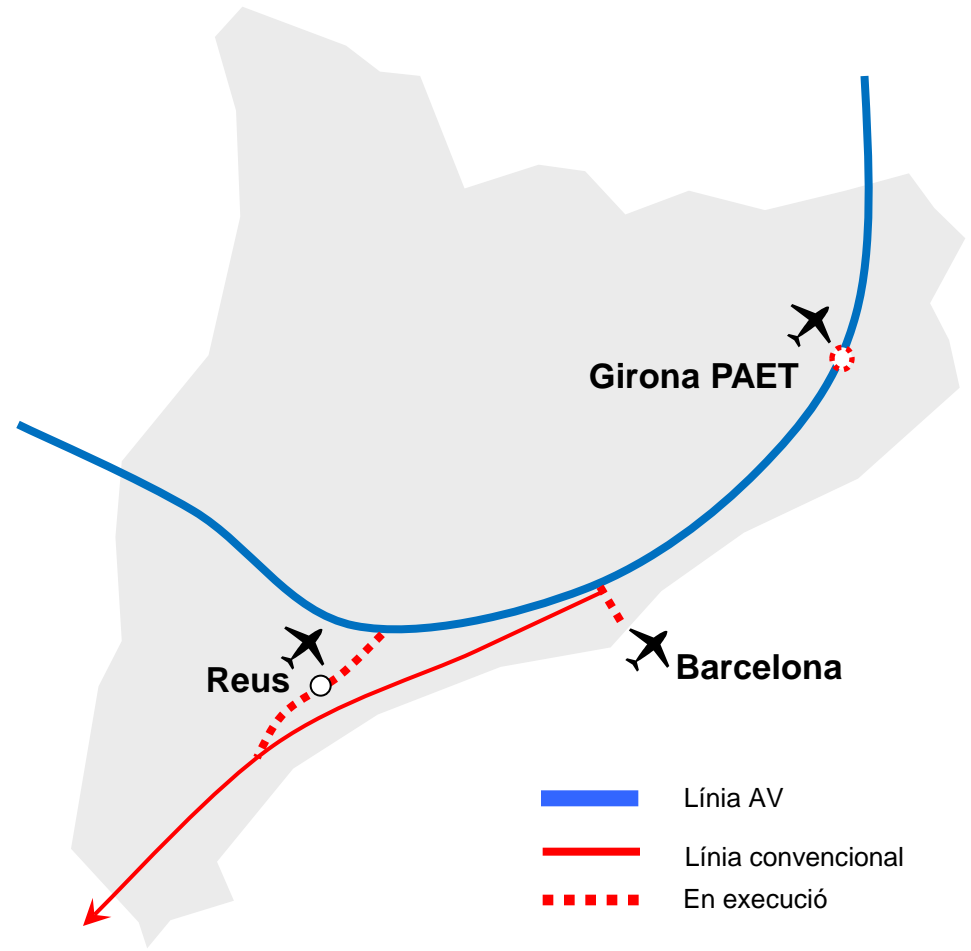
- El sistema aeroportuari català inclou un aeroport considerat prioritari per a la política europea de transports, el de Barcelona - el Prat, en creixent evolució en nombre de passatgers que ja el situen com el 7è d'Europa. El 2013 va superar els 35 M pax./any que s'aproxima als valors de Roma-Fiumicino.
- A les proximitats de Barcelona també cal destacar els aeroports, pertanyents a la xarxa global transeuropea, de Girona, amb 2,7 M pax./any el 2013 però que ha arribat a assolir els 5 M pax./any, i de Reus/Tarragona, amb 1 M pax./any.



Trànsit de passatgers als principals aeroports europeus (2013)

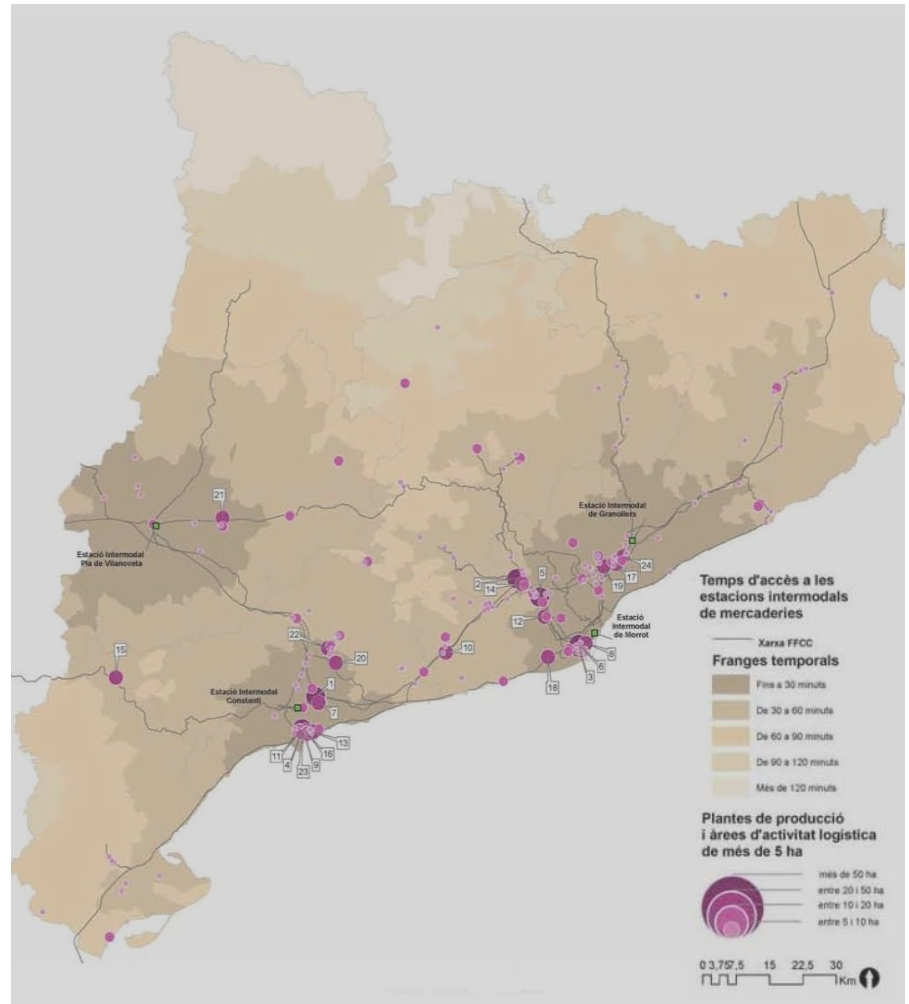
Aeroports. Accessos ferroviaris

- Igual que en el cas dels ports prioritaris, els principals aeroports comercials catalans estan desenvolupats pel que fa a les infraestructures, però hi manquen els accessos ferroviaris adequats per garantir la seva competitivitat i intermodalitat.
- Actualment està en fase d'execució l'accés ferroviari a la nova terminal (T1) des del corredor convencional, que permetrà la interconnexió amb les xarxes convencionals i d'altres prestacions.
- Actualment està en fase de projecte una estació a l'àmbit de l'Aeroport de Girona.
- L'aeroport de Reus, un cop finalitzades les obres del tram Vandellòs-Tarragona, disposarà d'una estació de la xarxa ferroviària d'altres prestacions en les seves els seus voltants.



Terminals logístiques

- Les terminals logístiques intermodals són, junt amb les ciutats, els nodes de la xarxa de transport que asseguren l'existència de serveis lligats al transport de mercaderies. Per tot això, els accessos d'aquestes terminals a la xarxa principal de transport s'han d'assegurar per garantir que el desenvolupament del sistema de transport repercuteix en el creixement socioeconòmic d'un territori.
- En el cas del transport ferroviari, els accessos a terminals públiques i privades són encara avui dia aspectes pendents, i són una de les principals causes per la qual el transport de mercaderies en aquest mode és tan poc representatiu.
- El 2012, el 71% de les grans plantes industrials de Catalunya tenen una localització favorable a l'ús del ferrocarril en serveis intermodals, a l'entorn metropolità de Barcelona i de Tarragona, encara que la falta de connexions directes en ample UIC i la capacitat i el servei que presten les actuals terminals intermodals no és el més adient per donar resposta a les seves necessitats.



Terminals logístiques de transport terrestre

Junt amb les terminals intermodals lligades als ports de Barcelona i Tarragona, al llarg del corredor ferroviari del Mediterrani es preveu el desplegament o desenvolupament d'unes altres terminals logístiques associades al transport ferroviari –viari, amb diferents fórmules de finançament d'acord amb la seva titularitat i funcionalitat:

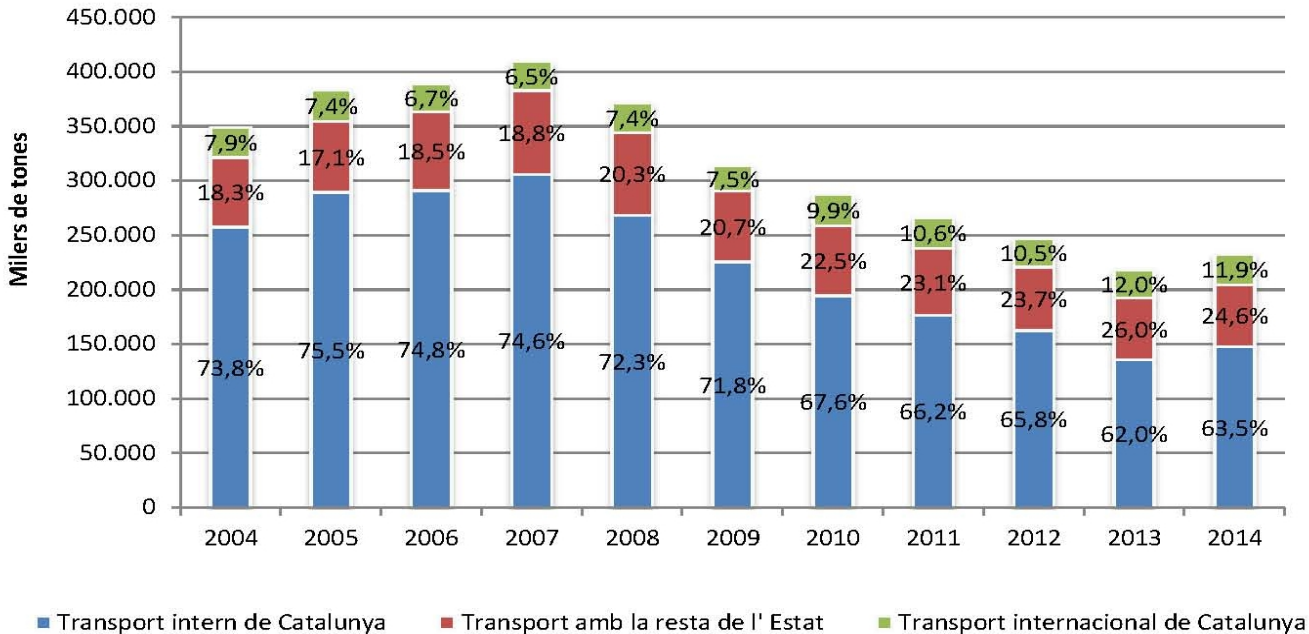
- La terminal de l'Empordà, que pertany a la xarxa transeuropea de transports, és transfronterera i va rebre una subvenció europea per als estudis de viabilitat i posterior desenvolupament de la col·laboració públicoprivada. Actualment en fase de projecte.
- La terminal del Vallès (la Llagosta) per a la remodelació de l'actual terminal ferroviari i la construcció dels enllaços d'accés des de la línia d'alta velocitat, actualment en fase de projecte.
- La terminal de BASF, privada però d'ús obert i situada en el polígon petroquímic de Tarragona.
- La terminal del Penedès en la confluència dels corredors ibèric i mediterrani.

Així mateix, són necessàries actuacions per dotar d'accessibilitat ferroviària en ample UIC als principals centres de producció industrial localitzats al llarg del corredor.



Xarxa viària

- La xarxa viària d'alta capacitat catalana està desenvolupada però presenta importants congestions i falta de continuïtat en determinats punts, sobretot a causa del fort trànsit vehicles de pesants que circulen entre Catalunya i altres punts de la península Ibèrica i Europa.
- A més a més, hi ha una falta de model comú sobre la gestió i la tarifació de l'ús de vies d'alta capacitat a Catalunya i Espanya.

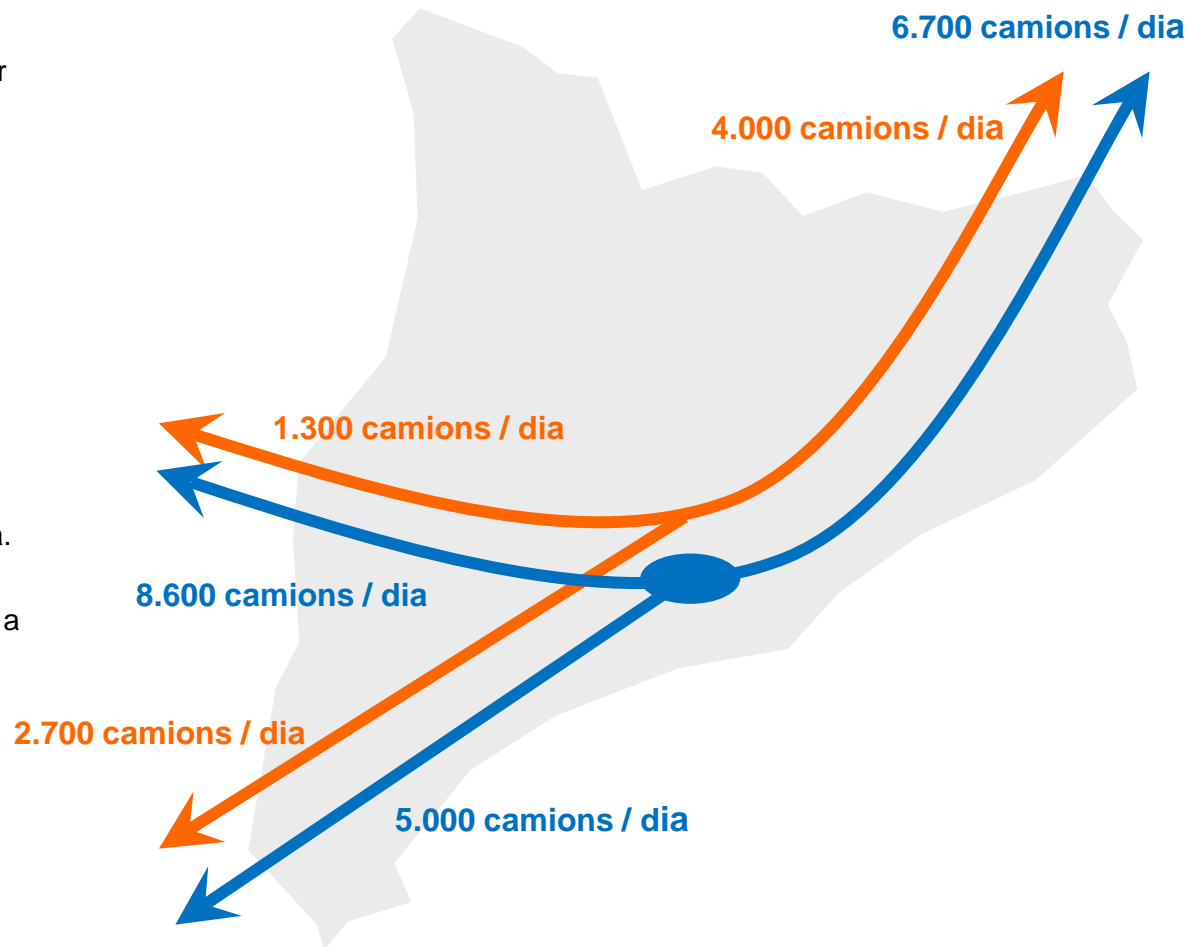


Tipologia de fluxos del transport viari el 2014. Font: Observatori de la Logística de Catalunya.

Xarxa viària. Dèficits infraestructures i transport mercaderies carretera 2014

Les principals actuacions viàries que incideixen directament en la capacitat del corredor per facilitar els fluxos de mercaderies en el transport per carretera són:

- Obres de millora, ampliació i construcció de variants a l'N-II / A2 a l'àmbit de Girona, en concret al tram Tordera – frontera francesa (recentment acabades les obres del tram Maçanet de la Selva – Sils).
- L'A7 Vandellòs – Castelló, entre la nuclear de Vandellòs i el límit amb la Comunitat Valenciana.
- L'A27 entre Valls i Montblanc, com a alternativa a l'actual N-240.
- Actuacions de gestió del trànsit de camions en corredors amb carreteres convencionals saturades i autopistes infrautilitzades. És el cas de la N-II/AP-7 a les comarques de Girona i l'N-340/AP-2 entre Tarragona i Lleida.



Font: elaboració pròpia segons l'EPTMC 2014 i Enquesta de trànsit als Pirineus 2010

Node urbà de Barcelona

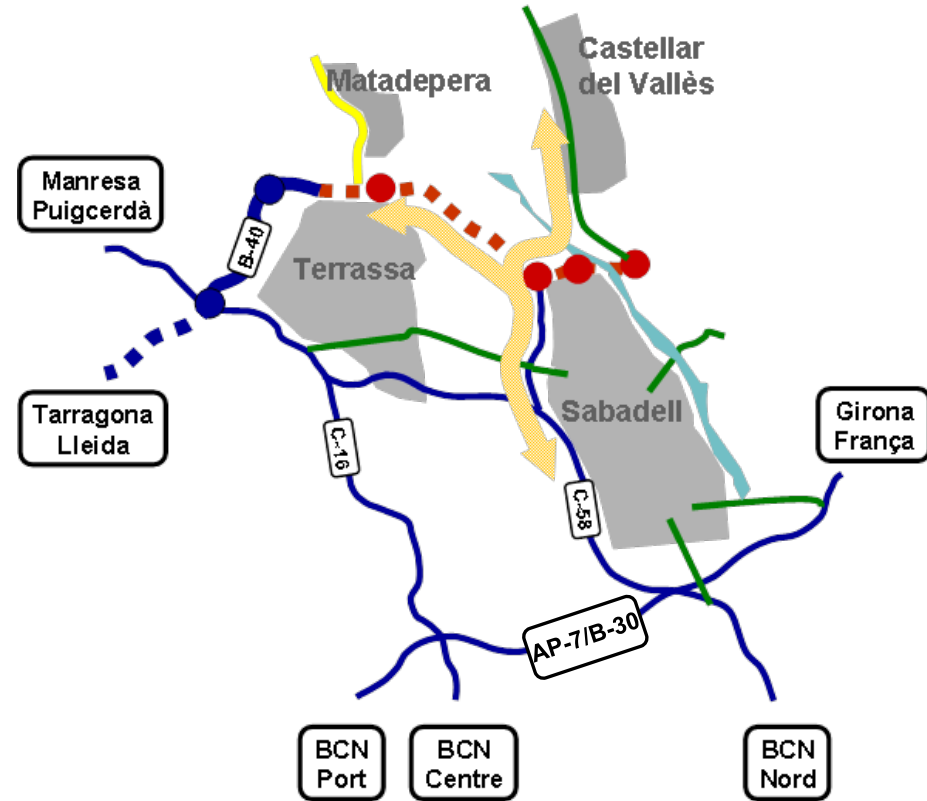
- L'eix de l'AP-7 / B-30 és el principal eix viari del corredor mediterrani al seu pas per la regió metropolitana, amb una important circulació de vehicles lleugers i una IMD de vehicles pesants superior a 20.000.

En aquesta via, no obstant això, es canalitzen moltes de les relacions internes de l'àmbit metropolita del Vallès. Cal, per tant, una variant de l'eix AP-7 / B-30 per a aquest conjunt de relacions que constitueixi la ronda del Vallès. Per això, s'ha iniciat la construcció del quart cinturó o B-40, encara amb alguns trams pendents de completar.

- A l'àmbit ferroviari, cal destacar actuacions de millora d'estacions.

Pendents:

- Finalització de la B-40 per contribuir a l'especialització de la B-30 per al trànsit de pas.
- Finalització de les obres de l'estació d'alta velocitat de la Sagrera (intercanviador que inclou la construcció d'un equipament d'una gran terminal d'autobusos).
- Remodelació de l'estació d'autobusos de Sants i ampliació del vestíbul per als serveis d'alta velocitat.



3 Previsions de demanda

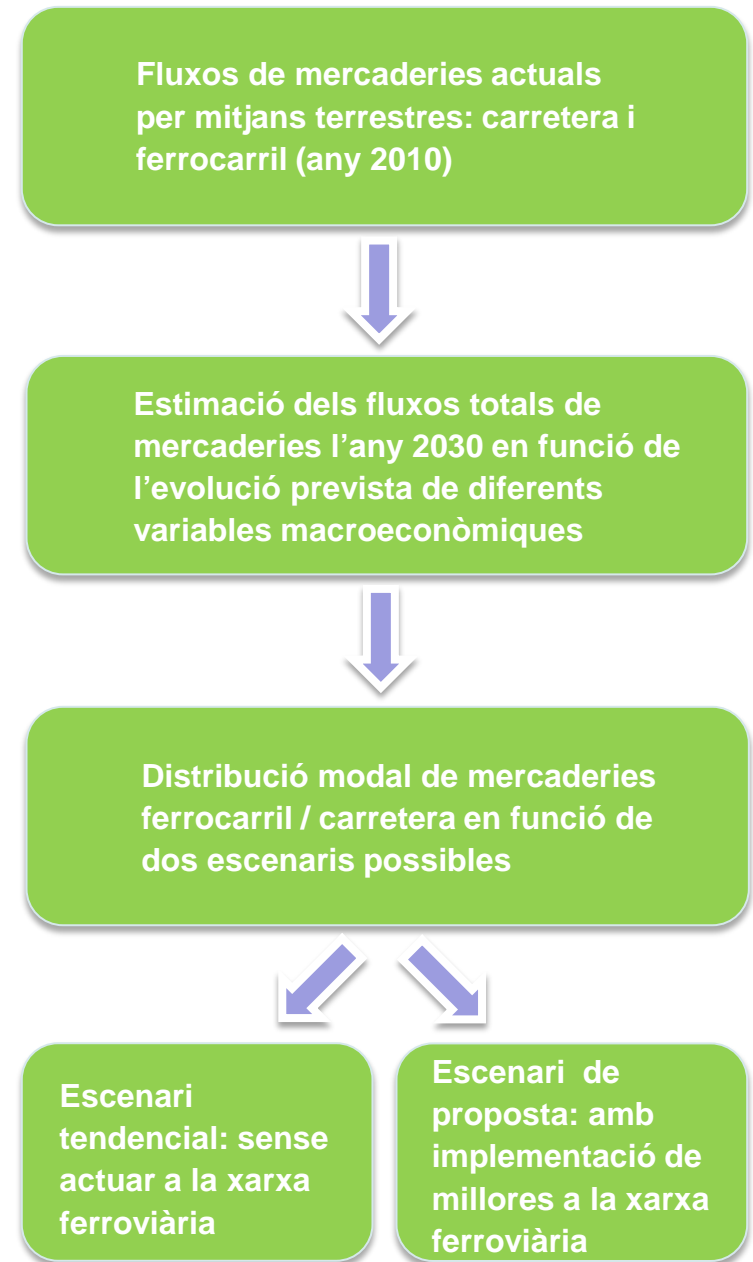
Previsions de demanda al corredor mediterrani

L'estudi que la Comissió Europea està elaborant sobre el corredor mediterrani, com a part de la xarxa TEN-T, incorpora al seu 4t informe de progrés una anàlisi exhaustiva de les característiques tècniques actuals del Corredor Mediterrani, i ha identificat el trànsit ferroviari actual, tant de passatgers com de mercaderies, que hi circula.

L'objectiu final de l'estudi és garantir un desenvolupament del corredor mediterrani que permeti un transvasament modal, de la carretera cap al ferrocarril, dels fluxos de mercaderies que es preveu que es transportaran per mitjans terrestres en els propers anys.

Així, d'acord amb els fluxos actuals i l'evolució de les variables macroeconòmiques en l'àmbit de l'estudi, es fa una previsió del total de mercaderies que es transportaran per mitjans terrestres i quines d'aquestes mercaderies es podrien transportar per ferrocarril, distingint dos escenaris possibles:

- Xarxa ferroviària amb les mateixes característiques actuals (escenari tendencial).
- Xarxa ferroviària amb implementació de les actuacions de millora que es proposen a l'estudi (escenari de proposta).



Previsions de demanda de mercaderies al corredor mediterrani

		2010			2030			2030		
Origen	Destí	Fluxos totals (carretera + ferrocarril) al 2010		Fluxos de ferrocarril al 2010	Fluxos totals (carretera + ferrocarril) previstos al 2030		Fluxos de ferrocarril al 2030 sense actuar al corredor mediterrani		Fluxos de ferrocarril al 2030 actuant al corredor mediterrani	
		Milers tones	Quota*	Milers tones	Milers tones	Quota*	Milers tones	Quota*	Milers tones	Quota*
Espanya	França	19.278	1,5%	289	27.406	399	1,5%	6.154	22,5%	
	Itàlia	7.584	2,3%	177	13.388	291	2,2%	2.695	20,1%	
	Eslovènia	152	0,0%	-	420	-	0,0%	96	22,9%	
	Croàcia	88	0,0%	-	218	-	0,0%	53	24,3%	
	Hongria	393	1,5%	6	1.086	17	1,6%	305	28,1%	
	Sud-est d' Europa	251	0,4%	1	655	6	0,9%	149	22,7%	
	Nord-est d' Europa	1.807	0,2%	4	4.569	11	0,2%	1.068	23,4%	
	Oest d' Europa	11.562	12,0%	1.389	16.195	2.159	13,3%	4.588	28,3%	
		41.115	4,5%	1.866	63.937	2.883	4,5%	15.108	23,6%	

* Quota (sense transport marítim)

Font: Cinquè informe de progrés de l'estudi sobre el corredor mediterrani de la Comissió Europea (desembre 2014)

Fluxos de transport de mercaderies per ferrocarril (escenari de proposta 2030)



Previsió de fluxos de trànsit de mercaderies per ferrocarril i de milions de tones anuals i nombre de circulacions en 2 sentits a les seccions frontereres (Font: 4t. Informe de progrés de l'estudi sobre el corredor mediterrani de la CE)

Previsions de circulacions de mercaderies per ferrocarril.

Secció transfronterera

1

Escenari 2011

- Hi ha 1,5 M tones/any per ferrocarril entre Espanya i la resta d'Europa per Portbou.
- La quota modal és del 2,9%.
- Es fa amb 14 trens/dia.
- La càrrega mitjana per tren és 431 tones/tren de càrrega útil.

2

Escenari 2030 tendencial.

Font: 4t. Informe de progrés de l'estudi sobre el corredor mediterrani de la CE

- Es preveuen 2,8 M tones/any per ferrocarril entre Espanya i la resta d'Europa.
- La quota modal seria d'un 4,5%.
- Caldrien 19 trens/dia en ambdós sentits.
- La ràtio de càrrega per tren utilitzat ha estat de 586 tones/tren de càrrega útil. (*)

3

Escenari 2030 amb actuacions al corredor.

Font: 4t. Informe de progrés de l'estudi sobre el corredor mediterrani de la CE

- Es preveuen 15 M tones/any per ferrocarril entre Espanya i la resta d'Europa
- La quota modal seria d'un 23,6%.
- Caldrien 101 trens/dia en ambdós sentits
- La ràtio de càrrega per tren resultant és de 586 tones/tren de càrrega útil (*)

(*) Suposant 250 dies feiners

L'augment de tones/tren entre l'escenari 2011 i els escenaris 2030 s'explicaria per la longitud més gran prevista de les composicions (pas de 500 a 750 m segons el tren).

4

Objectius i projectes estratègics

Objectius

L'objectiu general del desenvolupament del corredor mediterrani és disposar d'una xarxa de transport **SOSTENIBLE, EFICIENT I SEGURA**. Aquesta missió condiona la presa de decisions estratègiques i es persegueix de manera directa o **transversal** en totes les actuacions que se'n derivin.

Els **objectius** específics de desenvolupament del corredor mediterrani són:

I.- Capacitat

Dotar de la capacitat necessària a la xarxa d'infraestructures, mitjançant l'**eliminació de colls d'ampolla** existents i la creació dels **enllaços d'infraestructures que falten**.

II.- Interoperabilitat

Garantir que qualsevol operador ferroviari tingui accés a la xarxa ferroviària catalana igual que ho té la resta d'**Europa** amb uns **estàndards homogenis**.

III.- Intermodalitat

Garantir l'**articulació entre els diferents modes de transport** del corredor mediterrani i una connexió fluida entre els nodes i els arcs que el conformen.

Projectes estratègics

Objectiu

- 1 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat, de les infraestructures ferroviàries del corredor mediterrani
- 2 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la gestió, de les infraestructures viàries del corredor mediterrani
- 3 Adaptar el corredor mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat
- 4 Eliminar els colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies
- 5 Dotar als ports de Barcelona i Tarragona, bàsics del corredor mediterrani, de les connexions ferroviàries i viàries d'instal·lacions logístiques, necessàries per assegurar la seva intermodalitat i competitivitat
- 6 Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica
- 7 Connectar els principals aeroports del territori a la xarxa ferroviària d'alta velocitat
- 8 Implementar les infraestructures de transport necessàries en el node urbà bàsic de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat intermodal

I.- Capacitat

II.- Interoperabilitat

III.- Intermodalitat

Objectiu I. Capacitat

1 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat, de les infraestructures ferroviàries del corredor mediterrani

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJETIU
<ul style="list-style-type: none">X1. Nou corredor Vandellòs - Camp de Tarragona	Corredor de doble via, d'uns 44 km per a velocitats de 200 km/h, apte per a viatgers i mercaderies (de Vandellòs al nus de Vila-seca i un tram per a viatgers (del nus de Vila-seca a Camp de Tarragona).	Eliminar el coll d'ampolla existent, en capacitat, temps de viatge i seguretat en la línia convencional entre Castelló i Tarragona, i dotar aquesta línia de connexió amb la LAV per a l'encaminament dels serveis de viatgers
<ul style="list-style-type: none">X4. Variant de Martorell: Martorell - Castelbisbal	Nova línia ferroviària entre Martorell i Castelbisbal amb un nou túnel urbà i una nova estació a Martorell	Resoldre els problemes de saturació d'aquest tram, segregant en 2 corredors independents el trànsit de rodalies (viatgers) del trànsit de mercaderies
<ul style="list-style-type: none">M4. Rehabilitació de la línia Reus – Roda de Berà	Rehabilitació de l'antiga línia convencional d'una sola via.	Dotar d'un corredor exclusiu per a mercaderies a l'àmbit de Tarragona, on conflueixen el corredor cap a l'interior de la península i el corredor mediterrani, que doni sortida també al trànsit generat a l'àmbit de Tarragona (port i factories).

Objectiu I. Capacitat

2 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la gestió, de les infraestructures viàries del corredor mediterrani

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
▪ V2. N-II / A-2, àmbit de Girona	Desdoblament de l'N-II de Tordera a Fornells de la Selva i de Vilademuls a la frontera francesa	Augmentar la capacitat del corredor a l'àmbit de Girona, millorar la seguretat viària i millorar la connexió intermodal
▪ V3. N-340 / A-7, àmbit de Tarragona	Nova autovia entre la central nuclear de Vandellòs i el límit amb la Comunitat Valenciana	Augmentar la capacitat de la xarxa viària a l'àmbit de Tarragona per donar continuïtat a l'eix viari A-7 cap al sud
▪ V6. Autovia A-27. Tram Valls - Montblanc	Tram d'autovia entre Tarragona i Montblanc	Augmentar la capacitat del corredor a l'àmbit de Tarragona a la seva connexió cap al interior de la Península i el corredor atlàntic
▪ V7. Desdoblament N-240. Tram Lleida – les Borges Blanques		
▪ V8. Itinerari túnel de Bracons – AP-7 per la C-66 i l'N-260		
▪ V9. Gestió de corredors viaris per l'ús de mercaderies	Millora de la gestió del trànsit de mercaderies als corredors viaris Tarragona – Barcelona i Lleida – Tarragona.	Distribuir de forma més eficient el trànsit de mercaderies en aquests corredors per optimitzar la seva capacitat i millorar la seguretat viària.

Objectiu II. Interoperabilitat

3 Adaptar el corredor mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">X3. Connexió LC-LAV al Penedès	Nous ramals per connectar la línia convencional i la línia d'alta velocitat a l'àmbit de Vilafranca del Penedès	Millorar el temps de viatge del serveis regionals i la intermodalitat entre els serveis de la LAV i els d'àmbit local.
<ul style="list-style-type: none">M1. Implantació d'ample estàndard Castelló – nus de Vilaseca	Implantació de l'ample estàndard europeu al corredor, incloent també el ramal a Tortosa	
<ul style="list-style-type: none">M2. Implantació del tercer fil Reus - Vila-seca	Conversió a ample mixt de les dues vies	Promoure el trànsit de viatgers i de mercaderies en ample estàndard europeu per la línia convencional, en un corredor amb gran presència d'activitats industrials i centres logístics.
<ul style="list-style-type: none">M3. Implantació del tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal	Conversió a ample mixt de les dues vies	
<ul style="list-style-type: none">M5. Implantació del tercer fil Vilamalla - Portbou	Conversió a ample mixt d'una de les dues vies	
<ul style="list-style-type: none">M6. Saragossa – Lleida / Reus – Sant Vicenç de Calders .	Conversió a ample mixt dels dos corredors de via única.	

Objectiu II. Interoperabilitat

4 Eliminar els colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none"><li data-bbox="117 625 629 679">S1. Promoció de serveis multimodals de mercaderies	Projecte europeu per potenciar el transport ferroviari de mercaderies al corredor mediterrani.	Optimitzar l'ús de les instal·lacions existents i millorar els nivells actuals de servei; potenciar el tràfic ferroviari de mercaderies mitjançant la promoció de noves rutes, l'augment de solcs disponibles, una més gran competència en el camp de la tracció i la millora de la gestió de les terminals.

Objectiu III. Intermodalitat

5

Dotar als ports de Barcelona i Tarragona, bàsics del corredor mediterrani, de les connexions ferroviàries i viàries d'instal·lacions logístiques, necessàries per assegurar la seva intermodalitat i competitivitat

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">X2. Nou accés ferroviari al port de Tarragona	Remodelació de la terminal ferroviària d'Adif de classificació i nous accessos ferroviaris, d'ample mixt al port	Expedir trens en ample estàndard des de la terminal intermodal "La Boella" del Port de Tarragona, connectant la terminal de classificació i d'expedició/recepció d'ADIF amb les de càrrega/descàrrega de l'àmbit sud
<ul style="list-style-type: none">X6. Nou accés ferroviari al port de Barcelona	Nou accés ferroviari en ample mixt als nous molls i àrees logístiques de l'àmbit sud del port i la seva connexió amb la xarxa i terminals actualment existents	Connectar la terminal del moll Prat i zones de creixement del port de Barcelona a la xarxa ferroviària en ample mixt
<ul style="list-style-type: none">V1. Nou accés viari al port de Barcelona pel sud	Construcció d'un carril addicional a la ronda del Litoral i construcció d'un segon tram d'autovia pel marge dret del riu Llobregat	Dotar d'un nou accés viari que doni cabuda al trànsit de mercaderies generada a l'ampliació sud del port de Barcelona
<ul style="list-style-type: none">T2. Terminal del moll Prat	Nova terminal ferroviària intermodal a la zona sud de creixement del port de Barcelona, adaptada als requisits d'autopista ferroviària	Finalitzar la implantació d'aquesta terminal en la seva planificació prevista
<ul style="list-style-type: none">T3. Terminal del Llobregat.	Noves terminals ferroviàries intermodals a l'antiga llera del riu Llobregat.	Impulsar aquestes terminals per donar resposta a les necessitats derivades de creixements futurs de l'àmbit sud del port de Barcelona.

Objectiu III. Intermodalitat

6 Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">T5. Terminal de l'Empordà (Vilamalla)*	Adequació de la terminal existent, i de la seva accessibilitat a l'ample estàndard europeu, a la línia convencional Barcelona – Portbou	Impulsar la intermodalitat ferroviària
<ul style="list-style-type: none">T6. Terminal del Penedès*	Nova terminal ferroviària al Penedès per donar servei a la zona logística prevista a l'Arboç	Impulsar la intermodalitat ferroviària
<ul style="list-style-type: none">T4. Terminal del Vallès (la Llagosta)	Remodelació de l'actual terminal ferroviària del Vallès (la Llagosta) i execució de dos ramals d'accés des de la línia d'alta velocitat	Convertir l'actual terminal en un centre intermodal entre trens d'ample ibèric i estàndard i entre trens i camions, i connectar-la en ample estàndard a la resta d'Europa
<ul style="list-style-type: none">T1. Terminal de BASF*	Nova terminal ferroviària intermodal a les instal·lacions de la companyia BASF i accessos viaris per l'ús de la indústria química de Tarragona	Dotar al polígon petroquímic de Tarragona d'una terminal intermodal connectada per ferrocarril amb el centre i nord d'Europa en ample estàndard
<ul style="list-style-type: none">T7. Ramals industrials*	Dotar d'accessibilitat ferroviària i terminals amb vies de càrrega /descàrrega i expedició/recepció, o adequar les instal·lacions ferroviàries existents a les necessitats dels centres privats de producció industrial o àrees de producció de matèries primes.	Dotar de més eficiència i competitivitat el transport ferroviari de mercaderies.

Objectiu III. Intermodalitat

7

Connectar els principals aeroports del territori a la xarxa ferroviària d'alta velocitat

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">X5. Accés ferroviari a la T1 de l'aeroport de Barcelona	Nou corredor de 5 km de via doble, majorment en túnel, amb dues noves estacions a les terminals aeroportuàries (T1 i T2)	Connectar per ferrocarril les terminals T1 i T2 de l'aeroport de Barcelona amb la línia d'alta velocitat i amb la xarxa de rodalies i metro de Barcelona
<ul style="list-style-type: none">E1. Estació del Baix Llobregat	Nou intercanviador amb serveis d'alta velocitat, regionals, rodalies, metro i autobús	Dotar l'àmbit sud de Barcelona d'una terminal intermodal que connecti la xarxa de transport de llarga distància (aeroport i LAV) amb el transport regional i metropolità
<ul style="list-style-type: none">E4. Estació LAV de l'aeroport de Girona.	Nova estació a la línia d'alta velocitat a l'aeroport de Girona.	Dotar l'aeroport de Girona amb els serveis ferroviaris regionals d'altres prestacions (LAV) de manera que augmenti el rerepaís i la intermodalitat.

Objectiu III. Intermodalitat

8 Implementar les infraestructures de transport necessàries en el node urbà bàsic de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat intermodal

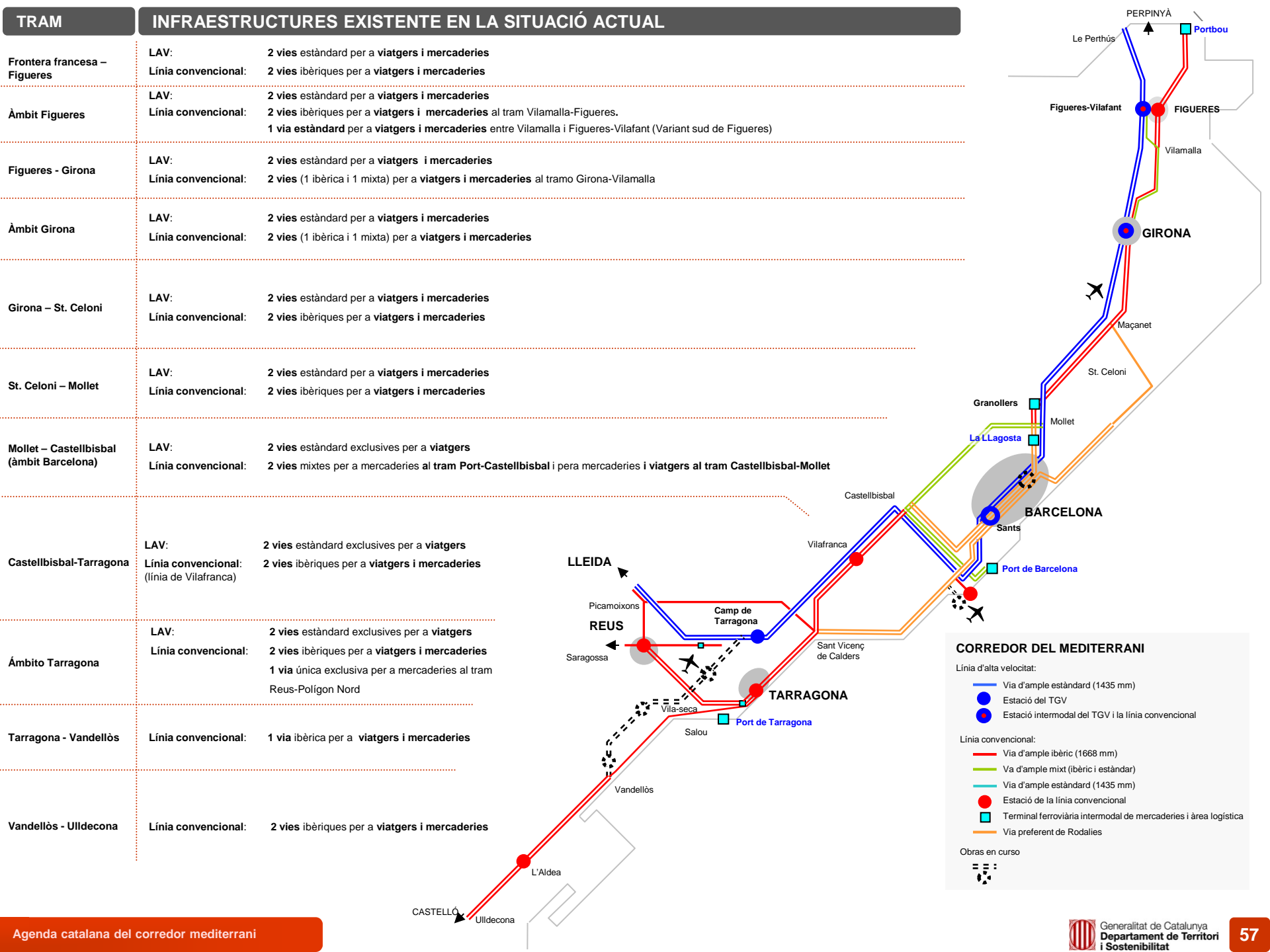
ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">V4. Ronda del Vallès		Connexió perimetral entre les principals ciutats de la regió metropolitana de Barcelona
<ul style="list-style-type: none">V5. Estudi de mobilitat del Vallès Occidental		
<ul style="list-style-type: none">E2. Estació de Barcelona-Sants	Ampliació del vestíbul ferroviari, execució d'un aparcament soterrat i nova estació d'autobusos	Ampliar els espais destinats a les persones usuàries de la LAV d'acord amb el creixement previst del servei, i potenciar la intermodalitat amb els transports públics d'àmbit local
<ul style="list-style-type: none">E3. Estació de La Sagrera	Nova estació intermodal amb serveis d'alta velocitat, regionals, rodalies, metro i autobús.	Donar resposta a la demanda de mobilitat de l'àmbit nord de Barcelona, mitjançant un node intermodal que connecti la xarxa de llarga distància (LAV) amb la xarxa de transport públic regional i local.

5

Agenda catalana del corredor mediterrani ferroviari

Agenda catalana del corredor mediterrani ferroviari

- Més enllà de les actuacions en execució, **és necessari disposar d'una visió i una planificació del futur que garanteixi el desenvolupament de la xarxa ferroviària en els propers anys**. En aquest sentit, l'Agenda Catalana constitueix el full de ruta de referència per a la programació d'actuacions futures.
- L'Agenda catalana del corredor mediterrani ferroviari estableix **tres escenaris** en funció dels objectius d'entrada en servei de les actuacions:
 - **Curt termini:** actuacions prioritàries que poden entrar **en servei entre 2019 i 2021**
 - **Termini mitjà:** actuacions urgents que poden entrar **en servei entre 2022 i 2030**
 - **Llarg termini:** actuacions necessàries a **executar a partir de 2030**
- La configuració prevista del corredor mediterrani a curt termini s'ha definit mitjançant la determinació de les actuacions que resulten prioritàries i estratègiques, tant ferroviàries com viàries, de serveis i logístiques i que, conseqüentment, són peremptòries per donar resposta a les principals necessitats actuals del corredor.
- A continuació es detallen per a cadascun dels escenaris, les actuacions ferroviàries necessàries, així com els treballs a impulsar per a donar compliment a la programació prevista.



TRAM INFRAESTRUCTURES EXISTENTE EN LA SITUACIÓ ACTUAL

Frontera francesa – Figueres	LAV: 2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
Àmbit Figueres	LAV: 2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies al tram Vilamalla-Figueres. 1 via estàndard per a viatgers i mercaderies entre Vilamalla i Figueres-Vilafant (Variant sud de Figueres)
Figueres - Girona	LAV: 2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional: 2 vies (1 ibèrica i 1 mixta) per a viatgers i mercaderies al tramo Girona-Vilamalla
Àmbit Girona	LAV: 2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional: 2 vies (1 ibèrica i 1 mixta) per a viatgers i mercaderies
Girona – St. Celoni	LAV: 2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
St. Celoni – Mollet	LAV: 2 vies estàndard per a viatgers i mercaderies
	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies
Mollet – Castellbisbal (àmbit Barcelona)	LAV: 2 vies estàndard exclusives per a viatgers
	Línia convencional: 2 vies mixtes per a mercaderies al tram Port-Castellbisbal i pera mercaderies i viatgers al tram Castellbisbal-Mollet
Castellbisbal-Tarragona	LAV: 2 vies estàndard exclusives per a viatgers
	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies (línia de Vilafranca)
Àmbit Tarragona	LAV: 2 vies estàndard exclusives per a viatgers
	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies 1 via única exclusiva per a mercaderies al tram Reus-Poligon Nord
Tarragona - Vandellòs	Línia convencional: 1 via ibèrica per a viatgers i mercaderies
Vandellòs - Ulldesona	Línia convencional: 2 vies ibèriques per a viatgers i mercaderies

CORREDOR DEL MEDITERRANI

Línia d'alta velocitat:

- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació de TGV
- Estació intermodal del TGV i la línia convencional

Línia convencional:

- Via d'ample ibèric (1668 mm)
- Va d'ample mixt (ibèric i estàndard)
- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació de la línia convencional
- Terminal ferroviària intermodal de mercaderies i àrea logística
- Via preferent de Rodalies

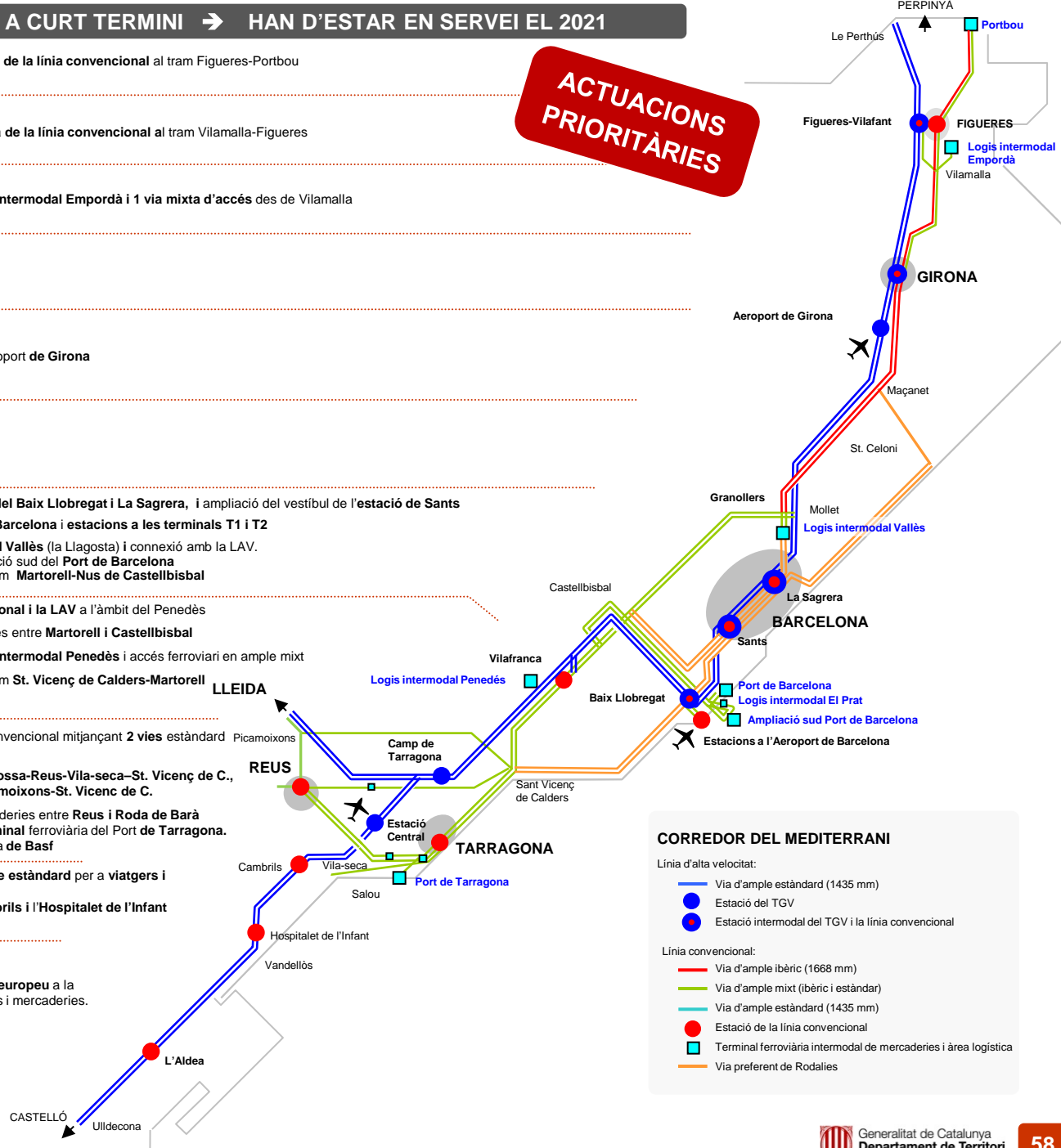
Obras en curso

- (Icona de treballs en curs)

TRAMS **NOVES INFRAESTRUCTURES A CURT TERMINI → HAN D'ESTAR EN SERVEI EL 2021**

ACTUACIONS PRIORITÀRIES

Frontera francesa – Figueres	Mercaderies	Conversió a ample mixt d'1 via de la línia convencional al tram Figueres-Portbou
Àmbit Figueres	Mercaderies	Conversió a ample mixt d'1 via de la línia convencional al tram Vilamalla-Figueres
Figueres - Girona	Mercaderies:	Terminal ferroviària del Logis intermodal Empordà i 1 via mixta d'accés des de Vilamalla
Àmbit Girona		
Girona – St. Celoni	LAV:	Nova estació del TGV per l'Aeroport de Girona
St. Celoni - Mollet		
Mollet – Castellbisbal (àmbit Barcelona)	LAV Línia convencional Mercaderies	Noves estacions intermodals del Baix Llobregat i La Sagrera, i ampliació del vestíbul de l'estació de Sants Accés ferroviari a l'Aeroport de Barcelona i estacions a les terminals T1 i T2 Remodelació de la terminal del Vallès (la Llagosta) i connexió amb la LAV. Nou accés ferroviari a l'ampliació sud del Port de Barcelona Conversió a ample mixt del tram Martorell-Nus de Castellbisbal
Castellbisbal-Tarragona	Línia convencional: Mercaderies	Connexió de la línia convencional i la LAV a l'àmbit del Penedès Nou corredor per a mercaderies entre Martorell i Castellbisbal Terminal ferroviària del Logis intermodal Penedès i accés ferroviari en ample mixt Conversió a ample mixt del tram St. Vicenç de Calders-Martorell
Àmbit Tarragona i Lleida	Línia convencional: Mercaderies:	Connexió de la LAV i la línia convencional mitjançant 2 vies estàndard per a viatgers. Conversió a ample mixt Saragossa-Reus-Vila-seca-St. Vicenç de C., Saragossa-Lleida-Reus i Picamoixons-St. Vicenç de C. Nova via exclusiva per a mercaderies entre Reus i Roda de Barà Nou accés en ample mixt i terminal ferroviària del Port de Tarragona. Nou accés i terminal ferroviària de Basf
Àmbit Tarragona - Vandellòs	Línia convencional:	Nou traçat de 2 vies amb ample estàndard per a viatgers i mercaderies. Inclou Estacions Central, Cambrils i l'Hospitalet de l'Infant
Vandellòs - Ulldecona	Línia convencional:	Implantació ample estàndard europeu a la línia convencional per a viatgers i mercaderies.



CORREDOR DEL MEDITERRANI

Línia d'alta velocitat:

- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació del TGV
- Estació intermodal del TGV i la línia convencional

Línia convencional:

- Via d'ample ibèric (1668 mm)
- Via d'ample mixt (ibèric i estàndard)
- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació de la línia convencional
- Terminal ferroviària intermodal de mercaderies i àrea logística
- Via preferent de Rodalies

Infraestructures a executar a curt termini

Actuacions en línies de viatgers

**ACTUACIONS
PRIORITÀRIES**

CLAU	NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
X1	Nou traçat amb duplicació de via del tram Vandellòs-Tarragona de la línia convencional i connexió amb la línia de alta velocitat (inclou les noves estacions de l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils i Central)	Nou traçat per a doble via i velocitat 200 km/h del tram Vandellòs-Camp de Tarragona de la línia convencional, en substitució de l'actual corredor coster de via única. Defineix noves estacions per a l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils i Central, així com la connexió amb la línia d'alta velocitat.	Tot i que les obres es van iniciar pel Ministeri de Foment l'any 2000, actualment encara no estan finalitzades. Els treballs estan avançats i es preveu la finalització de les obres el març del 2019, excepte l'estació Central que s'executarà en una 2a fase.	Finalitzar les obres en curs i complir la programació compromesa de posada en servei el març de 2019. Coordinar el desmantellament i futur ús del corredor costaner amb el DTES i els ajuntaments, i impulsar l'adequació de l'estació de Port Aventura.
X3	Connexió de la LAV i la línia convencional a l'àmbit del Penedès	Execució dels ramals que permetin una connexió entre la línia convencional i la LAV a l'àmbit de Vilafranca del P. a fi d'optimitzar la xarxa ferroviària existent mitjançant la implantació de nous serveis regionals entre els centres de Tarragona i Barcelona, i entre Vilafranca del Penedès i Barcelona.	Estudi informatiu redactat per part del Ministeri de Foment i sotmès a informació pública el setembre de 2015.	Finalització, per part del Ministeri de Foment, de la tramitació de l'estudi informatiu i aprovació del mateix, i impulsar la redacció dels corresponents projectes constructius.
X5	Accés ferroviari a la nova terminal de l'Aeroport de Barcelona T1	Nou corredor ferroviari per a viatgers, de doble via, d'accés a l'Aeroport de Barcelona, amb una estació a la terminal T1 i una altra en la T2.	Obres d'infraestructura en curs (82%) i projecte de la resta d'actuacions en redacció.	Dotar pressupostàriament les obres d'infraestructura per finalitzar-les l'estiu de 2019. Accelerar els treballs de redacció del projecte constructiu d'arquitectura, instal·lacions d'estacions, superestructura de via i instal·lacions ferroviàries, i connexió amb el corredor ferroviari existent per iniciar les obres l'estiu de 2019, i garantir la posada en servei el 2021.
E1	Nova estació intermodal del Baix Llobregat	Nova estació intermodal amb serveis d'alta velocitat, regionals, rodalies, metro i autobús connectada amb l'Aeroport de Barcelona	Obres executades per l'Adif i pendents d'actuació addicional per posar en servei l'estació d'alta velocitat.	Coordinar l'actuació de l'Adif amb el projecte del nou intercanviador, en redacció per DTES.
E2	Ampliació de l'estació intermodal de Sants	Ampliació del vestibul ferroviari	Projectes constructius en redacció per Adif.	Finalitzar les obres corresponents.
E3	Nova estació intermodal de la Sagrera	Nova estació intermodal amb serveis d'alta velocitat, regionals, rodalies, metro i autobús.	Obra civil en curs i projectes d'arquitectura i instal·lacions en redacció, per Adif.	Continuar obres i programar la licitació de les obres que queden pendents. Coordinar la definició i programació de l'execució de l'estació, pel que fa a les afectacions al servei de rodalies associades a la modificació dels corredors, la compatibilitat de les obres amb l'L9 i la nova estació d'autobusos.
E4	Nova estació del TGV a l'Aeroport de Girona	Nova estació del TGV a prop de l'aeroport de Girona.	En redacció pel DTES, Estudi informatiu de la nova estació a l'actual PAET i en estudi ubicacions alternatives per part de l'Adif.	Finalitzar la redacció de l'Estudi informatiu i Impulsar la tramitació administrativa, a càrrec del Ministeri de Foment, i subscriure l'acord, entre DTES i el Ministeri de Foment, per a la execució, gestió i titularitat de l'estació.
Adaptació M1, M2 i M3	Els corredors Castelló – nus de Vila-seca i Reus – nus de Vila-seca – Castellbisbal han d'adaptar-se a la circulació de viatgers adaptant les andanes de les estacions d'aquest corredor per permetre parades de circulacions en ambdós amplex.			

Infraestructures a executar a curt termini

**ACTUACIONS
PRIORITÀRIES**

Actuacions en línies de mercaderies

CLAU	NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
X2	Nou accés ferroviari d'ample mixt (estàndard i ibèric) a la terminal ferroviària intermodal la Boella del Port de Tarragona	Nou accés ferroviari d'ample mixt (estàndard i ibèric) i nova terminal ferroviària intermodal a l'àmbit sud del Port de Tarragona	En estudi per part del Port de Tarragona.	Impulsar la licitació i redacció de l'estudi informatiu i del corresponent projecte constructiu per a la posterior licitació de les obres.
X4	Nou corredor per a mercaderies entre Martorell i Castellbisbal (variant de Martorell)	Nou corredor de doble via i ample mixt per a mercaderies entre Martorell i Castellbisbal, i la seva connexió amb el corredor que va cap al Port de Barcelona i amb el nus de Castellbisbal.	Estudi informatiu per al tràfic de mercaderies entre Martorell i el Nus de Castellbisbal, redactat pel Ministeri de Foment l'any 2011 i sotmès a informació pública. Obres de rehabilitació de l'antic túnel de Castellbisbal en licitació.	Impulsar la tramitació i redacció d'un estudi informatiu complementari que inclogui l'alternativa recollida en PTMB, i la licitació del corresponent projecte constructiu. Executar les obres de rehabilitació de l'antic túnel.
X6 / T2 / T3	Nou accés sud ferroviari al Port de Barcelona i terminals ferroviàries intermodals del moll Prat i antiga llera del riu Llobregat .	Nou accés ferroviari que discorre pel marge esquerre del riu Llobregat i defineix un nou traçat paral·lel a la llera actual, per a donar servei a la nova terminal de mercaderies del Moll Prat. També defineix un ramal de connexió directa del port amb la terminal de Can Tunis i considera dues noves terminals a l'antiga llera del riu Llobregat.	Projecte en redacció a l'àmbit del port i projecte pendent d'impuls fora del port, el qual desenvoluparà la solució de l'estudi informatiu de 2008.	Subscriure un nou conveni entre el Port de Barcelona i l'Adif per garantir el finançament i impuls dels treballs. Dotar pressupostàriament les obres de l'àmbit portuari i impulsar la seva execució l'any 2019.

Infraestructures a executar a curt termini

**ACTUACIONS
PRIORITÀRIES**

Actuacions en línies de mercaderies

CLAU	NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
M1	Implantació ample estàndard del corredor Vila-seca-St. Vicenç de Calders-Martorell-Castellbisbal	Implantació de l'ample estàndard de la línia convencional Vila-seca-Castellbisbal.	Proposta feta pel DTES. Obres en curs per Adif entre Vila-seca i Martorell, i en contractació entre Martorell i Castellbisbal.	Fixar l'any 2021 per a la seva entrada en servei.
M2	Conversió a ample mixt del tram Reus-nus de Vila-seca	Conversió a ample mixt (estàndard i ibèric) de la línia convencional entre nus de Vila-seca i Reus.	Projecte constructiu redactat pel Ministeri de Foment.	Llicitar les obres.
M3	Implantació ample estàndard del corredor Castelló-nus de Vila-seca	Implantació de l'ample estàndard de la línia convencional Castelló - Camp de Tarragona	Projecte en redacció.	Impulsar l'execució l'any 2019.
M4	Rehabilitació de la via entre Reus i Roda de Berà d'us exclusiu per a mercaderies	Recuperació de la línia abandonada entre el Polígon Nord i Roda de Berà, amb una via d'ample mixt per a mercaderies i adaptació a l'ample mixt del tram Reus-Polígon Nord.	Tram en servei amb una via d'ample ibèric entre Reus i Polígon Nord passant per l'estació de mercaderies de Constantí i tram fora de servei entre Polígon Nord i Roda de Berà En redacció, des de l'any 2007, de l'Estudi informatiu per al trànsit de mercaderies entre l'àrea de Tarragona i la línia Castellbisbal-Mollet	Finalitzar la redacció de l'estudi informatiu i impulsar la licitació del corresponent projecte constructiu
M5	Conversió a ample mixt d'una via del tram Vilamallà-Portbou	Conversió a ample mixt (ibèric i UIC) d'una de las dues vies de la línia convencional en el tram Vilamallà-Portbou.	No s'ha impulsat.	Impulsar la licitació i redacció del projecte constructiu, i posterior licitació de les obres.
M6	Conversió a ample mixt de la línia convencional Saragossa-Lleida - Reus/St. Vicenç de Calders	Conversió a l'ample mixt (estàndard i ibèric) de la línia convencional Lleida-Reus i Picamoixons-St. Vicenç de Calders	No s'ha impulsat.	Impulsar la licitació i redacció del projecte constructiu.
M6	Conversió a l' ample mixt de la línia convencional Reus-Saragossa (Casp)	Conversió a l'ample mixt (estàndard e Ibèric) de la línia convencional Reus-Saragossa (per Casp)	No s'ha impulsat.	Impulsar la licitació i redacció del projecte constructiu

Infraestructures a executar a curt termini

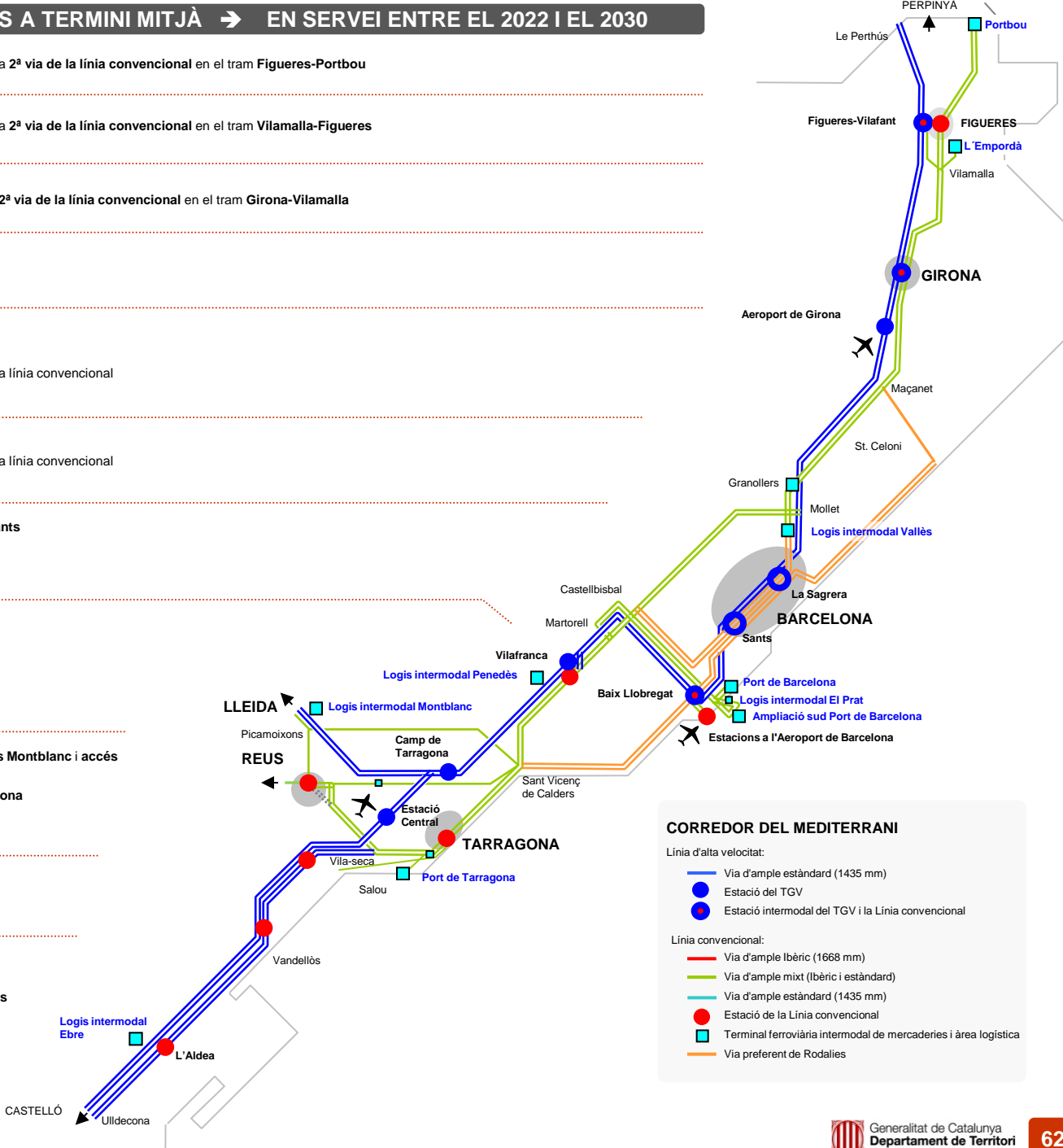
**ACTUACIONS
PRIORITÀRIES**

Actuacions en línies de mercaderies

CLAVE	NUEVAS INFRAESTRUCTURAS	DESCRIPCIÓN	SITUACIÓN	ACTUACIÓN
T1	Terminal de Basf i accés viari	Nova terminal d'usos per a BASF i resta d'empreses del Camp de Tarragona i accés viari en substitució del pas a nivell.	Projecte de la terminal redactat i projecte constructiu de supressió del pas a nivell en redacció.	Impulsar l'execució de les obres.
T4	Remodelació de la terminal ferroviària del Vallès (la Llagosta)	Remodelació de l'actual terminal ferroviària del Vallès, a la Llagosta, per convertir-la en un centre intermodal entre trens d'ample ibèric i ample estàndard i entre trens i camions, amb activitats logístiques complementaries.	Projecte en redacció.	Impulsar l'execució de les obres l'any 2020.
T4	2a fase de remodelació del nus de Mollet	Execució dels dos ramals d'accés a la terminal ferroviària intermodal de la Llagosta, per permetre la connexió de la terminal cap el nord en ample UIC, mitjançant la línia d'alta velocitat.	Projecte bàsic redactat.	Impulsar la redacció del projecte constructiu i posterior licitació de les obres.
T5	Terminal ferroviària del Logis intermodal Empordà i accés ferroviari	Adequació de la terminal existent, i de la seva accessibilitat a l'ample estàndard europeu, a la línia convencional Barcelona – Portbou	Projecte bàsic de la 1a fase redactat per part de la Generalitat i estudi de finançament de las obres amb PPP, per Cimalsa.	Impulsar la redacció del corresponent projecte constructiu i definir el sistema de finançament de les obres amb participació de l'Adif.
T6	Terminal ferroviària del Logis intermodal Penedès i accés ferroviari	Nova terminal ferroviària intermodal del Logis Penedès i connexió ferroviària amb la línia convencional en ample mixt (estàndard i ibèric)	En estudi.	Impulsar la reserva de sòl i la licitació i redacció de l'estudi informatiu.

TRAMS **NOVES INFRASTRUCTURES A TERMINI MITJÀ → EN SERVEI ENTRE EL 2022 I EL 2030**

Frontera francesa – Figueres	Mercaderies	Conversió a ample mixt de la 2ª via de la línia convencional en el tram Figueres-Portbou
Àmbit Figueres	Mercaderies	Conversió a ample mixt de la 2ª via de la línia convencional en el tram Vilamalla-Figueres
Figueres - Girona	Línia convencional:	Conversió ample mixt de la 2ª via de la línia convencional en el tram Girona-Vilamalla
Àmbit Girona		
Girona – St. Celoni	Línia convencional:	Conversió a ample mixt de la línia convencional
St. Celoni – Mollet	Línia convencional	Conversió a ample mixt de la línia convencional
Mollet – Castellbisbal (àmbit Barcelona)	LAV	Ampliació de l'estació de Sants
Castellbisbal-Tarragona	LAV	Nova estació de Vilafranca
Àmbit Tarragona i Lleida	Mercaderies	Terminal ferroviària del Logis Montblanc i accés ferroviari en ample mixt. Nou accés al Port de Tarragona Variant de Reus
Tarragona - Vandellòs	LAV	Nova LAV per a 350 km/h
Vandellòs - Ulldesona	LAV Mercaderies	Nova LAV per a 350 km/h Terminal ferroviària del Logis intermodal Ebre i accés ferroviari en ample mixt



CORREDOR DEL MEDITERRANI

Línia d'alta velocitat:

- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació del TGV
- Estació intermodal del TGV i la Línia convencional

Línia convencional:

- Via d'ample Ibèric (1668 mm)
- Via d'ample mixt (Ibèric i estàndard)
- Via d'ample estàndard (1435 mm)
- Estació de la Línia convencional
- Terminal ferroviària intermodal de mercaderies i àrea logística
- Via preferent de Rodalies

Infraestructures a executar a termini mitjà

Actuacions en línies de viatgers

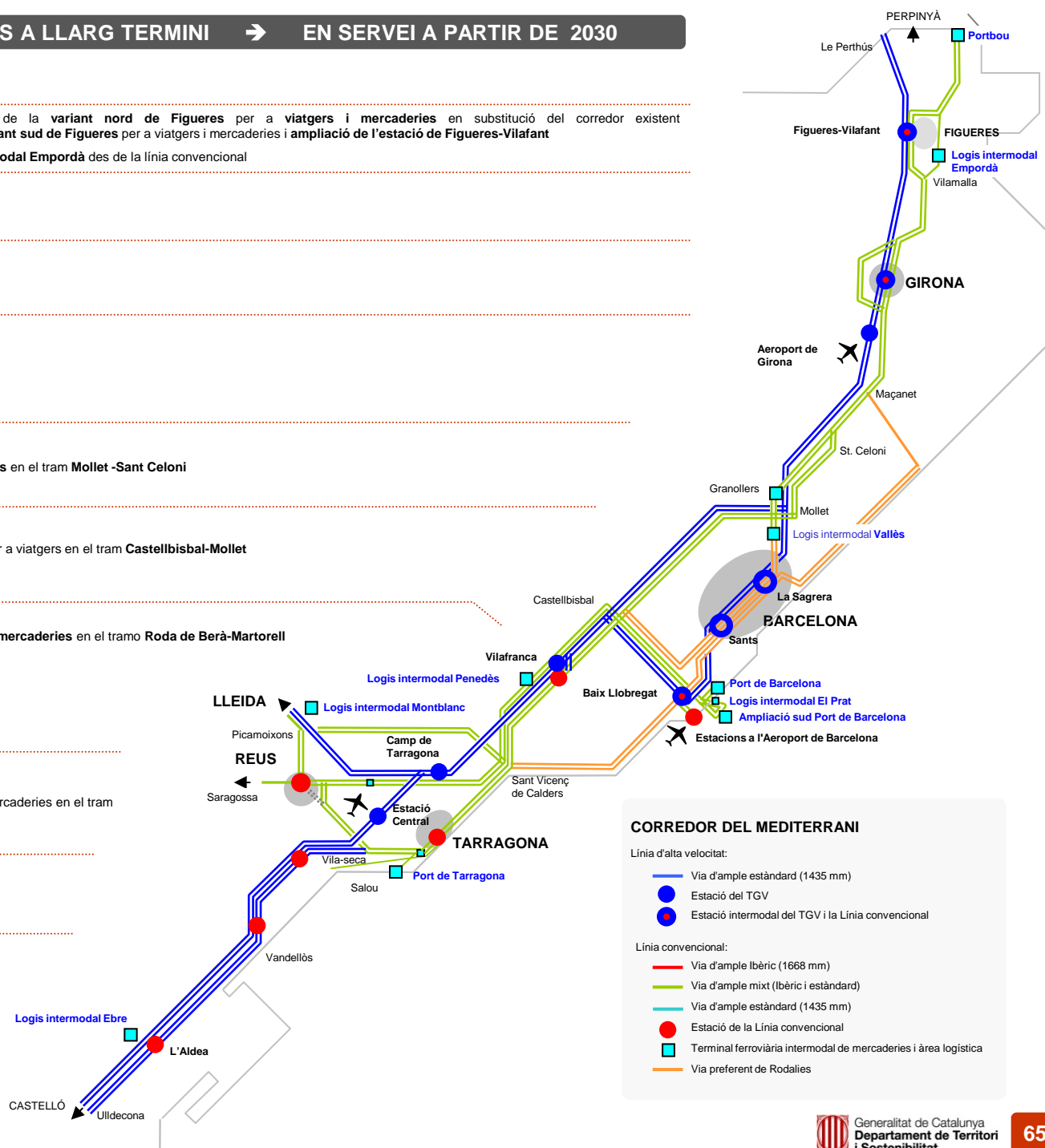
NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
Nova estació de Vilafranca (LAV)	Nova estació per a serveis regionals d'altres prestacions a Vilafranca, a l'àmbit del PAET existent a la Granada.	Proposta presentada pel DTES.	Impulsar la licitació i la redacció de l'estudi informatiu, i dels corresponents projectes constructius
Ampliació de l'estació intermodal de Sants	Ampliació i nova estació d'autobusos.	Projectes constructius en redacció per Adif .	Finalitzar la redacció dels projectes constructius i licitar les obres corresponents.
Nova LAV Castelló-Tarragona	Nova línia d'alta velocitat de doble via d'ample UIC per a 350 Km/h entre Castelló i Tarragona.	Estudi redactat per la Generalitat de Catalunya.	Impulsar la redacció de l'estudi informatiu i licitació dels contractes per a la redacció dels projectes constructius.

Infraestructures a executar a termini mitjà

Actuacions en línies de mercaderies

NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
Conversió a ample mixt de la 2ª via de la línia convencional en el tram Vilamalla-Portbou	Conversió a l'ample mixt (UIC i ibèric) de la 2a via de la línia convencional Girona-Portbou, de manera que els dos sentits tinguin aquest ample.	No s'ha impulsat.	Impulsar la licitació i redacció del projecte constructiu.
Conversió a ample mixt de la línia convencional en el tram Mollet-Girona	Conversió a l'ample mixt (UIC i ibèric) de les dues vies de la línia convencional entre Girona i el nus de Mollet.	No s'ha impulsat.	Impulsar la licitació i redacció del projecte constructiu.
Nou accés sud al Port de Tarragona	Nou accés ferroviari sud en ample mixt en el Port de Tarragona.	Proposta presentada per la DGTM.	Impulsar la licitació i redacció del projecte constructiu.
Variant de Reus	Variant est de la línia convencional, entre Reus i l'aeroport, per a doble via d'ample mixt (UIC i ibèric). Aquesta actuació permetrà evitar que totes les mercaderies provinents de Vila-seca hagin d'entrar a Reus per després sortir cap a Sant Vicenç, cal fer un ramal addicional a Reus.	Estudi informatiu en redacció a càrrec del Ministeri de Foment.	Impulsar la redacció de l'estudi informatiu i la licitació del corresponent projecte constructiu
Terminal ferroviària del Logis intermodal Ebre i accés ferroviari	Nova terminal ferroviària intermodal a ubicar a l'àmbit de l'estació de l'Aldea, a la línia convencional Castelló-Tarragona i accés ferroviari en ample mixt.	No s'ha impulsat.	Impulsar la reserva de sòl i la licitació i redacció de l'estudi informatiu.
Nova terminal ferroviària del Logis intermodal Montblanc	Nova terminal ferroviària intermodal del Logis Montblanc i connexió ferroviària amb la línia convencional en ample mixt (estàndard i ibèric)	En estudi.	Impulsar la reserva de sòl i la licitació i redacció de l'estudi informatiu.

Frontera francesa – Figueres		
Àmbit Figueres	Línia convencional:	Execució en doble via de la variant nord de Figueres per a viatgers i mercaderies en substitució del corredor existent Duplicació de via de la variant sud de Figueres per a viatgers i mercaderies i ampliació de l'estació de Figueres-Vilafant
	Mercaderies	Accés nord al Logis intermodal Empordà des de la línia convencional
Figueres - Girona		
Àmbit Girona	Mercaderies	Bypass de Girona
Girona – St. Celoni		
St. Celoni – Mollet del Vallès	Mercaderies	Nova via per a mercaderies en el tram Mollet -Sant Celoni
Mollet– Castellbisbal (àmbit Barcelona)	LAV	Nova via d'alta velocitat per a viatgers en el tram Castellbisbal-Mollet
Castellbisbal-Tarragona	Mercaderies	Nova via exclusiva per a mercaderies en el tramo Roda de Berà-Martorell
Àmbit Tarragona i Lleida	Mercaderies	Duplicació de la via de mercaderies en el tram Reus-Roda de Berà
Tarragona - Vandellòs		
Vandellòs - Ulldesona		



Infraestructures a executar a llarg termini

Actuacions en línies de viatgers

NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
Bypass de Barcelona de la línia d'alta velocitat en el tram Castellbisbal-Mollet	Nova línia d'alta velocitat de doble via UIC per a 350 km/h entre Castellbisbal i Mollet	Estudi informatiu redactat	Cal impulsar la revisió del planejament per tal de fer la reserva de sòl
Ampliació de l'estació intermodal de Figueres-Vilafant	Ampliació de l'estació existent de Figueres-Vilafant per permetre la substitució de l'actual estació de Figueres	En servei la primera fase de l'estació de Figueres-Vilafant, amb un edifici i una única andana	Cal impulsar la redacció dels corresponents projectes constructius

Infraestructures a executar a llarg termini

Actuacions en línies de mercaderies

NOVES INFRAESTRUCTURES	DESCRIPCIÓ	SITUACIÓ	ACTUACIÓ
Variant nord de Figueres	Variant nord de Figueres per a doble via d'ample mixt de la línia convencional, per a viatgers i mercaderies, en substitució del corredor existent	Estudi informatiu redactat	Cal impulsar la licitació i redacció dels corresponents projectes constructius
Duplicació de via de la variant sud de Figueres	Implantació d'una segona via d'ample mixt en la variant sud de Figueres de la línia convencional	Obres de plataforma executades per a doble via. Només s'ha executat una via mixta que està en servei	Cal impulsar la licitació i redacció dels corresponents projectes constructius
Accés nord a la terminal ferroviària del Logis intermodal Empordà des de la línia convencional	Nou accés ferroviari nord al Logis Empordà	Estudi informatiu en redacció per Cimalsa.	Impulsar la redacció de l'estudi informatiu
Bypass de Girona	Bypass oest de Girona per a doble via d'ample mixt	Estudi informatiu redactat per a la línia d'alta velocitat	Impulsar la redacció de l'estudi informatiu
Nova via exclusiva per a mercaderies al tram Mollet-Sant Celoni	Nou corredor de doble via i ample mixt per a mercaderies entre Mollet del Vallès i Sant Celoni	No s'ha impulsat	Impulsar la licitació i redacció de l'estudi informatiu
Nou corredor per a mercaderies entre l'àmbit de Tarragona i Martorell	Duplicació de la via de mercaderies en el tram Reus-Roda de Berà i nou traçat per a doble via exclusiu per a mercaderies en el tram Roda de Berà-Martorell	Estudi informatiu en redacció per el tràfic de mercaderies entre l'Àrea de Tarragona i la línia Castellbisbal-Mollet del Vallès	Impulsar la finalització de l'estudi informatiu

Conclusions

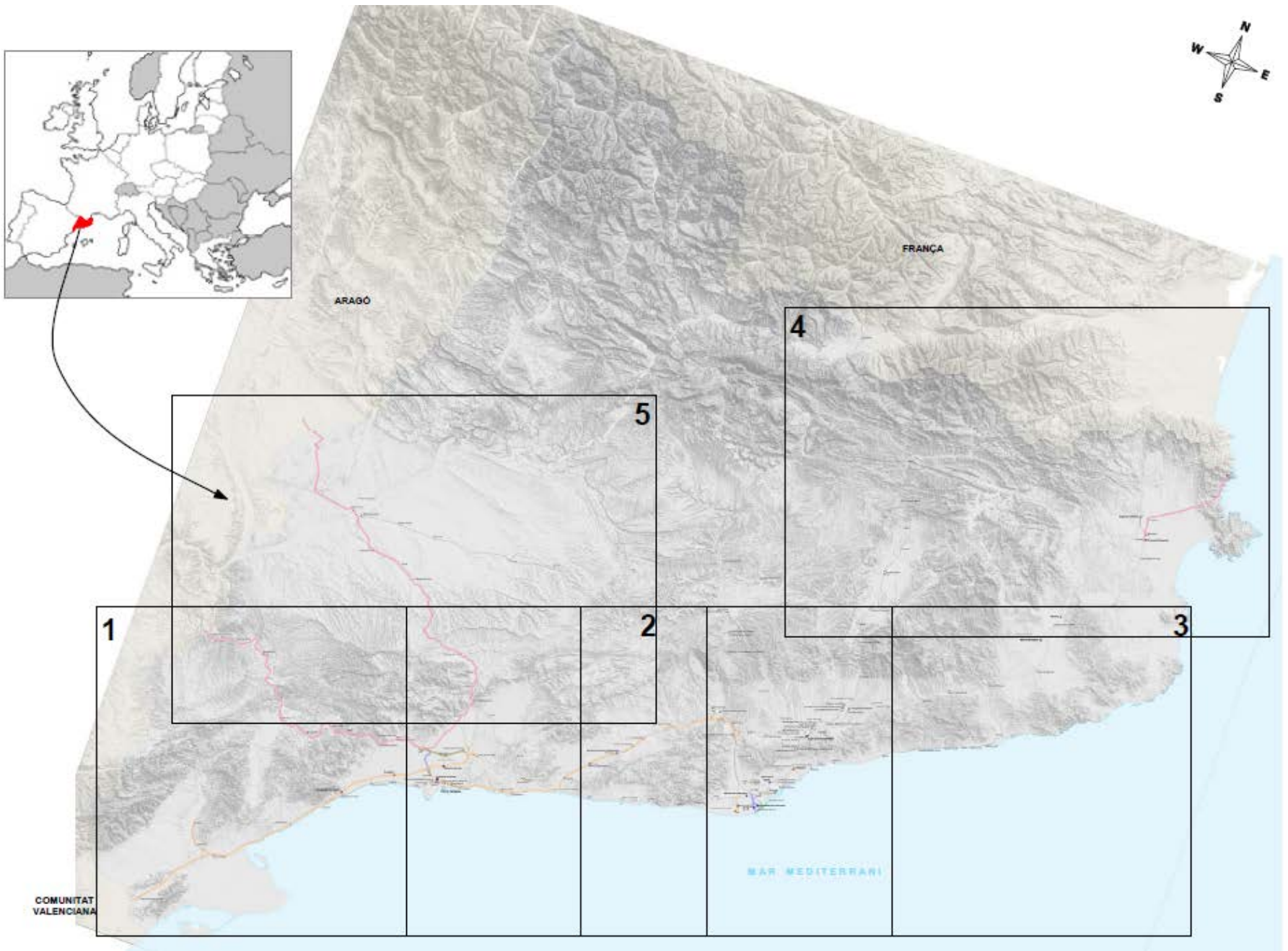
La importància del corredor mediterrani com a motor de l'economia catalana i la sostenibilitat exigeix establir una **programació i planificació dels objectius i actuacions ferroviàries** que el conformen, tenint en compte tant els corredors de mercaderies com els de viatgers.

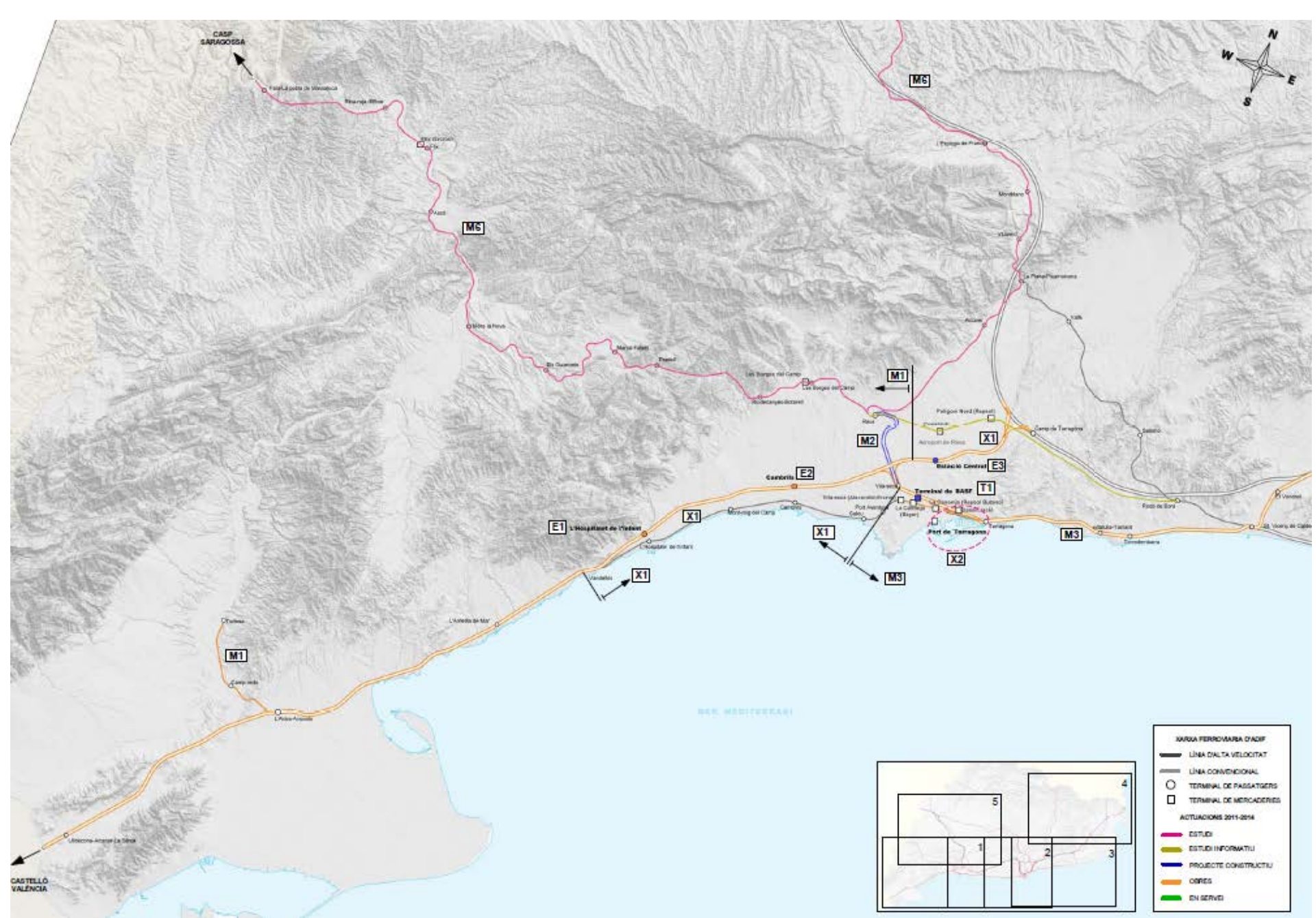
L'Agenda catalana és el **instrument del Govern català per portar a terme aquestes accions**.

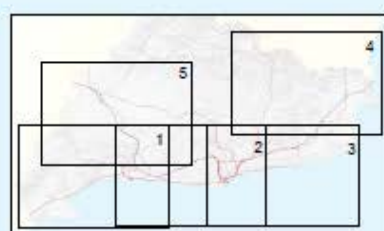
L'Agenda catalana defineix els objectius i projectes bàsics, estableix i detalla els projectes estratègics i la planificació **per a tres escenaris**: curt, mitjà i llarg termini del conjunt de les actuacions.

6 Actuacions prioritàries

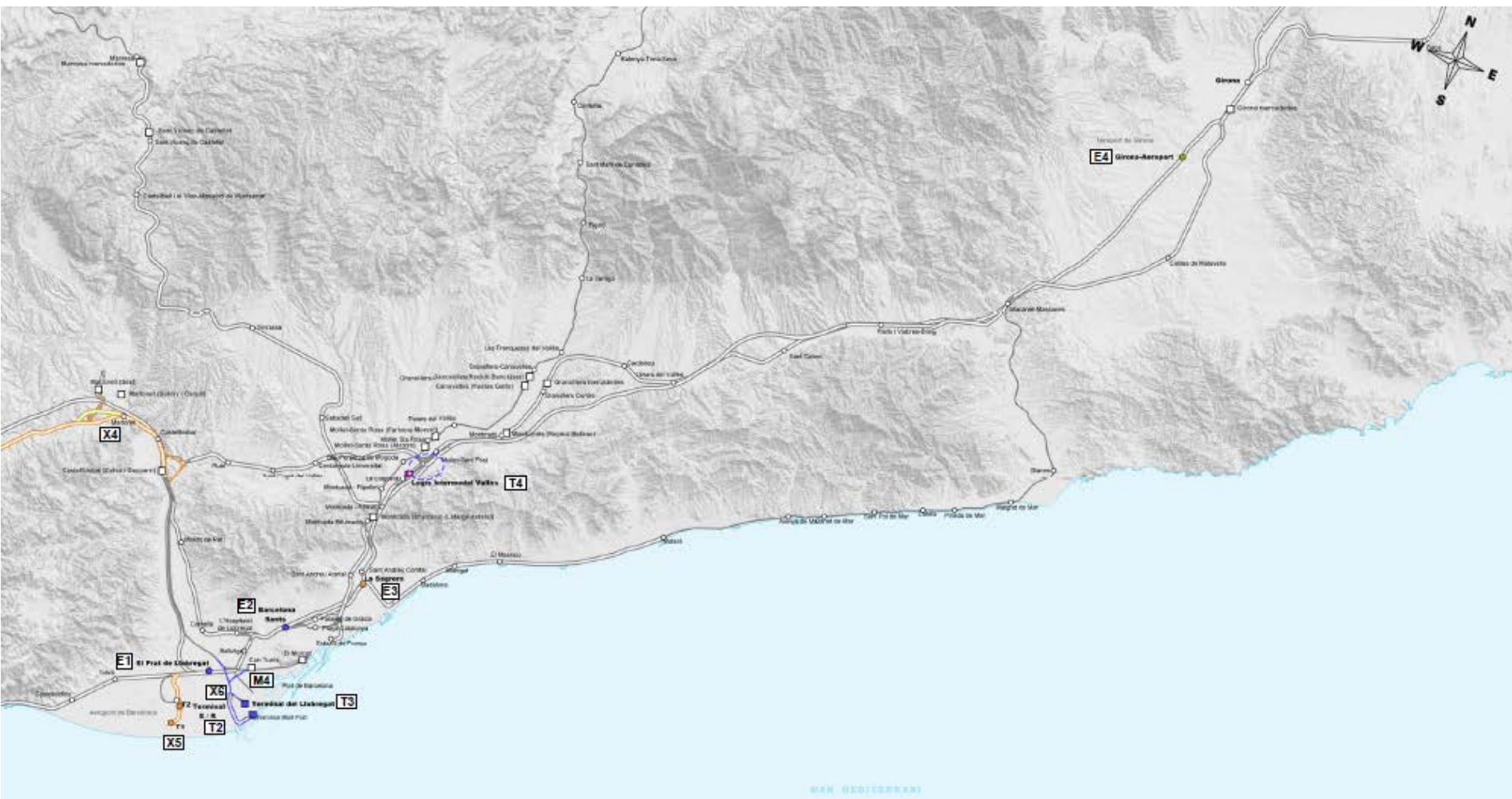
6.1 Actuacions ferroviàries prioritàries



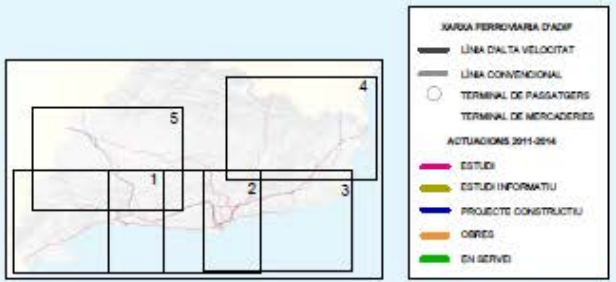


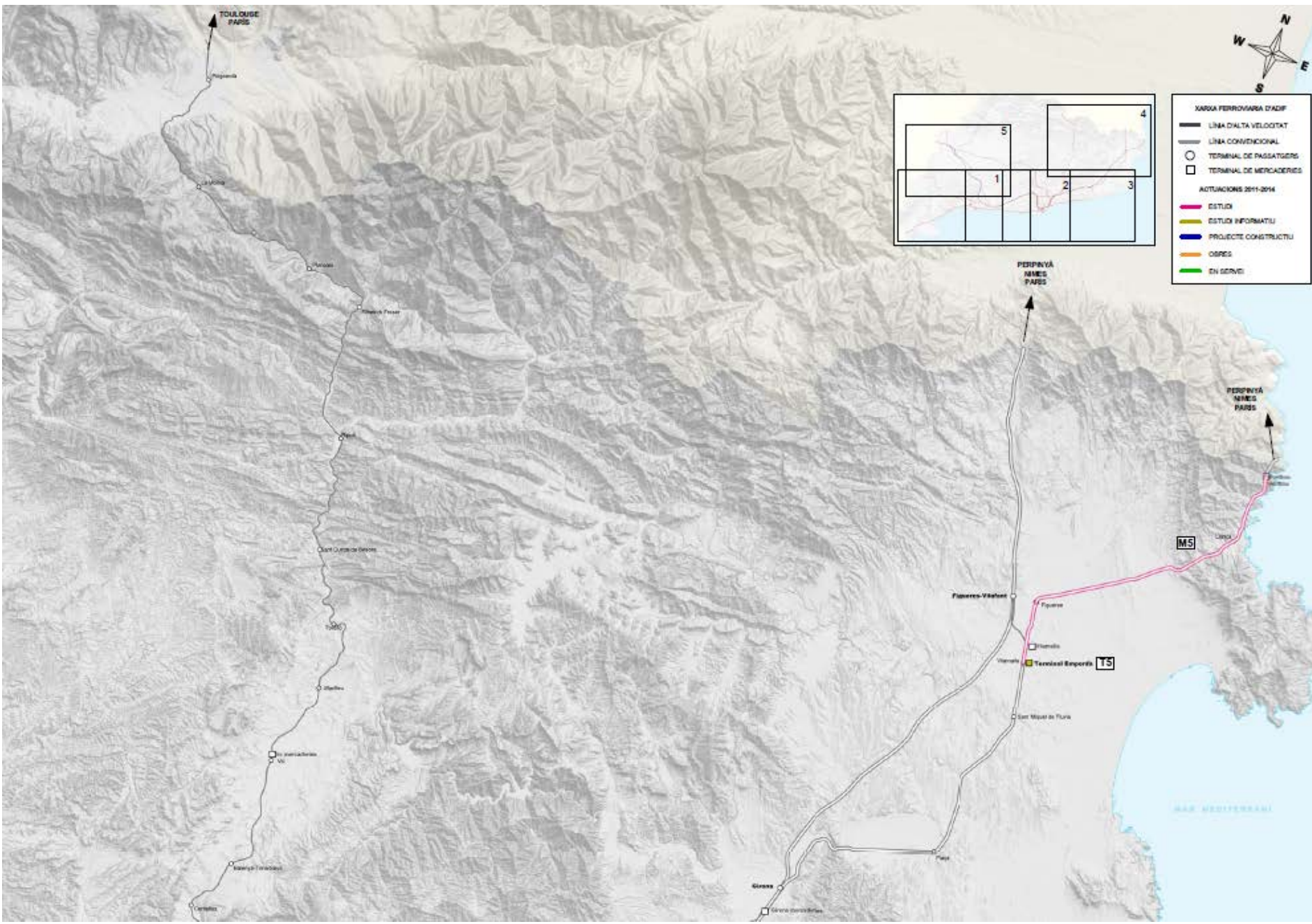


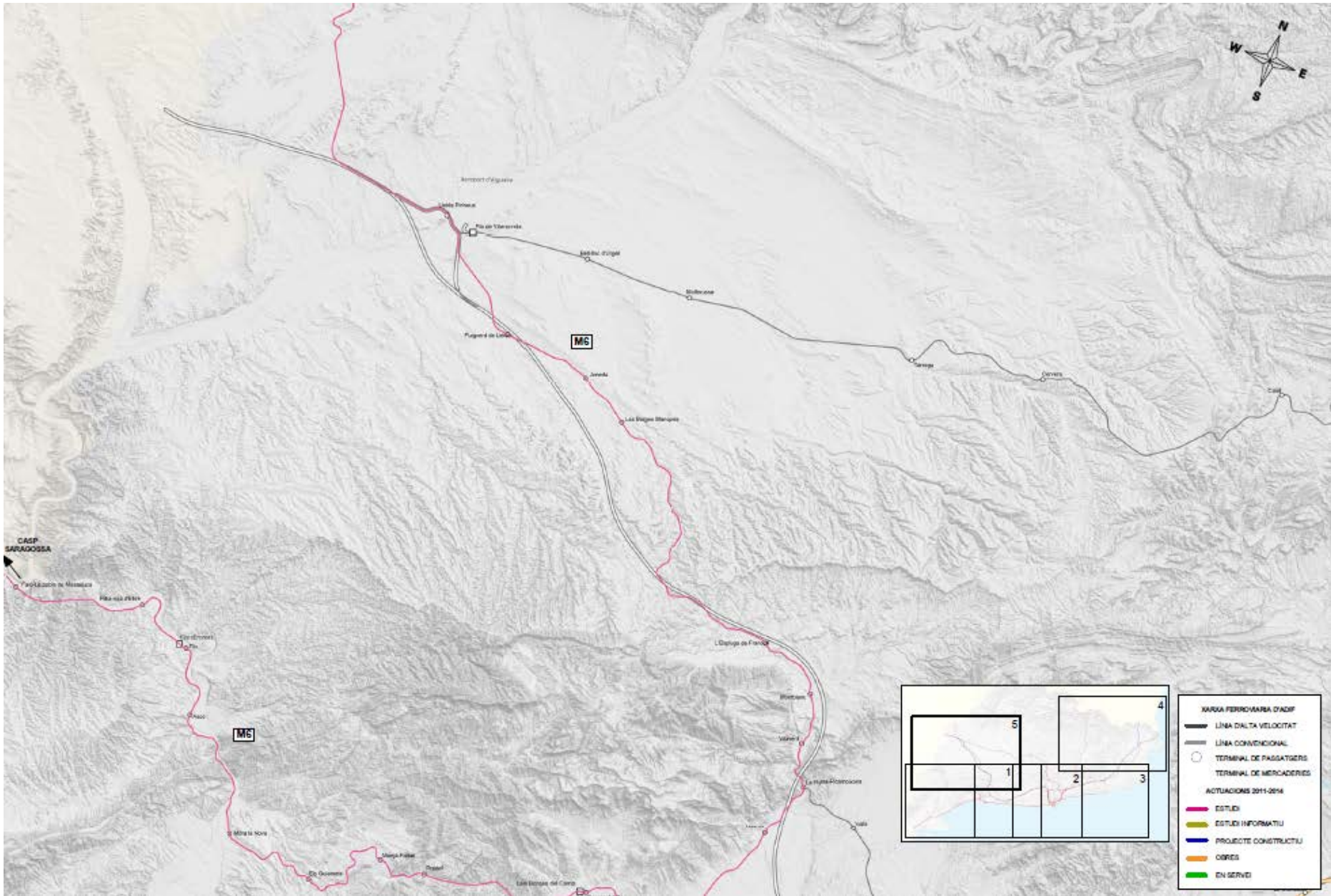
XARXA FERROVIÀRIA D'ADIF	
	LÍNIA D'ALTA VELOCITAT
	LÍNIA CONVENIONAL
	TERMINAL DE PASSEJERS
	TERMINAL DE MERCADERIES
	ACTUACIONS 2011-2016
	ESTUDI
	ESTUDI INFORMATIU
	PROJECTE CONSTRUCTIU
	OBRES
	EN SERVEI



MAR MEDITERRANI



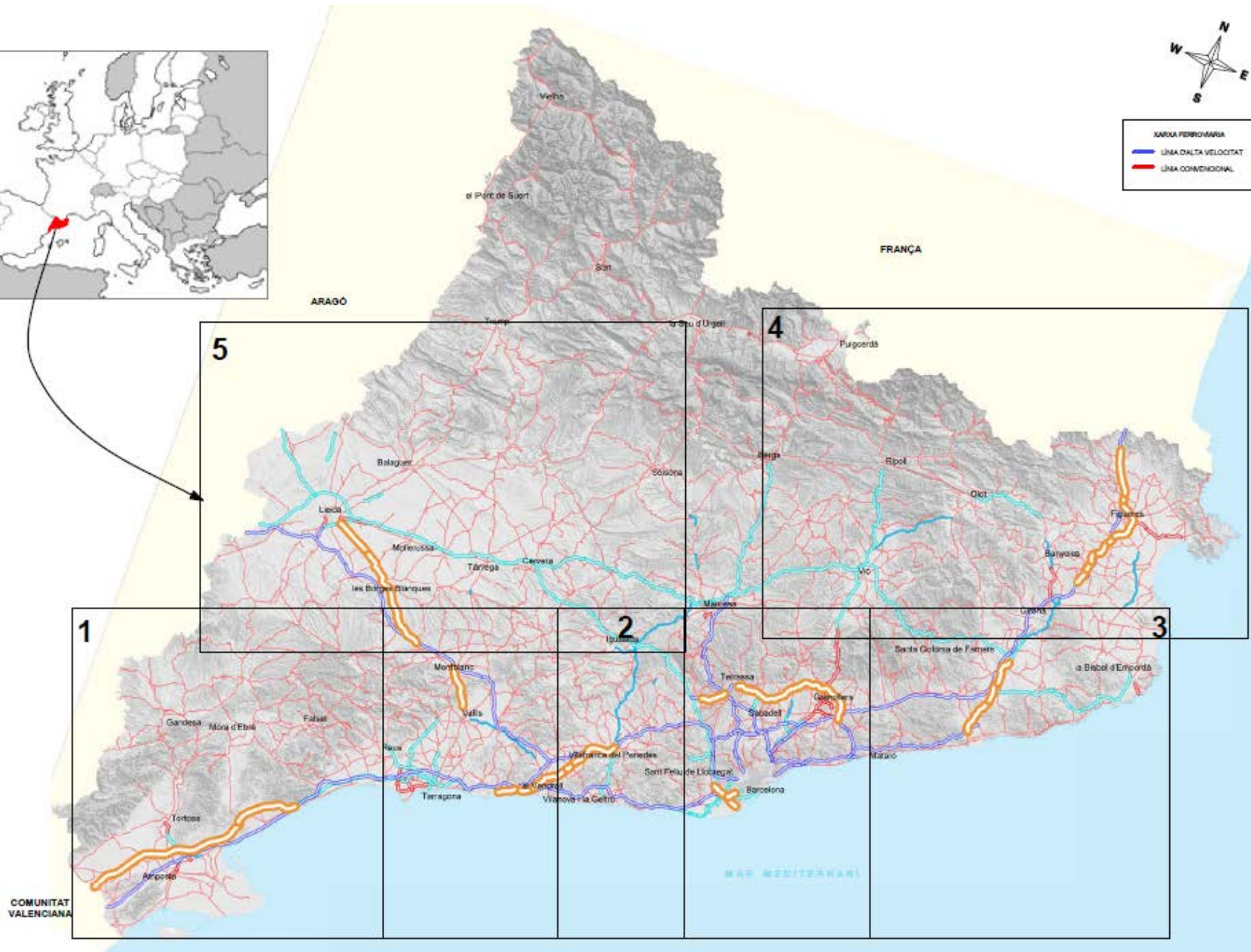


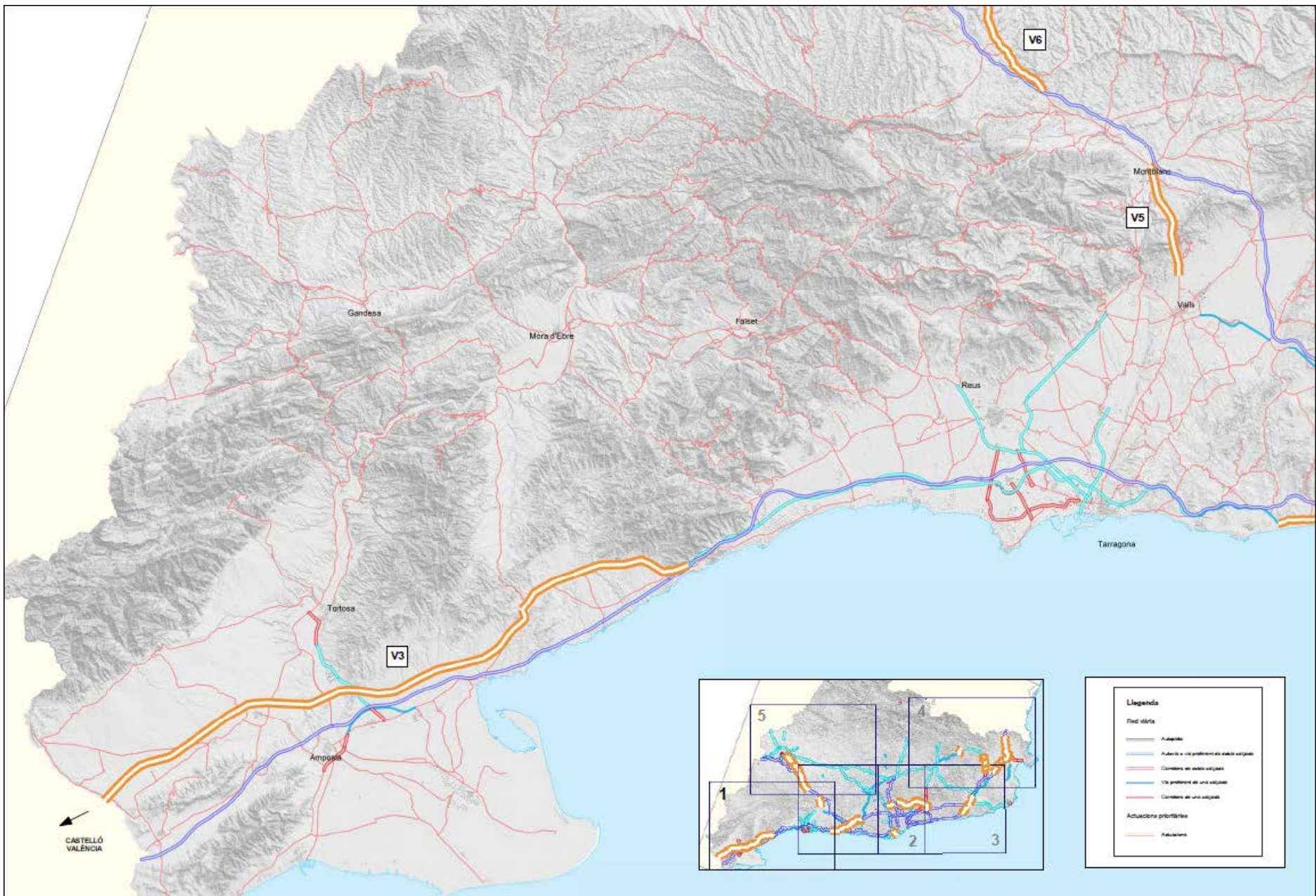


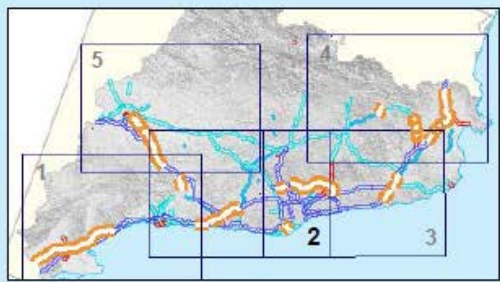
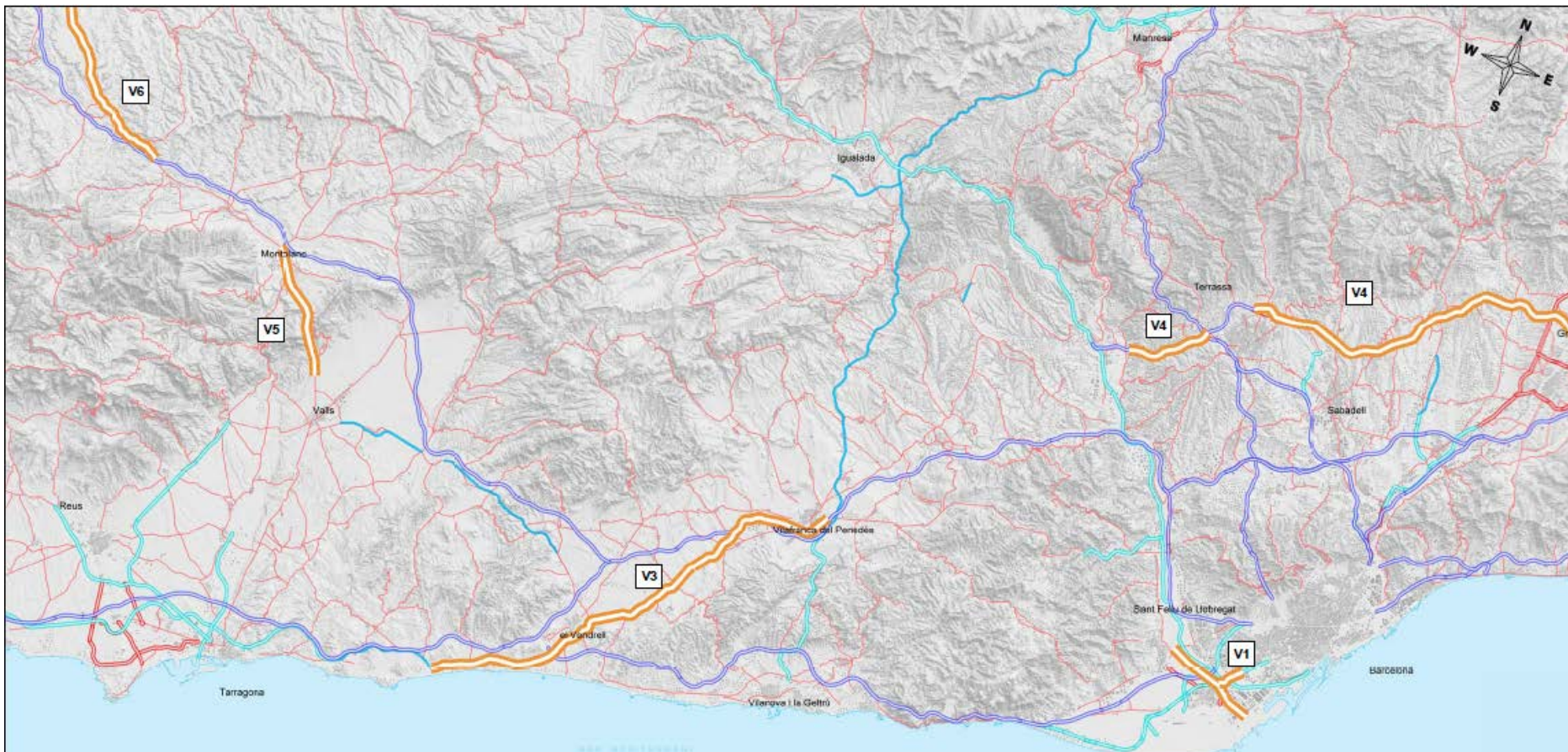
6.2 Actuacions viàries prioritàries

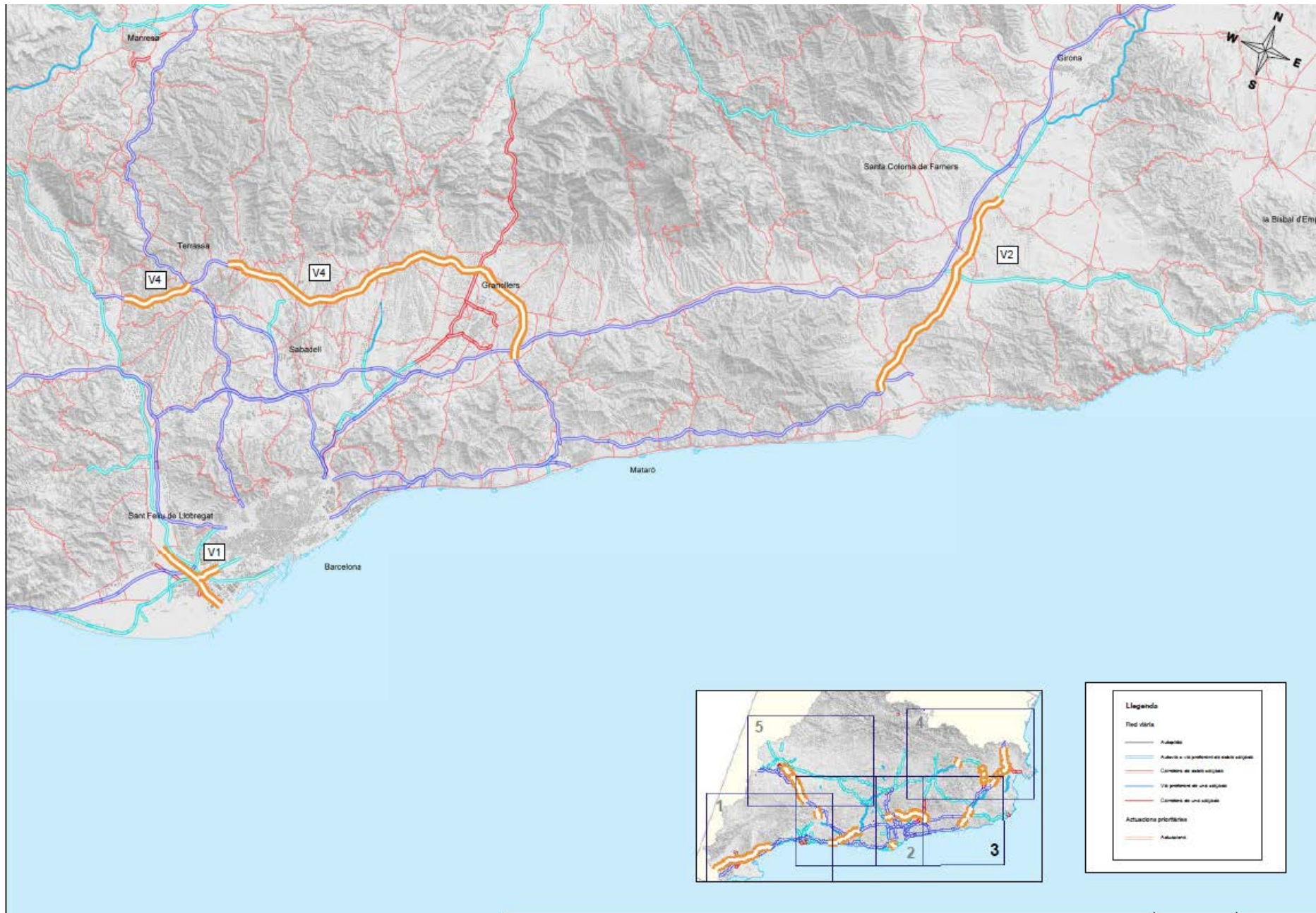


XARXA FERROVIÀRIA
— LÍNIA D'ALTA VELOCITAT
— LÍNIA CONVENCIONAL









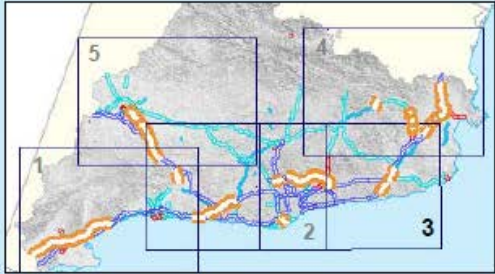
Llegenda

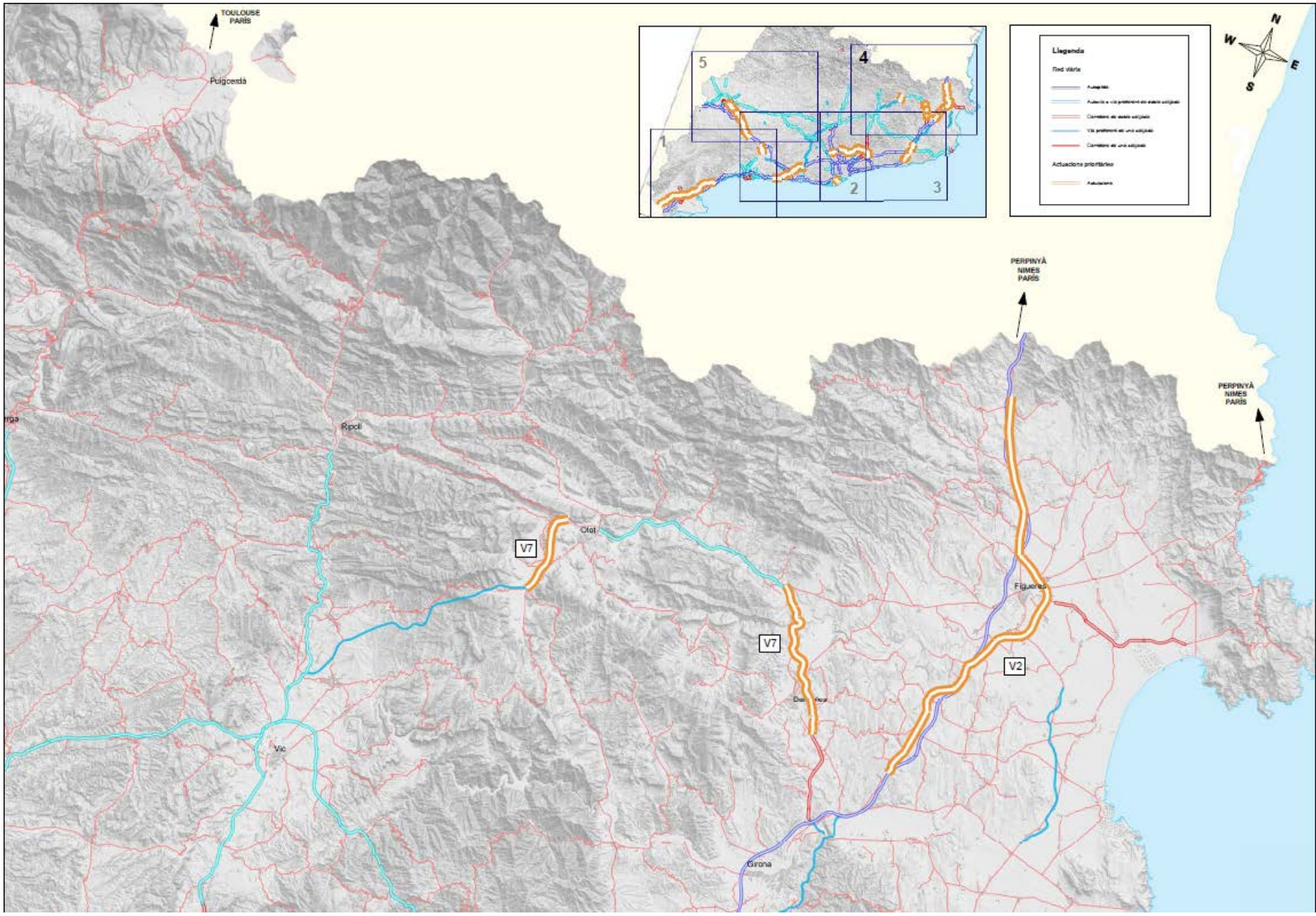
Red viària

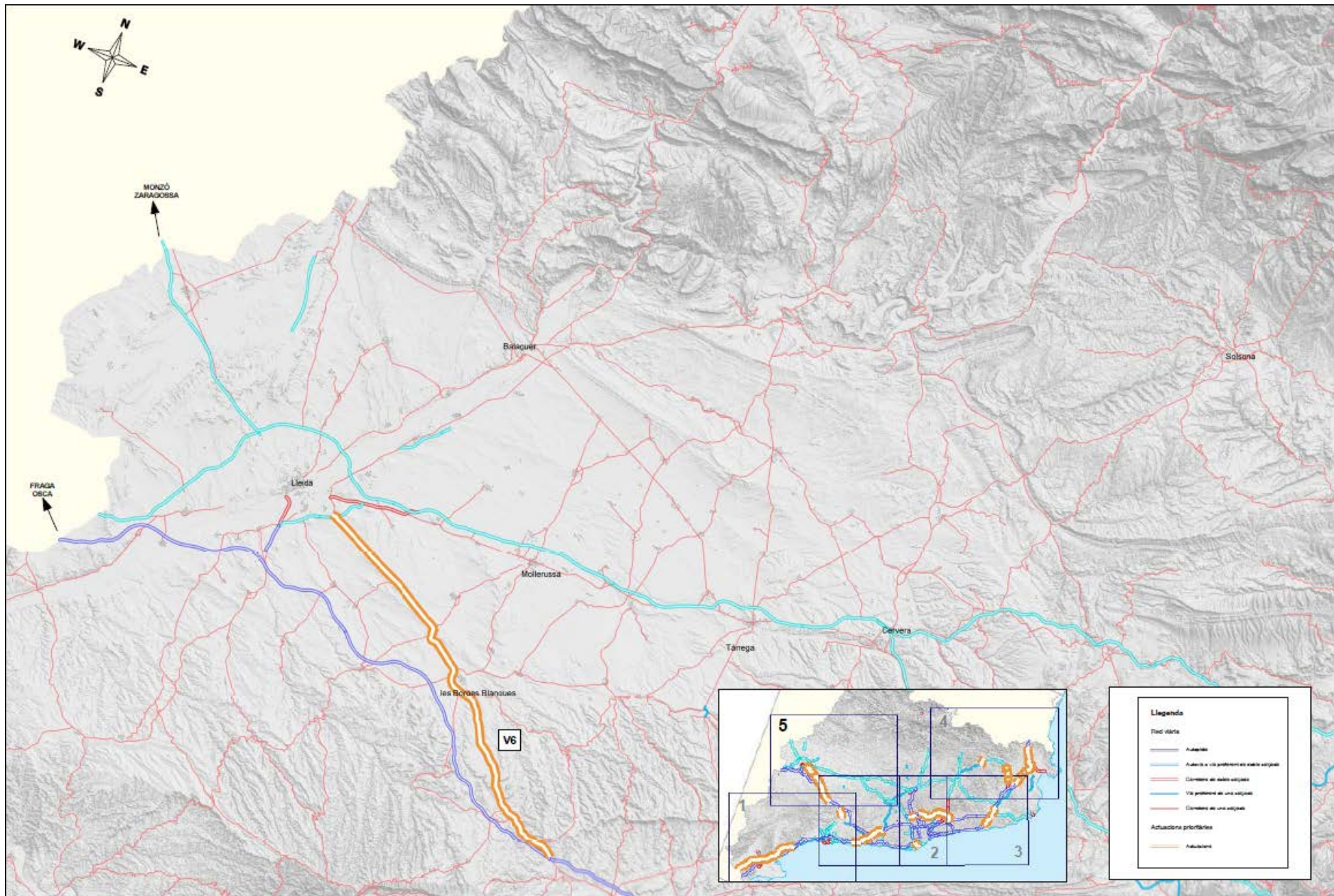
- Autòdota
- Autòdota + via preferent en sentit unidireccional
- Carretera de sentit unidireccional
- Via preferent de sentit unidireccional
- Carretera de sentit unidireccional

Accions prioritàries

- Autòdota







6.3 Fitxes d'actuacions prioritàries

Classificació de les fitxes - índex

**ACTUACIONS
PRIORITÀRIES**

2021

CLAU	PROJECTE	Objectiu específic / Projecte prioritari	CLAU	PROJECTE	Objectiu específic / Projecte prioritari
X	XARXA FERROVIÀRIA		T	TERMINALS	
X1	Nou corredor Vandellòs - el Camp de Tarragona	I./1	T1	Terminal de BASF	III./6
X2	Nou accés ferroviari al port de Tarragona	III./5	T2	Terminal del moll del Prat	III./5
X3	Connexió LC-LAV al Penedès	II./3	T3	Terminal del Llobregat . Terminal d'autopista ferroviària.	III./5
X4	Variant de Martorell: Martorell - Castellbisbal	I./1	T4	Terminal del Vallès (la Llagosta)	III./6
X5	Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona	III./7	T5	Terminal de l'Empordà (Vilamalla)	III./6
X6	Nou accés ferroviari al port de Barcelona	III./5	T6	Terminal del Penedès	III./6
M	MODERNITZACIÓ		T7	Ramals industrials	III./6
M1	Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca	II./3	S	SERVEIS	
M2	Implantació tercer fil Reus – nus de Vila-seca	II./3	S1	Promoció dels serveis intermodals de mercaderies	II./4
M3	Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal	II./3	V	VIARIS	
M4	Rehabilitació Línia Reus - Roda de Berà	I./1	V1	Nou accés viari al Port de Barcelona pel sud	III./5
M5	Implantació tercer fil Vilamalla - Portbou	II./3	V2	N-II / A-2, àmbit de Girona	I./2
M6	Implantació del tercer fil Saragossa – Lleida / Reus – Sant Vicenç de Calders	II./3	V3	N-340 / A-7, àmbit de Tarragona	I./2
E	ESTACIONS		V4	Ronda del Vallès	III./8
E1	Estació del Baix Llobregat	III./7	V5	Estudi de la mobilitat del Vallès Oriental i Occidental	III./8
E2	Estació de Barcelona - Sants	III./8	V6	Autovia A-27. Tram Valls - Montblanc	I./2
E3	Estació de La Sagrera	III./8	V7	Desdoblament N-240. Tram Lleida - les Borges Blanques	I./2
E4	Estació LAV aeroport de Girona	III./7	V8	Itinerari túnel de Bracons - AP-7 per la C-66	I./2
			V9	Gestió de corredors viaris per a ús de mercaderies	I./2
				TOTAL	

Inversió estimada
Total actuacions curt termini

**ACTUACIONS
 PRIORITÀRIES**

2021

CLAU	PROJECTE	Inversió estimada M€	CLAU	PROJECTE	Inversió estimada M€
X	XARXA FERROVIÀRIA		T	TERMINALS	
X1	Nou corredor Vandellòs - el Camp de Tarragona	650	T1	Terminal de BASF	24
X2	Nou accés ferroviari al port de Tarragona	18	T2	Terminal del moll del Prat	
X3	Connexió LC-LAV al Penedès	32,9	T3	Terminal del Llobregat . Terminal d'autopista ferroviària.	183
X4	Variant de Martorell: Martorell - Castellbisbal	200	T4	Terminal del Vallès (la Llagosta)	25
X5	Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona	407	T5	Terminal de l'Empordà (Vilamalla)	20
X6	Nou accés ferroviari al port de Barcelona	108	T6	Terminal del Penedès	32
M	MODERNITZACIÓ		T7	Ramals industrials	
M1	Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca	110	S	SERVEIS	
M2	Implantació tercer fil Reus – nus de Vila-seca	24	S1	Promoció dels serveis intermodals de mercaderies	
M3	Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal	315	V	VIARIS	
M4	Rehabilitació Línia Reus - Roda de Berà	256	V1	Nou accés viari al Port de Barcelona pel sud	200
M5	Implantació tercer fil Vilamalla - Portbou	80	V2	N-II / A-2, àmbit de Girona	511,4
M6	Implantació del tercer fil Saragossa – Lleida / Reus – Sant Vicenç de Calders	474	V3	N-340 / A-7, àmbit de Tarragona	707
E	ESTACIONS		V4	Ronda del Vallès	111
E1	Estació del Baix Llobregat	14,5	V5	Estudi de la mobilitat del Vallès Oriental i Occidental	
E2	Estació de Barcelona - Sants	50	V6	Autovia A-27. Tram Valls - Montblanc	145,3
E3	Estació de La Sagrera	561	V7	Desdoblament N-240. Tram Lleida - les Borges Blanques	56,3
E4	Estació LAV aeroport de Girona	9	V8	Itinerari túnel de Bracons - AP-7 per la C-66	392,3
			V9	Gestió de corredors viaris per a ús de mercaderies	
				TOTAL	5.717 M€

Actuació:

X1. Nou corredor Vandellòs – Camp de Tarragona

Programa:

Objectiu:

Nova xarxa ferroviària

Capacitat

Descripció:

- Nou corredor entre Vandellòs i el Camp de Tarragona, d'uns 46 km de doble via electrificada i dissenyada per a velocitat de 200 km/h.
- Inclou les noves estacions de l'Hospitalet de l'Infant, Cambrils i la nova Estació Central, al sud de l'aeroport de Reus (Estació Central), així com un punt d'avançament i estacionament de trens (PAET) a Mont-roig del Camp.
- Connecta amb la línia d'alta velocitat cap a Lleida i Barcelona i amb la línia convencional en direcció a Tarragona.

Inversió estimada:

Cost estimat pel Ministeri de Foment 650 M€ (incloses les estacions) (primera fase obres (inici any 2000) 315 M€ i segona (inici any 2011) 335 M€).

Programació:

- 04/05/2000: adjudicació del primer contracte d'obra del corredor.
- 22/01/2011: adjudicació dels treballs d'ampliació de la plataforma ferroviària de l'estació de l'Hospitalet de l'Infant i les obres de la nova estació de Cambrils. que inclouen el viaducte on s'ubica l'estació, l'edifici i la urbanització.
- 14/02/2014: adjudicació del contracte d'instal·lacions de seguretat i comunicacions del corredor.
- 09/07/2015: adjudicació construcció de l'estació de l'Hospitalet de l'Infant i PAET de Montroig del Camp.
- Circulació en proves amb posada en servei prevista per gener 2019.

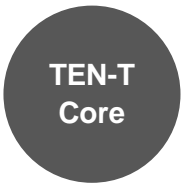
Estat de l'actuació:

- Obres del nou corredor ferroviari en execució molt avançada, amb treballs en curs de superestructura de via, electrificació, comunicacions i seguretat, de manera que l'Adif preveu la seva posada en servei el març de 2019, llevat de l'Estació Central i el ramal sud-nord dels de connexió amb la línia Vila-seca – Tarragona, previstos per una segona fase.



Observacions:

- L'actuació es pot dividir en dos trams:
 - un d'uns 35 quilòmetres de doble via en ample ibèric i electrificat a 25 kV CA, entre Vandellòs i la Boella, on es disposaran dos canviadors d'ample per a la connexió amb la LAV Madrid-Barcelona-frontera francesa.
 - i un altre d'uns 11 km des dels canviadors de la Boella fins a l'estació del Camp de Tarragona (enllaç Perafort), de doble via i ample estàndard europeu electrificat a 3 kV CC.
- S'hi inclouen els ramals de connexió amb la línia que creua cap al sud (Vila-seca – Tarragona), però no els de connexió amb l'altre sentit (Vila-seca – Reus).
- La Generalitat estudia implantar un tren-tramvia el tram Cambrils-Port Aventura, en el corredor existent alliberat del litoral, d'acord amb la Declaració d'Impacte Ambiental.



Actuació:

X2. Nou accés ferroviari al port de Tarragona

Programa:

Nova xarxa ferroviària

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Remodelació de la terminal ferroviària d'Adif de classificació, existent entre Tarragona i Vila-seca, per permetre l'expedició / recepció de trens en composicions de 750 metres de longitud.
- Execució d'un nou accés ferroviari, d'ample mixt a la terminal intermodal La Boella del Port de Tarragona, connectant la terminal de classificació i d'expedició/recepció d'ADIF amb les de càrrega/descàrrega de l'àmbit sud.

Inversió estimada:

Total actuació: 18 M€

Programació:

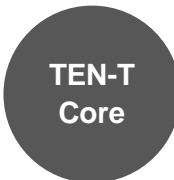
- L'any 2011 DTES va realitzar una proposta de traçat per al nou accés ferroviari, en coordinació amb el Port de Tarragona i la AEQT (Associació Empresarial Química de Tarragona).
- El Port de Tarragona està estudiant diverses alternatives per a l'execució dels nous accessos de connexió directe entre la terminal de Classificació i el port.

Estat de l'actuació:

- Pendent impuls redacció d'estudi informatiu.



Observacions:



Actuació:

X3. Connexió LC-LAV al Penedès

Programa:

Nova xarxa ferroviària

Objectiu:

Interoperabilitat

Descripció:

- Execució de ramals que permetin una connexió entre la línia convencional i la línia d'alta velocitat, a l'altura de Vilafranca del Penedès, amb la finalitat d'optimitzar la xarxa ferroviària existent i poder-hi implantar nous serveis regionals entre el Camp de Tarragona i Barcelona i entre Vilafranca del Penedès i Barcelona.

Inversió estimada:

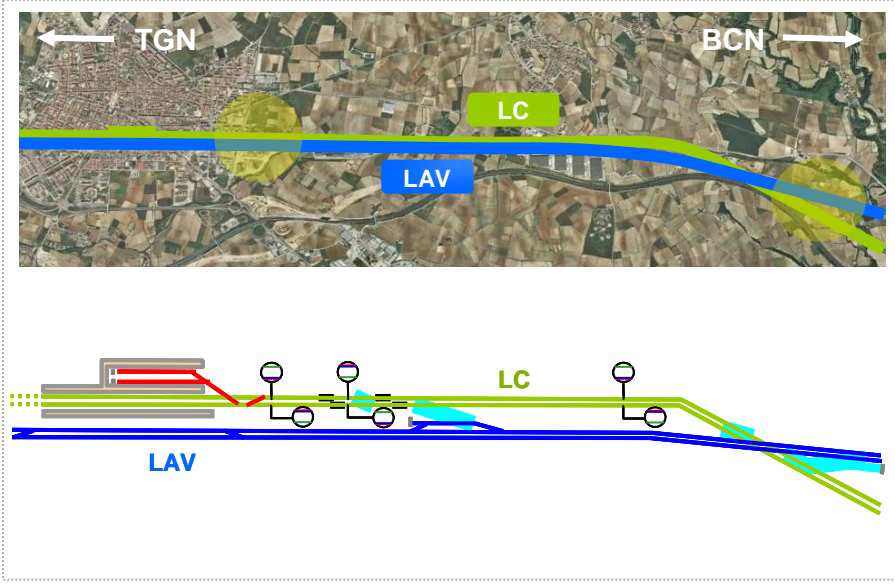
Total actuació: 32,9 M€

Programació:

- L'objectiu és impulsar l'actuació de manera coordinada amb la implantació del tercer fil i la seva adaptació a la circulació de viatgers.

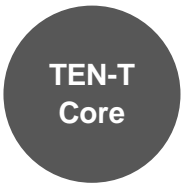
Estat de l'actuació:

- Estudi informatiu redactat i sotmès a informació pública pel Ministeri de Foment, el setembre de 2015.



Observacions:

- Aquesta actuació està pendent de completar l'adaptació a viatgers (adaptació d'andanes simultàniament a la implementació del tercer fil) de les actuacions M2 i M3 (de Reus a Castellbisbal).
- El DTES ha acordat amb els Ajs. de Tarragona, Reus, Vila-seca, Cambrils i Salou una proposta de millora de les infraestructures i serveis del Camp de Tarragona, on es proposa una nova connexió al nord de Tarragona que permetria connectar Tarragona amb Barcelona en un temps a l'entorn dels 40 minuts. Aquest document s'ha lliurat a Adif. Per fer-lo possible caldria redactar un nou estudi informatiu.



Actuació:

X4. Variant de Martorell: Martorell - Castellbisbal

Programa:

Nova xarxa ferroviària

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Nova línia ferroviària entre Martorell i Castellbisbal.
- La finalitat d'aconseguir una línia específica per al trànsit de mercaderies als dos amplex (estàndard i ibèric), segregada de les circulacions de viatgers, i amb connexions cap al Port de Barcelona i la frontera francesa.
- La solució més idònia requereix un nou túnel urbà a Martorell per al servei de rodalia de Barcelona, fet que permetrà disposar d'una nova estació en aquest municipi.

Inversió estimada:

Total actuació: 200 M€

Programació:

- Octubre de 2011, aprovació provisional i inici tràmit de informació pública de l'estudi informatiu.

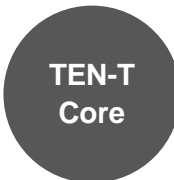
Estat de l'actuació:

- Estudi informatiu pendent de la reformulació.



Observacions:

- En el marc de les obres d'implantació de l'ample mixt entre Martorell i Castellbisbal es preveu posar en servei l'antic túnel de via única existent entre Martorell i Castellbisbal.
- Cal garantir que el projecte constructiu d'implantació de l'ample internacional entre Martorell i Castellbisbal sigui compatible amb la variant de Martorell



Actuació:

X5. Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona

Programa:

Nova xarxa ferroviària

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nou corredor ferroviari de 5 km de doble via (majoritàriament en túnel), d'accés a l'aeroport de Barcelona, que connecta amb la xarxa ferroviària existent.
- Inclou també l'execució de dues noves estacions: una a la T1 i una altra a la T2, ambdues d'intercanvi amb l'L9.

Inversió estimada:

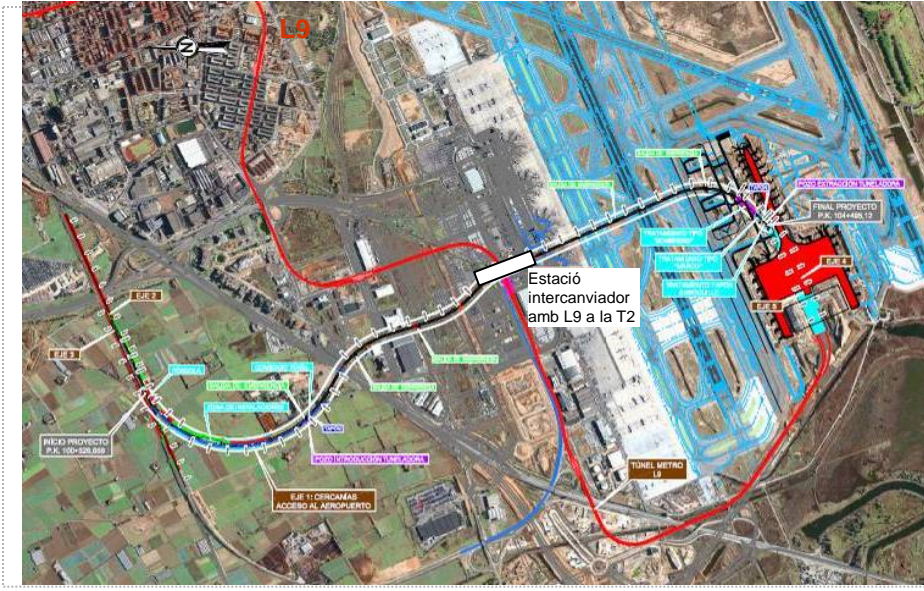
Total actuació: 407 M€

Programació:

- 28/11/2002. Adjudicació del projecte constructiu de infraestructura del nou corredor.
- 8/5/2010. Adjudicació de les obres de infraestructura del nou corredor
- Juliol 2015. Inici de les obres d'infraestructura amb finalització prevista l'agost del 2019.
- Setembre 2019. Previsió inici obres d'arquitectura, instal·lacions ferroviàries, superestructura de via i connexió amb la línia convencional Gavà - El Prat de Llobregat. Inversió estimada: 95 M€.
- 2021. Previsió de posada en servei de l'actuació.

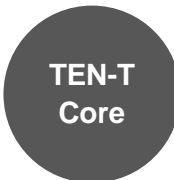
Estat de l'actuació:

- En execució les obres d'infraestructura, que inclouen l'execució del túnel de 3,385 m, bona part executat amb tuneladora (3,048 m).
- En redacció els projectes constructius de la resta d'actuacions necessàries amb previsió d'inici d'obres l'estiu de 2019.



Observacions:

- L'actuació permetrà connectar en 19 minuts la terminal T1 de l'Aeroport de Barcelona i l'estació de Sants.
- Es preveu entre 7 i 9 milions de viatgers l'any de posada en servei de l'accés.
- La Generalitat de Catalunya preveu l'exploració futura de la llançadora dels nous serveis a l'aeroport, dotant-lo d'un mínim de 4 serveis a l'hora.



Actuació:

X6. Nou accés ferroviari al port de Barcelona

Programa:

Nova xarxa ferroviària

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nou accés ferroviari d'1,8 km pel marge esquerre del riu Llobregat, definint un bucle en l'àmbit de la ZAL del Prat.
- L'objectiu és donar servei a la nova terminal de mercaderies del moll del Prat i a la nova terminal prevista a l'antiga llera. També defineix un ramal de connexió directa del Port amb la terminal de Can Tunis.

Inversió estimada:

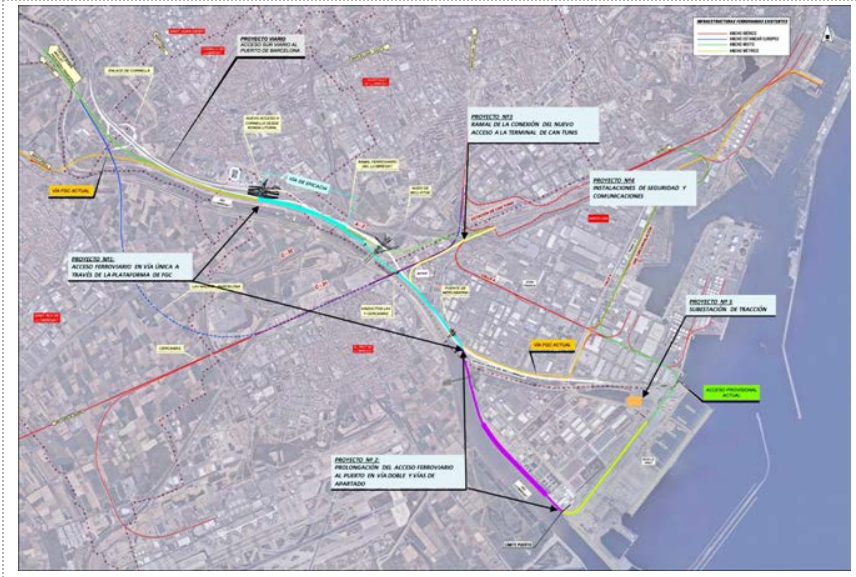
Total actuació: 316,5 M€ (Estudi informatiu)

Programació:

- El setembre de 2012 es va posar en servei un accés ferroviari provisional al moll Prat per donar servei a la nova terminal ferroviària de Tercat.

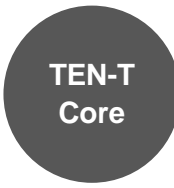
Estat de l'actuació:

- La part d'ADIF està en fase de definició d'actuacions i els projectes de la part interna del Port de Barcelona estan en redacció, excepte els de la terminal Moll Prat que ja s'han executat.



Observacions:

- En redacció nou esborrany de conveni entre l'Adif i el Port de Barcelona per al impuls de l'actuació que recupera la solució definida a l'estudi informatiu de l'any 2007.



Actuació:

M1. Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca

Programa:

Modernització i millora

Objectiu:

Interoperabilitat

Descripció:

Implantació de l'ample estàndard a **les dues vies** de la línia convencional entre Castelló i el nus de Vila-seca, per a la circulació de mercaderies i viatgers:

- 55 km des del límit català amb Castelló a Vandellòs + 12 km del ramal d'aportació en via única a Tortosa
- 37 km de Vandellòs al nus de Vila-seca
- Sumen un total de 92 km en via doble i 12 en via única.

Inversió estimada:

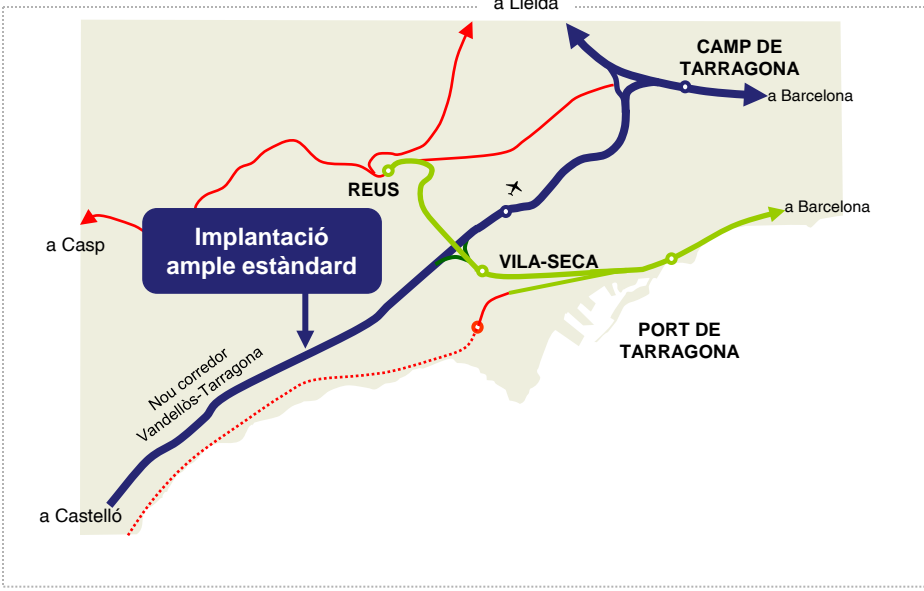
Total actuació: 57 M€

Programació:

- Abril de 2014, adjudicació obres via i electrificació per a la conversió a l'ample estàndard dels trams: Castelló-Vinarós i Vinarós-Vandellòs.
- El 2017 es rescindeix el contracte d'obres però el Ministeri assegura la licitació immediata de les obres d'implantació de l'ample estàndard europeu i la finalització a finals 2019 – primavera 2020.

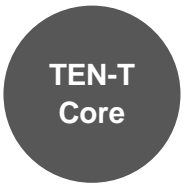
Estat de l'actuació:

- Tot i que el MFOM preveia inicialment la posada en servei pel 2015, l'estat dels treballs fa necessari redefinir el calendari.
- Obres pendents de licitació.



Observacions:

- L'actuació inclou la dotació de l'ample estàndard als ramals del nus de Vila-seca de connexió amb la línia que creua cap a Tarragona (inclosos en l'X1).
- El Ministeri de Foment segueix parlant del tram Vandellòs – Castelló i no del Nus de Vila-seca – Castelló. En qualsevol cas, incloent el projecte en una actuació o altra, cal garantir l'ample estàndard europeu també en el tram Vandellòs – Nus de Vilaseca.
- Des de novembre de 2017, Adif Alta Velocidad està redactant el projecte d'electrificació i via per a la implantació de l'ample estàndard europeu al tram Vandellòs - Canviador de la Boella.



Actuació:

M2. Implantació del 3r fil Reus – nus de Vila-seca

Programa:

Modernització i millora

Objectiu:

Interoperabilitat

Descripció:

- Conversió a l'ample mixt (ibèric i estàndard) del tram de 8 km de la línia convencional entre el nus de Vila-seca i Reus.

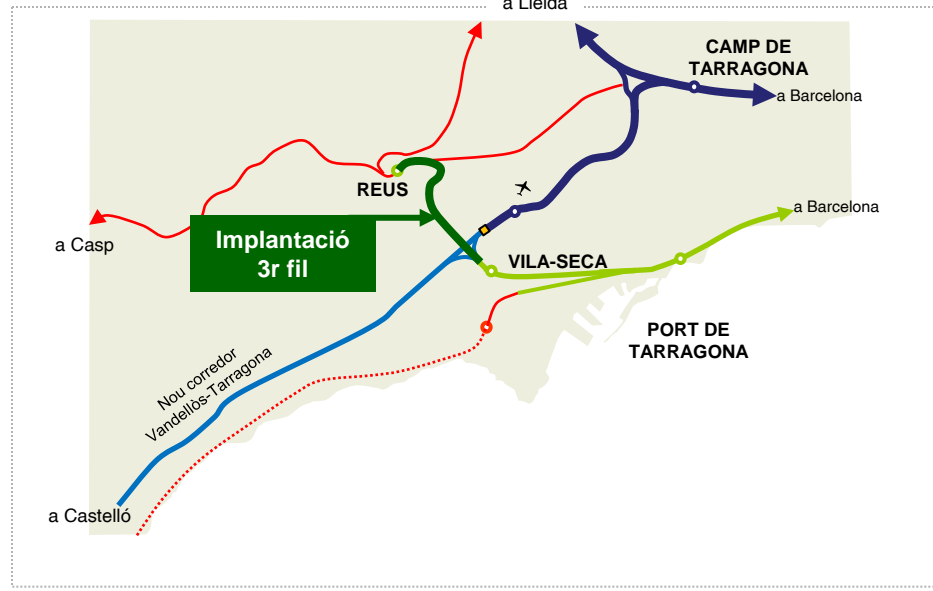
Inversió estimada:

Total actuació: 24 M€

Programació:

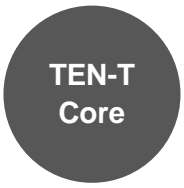
Estat de l'actuació:

- Projecte constructiu redactat , sense previsió de licitació d'obres.



Observacions:

- L'actuació ha d'incloure l'adaptació a la circulació de viatgers: adaptació d'andanes a les estacions d'aquest corredor per permetre parades de circulacions en ambdós amplex.
- Les obres s'haurien de licitar amb paral·lel a les de l'actuació M3 (Implantació 3r fil nus de Vila-seca – nus de Castellbisbal).



Actuació:

M3. Implantació 3r fil nus de Vila-seca – nus de Castellbisbal

Programa:

Modernització i millora

Objectiu:

Interoperabilitat

Descripció:

- Conversió a l'ample mixt (ibèric i estàndard) dels 97 km de la línia convencional, entre el nus de Vila-seca i el nus de Castellbisbal, així com del ramal d'accés al Polígon Industrial del Baix Llobregat i del corredor de via única entre Tarragona i el Polígon petroquímic sud de Tarragona.
- L'actuació preveu en l'àmbit de Martorell l'execució d'un nou traçat per a una via d'ample mixt i trànsit de mercaderies, entre el riu Llobregat i Castellbisbal, que inclou, a més, la recuperació de l'antic túnel ferroviari per a mercaderies.

Inversió estimada:

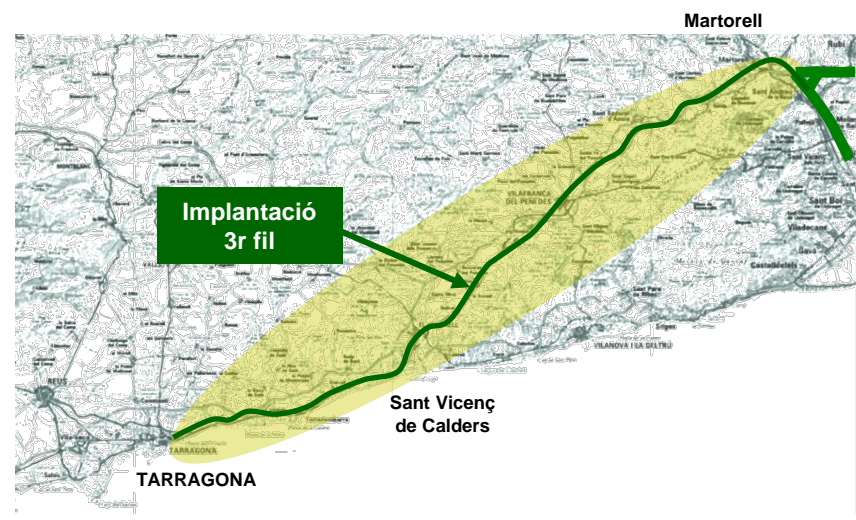
Total actuació: 315 M€

Programació:

- L'any 2013 es van adjudicar els 4 contractes principals per a la execució de les obres de implantació de l'ample mixt en los trams nus de Vila-seca - St. Vicenç de Calders, St. Vicenç de Calders - Martorell i Martorell - nus de Castellbisbal, i de les instal·lacions de seguretat i comunicacions en tot el corredor.
- El maig 2017 es rescindeix el contracte d'obres del tram Martorell – Castellbisbal (tram nord) i preveu nova licitació immediata.
- L'objectiu del Ministeri de Foment és finalitzar les obres el 2021.

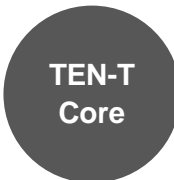
Estat de l'actuació:

- Tram nord (Martorell – Castellbisbal) contracte rescindit i objecte de nova licitació.
- Tram central (Sant Vicenç de Calders a Martorell) i tram sud (Vila-seca – Sant Vicenç de Calders) en execució.



Observacions:

- L'actuació ha d'incloure l'adaptació a la circulació de viatgers: adaptació d'andanes a les estacions d'aquest corredor per permetre parades de circulacions en ambdós amplex.
- En totes les actuacions és necessari garantir la protecció acústica dels municipis travessats pel corredor mediterrani. Vilafranca és un indret especialment sensible sobre aquest aspecte (està pendent de finalització el cobriment d'una part de les vies).



Actuació:

M4. Rehabilitació línia Reus – Roda de Berà

Programa:

Modernització i millora

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Rehabilitació de la línia convencional d'una sola via per a l'encaminament de mercaderies.

Inversió estimada:

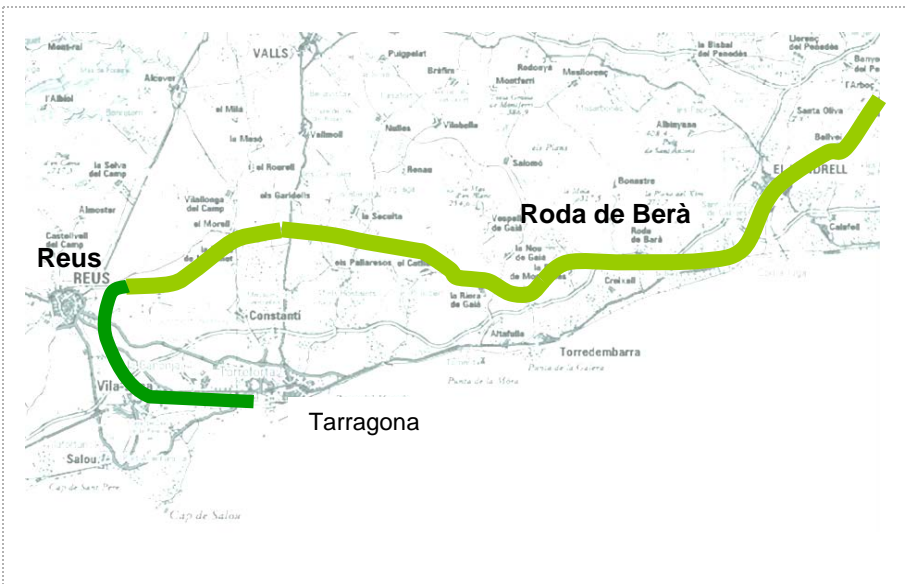
Total actuació: 256 M€

Programació:

- Segons la demanda esperada, la redacció del projecte constructiu s'hauria de produir abans de 2020.

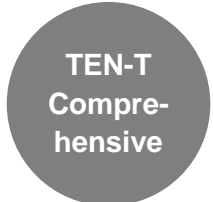
Estat de l'actuació:

- Estudi informatiu iniciat el 2007 però actualment aturat.



Observacions:

- Per poder derivar les mercaderies amb origen / destí el sud cap a la Reus – Roda, cal una actuació extra al ramal nord del Reus – nus de Vila-seca (i no només el sud que està construït-se en l'X1 i dotant-se del 3r fil en l'M1) per poder enviar les mercaderies provinents de València cap al Reus – Roda (Sant Vicenç) sense haver de rebotar a Tarragona. Mentre això no estigui implementat, hauran d'anar pel corredor del litoral (Tarragona – Castellbisbal).
- S'ha de donar connexió al Polígon petroquímic nord de Tarragona.



Actuació:

M5. Implantació del 3r fil Vilamalla – Portbou

Programa:

Modernització i millora

Objectiu:

Interoperabilitat

Descripció:

- Implementació de l'ample mixt en una de les dues vies de la línia convencional de Vilamalla a Portbou.

Inversió estimada:

Total actuació: 80 M€

Programació:

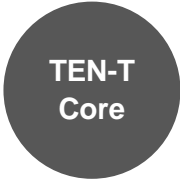
- Segons la demanda esperada, la posada en servei s'hauria de produir abans de 2020.

Estat de l'actuació:

- Pendent d'impuls. No existeix ni estudi informatiu.



Observacions:



Actuació:

M6. Implantació 3r fil Saragossa – Lleida / Reus – Sant Vicenç de Calders

Programa:

Modernització i millora

Objectiu:

Interoperabilitat

Descripció:

- Conversió a l'ample mixt (ibèric i estàndard) dels dos corredors de via única que es dirigeixen cap a Saragossa per a l'encaminament de mercaderies en ample estàndard europeu:
 - Reus - Picamoixons - Lleida cap a Montsó (116 km) i Picamoixons – Valls – Sant Vicenç de Calders (36 km)
 - Reus cap a Casp (91 km)

Inversió estimada:

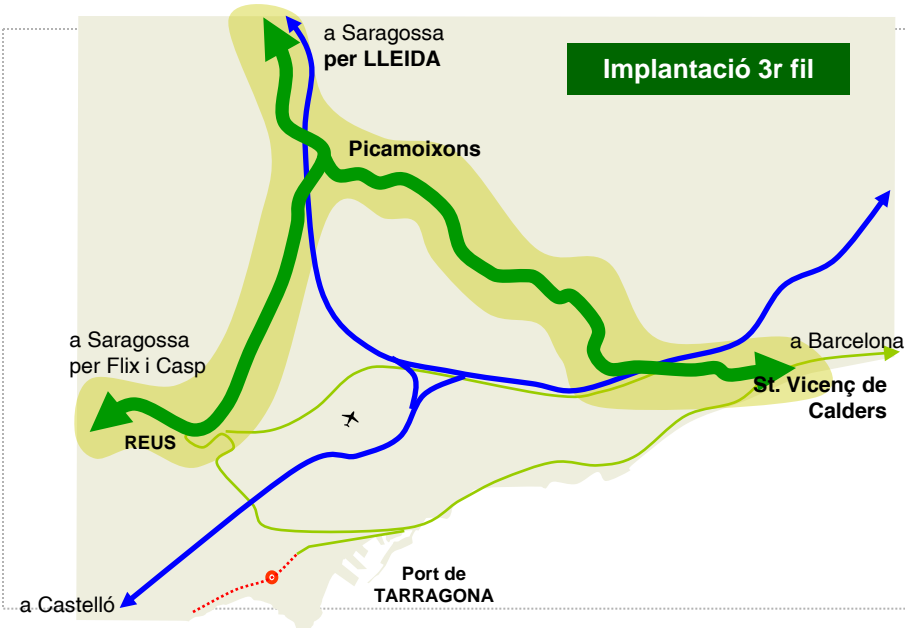
Total actuació: 474 M€

Programació:

- Impulsar la redacció dels projectes constructius i a continuació executar les obres.

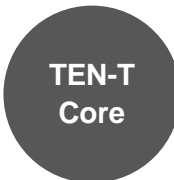
Estat de l'actuació:

- Pendent.



Observacions:

- Aquesta actuació ha d'incloure l'adaptació dels corredors de manera que disposin de llocs d'estacionament i d'apartadors de vies de 750 metres.



Actuació:

E1. Estació del Baix Llobregat

Programa:

Noves estacions

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nou intercanviador per als serveis d'alta velocitat, Regionals, Rodalies, metro i autobús, ubicat al nord del Prat de Llobregat.

Inversió estimada:

Total actuació: 37,2 M€

Programació:

- Estudi d'alternatives redactat l'any 2017 pel Dept. de Territori i Sostenibilitat .
- 12-07-2018 el Dept. de Territori i Sostenibilitat va iniciar la redacció del projecte bàsic i constructiu de la nova estació.

Estat de l'actuació:

- En projecte.



Observacions:

Actuació:

E2. Estació de Barcelona-Sants

Programa:

Noves estacions

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Ampliació del vestíbul ferroviari, per tal de duplicar-ne la superfície fins a 35.000 m²; connectivitat amb les línies de metro L3-L5; execució d'un aparcament soterrani al costat de muntanya i una nova estació d'autobusos.



Inversió estimada:

Total actuació: 50 M€

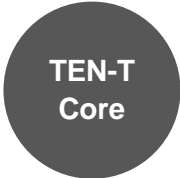
Observacions:

Programació:

- En el moment actual, del conjunt d'actuacions d'ampliació i millora de l'estació prevista i objecte del Pla especial urbanístic Estació de Sants (2004) s'han executat: l'adequació de la infraestructura ferroviària, i vies, andanes i millores de instal·lacions; la millora de la accessibilitat vestíbul-andanes i l'evacuació, l'augment de superfície destinada a viatgers i destinada a la LAV, el reforç estructural de l'estació per poder permetre la futura edificabilitat i la execució d' un aparcament soterrat per a 930 vehicles al costat mar.
- Obres d'ampliació del vestíbul de la LAV finalitzades l'any 2016. Obres de supressió dels edificis de sortida d'emergència de la plaça dels Països Catalans i de reposició dels espais ocupats per les obres de l'AVE iniciades el març de 2016.
- Pel que fa a la resta d'actuacions, en el moment actual no hi ha una programació concreta.

Estat de l'actuació:

- Obres contractades l'any 2016, de supressió dels edificis de sortida d'emergència de la plaça dels Països Catalans i de reposició dels espais ocupats per les obres de l'AVE, i parcialment executades.



Actuació:

E3. Estació de La Sagrera

Programa:

Noves estacions

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nova estació intermodal amb serveis d'alta velocitat, regionals, rodalies, metro i autobús, ubicada al barri de la Sagrera de Barcelona.

Inversió estimada:

Total actuació: 561 M€

Programació:

- Previsió de posada en servei: a partir de 2021.

Estat de l'actuació:

- Obra civil aturada
 - Sector Sant Andreu: obres aturades des de principis de 2015 i en rescissió, amb diversos nous projectes redactats i en curs per properes licitacions l'any 2019,
 - Nova estació de Sant Andreu: projecte finalitzat, licitació de les obres pendent de resolució d'expedients vinculats a l'obra del Sector sant Andreu.
 - Estació de La Sagrera: obres d'estructura de l'estació reiniciades el gener de 2018, amb un 26 % executat.
 - Accessos a l'estació de La Sagrera: obres reiniciades l'abril de 2018 amb un 37 % executat.
 - Col·lector de Prim: obres reiniciades al juny 2017 amb un 29 % executat.
 - Col·lector Garcilaso: en servei.



Observacions:

TEN-T
Core

Actuació:

E4. Estació LAV de l'Aeroport de Girona

Programa:

Noves estacions

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Execució d'una nova estació sobre la línia d'alta velocitat Barcelona - frontera francesa, a l'altura del terme de Vilobí d'Onyar (on hi ha un PAET en servei).
- Principals actuacions: edifici d'estació, adequació de les dues andanes laterals del PAET, adequació de l'accessibilitat amb un pas inferior sota la línia d'alta velocitat i accessos a les andanes adaptats a PMR, 500 places d'aparcament en superfície i connectivitat viària de l'estació de l'AVE amb la terminal de l'aeroport.

Inversió estimada:

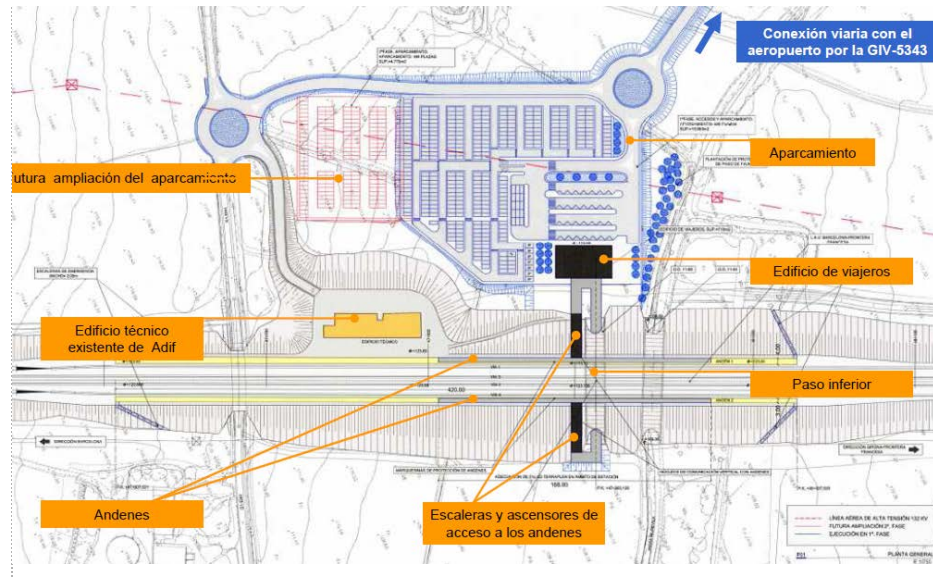
Total actuació: 11 M€

Programació:

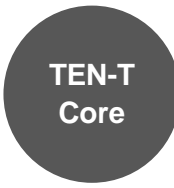
- 2017. Objectiu de redacció de l'estudi informatiu i constructiu, per tal de licitar a continuació les obres.
- 2017. Objectiu de subscripció d'un conveni de col·laboració, entre el DTES i el Ministeri de Foment, per determinar els compromisos referits a la gestió de l'estació.

Estat de l'actuació:

- Estudi informatiu en redacció molt avançada per part de la Generalitat.
- Noves solucions d'ubicació en estudi per part de l'Adif.
- Proposta de conveni de col·laboració pendent d'acord.



Observacions:



Actuació:

T1. Terminal de BASF

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nova terminal ferroviària intermodal a les instal·lacions que la companyia BASF té al Port de Tarragona d'ús propi i obert.
- L'objectiu d'aquesta terminal és connectar el polígon petroquímic de Tarragona de manera competitiva amb el centre i el nord d'Europa.
- L'actuació també requereix dotar la nova terminal d'un nou accés que substitueixi el pas a nivell existent.

Inversió estimada:

Total actuació: 24 M€

Programació:

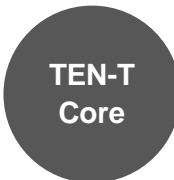
- La seva programació està vinculada a la posada en servei de l'ample internacional cap a la frontera francesa.

Estat de l'actuació:

- Projecte constructiu redactat.
- El 2014 BASF va rebre una subvenció europea del Mecanisme Connectar Europa (programa CEF en les sigles en anglès) per als estudis i obres de la terminal. Aquesta subvenció no s'ha pogut executar en la part relativa a les obres, a l'espera de la implantació de l'ample estàndard europeu entre Tarragona i Barcelona (actuació M3).



Observacions:



Actuació:

T2. Terminal del moll Prat

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nova terminal ferroviària intermodal a l'ampliació sud del Port de Barcelona (terminal BEST).

Inversió estimada:

Programació:

- El setembre de 2012, es posa en servei de la primera fase de l'actuació, la terminal de càrrega/descàrrega (inversió privada).
- La segona fase (corresponent a l'ampliació de la platja de vies) (inversió de l'Autoritat Portuària de Barcelona) amb vies d'expedició/recepció han estat finalitzades el 2018.

Estat de l'actuació:



Observacions:

TEN-T
Core

Actuació:

T3. Terminal del Llobregat

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nova terminal ferroviària intermodal a l'antiga llera del riu Llobregat, que suposarà la urbanització de 143 hectàrees per donar servei a l'ampliació del Port.
- De les dues pastilles en què es divideix l'antiga llera, la de l'oest es destinarà a una terminal d'autopista ferroviària que permetrà la connexió en transport multimodal (*ferroustage*) amb Europa.

Inversió estimada:

Total actuació: 150 M€ + 33 M€ de la terminal d'autopista ferroviària

Programació:

- Previsió d'entrada en funcionament de la terminal d'autopista ferroviària el 2020.

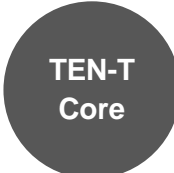
Estat de l'actuació:

- Projecte bàsic en redacció.



Observacions:

- L'autopista ferroviària o *ferroustage* és un servei de transport combinat ferrocarril – carretera, en què en el tram ferroviari els camions viatgen sense conductor (sense tractora). El servei es duu a terme sobre les vies ferroviàries existents.



Actuació:

T4. Terminal del Vallès (la Llagosta)

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Remodelació de l'actual terminal ferroviària del Vallès (la Llagosta), per a convertir-la en un centre intermodal entre trens d'ample ibèric i estàndard i entre trens i camions, amb activitats logístiques complementàries.
- Execució del dos ramals d'accés des de la línia d'alta velocitat fins a la terminal ferroviària intermodal de la Llagosta, en ample estàndard europeu.

Inversió estimada:

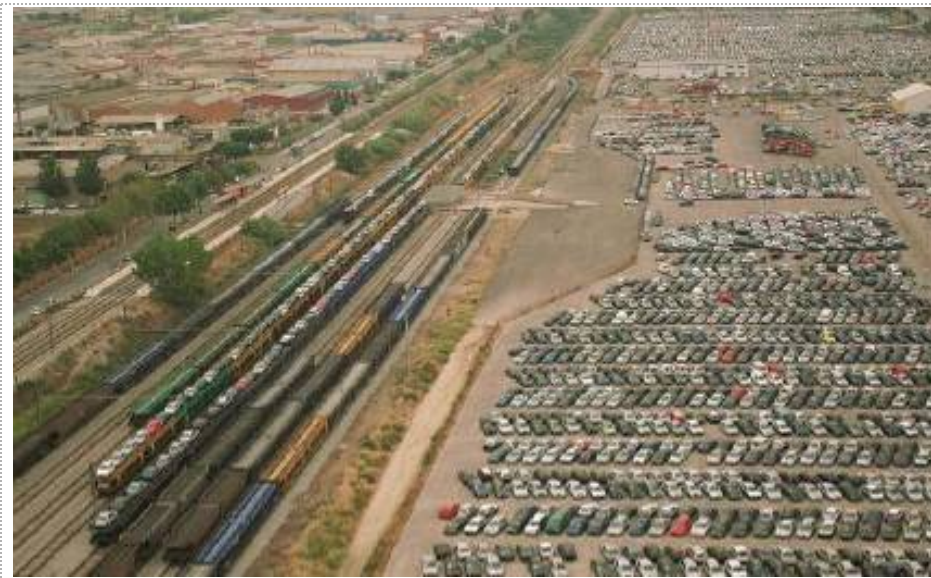
Total actuació: 25 M€

Programació:

- La remodelació de la terminal actual esta inclosa en el "Protocol de col·laboració entre el Ministeri de Foment i la Generalitat de Catalunya per al desenvolupament de les terminals logístiques intermodals incloses a la xarxa bàsica de mercaderies del Pla estratègic per l'impuls del transport ferroviari de mercaderies" signat el 7 de juny de 2011.
- Hi ha un projecte bàsic redactat pel Ministeri dels dos ramals de connexió de la LAV amb la terminal de La Llagosta en ample estàndard europeu.
- L'any 2018, l'Adif va iniciar la redacció del projecte constructiu de remodelació de la terminal de La Llagosta i dels dos nous ramals de connexió amb la LAV, i la implantació de l'ample mixt en la connexió amb la línia convencional.

Estat de l'actuació:

- En redacció el projecte constructiu de remodelació de la terminal actual i dels nous accessos en ample estàndard europeu.



Observacions:

TEN-T
Core

Actuació:

T5. Terminal de l'Empordà (Vilamalla)

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- En una primera fase es planteja remodelar i ampliar la terminal ferroviària ubicada al costat de l'estació de Vilamalla en la línia convencional Barcelona - Portbou, per adaptar-la a l'ample estàndard europeu com a terminal intermodal.
- En fases posteriors està previst el desenvolupament d'una nova terminal per al futur sector logístic del Far d'Empordà.

Inversió estimada:

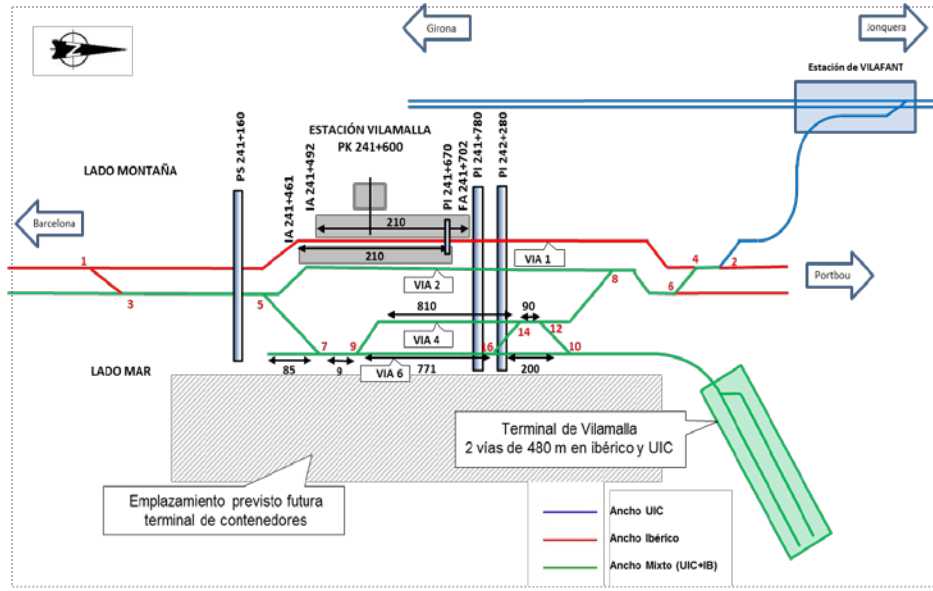
Total actuació: 20,4 M€ per a la fase 1 i 110 M€ per a la fase 2 (mitjà termini).

Programació:

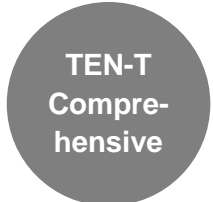
- La Generalitat de Catalunya ha redactat en coordinació amb l'Adif un projecte bàsic de l'actuació de la 1a fase.

Estat de l'actuació:

- Projectes constructius contractats per la Generalitat, a redactar en coordinació amb ADIF.
- Proposta d'acord Generalitat – Adif per definir pel cofinançament de l'actuació



Observacions:



Actuació:

T6. Terminal del Penedès

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Nova terminal ferroviària de 750 metres de longitud al Penedès, per donar servei a la zona logística prevista segons el planejament urbanístic de l'Arboç.

Inversió estimada:

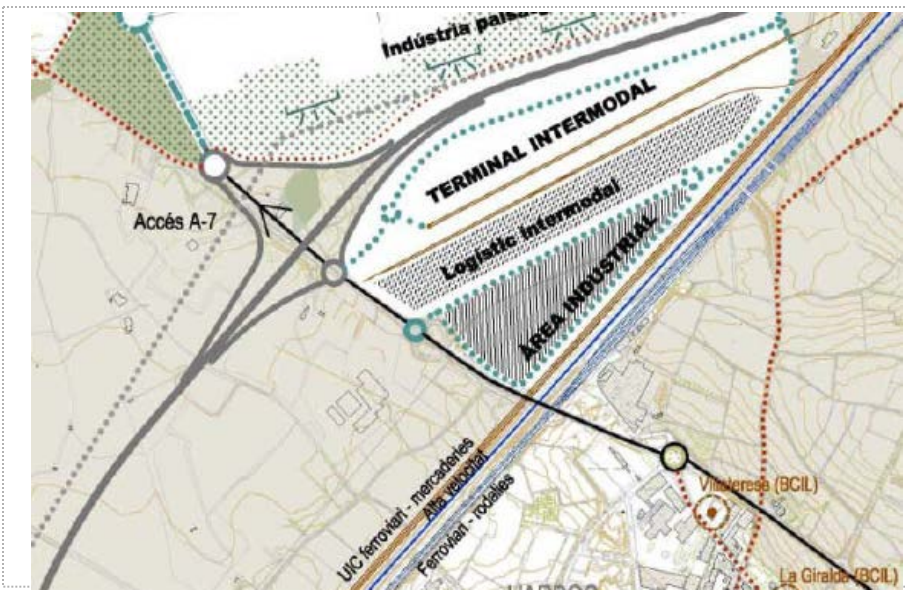
Total actuació: 32 M€

Programació:

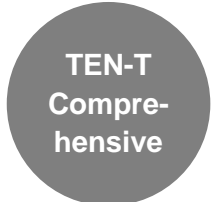
- Previsió: en servei el 2025

Estat de l'actuació:

- Pla director urbanístic aprovat definitivament el juliol de 2012 i en revisió l'any 2018.



Observacions:



Actuació:

T7. Ramals industrials

Programa:

Noves terminals

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- Dotar d'accessibilitat ferroviària i de terminals amb vies de càrrega/descàrrega i expedició/recepció, o adequació de les instal·lacions ferroviàries existents a les necessitats dels centres privats de producció industrial, o àrees de producció de matèries primeres, ubicats estratègicament a tot el corredor mediterrani i que tinguin una necessitat actual o un mercat potencial, per dotar de més eficiència i competitivitat el transport europeu transfronterer de mercaderies.

Inversió estimada:



Observacions:

Programació:

- L'objectiu és analitzar a curt termini i cas per cas les necessitats d'actuacions en infraestructura, així com la possible participació públicoprivada per a cada una d'aquestes indústries o centres de producció.

Estat de l'actuació:

- Actualment hi ha empreses que disposen de vies d'apartador o terminal i que s'ha d'adaptar, com per exemple les del Polígon Industrial del Baix Llobregat (SEAT i SOLVAY), que volen implementar l'ample estàndard europeu, i d'altres a les quals s'hauria de dotar d'accessibilitat i de terminals o vies d'apartador.

Actuació:

S1. Promoció de serveis multimodals de mercaderies

Programa:

Serveis mercaderies

Objectiu:

Intermodalitat

Descripció:

- El transport multimodal s'està obrint camí al mercat peninsular però l'internacional no acaba d'arrencar per colls d'ampolla infraestructurals i per febleses del model de negoci resolubles.
- Els principals colls d'ampolla en relació amb l'explotació i operació estan relacionats amb la disponibilitat de material rodant interoperable, l'eliminació de restriccions de longitud i d'horaris que penalitzen al transport de mercaderies.

Inversió estimada:

Programació:

- Seguir amb el funcionament del Comitè de Serveis Multimodals:
 - Serveis transversals: activitats de comunicació, concertació i difusió
 - Suport a la realització de proves pilot
- Treball conjunt en amb Occitània en un projecte que té com a objectiu incrementar els serveis ferroviaris de mercaderies transfronterers.
- Vetllar per al condicionament de tot el corredor mediterrani perquè possibiliti la circulació de trens de 750 m (ERTMS i apartadors) i altres requisits d'explotació necessaris per a la competitivitat de les mercaderies com ara el gàlib per autopista ferroviària.

Estat de l'actuació:



Observacions:

- El Manifest iFreightMED presentat al Parlament europeu amb el suport d'operadors i carregadors de la regió (5 països mediterranis), exposa els colls d'ampolla que impedeixen la viabilitat de l'opció multimodal en el transport internacional. També existeix un pla d'acció català.
- Aquest treball es complementa amb el treball en altres àmbits i projectes: CLYMA del Port de Barcelona, Comissió de Transport de Mercaderies per Ferrocarril de BCL, Grup de Treball de Mercaderies de Railgrup.
- El Comitè de Serveis Multimodals es va crear el 2016 com a òrgan de participació i coordinació entre la Generalitat i les entitats que actuen en el transport multimodal de mercaderies. Les actuacions previstes per 2017 són:
 - Consolidar el servei de "finestreta única" via web: punt de contacte, derivació en assessorament, novetats del sector, enllaç a projectes europeus
 - Elaborar i mantenir la informació de base per al coneixement del sector
 - Dossiers per país potencial productor i exportador mercat català
 - Demanda potencial i colls d'ampolla
 - Mapa de serveis existents
 - Observatori de costos del transport multimodal
 - Mapa d'actors de la cadena multimodal i benchmarking de models de negoci
 - Maduració del mercat per al procés públic i competitiu de selecció de proves pilot en el projecte TRAILS (POCTEFA)
 - Jornada de sensibilització i generació d'aliances
 - Convocatòria pública d'ajudes per al finançament d'estudis.

Actuació:

V1. Nou accés viari al Port de Barcelona pel sud

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Nou accés viari al Port de Barcelona, mitjançant la construcció d'un carril addicional a les dues calçades de la ronda Litoral, des de l'encreuament amb l'A2 i el nou enllaç de l'Hospitalet del Llobregat, i un segon tram d'autovia de nova construcció amb dues calçades de dos carrils, que transcorren pel marge dret del riu Llobregat i per l'antiga llera, al seu tram final.
- L'actuació defineix diverses infraestructures, com és el cas del viaducte d'1,6 km, en l'àmbit paral·lel a la llera del riu.



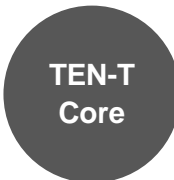
Inversió estimada:

Total actuació: 200 M€ (174 M€ d'obra principal, 20 M€ expropiacions i 6 M€ per a la resta de contractes).

Programació:

- Licitació de les obres del nou accés sud viari al Port de Barcelona, per un import de 174,16 M€, el 2014.
- El termini previst d'execució de les obres és de 40 mesos.
- Les obres es van iniciar la tardor de 2015, però després es van aturar i actualment estan en procés de rescissió.

Observacions:



Estat de l'actuació:

- Obres iniciades la tardor de 2015 i posteriorment aturades, i actualment en procés de rescissió.
- Actuació en estudi per part del Ministeri de Foment en coordinació amb la solució del nou accés ferroviari.

Actuació:

V2. N-II / A-2 Àmbit de Girona

Programa:

Actuacions viàries

Objetiu:

Capacitat

Descripció:

- Ampliació, desdoblaments i variants per augmentar la capacitat del corredor. Trams:
 - N-II al sud de Girona: desdoblament de l’N-II entre Tordera i Fornells de la Selva.
 - N-II a Girona: ampliació de l’AP-7 (tram lliure de peatge) a quatre carrils i nous enllaços de Fornells de la Selva, Sant Gregori i Vilademuls.
 - N-II al nord de Girona: de Vilademuls a la frontera francesa.



Inversió estimada:

Total actuació: 511,4 M€ pendents d'executar.

Programació:

Acabat: N-II al sud de Girona: tram de Maçanet de la Selva a Sils

En execució: N-II als voltants de Girona: tram Medinyà - Orriols.

Obres aturades:

- N-II al nord de Girona: nous enllaços de Pontós i Garrigàs.

Pendent d'execució:

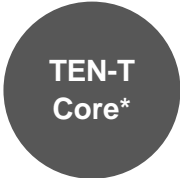
- N-II al nord de Girona, de Vilademuls a la frontera francesa: desdoblament de la carretera actual i variants a Bàscara i Pont de Molins.
- Condicionament de l’N-II entre Tordera i Maçanet pendent de licitació.

Estat de l'actuació:

Trams executats:

- N-II al sud de Girona: de Sils a Caldes de Malavella, de Caldes de Malavella a l'Aeroport de Girona – Costa Brava i Fornells de la Selva i millora d'enllaços del tram de Tordera a Maçanet de la Selva
- N-II als voltants de Girona: de Fornells a Vilademuls. Ampliació de l’AP7 a 4 carrils, lliure de peatge en aquest tram, i els nou enllaços de Fornells i de Sant Gregori i connexió de Vilademuls.

Observacions:



* Parcialment

Actuació:

V3. N-340 / A-7 Àmbit de Tarragona

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

Desdoblament de l'N-340 / nova autovia A-7:

- Entre Altafulla i Vilafranca.
- Entre la central nuclear de Vandellòs i el límit amb el País Valencià. Es divideix en dos trams:
 - La Jana (País Valencià) - el Perelló.
 - El Perelló - l'Hospitalet de l'Infant.

Inversió estimada:

Total actuació: 237 M€ tram Altafulla - Vilafranca + 470 M€ tram la Jana - l'Hospitalet de l'Infant.

Programació:

- El Protocol de l'any 2005 preveia la licitació d'obres de tots els trams el 2012.
- Tramitació administrativa i ambiental de tots els projectes acabades.

Estat de l'actuació:

- Tram la Jana - l'Hospitalet de l'Infant: la primera previsió del Ministeri de Foment era la licitar els projectes constructius durant l'any 2014, la nova versió preveu fer-ho l'any 2016 però de moment encara no s'ha publicat al BOE.
- Tram Altafulla - Vilafranca: subdividit en cinc subtrams a efectes de projectes constructius. Les obres del subtram la Móra - la Pobla de Montornès no han estat licitades i la redacció dels projectes constructius de la resta de subtrams tampoc ha sortit al BOE.



Observacions:

TEN-T
Core

Actuació:

V4. Ronda Vallès (B-40) i Pla específic de mobilitat del Vallès Oriental i Occidental

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Ronda Vallès: via de nova construcció que ha de connectar l'A-2, a Abrera, amb Viladecavalls-Terrassa.
- Pla específic de mobilitat del Vallès Oriental i Occidental: tram Terrassa Granollers.

Inversió estimada:

- Ronda Vallès: 110,6 M€ pendents d'executar.
- Estudi específic de mobilitat del Vallès Oriental i Occidental: 295.000 €

Programació:

- Ronda Vallès:
 - En servei els trams Abrera - Olesa de Montserrat i Viladecavalls – Terrassa, inaugurats el juny de 2010.
 - La part central: Olesa (Baix Llobregat) - Viladecavalls (Vallès Occidental) va reiniciar els treballs el 2016.

Estat de l'actuació:

- Olesa – Viladecavalls: finalització prevista l'any 2020.
- En redacció l'estudi específic de mobilitat del Vallès Oriental i Occidental.



Observacions:

- El Pla específic de mobilitat del Vallès Oriental i Occidental incorporarà, entre altres aspectes, una anàlisi de la redistribució de la mobilitat generada de persones, que tindrà en compte l'execució de la futura línia orbital ferroviària i la resta de millores en l'àmbit ferroviari per a viatgers previstes en el Pla de Rodalies de Catalunya.
- També tindrà present els efectes de la posada en servei de les noves connexions ferroviàries per a mercaderies en l'àmbit del corredor mediterrani i la redistribució de la mobilitat generada en l'àmbit local.

Actuació:

V5. Autovia A-27. Tram Valls-Montblanc

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Tram d'autovia amb dos carrils per calçada, que connecta Tarragona amb Montblanc, a prop de l'AP-2 Saragossa - Mediterrani, definida com a alternativa a la actual N-240, entre Tarragona i Montblanc.
- Inclou també la connexió de la A-27 amb l'AP-2 per donar completat la connexió
- Aquesta obra permetrà estructurar la xarxa de carreteres, completant una actuació a mitges (A-27 Tarragona – Valls) i connectar directament Tarragona i Lleida en autovia.

Inversió estimada:

- Total actuació: 145,3 M€ pendents d'executar.
 - Tram Valls – Montblanc (inclòs el túnel de Lilla): 127,8 M€.
 - Connexió de l'A-27 amb l'AP-2: 17,5 M€.

Programació:

- Tram Valls – Montblanc (inclòs el túnel de Lilla): obres licitades l'any 2008, aturades el 2010 i reiniciades i de nou aturades el 2017 i reiniciades.

Estat de l'actuació:

- Obres acabades entre Tarragona i el Morell (2013), el Morell i Valls (2015), i la variant de Valls (2015).
- Tram Valls – Montblanc: previsió de finalització 2021.



Observacions:

- El tram Valls – Montblanc consta de diversos trams:
 - Tarragona - el Morell (7,8 km)
 - El Morell - variant de Valls (9,5 km)
 - Variant de Valls (5 km)
 - Variant de Valls - Montblanc (7,3 km)

Actuació:

V6. Desdoblament de l'N-240. Tram Lleida – les Borges Blanques

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Duplicació de l'N-240, tram Lleida - les Borges Blanques.
- La Generalitat de Catalunya considera que l'actuació també hauria d'incloure una variant al pas per Juneda.

Inversió estimada:

Total actuació: 56,3 M€

Programació:

- Es preveu fer les obres abans del 2019. Segons els Pressupostos Generals de l'Estat: 2016: 5,5 M€ el 2017, 25 M€ el 2018 i 25,3 M€ el 2019.

Estat de l'actuació:

- Licitat l'estudi informatiu.



Observacions:

- La idea és alliberar el peatge del tram Montblanc – les Borges Blanques i el desdoblament amb millores de l'N-240 entre les Borges Blanques i Lleida.
- La Generalitat de Catalunya ha calculat que si a la duplicació de la N-240 se li suma la variant de Juneda i les millores de connectivitat que es consideren necessàries el pressupost ascendiria a 100 M€.

Actuació:

V7. Eix d'aportació: eix túnel de Bracons - AP-7 per la C-66

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Inclou: les variants d'Olot i de les Preses, actuacions de millora de capacitat i seguretat a la C-66 de Besalú a Banyoles i a la variant de Banyoles.

Inversió estimada:

Total actuació: 392,3 M€

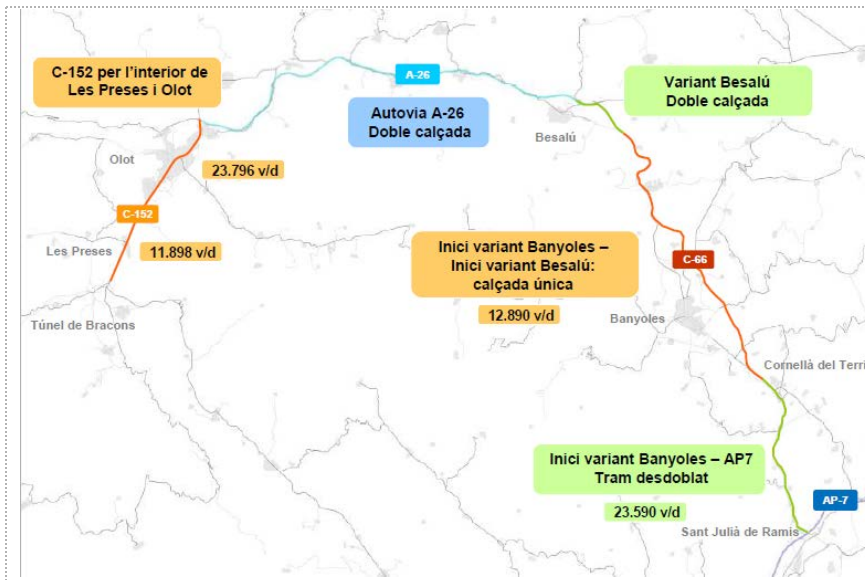
Programació:

Inversió estimada desglossada:

1. Variant de les Preses: 30,5 M€
2. Variant d'Olot: 117 M€
- 3 i 4. Desdoblament C-66 de Banyoles a Besalú + Millora dels enllaços del tram ja desdoblament entre Banyoles i l'AP7: 242,3 M€
5. Millora seguretat viària de la C-66 de Banyoles a Besalú: 7,85 M€

Estat de l'actuació:

- Variants d'Olot i de les Preses: estudis / projectes pendents de redacció
- Millora seguretat viària de la C-66 de Banyoles a Besalú: obres licitades.



Observacions:

Actuació:

V8. Gestió de corredors viaris per a ús de mercaderies

Programa:

Actuacions viàries

Objectiu:

Capacitat

Descripció:

- Millora de la gestió del transport de mercaderies als corredors viaris N-340 i N-240 per distribuir de manera més eficient el trànsit de mercaderies, optimitzar la capacitat de la infraestructura existent i millorar la seguretat viària. Al l'N-II ja s'ha implementat.
- Així doncs, aquesta actuació és prèvia i transitòria al desdoblament de les respectives carreteres nacionals previstes en les actuacions V2 (N-II), V3 (N-340) i V7 (N-240) (només en els trams en què sigui possible).

Inversió estimada:

Programació:

Estat de l'actuació:

- En servei, bonificacions als peatges de l'AP-7 entre Maçanet de la Selva i la frontera francesa, i restriccions per a la circulació de pesants a la carretera N-II en el mateix tram.
- En el cas de la N-240 i la N-340 ja s'ha implantat a partir de setembre de 2018.



Observacions:

- La mesura és possible en els trams en què hi ha una autopista paral·lela a la carretera nacional i on no hi ha una autovia alternativa.
- Tot i ser una actuació en què l'objectiu principal és la seguretat i no la capacitat, com s'ha considerat així perquè es tracta d'una mesura prèvia i transitòria a actuacions de desdoblament, amb l'objectiu d'ampliació de capacitat. En qualsevol cas, la seguretat, la sostenibilitat i l'eficiència són objectius transversals a totes les actuacions de l'Agenda.