

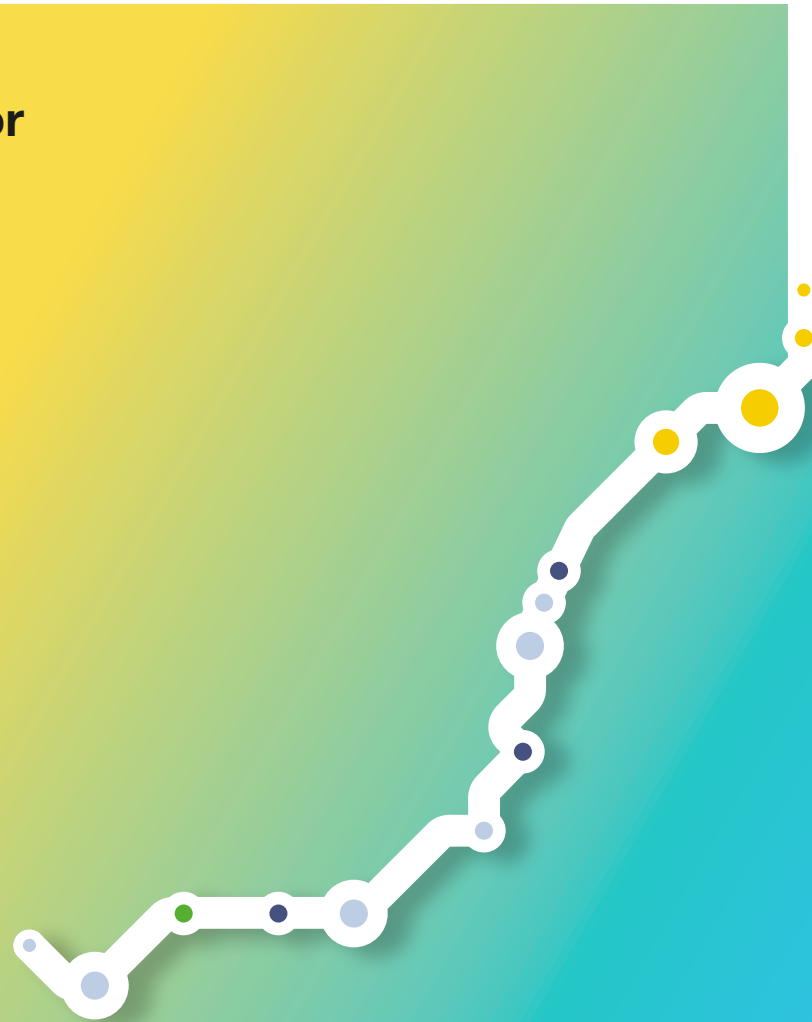
+ Corredor
+ Europa
+ Futur

Strategic Table of the Mediterranean Corridor

Barcelona, June 8, 2022

**Taula Estratègica
del Corredor Mediterrani**

Barcelona, 8 de juny de 2022
Recinte Modernista de Sant Pau



Taula Estratègica del Corredor Mediterrani



Beyond its unquestionable impact in terms of the movement of goods and passengers, the Mediterranean Corridor is a catalyst for the progress and competitiveness of the regions it crosses.

An infrastructure that, when properly connected, duly integrated and well managed, is capable of activating major economic areas, revitalising industrial and technological hubs, nourishing major regional infrastructures and catapulting logistics chains. In fact, the multiplier effect in the Mediterranean Corridor is 3.5 euros for every euro initially invested.

A lost decade

However, the Mediterranean Corridor (CMED) is significantly behind schedule. Of the 33 actions prioritised in the CMED Agenda in 2011 that were to be rolled out before 2020, only two are currently in service, despite being incomplete. This is a 6% compliance rate in terms of the number of actions initially planned.

As for the rest of the prioritised actions:

- **118 actions are pending definition or currently being studied, without a deadline:**

- With no forecast for commissioning, and therefore no estimate of the accumulated delay --> All of them should have been executed in 2020.
Now, in the Agenda's new schedule, they have been prioritised for 2030..

- **5 actions in the design stage:**

- New rail and road access to the Port of Barcelona.
Current estimated forecast: 2028 (cumulative delay: 10 years)
- Llobregat terminal and rolling highway terminal.
Current estimated forecast: 2028 (cumulative delay: 8 years)
- BASF terminal: no forecast due to a delay in incorporating the standard-gauge railway, leading to the withdrawal of BASF (cumulative delay in the implementation of the standard-gauge: 9 years, with current estimated forecast: 2024)
- L'Empordà terminal.
Current estimated forecast: 2024 (cumulative delay: 2 years)

- **5 actions in the construction phase:**

- Access to Barcelona Airport T1.
Current estimated forecast: 2024 (cumulative delay: 9 years)
- Incorporation of standard-gauge Castelló-Camp de Tarragona railway.
Current estimated forecast: 2024-2027 (cumulative delay: 6-9 years)
- Incorporation of a third line at the Vila-seca junction-Castellbisbal junction.
Current estimated forecast: 2024 (cumulative delay: 9 years)
- La Sagrera station.
Current estimated forecast: 2025 (cumulative delay: 7 years)
- El Vallès terminal (La Llagosta).
Current estimated forecast: 2024 (cumulative delay: 10 years)

1 / Nova Agenda catalana del Corredor Mediterrani 2030

Objectius

I. Capacitat

- 1 Eliminar els principals colls d'ampolla infraestructurals (reducció del nombre de vies, trànsit mixt amb alta freqüència i bifurcacions a nivell), en termes de capacitat, del corredor mediterrani.
- 2 Eliminar els principals colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies.
- 3 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la funcionalitat de la xarxa viària del corredor mediterrani.

II. Prestacions

- 4 Dotar el corredor mediterrani de prestacions essencials homogènies per garantir itineraris continus d'alta velocitat per a viatgers i itineraris aptes per al trànsit de trens de mercaderies de 750 m.
- 5 Adaptar el corredor mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat.

III. Resiliència

- 6 Dotar d'itineraris alternatius davant d'afectacions programades o sobrevingudes i millorar la robustesa del corredor mediterrani davant el canvi climàtic.

IV. Integració

- 7 Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb els principals aeroports internacionals
- 8 Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat i complementarietat intermodal
- 9 Dotar els ports de Barcelona i Tarragona de connexions ferroviàries i viàries i instal·lacions logístiques, per permetre la intermodalitat ferroviària-portuària-viària i millorar-ne la competitivitat
- 10 Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica.

Actuacions



Xarxa ferroviària

- X1 Salt de moltó del nus de Vila-seca
- X2 Nou accés ferroviari al port de Tarragona
- X3 Nou accés ferroviari al port de Barcelona
- X4 Triplicació de via Martorell-Castellbisbal
- X5 Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona
- X6 Nova línia d'alta velocitat Castelló-Tarragona
- X7 Nou corredor de mercaderies al Camp de Tarragona
- X8 Connexions de Picamoixons i Reus



Modernització

- M1 Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca
- M2 Implantació tercer fil nus de Vila-seca - Reus - Constantí
- M3 Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal
- M4 Implantació del tercer fil Saragossa / Lleida - Reus / St. Vicenç de Calders
- M5 Implantació tercer fil Vilamallà - Portbou
- M6 Renovació i defensa de la infraestructura davant riscos meteorològics
- M7 Dotació de vies d'apartat de 750 m i adequació de la infraestructura al gàlib de mercaderies



Estacions

- E1 Estació intermodal de Barcelona-la Sagrera
- E2 Estació intermodal del Baix Llobregat
- E3 Estació intermodal Aeroport de Girona
- E4 Estació intermodal del Camp de Tarragona
- E5 Ampliació de l'estació intermodal de Barcelona - Sants



Terminals

- T1 Terminal de la Plana de Lleida
- T2 Terminal del Penedès
- T3 Terminals a l'antiga llera del riu Llobregat
- T4 Terminal del Vallès (la Llagosta)
- T5 Terminal de l'Empordà (Vilamallà)
- T6 Ramals industrials



Serveis

- S1 Promoció dels serveis intermodals de mercaderies
- S2 Gestió de les terminals ferroviàries del nus logístic de Barcelona



Viaris

- V1 Nou accés viari al Port de Barcelona
- V2 AP-7. Enllaços
- V3 AP-7. Ampliacions de capacitat
- V4 B-40
- V5 A-2. Figueres
- V6 A-27. Tram Valls - Montblanc
- V7 AP-2. Enllaços / N-240



2 / Agenda catalana del Corredor Mediterrani 2001

Incompliments: actuacions

Estat dels treballs any 2022

- En servei
- En obres
- En projecte
- En estudi
- Pendants

Xarxa ferroviària

- X1 Nou corredor Vandellòs - el Camp de Tarragona
- X2 Nou accés ferroviari al port de Tarragona
- X3 Connexió LC-LAV al Penedès
- X4 Variant de Martorell: Martorell - Castellbisbal
- X5 Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona
- X6 Nou accés ferroviari al port de Barcelona

Modernització

- M1 Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca
- M2 Implantació tercer fil Reus - nus de Vila-seca
- M3 Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal
- M4 Rehabilitació línia Reus - Roda de Berà
- M5 Implantació tercer fil Vilamallà - Portbou
- M6 Implantació del tercer fil Saragossa - Lleida / Reus - Sant Vicenç de Calders

Estacions

- E1 Estació del Baix Llobregat
- E2 Estació de Barcelona - Sants
- E3 Estació de La Sagrera
- E4 Estació LAV aeroport de Girona

Terminals

- T1 Terminal de BASF
- T2 Terminal del moll del Prat
- T3 Terminal del Llobregat. Terminal d'autopista ferroviària
- T4 Terminal del Vallès (la Llagosta)
- T5 Terminal de l'Empordà (Vilamallà)
- T6 Terminal del Penedès
- T7 Ramals industrials

Serveis

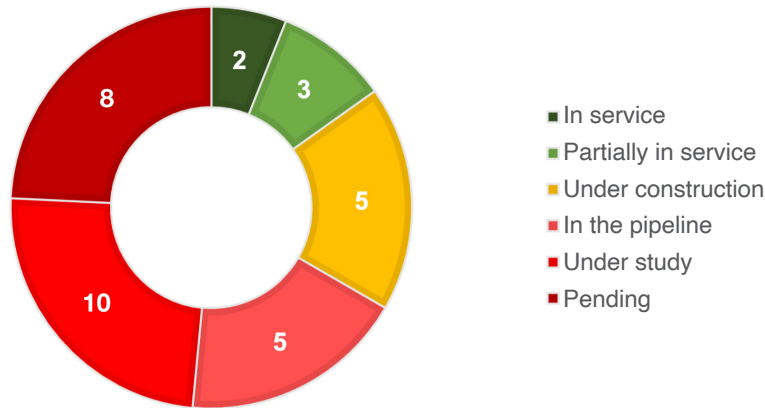
- S1 Promoció dels serveis intermodals de mercaderies

Viaris

- V1 Nou accés viari al Port de Barcelona pel sud
- V2 N-II / A-2, àmbit de Girona
- V3 N-340 / A-7, àmbit de Tarragona
- V4 Ronda del Vallès
- V5 Estudi de la mobilitat del Vallès Oriental i Occidental
- V6 Autovia A-27. Tram Vallès - Montblanc
- V7 Desdoblament N-240. Tram Lleida - les Borges Blanques
- V8 Itinerari túnel de Bracons - AP-7 per la C-66
- V9 Gestió de corredors viaris per a ús de mercaderies



1



• 3 actions partially in service

- N-II / A-2, Girona area (the N-340 / A-7 section of the Tarragona area is not included)
- Ronda del Vallès
- A-27 motorway, Valls-Montblanc section

In conclusion, beyond what the data can tell us, there has been a scattered and parallel (not serial) deployment of all actions planned for the Mediterranean Corridor. In other words, the actions have not been prioritised in terms of scalability, efficiency, use of existing corridors and satisfaction of the principal needs for freight and passenger transport.

(Image 1)

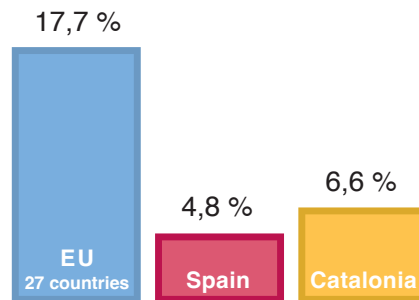
No Corridor, no decarbonisation

According to data from 2019, the modal share of rail in Spain has not increased and has remained at around 5%, one of the lowest of all European countries, and well below the European average of 17.7%.

To reach the goal of climate neutrality by 2050, GHG emissions from transport must be reduced by 90%. This calls for ambitious changes in the transport sector and rail plays a key role. As such, high-speed rail traffic needs to double by 2030, and freight transported by rail needs to increase twofold by 2050.

(Image 2)

2



A new CMED Catalan Agenda

In the best case scenario, the Catalan Agenda could become a reality in 2030, that is, 10 years after the Generalitat de Catalunya scheduled priority actions in the Catalan Agenda for the Mediterranean Corridor.

As such, it is necessary to prioritise actions to achieve a Mediterranean Corridor whose majority of railways help decarbonise transport and improve companies' competitive edge and people's quality of life.

Catalonia is committed to having an effective, sustainable, efficient, scalable and resilient transport network, one that is well connected with other transport networks. This mission conditions strategic decision-making and is pursued directly or horizontally across all the actions that derive from it.

A Mediterranean Corridor that's more...

... decarbonised and environmentally sustainable

- That increases the modal share of rail freight by implementing a more economically efficient infrastructure and logistics chain, with high-performance terminals that make the Corridor's transport system more efficient, and integrates a scalable intermodal transport chain with the maritime system and local road networks.
- That promotes scalable mobility and modes of transport that complement each other by connecting the Corridor with the suburban, metropolitan and regional transport networks, thereby creating networked regions around the Corridor that are also connected with the airports
- With a multimodal fare policy that promotes sustainable use and encourages users to combine complementary modes of transport

... competitive, resilient and economically efficient

- Free of infrastructural, functional and regulatory bottlenecks that limit the capacity, availability and performance of the whole Corridor and which deter and reduce its utilisation.
- That prioritises investments that support the real economy and European citizens' current needs.
- That is deployed across a network, with links to the main port and airport infrastructures, logistics centres, economic hubs and the country's major facilities.
- That makes use of the high-speed corridors with deregulated national and international medium-distance services.

... in line with citizens and different regions' needs

- That prioritises actions that serve citizens and the real needs of the main urban areas and economic engines.
- That connects the region's main resources, multiplying their potential and accelerating the region's capacities.
- That promotes the equitable development and competitiveness of all regions, breaking with radial approaches that privilege some areas over others.
- That develops a more decentralised model, with greater powers for the regions, which facilitates shared decision-making and is coordinated by the European Union to effectively meet the States' deadlines and fulfil their commitments.

Objectives

The general objective for developing the Mediterranean Corridor is to have a transport network that is **effective, sustainable, efficient, scalable and integrated within other transport networks**. This mission conditions strategic decision-making and is pursued both directly and **horizontally** across all resulting actions.

The specific **objectives** for developing the Mediterranean Corridor are:

I. Capacity

Increase the railway infrastructure capacity as much as is needed by **removing existing bottlenecks**.

II. Services

Provide the Catalan railway network with **essential services and ensure its standards are consistent** with those of other networks on the Mediterranean Corridor.

III. Resilience

Make the Mediterranean Corridor **resilient to climate change and adaptable when faced with** planned or unforeseen circumstances.

IV. Integration

Ensure that **the different modes of transport** that use the Mediterranean Corridor are well connected, as well as its hubs and arteries.

Strategic actions

1	Remove the Mediterranean Corridor's main infrastructural bottlenecks (reduced number of tracks, high-frequency mixed traffic and level junctions) in terms of capacity.	I. Capacity
2	Remove the main non-infrastructural bottlenecks that hinder the flow of freight transport.	
3	Remove the main current bottlenecks in terms of capacity and improve the performance of the Mediterranean Corridor's road network.	
4	Provide the Mediterranean Corridor with uniform essential services in order to guarantee continuous high-speed routes for passengers and also routes suitable for 750-metre freight trains.	II. Services
5	Adapt the Mediterranean Corridor to the technical infrastructural standards for interoperability.	
6	Offer alternative routes when planned or unforeseen circumstances arise and make the Mediterranean Corridor more resilient against climate change.	III. Resilience
7	Connect the high-speed rail network to major international airports.	IV. Integration
8	Connect the high-speed rail network to Barcelona metropolitan area's transport network to ensure that they are well connected and complementary services.	
9	Equip the ports of Barcelona and Tarragona with rail and road connections and logistical facilities to enable rail-port-rail transport combinations and make the Port more competitive.	
10	Implement strategic land-based logistics terminals and connect them to the core network.	

Strategic actions

1

Remove the Mediterranean Corridor's main infrastructural bottlenecks (reduced number of tracks, high-frequency mixed traffic and level junctions) in terms of capacity.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none"> X1. Flying junction in Vila-seca 	<p>Duplicate the single-track section connecting the Castelló-Camp de Tarragona and Reus-Tarragona corridors by installing a flying junction.</p>	<p>Remove the capacity limit on the Castelló-Tarragona and Zaragoza-Tarragona corridors at the Vila-seca junction in order to improve freight flows planned for the Mediterranean Corridor in the short term, as well as the regional train services.</p>
<ul style="list-style-type: none"> X4. Triple the Martorell-Castellbisbal railway line 	<p>Triple the tracks between Martorell and Castellbisbal and remodelling Martorell railway station.</p>	<p>Solve congestion on this section used by all freight traffic and high-frequency commuter services travelling through the Mediterranean Corridor, in order to meet short-term capacity needs.</p>
<ul style="list-style-type: none"> X7. New freight corridor in Camp de Tarragona 	<p>Create a better route for freight traffic in Camp de Tarragona.</p>	<p>Provide a better freight route for the Camp de Tarragona corridor, where all rail traffic from inland Spain and the Mediterranean Corridor converge, as well as the traffic generated in the Camp de Tarragona Port and factories.</p>

Strategic actions

2 Remove the main non-infrastructure bottlenecks that hinder the flow of freight transport.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none">▪ S1. Promote multimodal freight services	European project to boost rail freight transport on the Mediterranean Corridor.	Increase use of the existing facilities and current services; boost rail freight traffic by promoting new routes, increasing the number of tracks available, increasing traction expertise and improving terminal management.
<ul style="list-style-type: none">▪ S2. Manage the Barcelona logistics hub's rail terminals	Plan and outline how Adif, APB and the Generalitat de Catalunya will participate in and manage Barcelona logistics hub's intermodal terminals.	Create an integrated management model for both the existing and planned intermodal freight terminals that make up Barcelona's logistics hub, in order to improve the logistics of the transport chain.

Strategic actions

3 Remove the main current bottlenecks in terms of capacity and improve the performance of the Mediterranean Corridor's road network.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
V2. AP-7. Links	Create new connections, local link roads and improve existing ones as required	Improve direct access to the A-7 in the north and south of Tarragona, the C-15 in Vilafranca and the C-60 in La Roca. Create new local link roads.
V3. AP-7. Capacity expansions	Add a fourth lane to the El Vendrell-Martorell and Martorell-Castellbisbal (B-23) sections.	Ensure an adequate service on these sections and avoid congestion.
V4. B-40	Section from Olesa de Montserrat to Viladecavalls	Complete the section Abrera - Terrassa and the connection with C-16 and C-58 at Viladecavalls
V5. A-2. Figueres	Widen the Figueres bypass.	Improve the service and safety of Figueres' east ring road.
V6. A-27. Valls-Montblanc section	Completion of the Valls-Montblanc section and connection with the AP-2.	Communication with the Mediterranean, Central and Iberian corridors.
V7. AP-2. Junctions / N-240	New junctions on the AP-2 and transforming 2+1 of the N-240 between Borges and Lleida.	Make the AP-2 more accessible and the N-240 safer.

Strategic actions

4 Provide the Mediterranean Corridor with uniform essential services in order to guarantee continuous high-speed routes for passengers and also routes suitable for 750-metre freight trains.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none">▪ X8. New Castelló-Tarragona high-speed railway line	New high-speed railway line (350 km/h) between Castelló and Camp de Tarragona.	Improve journey time by one hour for long-distance and high-performance regional services, in order to align the service with the rest of the corridor to the French border and to Zaragoza and Madrid.
<ul style="list-style-type: none">▪ M7. Installation of 750-metre sidings along the entire Mediterranean corridor	Installation of 750-metre sidings at stations and Automatic Train Supervision (ATS) Control Units along the Mediterranean Corridor. Adaptation of infrastructure in overpasses and tunnels to ensure gauge for freight routes.	Allow 750-metre trains to park or stop along the Mediterranean Corridor to improve the efficiency of the freight transport system.

Strategic actions

5 Adapt the Mediterranean Corridor to the technical infrastructural standards for interoperability.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ M1. Implementation of standard gauge Castelló - Vila-seca junction 	<p>Add a European standard-gauge railway to the corridor, including the branch line at Tortosa.</p>	<p>Enable European standard-gauge freight trains to travel on the conventional railway line, in a corridor that hosts many industrial activities and logistics centres, as well as deploy regional cross-border passenger services.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ M2. Implementation of third line Vila-seca - Reus - Pol. Nord 	<p>Convert to a mixed-gauge network.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ M3. Incorporation of the third line at the Vila-seca junction-Castellbisbal junction 	<p>Convert both tracks to mixed-gauge, including the access branches to SEAT and the Port of Tarragona.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ M4. Incorporation of a third line Zaragoza/Lleida - Reus/St. Vicenç de Calders (passing through Valls) 	<p>Convert the two corridors from single-track to mixed-gauge.</p>	

Strategic actions

6

Offer alternative routes when planned or unforeseen circumstances arise and make the Mediterranean Corridor more resilient against climate change.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none">▪ M5. Incorporate a third line Vilamalla-Portbou	Convert one of the two tracks to mixed-gauge.	Provide alternative access to the international route between Vilamalla and the Pertús tunnel via the other existing international route between Vilamalla and Portbou.
<ul style="list-style-type: none">▪ M6. Renovate and reinforce the infrastructure against meteorological hazards	Adapt vulnerable infrastructures to withstand meteorological hazards (hydraulic, maritime or landslides).	Ensure the resilience and rapid recovery of the system when adverse weather strikes, which has become stronger and more frequent due to climate change.
<ul style="list-style-type: none">▪ X8. Picamoixons and Reus connections	Incorporate the missing branch lines at the Picamoixons and Reus railway junctions to provide a full service.	Provide an alternative route between Sant Vicenç de Calders and Reus via Tarragona.

Strategic actions

7

Connect the high-speed rail network to major international airports.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none"> X5. Railway access to Barcelona Airport T1 	<p>A new 5-km double-track railway, mainly underground, with two new stations at both airport terminals (T1 and T2).</p>	<p>Connect Barcelona Airport's T1 and T2 terminals by rail with the high-speed railway line and Barcelona's suburban train and metro network.</p>
<ul style="list-style-type: none"> E2. El Baix Llobregat station 	<p>Complete the new rail interchange with high-speed, regional, suburban, metro and bus services, connected to Josep Tarradellas Barcelona-El Prat Airport with its own suburban railway line.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> E3. Girona Airport LAV station 	<p>A new station on the high-speed railway line at Girona Airport.</p>	<p>Provide Barcelona, Girona and Reus airports with intermodal stations and access to the high-speed railway line, which will allow long-distance services to complement each other and the Catalan airport system to successfully absorb the transport demands foreseen for Barcelona's airport.</p>
<ul style="list-style-type: none"> E4. A new intermodal station at Camp de Tarragona 	<p>A new interchange with high-speed train, regional train and tram services, and a connection to Reus Airport.</p>	

Strategic actions

8

Connect the high-speed rail network to Barcelona metropolitan area's transport network to ensure that they are well connected and complementary services.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none">▪ E1. Intermodal station Barcelona-La Sagrera	A new intermodal station with high-speed rail, regional rail, suburban rail, metro and bus services.	Respond to the demand for mobility in the north of Barcelona by building an intermodal station that combines high-speed services, local and regional rail services and metropolitan services.
<ul style="list-style-type: none">▪ E5. Enlargement of intermodal station Barcelona-Sants	Extend the railway station, building an underground car park and a new bus station.	Adapt the station to cope with the expected demand for high-speed services and provide space for other modes of transport in order to promote the intermodal use of public transport.

Strategic actions

9

Equip the Ports of Barcelona and Tarragona with rail and road connections and logistical facilities to enable rail-port-rail transport combinations and make the Ports more competitive.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ X2. New rail access to the Port of Tarragona 	<p>Remodel the Adif rail marshalling yard and new mixed-gauge rail access at the Port.</p>	<p>Dispatch trains on standard-gauge railways from the intermodal terminal "La Boella" in the Port of Tarragona, and connect the Adif marshalling yard and dispatch/reception terminal with the loading/unloading terminals in the southern area.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ X3. New rail access to the Port of Barcelona 	<p>New mixed-gauge rail access to the new docks and logistics areas in the southern area of the Port and connecting them with both the existing terminals (El Prat and Can Tunis) and those planned for the old Llobregat riverbed.</p>	<p>Build new railway lines connecting the existing and planned terminals in the Port of Barcelona's area of expansion, thus allowing them to be developed.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ V1. New road access to the Port of Barcelona from the south 	<p>Adding an additional lane on the Litoral ring road and building a second section of dual carriageway on the right bank of the Llobregat river.</p>	<p>Provide new road access to accommodate the freight traffic generated by the southern expansion of the Port of Barcelona.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T3. New terminals on the old Llobregat riverbed 	<p>New intermodal rail terminals, part of the southern expansion of the Port of Barcelona, adapted to rolling highway requirements and rail-port-rail transport.</p>	<p>Build new intermodal terminals that meet European capacity and standards to allow for a rolling highway and the integration of complementary rail-port-rail transport, in response to the needs arising from the growth in the southern area of the Port of Barcelona.</p>

Strategic actions

* Public-private partnerships

10

Implement strategic land-based logistics terminals and connect them to the core network.

ACTION	DESCRIPTION	OBJECTIVE
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T1. La Plana de Lleida* terminal 	<p>A new intermodal rail-road terminal to serve the logistics area planned for La Plana de Lleida.</p>	<p>Create new logistics areas and promote rail-road intermodal transport use.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T2. El Penedès* terminal 	<p>A new intermodal rail-road terminal to serve the logistics area planned for El Penedès.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T4. El Vallès (La Llagosta) terminal 	<p>Remodel the current La Llagosta terminal to equip it with 750-metre standard-gauge railway tracks, and add branch lines to connect it with the high-speed railway line.</p>	<p>Enable international 750-metre-long freight services to be used and to promote rail-road intermodal transport by modernising existing terminals and providing a standard-gauge connection to the Mediterranean Corridor.</p>
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T5. L'Empordà (Vilamalla)* terminal 	<p>Incorporate a standard-gauge railway at the current Vilamalla terminal and adapt the connection with the Mediterranean Corridor to allow 750-metre-long trains to operate on standard-gauge.</p>	
<ul style="list-style-type: none"> ▪ T6. Industrial branch lines* 	<p>Make railways and terminals accessible with loading/unloading and dispatching/reception tracks, or adapt existing rail facilities to the needs of private industrial production centres or raw material production areas.</p>	<p>Make rail freight transport more efficient and competitive.</p>

Taula Estratègica del Corredor Mediterrani

Català

Taula Estratègica del Corredor Mediterrani



Més enllà del seu inqüestionable impacte en termes de moviment de mercaderies i de passatgers, el Corredor Mediterrani és un accelerador per al progrés i la competitivitat dels territoris que travessa.

Una infraestructura que, connectada adequadament, integrada degudament i ben gestionada, és capaç d'activar les principals àrees econòmiques, revitalitzar els clústers industrials i tecnològics, nodrir les principals infraestructures territorials i catapultar les cadenes logístiques. De fet, l'efecte multiplicador de la inversió pel Corredor Mediterrani es concreta en 3,5 euros per cada euro invertit.

Una dècada perduda

Tanmateix, el Corredor Mediterrani (CMED) s'ha endarrerit notablement en relació amb les previsions d'execució. De les 33 actuacions prioritzades a l'Agenda del CMED l'any 2011 que s'havien de programar abans del 2020, només dues es troben actualment en servei, tot i ser incompletes. Es tracta d'un 6% de compliment, en nombre d'actuacions.

Pel que fa a la resta d'actuacions prioritzades:

- **18 actuacions pendents de definició o en fase d'estudi, sense programació:**

- Sense previsió de posada en servei, i per tant, sense estimació del retard acumulat --> Totes haurien d'haver estat executades el 2020. Ara, amb la nova programació de l'Agenda, es prioritzen per al 2030.

- **5 actuacions en fase de projecte:**

- Nou accés ferroviari i viari al port de Barcelona.
Previsió estimada actual: 2028 (retard acumulat: 10 anys)
- Terminal del Llobregat i terminal d'autopista ferroviària.
Previsió estimada actual: 2028 (retard acumulat: 8 anys)
- Terminal de BASF: sense previsió a causa del retard en la implantació de l'ample estàndard, amb el consegüent desistiment de BASF (retard acumulat de la implantació de l'ample estàndard: 9 anys, amb previsió estimada actual: 2024)
- Terminal de l'Empordà.
Previsió estimada actual: 2024 (retard acumulat: 2 anys)

- **5 actuacions en fase d'obra:**

- Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona.
Previsió estimada actual: 2024 (retard acumulat: 9 anys)
- Implantació d'ample estàndard Castelló-Camp de Tarragona.
Previsió estimada actual: 2024-2027 (retard acumulat: 6-9 anys)
- Implantació tercer fil nus de Vila-seca – nus de Castellbisbal.
Previsió estimada actual: 2024 (retard acumulat: 9 anys)
- Estació de la Sagrera.
Previsió estimada actual: 2025 (retard acumulat: 7 anys)
- Terminal del Vallès (la Llagosta).
Previsió estimada actual: 2024 (retard acumulat: 10 anys)

1 / Nova Agenda catalana del Corredor Mediterrani 2030

Objectius

I. Capacitat

- 1 Eliminar els principals colls d'ampolla infraestructurals (reducció del nombre de vies, trànsit mixt amb alta freqüència i bifurcacions a nivell), en termes de capacitat, del corredor mediterrani.
- 2 Eliminar els principals colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies.
- 3 Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la funcionalitat de la xarxa viària del corredor mediterrani.

II. Prestacions

- 4 Dotar el corredor mediterrani de prestacions essencials homogènies per garantir itineraris continus d'alta velocitat per a viatgers i itineraris aptes per al trànsit de trens de mercaderies de 750 m.
- 5 Adaptar el corredor mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat.

III. Resiliència

- 6 Dotar d'itineraris alternatius davant d'afectacions programades o sobrevingudes i millorar la robustesa del corredor mediterrani davant el canvi climàtic.

IV. Integració

- 7 Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb els principals aeroports internacionals
- 8 Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat i complementarietat intermodal
- 9 Dotar els ports de Barcelona i Tarragona de connexions ferroviàries i viàries i instal·lacions logístiques, per permetre la intermodalitat ferroviària-portuària-viària i millorar-ne la competitivitat
- 10 Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica.

Actuacions



Xarxa ferroviària

- X1 Salt de moltó del nus de Vila-seca
- X2 Nou accés ferroviari al port de Tarragona
- X3 Nou accés ferroviari al port de Barcelona
- X4 Triplicació de via Martorell-Castellbisbal
- X5 Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona
- X6 Nova línia d'alta velocitat Castelló-Tarragona
- X7 Nou corredor de mercaderies al Camp de Tarragona
- X8 Connexions de Picamoixons i Reus



Modernització

- M1 Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca
- M2 Implantació tercer fil nus de Vila-seca - Reus - Constantí
- M3 Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal
- M4 Implantació del tercer fil Saragossa / Lleida - Reus / St. Vicenç de Calders
- M5 Implantació tercer fil Vilamallia - Portbou
- M6 Renovació i defensa de la infraestructura davant riscos meteorològics
- M7 Dotació de vies d'apartat de 750 m i adequació de la infraestructura al gàlib de mercaderies



Estacions

- E1 Estació intermodal de Barcelona-la Sagrera
- E2 Estació intermodal del Baix Llobregat
- E3 Estació intermodal Aeroport de Girona
- E4 Estació intermodal del Camp de Tarragona
- E5 Ampliació de l'estació intermodal de Barcelona - Sants



Terminals

- T1 Terminal de la Plana de Lleida
- T2 Terminal del Penedès
- T3 Terminals a l'antiga llera del riu Llobregat
- T4 Terminal del Vallès (la Llagosta)
- T5 Terminal de l'Empordà (Vilamallia)
- T6 Ramals industrials



Serveis

- S1 Promoció dels serveis intermodals de mercaderies
- S2 Gestió de les terminals ferroviàries del nus logístic de Barcelona



Viaris

- V1 Nou accés viari al Port de Barcelona
- V2 AP-7. Enllaços
- V3 AP-7. Ampliacions de capacitat
- V4 B-40
- V5 A-2. Figueres
- V6 A-27. Tram Valls - Montblanc
- V7 AP-2. Enllaços / N-240



2 / Agenda catalana del Corredor Mediterrani 2001

Incompliments: actuacions

Estat dels treballs any 2022

- En servei
- En obres
- En projecte
- En estudi
- Pendants

Xarxa ferroviària

- X1 Nou corredor Vandellòs - el Camp de Tarragona
- X2 Nou accés ferroviari al port de Tarragona
- X3 Connexió LC-LAV al Penedès
- X4 Variant de Martorell: Martorell - Castellbisbal
- X5 Accés a la T1 de l'aeroport de Barcelona
- X6 Nou accés ferroviari al port de Barcelona

Modernització

- M1 Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca
- M2 Implantació tercer fil Reus - nus de Vila-seca
- M3 Implantació tercer fil nus de Vila-seca - nus de Castellbisbal
- M4 Rehabilitació línia Reus - Roda de Berà
- M5 Implantació tercer fil Vilamallà - Portbou
- M6 Implantació del tercer fil Saragossa - Lleida / Reus - Sant Vicenç de Calders

Estacions

- E1 Estació del Baix Llobregat
- E2 Estació de Barcelona - Sants
- E3 Estació de La Sagrera
- E4 Estació LAV aeroport de Girona

Terminals

- T1 Terminal de BASF
- T2 Terminal del moll del Prat
- T3 Terminal del Llobregat. Terminal d'autopista ferroviària
- T4 Terminal del Vallès (la Llagosta)
- T5 Terminal de l'Empordà (Vilamallà)
- T6 Terminal del Penedès
- T7 Ramals industrials

Serveis

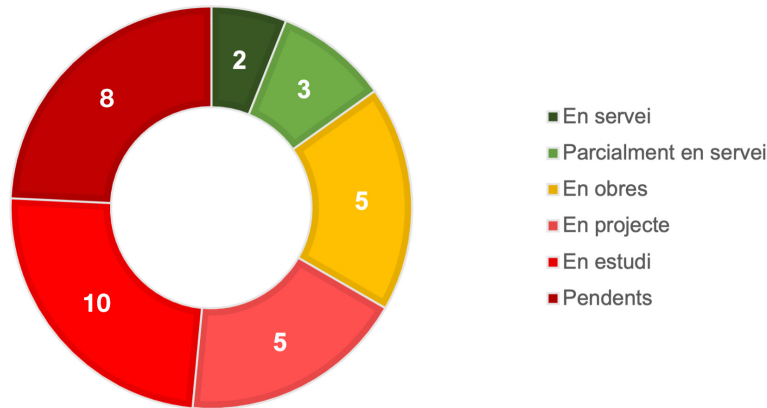
- S1 Promoció dels serveis intermodals de mercaderies

Viaris

- V1 Nou accés viari al Port de Barcelona pel sud
- V2 N-II / A-2, àmbit de Girona
- V3 N-340 / A-7, àmbit de Tarragona
- V4 Ronda del Vallès
- V5 Estudi de la mobilitat del Vallès Oriental i Occidental
- V6 Autovia A-27. Tram Vallès - Montblanc
- V7 Desdoblament N-240. Tram Lleida - les Borges Blanques
- V8 Itinerari túnel de Bracons - AP-7 per la C-66
- V9 Gestió de corredors viaris per a ús de mercaderies



1



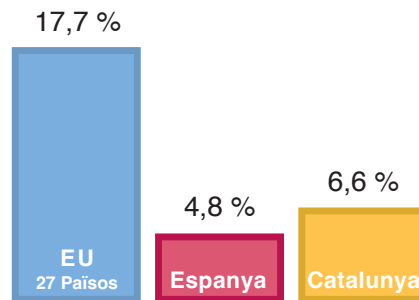
• 3 actuacions parcialment en servei

- N-II / A-2, àmbit de Girona (manca el tram N-340 / A-7 de l'àmbit de Tarragona)
- Ronda del Vallès
- Autovia A-27, Tram Valls-Montblanc

En conclusió, més enllà de les dades, hi ha hagut un desplegament difús i en paral·lel (no en sèrie) de totes les actuacions del Corredor Mediterrani. És a dir, no s'han prioritzat les actuacions en termes d'escalabilitat, eficiència, aprofitament de corredors existents i satisfacció de les necessitats principals per al transport de mercaderies i viatgers.

(Imatge 1)

2



Sense Corredor no hi ha descarbonització

Segons dades de l'any 2019, la quota modal del ferrocarril a nivell nacional no s'ha incrementat i s'ha mantingut entorn a un 5%, a la cua dels països europeus, i molt per sota de la mitjana europea del 17,7%.

Per arribar a l'objectiu de neutralitat climàtica al 2050, les emissions de GEH procedents del transport s'han de reduir en un 90%. Això requereix canvis ambiciosos en el sector del transport i el ferrocarril és una peça fonamental per aconseguir-ho. Per aquest motiu, l'any 2030, els trànsits d'alta velocitat ferroviària s'han de doblar, i per al 2050, les mercaderies transportades en ferrocarril s'han de multiplicar per 2.

(Imatge 2)

Una nova Agenda catalana del CMED

En el millor dels casos l'Agenda catalana podrà ser una realitat el 2030, és a dir, 10 anys després de la programació d'actuacions prioritàries proposada per la Generalitat de Catalunya a l'Agenda catalana del Corredor Mediterrani.

Per aquest motiu, cal reprioritzar actuacions per assolir un Corredor Mediterrani amb una important quota de ferrocarril que permeti descarbonitzar la mobilitat i millori la competitivitat de les empreses i la qualitat de vida de les persones.

Catalunya aposta per disposar d'una xarxa de transport eficaç, sostenible, eficient, escalable, robusta i integrada amb la resta de xarxes de transport. Aquesta missió condiona la presa de decisions estratègiques i es persegueix de manera directa o transversal en totes les actuacions que se'n deriven.

Un Corredor Mediterrani +

+ descarbonitzat i ambientalment sostenible

- Que incrementi la quota modal de mercaderies per ferrocarril mitjançant una infraestructura i una cadena logística més eficient econòmicament, amb terminals d'altres prestacions que fomentin l'eficiència del sistema de transport del Corredor i la integració de la cadena intermodal d'escala amb el sistema marítim i el transport viari de proximitat
- Que fomenti la mobilitat d'escala i la complementarietat de modes de transport mitjançant la connexió del Corredor amb les xarxes de transports de Rodalies, metropolitanes i regionals, per configurar territoris en xarxa a l'entorn del Corredor, i amb els aeroports
- Amb una política tarifària multimodal que fomenti l'ús sostenible i la complementarietat de modes de transport

+ competitiu, resilient i eficient econòmicament

- Sense colls d'ampolla infraestructurals, funcionals i reglamentaris, que limiten la capacitat, la disponibilitat i les prestacions de tot el Corredor i que dissuadeixen i redueixen el seu aprofitament
- Que prioritzi les inversions que donin resposta a l'economia real i a les necessitats actuals de la ciutadania europea
- Que es desplegui en xarxa, connectat amb les principals infraestructures portuàries i aeroportuàries, centres logístics, clústers econòmics i principals equipaments del país
- Que aprofitin els corredors d'alta velocitat amb serveis liberalitzats de mitja distància nacionals i internacionals

+ proper a la ciutadania i a les necessitats dels territoris

- Que prioritzi les actuacions al servei de la ciutadania i de les necessitats reals de les principals àrees urbanes i motors econòmics
- Que connecti els principals recursos territorials, que multipliqui les potencialitats i acceleri les capacitats dels territoris
- Que fomenti el desenvolupament equitatiu i la competitivitat de tots els territoris, trencant amb plantejaments radials, que privilegien algunes àrees i alteren l'equitat territorial

Que aprofundeixi en un model més descentralitzat, amb competències més àmplies per als territoris, que faciliti la presa de decisions compartida, sota la coordinació de la Unió Europea, per a l'assoliment efectiu dels terminis i dels compromisos dels Estats

Objectius

L'objectiu general del desenvolupament del corredor mediterrani és disposar d'una xarxa de transport **eficaç, sostenible, eficient, escalable, integrada amb la resta de xarxes de transport i robusta**. 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 la xarxa d'infraestructures, mitjançant l'**eliminació de colls d'ampolla** existents.

II. Prestacions

Dotar la xarxa ferroviària catalana d'unes **prestacions essencials i uns estàndards homologables** als de la resta del corredor mediterrani.

III. Resiliència

Dotar el corredor mediterrani **de robustesa davant del canvi climàtic i versatilitat davant afectacions** programades o sobrevingudes.

IV. Integració

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.

Actuacions estratègiques

1	Eliminar els principals colls d'ampolla infraestructurals (reducció del nombre de vies, trànsit mixt amb alta freqüència i bifurcacions a nivell), en termes de capacitat, del Corredor Mediterrani	I. Capacitat
2	Eliminar els principals colls d'ampolla no infraestructurals que obstaculitzen els fluxos de transport de mercaderies	
3	Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la funcionalitat de la xarxa viària del Corredor Mediterrani	
4	Dotar el Corredor Mediterrani de prestacions essencials homogènies per garantir itineraris continus d'alta velocitat per a viatgers i itineraris aptes per al trànsit de trens de mercaderies de 750 m	II. Prestacions
5	Adaptar el Corredor Mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat	
6	Dotar d'itineraris alternatius davant d'afectacions programades o sobrevingudes i millorar la robustesa del Corredor Mediterrani davant el canvi climàtic.	III. Resiliència
7	Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb els principals aeroports internacionals	IV. Integració
8	Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat i complementarietat intermodal	
9	Dotar els ports de Barcelona i Tarragona de connexions ferroviàries i viàries i instal·lacions logístiques, per permetre la intermodalitat ferroviària-portuària-viària i millorar-ne la competitivitat	
10	Implementar les terminals logístiques terrestres estratègiques i les seves connexions als arcs de la xarxa bàsica	

Actuacions estratègiques

1 Eliminar els principals colls d'ampolla infraestructurals (reducció del nombre de vies, trànsit mixt amb alta freqüència i bifurcacions a nivell), en termes de capacitat, del Corredor Mediterrani

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJETIU
<ul style="list-style-type: none">X1. Salt de moltó de Vila-seca	Duplicació del tram de via única de connexió del corredor Castelló-Camp de Tarragona amb el corredor Reus-Tarragona, mitjançant un salt de moltó.	Eliminar la restricció de capacitat dels corredors Castelló-Tarragona i Saragossa-Tarragona del nus de Vila-seca per garantir la continuïtat dels fluxos de mercaderies previstos al corredor mediterrani a curt termini i els serveis de rodalies.
<ul style="list-style-type: none">X4. Triplicació de via Martorell-Castellbisbal	Triplicació de via entre Martorell i Castellbisbal i remodelació de l'estació de Martorell.	Solucionar la congestió d'aquest tram per on passa tot el trànsit de mercaderies del corredor mediterrani i els serveis de rodalies d'alta freqüència, per donar resposta a les necessitats de capacitat a curt termini.
<ul style="list-style-type: none">X7. Nou corredor de mercaderies al Camp de Tarragona	Habilitació d'un encaminament preferent per al trànsit de mercaderies al Camp de Tarragona.	Dotar d'un corredor preferent per a mercaderies la ròtula del Camp de Tarragona, on conflueix tot el trànsit ferroviari de l'interior d'Espanya i del corredor mediterrani, així com el trànsit generat al port i les factories del Camp de Tarragona.

Actuacions estratègiques

2

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

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">▪ 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.
<ul style="list-style-type: none">▪ S2. Gestió de les terminals ferroviàries del nus logístic de Barcelona	Planificació i definició de la participació i gestió de l'Adif, l'APB i la Generalitat de Catalunya en les terminals intermodals que conformen el nus logístic de Barcelona.	Creació d'un model integral de gestió de les terminals intermodals de mercaderies existents i previstes que conformen el nus logístic de Barcelona, per a la millora de la logística de la cadena de transport.

Actuacions estratègiques

3

Eliminar els principals colls d'ampolla actuals, en termes de capacitat i millora de la funcionalitat de la xarxa viària del Corredor Mediterrani

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
V2. AP-7. Enllaços	Creació de noves connexions, enllaços locals i millora dels existents que ho requereixin	Millorar la connectivitat directa amb l'A-7 al sud i nord de Tarragona, amb la C-15 a Vilafranca, i millora enllaços amb la B-30/C-58/N-150 a Barberà i amb la C-60 a la Roca. Creació de nous enllaços locals.
V3. AP-7. Ampliacions de capacitat	Ampliació amb un quart carril dels trams El Vendrell – Martorell i Martorell - Castellbisbal (B-23)	Garantir un nivell de servei adequat en aquests trams evitant les congestions.
V.4 B-40	Tram d'Olesa de Montserrat a Viladecavalls	Completar el recorregut Abrera – Terrassa i la connexió amb la C-16 i C-58 a Viladecavalls
V.5 A-2. Figueres	Desdoblament variant de Figueres	Millorar la funcionalitat i seguretat de la ronda est de Figueres
V.6 A-27. Tram Valls - Montblanc	Acabament del tram Valls – Montblanc i connexió amb l'AP-2	Comunicació corredors mediterrani, central i ibèric.
V.7 AP-2. Enllaços / N-240	Nous enllaços a l'AP-2 i transformació 2+1 de la N-240 entre Borges i Lleida.	Millorar l'accessibilitat de l'AP-2 i la seguretat de la N-240.

Actuacions estratègiques

4 Dotar el Corredor Mediterrani de prestacions essencials homogènies per garantir itineraris continus d'alta velocitat per a viatgers i itineraris aptes per al trànsit de trens de mercaderies de 750 m

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">▪ X6. Nova línia d'alta velocitat Castelló-Tarragona	Nova línia d'alta velocitat per a 350 km/h entre Castelló i el Camp de Tarragona.	Millorar el temps de viatge en 1 h del serveis de llarg recorregut i regionals d'altas prestacions, per homologar-ho a les prestacions de la resta del Corredor cap a la frontera francesa i cap a Saragossa i Madrid.
<ul style="list-style-type: none">▪ M7. Dotació de vies d'apartador de 750 m a tot el Corredor Mediterrani	Dotació de vies d'apartat de 750 m a les estacions i PAETs al llarg del Corredor Mediterrani. I adequació de la infraestructura en passos superiors i túnels per garantir el gàlib per a l'encaminament de mercaderies	Permetre l'estacionament o parada de trens de 750 m al llarg del corredor mediterrani per millor l'eficiència del sistema de transport de mercaderies i permetre l'encaminament ferroviari dels diferents tipus de transport de mercaderies al llarg del corredor mediterrani.

Actuacions estratègiques

5

Adaptar el Corredor Mediterrani als estàndards tècnics infraestructurals d'interoperabilitat

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">M1. Implantació d'ample estàndard Castelló - nus de Vila-seca	Implantació de l'ample estàndard europeu al corredor, inclòs també el ramal a Tortosa.	Fer possible el trànsit de mercaderies en ample estàndard europeu per la línia convencional, en un corredor amb gran presència d'activitats industrials i centres logístics, així com el desplegament de serveis regionals transfronterers de viatgers.
<ul style="list-style-type: none">M2. Implantació del tercer fil Vila-seca - Reus - pol. Nord	Conversió a ample mixt del corredor.	
<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, inclosos els ramals d'accés a la SEAT i al port de Tarragona.	
<ul style="list-style-type: none">M4. Implantació del tercer fil Saragossa/Lleida - Reus/St. Vicenç de Calders (passant per Valls)	Conversió a ample mixt dels dos corredors de via única.	

Actuacions estratègiques

6

Dotar d'itineraris alternatius davant d'afectacions programades o sobrevingudes i millorar la robustesa del Corredor Mediterrani davant el canvi climàtic.

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">M5. Implantació del tercer fil Vilamalla-Portbou	Conversió a ample mixt d'una de les dues vies.	Dotar d'un encaminament alternatiu l'itinerari internacional entre Vilamalla i el túnel del Pertús per l'altre itinerari internacional existent entre Vilamalla i Portbou.
<ul style="list-style-type: none">M6. Renovació i defensa de la infraestructura davant riscos meteorològics	Adequació d'infraestructures vulnerables davant riscos meteorològics (hidràulics, marítims o esllavissades).	Garantir la robustesa o la ràpida recuperació del sistema davant d'episodis climàtics adversos, la freqüència i acció dels quals s'han modificat amb el canvi climàtic.
<ul style="list-style-type: none">X8. Connexions de Picamoixons i Reus	Implantació dels ramals que hi falten als nusos ferroviaris de Picamoixons i Reus per permetre tots els moviments.	Dotar d'un encaminament alternatiu entre Sant Vicenç de Calders i Reus l'existent passant per Tarragona.

Actuacions estratègiques

7

Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb els principals aeroports internacionals

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">E2. Estació del Baix Llobregat	Completar el nou intercanviador ferroviari amb serveis d'alta velocitat, regionals, de rodalies, metro i autobús, connectat amb l'aeroport de Barcelona - El Prat de Llobregat amb una línia pròpia de rodalies.	Dotar els aeroports de Barcelona, Girona i Reus d'estacions intermodals amb la línia d'alta velocitat, que permeti la complementarietat dels serveis de llarg recorregut i la funcionalitat integral del sistema aeroportuari català per absorbir la demanda de mobilitat prevista a l'aeroport de Barcelona.
<ul style="list-style-type: none">E3. Estació intermodal Aeroport de Girona	Nova estació a la línia d'alta velocitat a l'aeroport de Girona.	
<ul style="list-style-type: none">E4. Estació intermodal del Camp de Tarragona	Nou intercanviador ferroviari amb serveis d'alta velocitat, regionals i tramviaris, i connexió amb l'aeroport de Reus.	

Actuacions estratègiques

8

Connectar la xarxa ferroviària d'alta velocitat amb la xarxa de transport de la regió metropolitana de Barcelona per assegurar la seva connectivitat i complementarietat intermodal

ACTUACIÓ	DESCRIPCIÓ	OBJECTIU
<ul style="list-style-type: none">E1. Estació intermodal de Barcelona-La Sagrera	Nova estació intermodal amb serveis d'alta velocitat, regionals, de rodalies, metro i autobús.	Donar resposta a la demanda de mobilitat de l'àmbit nord de Barcelona, mitjançant un node intermodal que integri els serveis d'alta velocitat, els serveis ferroviaris de rodalies i regionals i els serveis metropolitans.
<ul style="list-style-type: none">E5. Ampliació de l'estació intermodal de Barcelona-Sants	Ampliació del vestíbul ferroviari, execució d'un aparcament soterrat i nova estació d'autobusos.	Adaptar l'estació a la demanda prevista d'alta velocitat i dotació d'espais per a altres modes de transport per donar resposta al foment del transport públic i el foment de la intermodalitat.

Actuacions estratègiques

9

Dotar els ports de Barcelona i Tarragona de connexions ferroviàries i viàries i instal·lacions logístiques, per permetre la intermodalitat ferroviària-portuària-viària i millorar-ne la 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, i connectar 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">▪ X3. 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 les terminals existents (el Prat i Can Tunis) i previstes a l'antiga llera del riu Llobregat.	Connectar ferroviàriament les terminals existents i previstes a la zona de creixement del port de Barcelona, i permetre el desplegament d'aquestes.
<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 generat a l'ampliació sud del port de Barcelona.
<ul style="list-style-type: none">▪ T3. Terminals de l'antiga llera del riu Llobregat	Noves terminals ferroviàries intermodals a la zona sud de creixement del port de Barcelona, adaptades als requisits d'autopista ferroviària i a la intermodalitat ferroviària-portuària-viària.	Executar noves terminals intermodals amb capacitat i estàndards europeus per permetre l'autopista ferroviària i la integració i complementarietat dels modes de transport ferroviari-portuari-viari, que donin resposta a les necessitats derivades dels creixements a l'àmbit sud del port de Barcelona.

Actuacions estratègiques

* Col·laboració públicoprivada

10

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">T1. Terminal de la plana de Lleida*	Nova terminal intermodal ferroviària-viària per donar servei a la zona logística prevista a la plana de Lleida.	Creació de noves àrees logístiques i foment de la intermodalitat ferroviària-viària.
<ul style="list-style-type: none">T2. Terminal del Penedès*	Nova terminal intermodal ferroviària-viària per donar servei a la zona logística prevista al Penedès.	
<ul style="list-style-type: none">T4. Terminal del Vallès (la Llagosta)	Remodelació de l'actual terminal de la Llagosta per dotar-la de vies de 750 m i ample estàndard, i execució de ramals de connexió amb la línia d'alta velocitat.	Permetre l'establiment de serveis de mercaderies internacionals de 750 m de longitud i el foment de la intermodalitat ferroviària-viària, mitjançant la modernització de terminals existents i la dotació de connexió en ample estàndard al corredor mediterrani.
<ul style="list-style-type: none">T5. Terminal de l'Empordà (Vilamallà)*	Implantació de l'ample estàndard a l'actual terminal de Vilamallà i adequació de la connexió amb el Corredor Mediterrani per permetre l'operativa de trens de 750 m de longitud en ample estàndard.	
<ul style="list-style-type: none">T6. 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 primeres.	Dotar de més eficiència i competitivitat el transport ferroviari de mercaderies.



Strategic Table of the Mediterranean Corridor

Barcelona, June 8, 2022

**Taula Estratègica
del Corredor Mediterrani**

Barcelona, 8 de juny de 2022
Recinte Modernista de Sant Pau

