

## **El Consell d'Administració de l'ATM aprova inicialment el Pla Director d'Infraestructures 2011-2020**

- **El nou PDI 2011-2020 contempla posar en servei 103 km de nova xarxa ferroviària i 92 noves estacions**
- **Comportarà un augment del 8,4% en la participació modal del transport públic en els desplaçaments a la regió metropolitana de Barcelona**
- **Suposarà una reducció superior al 12% en el consum d'energia i en l'emissió de substàncies contaminants a l'atmosfera**

El Consell d'Administració de l'Autoritat del Transport Metropolità, reunit avui dia 13 de juliol de 2012, ha aprovat inicialment el Pla Director d'Infraestructures per al període 2011-2020. Amb aquesta aprovació s'obre un termini fins finals d'octubre de 2012 per a la recollida de suggeriments de les institucions i tots els ciutadans en general en relació amb aquesta figura de planejament.

Els Estatuts de l'ATM encomanen a aquest consorci públic (integrat per la Generalitat de Catalunya, l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà) la planificació d'infraestructures de transport públic col·lectiu i la programació d'aquelles que s'hagin d'executar en l'horitzó temporal de deu anys a la regió metropolitana de Barcelona. El PDI abasta les xarxes de transport públic de titularitat de les administracions consorciades de l'ATM i també realitza propostes sobre la xarxa ferroviària de titularitat estatal.

L'antecedent d'aquest pla, el PDI 2001-2010, va ser aprovat inicialment pel Consell d'Administració de l'ATM l'abril de 2002 i de forma definitiva pel Govern de la Generalitat de Catalunya el juny de 2002.

Les tasques de realització del nou PDI 2011-2020 s'inicien a l'abril de 2011, quan el Consell d'Administració n'encarrega als serveis tècnics de l'ATM la seva elaboració. El mandat del Consell d'Administració estableix que el nou PDI ha d'ajustar-se a la capacitat inversora de les administracions públiques durant el període de referència i que les actuacions proposades s'han de jerarquitzar segons criteris objectius de rendibilitat socioeconòmica i ambiental aplicats a estimacions robustes de la demanda potencial i servida amb supòsits realistes quant als costos d'explotació i construcció.

El nou PDI preveu la finalització d'actuacions en marxa en matèria d'infraestructura ja previstes en el PDI 2001-2010, concretament diverses inversions amb important rendibilitat socioeconòmica i ambiental; i redactar els nous projectes constructius que el sistema de transport públic necessitarà a llarg termini a l'àmbit de la RMB.

El PDI preveu una revisió del Pla a mitja vida (2015-2016), on les actuacions proposades com a projecte podran ser reconsiderades com a infraestructures a executar durant el decenni de referència.



El PDI 2011-2020 comprèn cinc programes d'actuació:

- AX: ampliació de la xarxa ferroviària (Metro i FGC) i de tramvia
- XE: desplegament de la xarxa ferroviària estatal
- IN: intercanviadors
- TPC: infraestructures de transport públic per carretera
- MM: modernització i millora de les xarxes ferroviàries existents

### **Programa AX (ampliació de xarxa)**

El programa d'ampliació de xarxa ferroviària del PDI inclou les actuacions de perllongament que es proposen a les xarxes ferroviàries de Metro (TMB) i d'FGC i un subprograma per a la xarxa de tramvies. Aquest programa contempla actuacions que suposen l'execució de 66,6 km i 72 noves estacions abans de 2020.

Les ampliacions de xarxa es plantegen per donar cobertura amb un mode d'alta capacitat a aquelles zones d'alta densitat de mobilitat (generació i atracció de viatges) que no disposen actualment d'un servei ràpid i eficient per a la realització dels desplaçaments metropolitans.

L'altre gran objectiu del programa és l'increment de la connectivitat de les diferents xarxes ferroviàries de forma que es minimitzi el temps d'intercanvi entre les estacions.

#### **- Metro**

La construcció de la línia L9 és l'actuació més important del PDI, com ja ho va ser del PDI 2001-2010. Els seus principals objectius són la cobertura de territori d'alta densitat de mobilitat que es desenvolupa en la part alta del Barcelonès, així com l'increment de l'efecte xarxa, amb un total de 20 nous intercanviadors (la nova línia L9 té transbordament amb totes les línies de TMB, FGC, Rodalies i Tramvia, almenys una vegada). La conjunció d'aquests dos factors implica la captació d'un flux de demanda important. També s'inclouen, com a actuacions per executar durant el període 2011-2020, el perllongament de la línia L4 a Sagrera Meridiana, i els perllongaments de la línia L3 pels seus dos extrems, fins a Trinitat Vella i Esplugues, respectivament.

La resta d'actuacions del PDI es proposen com a projectes la redacció dels quals haurà d'estar disponible abans de 2020.

#### **- FGC**

La principal actuació d'FGC contemplada en el PDI és el perllongament de la línia Llobregat-Anoia al centre de la ciutat unint l'estació de Pl. Espanya amb l'estació de Gràcia (línia L8). Aquesta actuació suposa un increment important de la cobertura territorial de l'Esquerra de l'Eixample, una major connectivitat del barri de Gràcia i un increment de l'accessibilitat dels usuaris actuals d'FGC.

Altres actuacions no menys importants d'FGC a l'àmbit metropolità són els perllongaments a Terrassa i Sabadell, que suposen un increment important de la cobertura territorial i una disminució del temps de viatge. També cal fer esment del projecte del futur nou llaç ferroviari d'Horta.



Dins de la segona corona metropolitana, cal destacar també l'inici de la construcció del ramal i nova estació de Can Amat (inclosa en el programa IN).

La resta de les actuacions es proposen com a projectes a redactar.

#### **- Tramvia**

La penetració al centre de Barcelona i unió del Trambaix i el Trambesòs es configura com la proposta tramviària més destacada del PDI 2011-2020.

També s'inclou en aquest subprograma la connexió dels traçats tramviaris per la Carretera Reial i la Carretera de Collblanc a través del carrer de Laureà Miró (Esplugues de Llobregat) a fi d'escorçar la longitud de recorregut de la línia T3.

D'altra banda, es contempla el futur perllongament de la línia T3 fins al centre de Sant Feliu de Llobregat per sobre de la cobertura de la xarxa de Rodalies un cop aquesta hagi estat executada, així com altres actuacions que estaran projectades pel 2020.

#### **Programa XE (desplegament de la xarxa ferroviària estatal)**

El programa de la xarxa ferroviària estatal preveu la posada en servei, pel 2020, de 36,4 km de nous traçats i un conjunt de 20 noves estacions.

El programa incorpora principalment inversions compromeses per l'Estat en el Pla d'infraestructures ferroviàries de rodalies de Barcelona 2008-2015 així en diversos convenis signats amb les administracions públiques.

Pel que fa a noves línies, es contemplen dues actuacions principals. La més immediata -atés que es tracta d'una obra ja adjudicada- és la nova penetració de Rodalies a l'Aeroport (terminals T1 i T2). La segona és el tram Castelldefels-Cornellà-Zona Universitària, que es perllongarà en el futur cap al centre de Barcelona mitjançant un tercer túnel passant.

La duplicació de trams de vies úniques permeten un increment important de la freqüència de pas i en conseqüència, de la capacitat de transport. En aquest sentit, cal esmentar la previsió de duplicació dels trams Arenys de Mar-Blanes i Montcada-Vic.

Altres actuacions infraestructurals també importants són la construcció del nou túnel de Montcada, que permetrà un estalvi important de temps per als usuaris de la R4 Nord (Sabadell, Terrassa i Manresa) que viatgen al Barcelonès, i pels nous traçats ferroviaris a l'Hospitalet de Llobregat, Sant Feliu de Llobregat i Montcada i Reixac.

El programa també inclou la construcció de noves estacions en àmbits territorials on s'han consolidat nous assentaments residencials amb densitat poblacional.

La nova línia orbital ferroviària Mataró-Granollers-Sabadell-Terrassa-Martorell-Vilafranca del Penedès-Vilanova i la Geltrú es contempla com a una actuació el projecte constructiu de la qual haurà d'estar disponible abans de 2020.



### **Programa IN (intercanviadors)**

El programa d'intercanviadors té per objectiu incrementar la connectivitat dels diferents modes de transport públic i privat.

Una actuació singular d'aquest programa és la millora de l'intercanviador Pl. Catalunya - Passeig de Gràcia que integra les línies de Metro (L1, L2, L3 i L4), Metro del Vallès, serveis R1, R2, R3 i R4 de Rodalies i diverses línies de bus.

Altres intercanviadors que abasten diferents xarxes ferroviàries són els d'Ernest Lluch (L5 i Trambaix) i Ribera Salines (FGC i Trambaix).

A la xarxa de Rodalies, es preveu un grup d'actuacions per la potenciació i millora de diversos intercanviadors, com ara Torrossa, Martorell i els intercanviadors de la línia R8.

Les propostes de nous aparcaments d'intercanvi d'FGC i Rodalies amb el vehicle privat també figuren incloses en aquest programa. El PDI considera que són peces clau en la gestió de la mobilitat metropolitana.

### **Programa TPC (infraestructures de transport públic per carretera)**

El programa d'infraestructures de transport públic per carretera (TPC) del PDI inclou les següents actuacions:

- Estacions d'autobusos vinculades a intercanviadors: Diagonal Oest, Sants Estació i La Sagrera.
- Plataformes reservades: C-245 (Cornellà - Sant Boi - Castelldefels), Eix de Caldes i marge esquerre del Besòs.
- Carrils bus-VAO: C-58 i B-23.
- Carrils bus i augment de capacitat del TPC a diverses vies interurbanes.
- Centres operatius de gestió d'autobusos al Baix Llobregat i al Barcelonès Nord.
- Aparcaments de dissuasió lligats a estacions i parades d'autobusos importants.

### **Programa MM (modernització i millora de les xarxes existents)**

Aquest programa del PDI 2011-2020 inclou quatre grans tipus d'intervencions a les xarxes ferroviàries metropolitanes de Metro, FGC i Rodalies:

- a) Actuacions de millora en infraestructura i estacions: consisteixen en la rehabilitació, millora i ampliació de les infraestructures de via, estacions i edificacions. S'inclouen en aquest apartat les adaptacions pendents d'estacions a Persones de Mobilitat Reduïda (PMRs).
- b) Actuacions en sistemes i instal·lacions: energia, instal·lacions electromecàniques, renovació integral de via, seguretat i control de la circulació de trens, comunicacions, validació i venda, telemanteniment de les infraestructures i maquinària.
- c) Actuacions en tallers i cotxeres: ampliació de la capacitat d'aparcament de trens i noves bases de manteniment.



- d) Adquisició de nou material mòbil per a ampliacions de xarxa i renovacions de parc.

El nou PDI fa una aposta importantíssima per aquest programa de manteniment i millora de les xarxes ferroviàries, les actuacions del qual suposen el 29% de la inversió total del Pla (en el PDI 2001-2010 només suposaven el 8% de la inversió total).

### **Pressupost**

El pressupost del PDI 2011-2020 (IVA exclòs, sense incloure despeses financeres) suma 13.760 milions d'euros, amb el següent desglossament per programes d'actuació:

- AX: ampliació de la xarxa ferroviària:	4.396 M€
- XE: desplegament de la xarxa ferroviària estatal:	4.565 M€
- IN: intercanviadors:	416 M€
- TPC: infraestructures de transport públic per carretera:	398 M€
- MM: modernització i millora de les xarxes ferroviàries existents:	3.985 M€

El repartiment per administracions d'aquestes actuacions és el següent:

- Xarxes de titularitat de la Generalitat:	7.586 M€
- Xarxes de titularitat de l'AGE:	6.174 M€
- Total:	13.760 M€

En relació amb el requeriment del Consell d'Administració de l'ATM d'ajustar el volum de les actuacions del PDI a la capacitat inversora de l'administració pública, cal dir que el pressupost total de les inversions a executar en el període 2011-2020 és un 16,5% menor que el del PDI 2001-2010 (veure memòria actualitzada del PDI 2001-2010 de juliol de 2009).

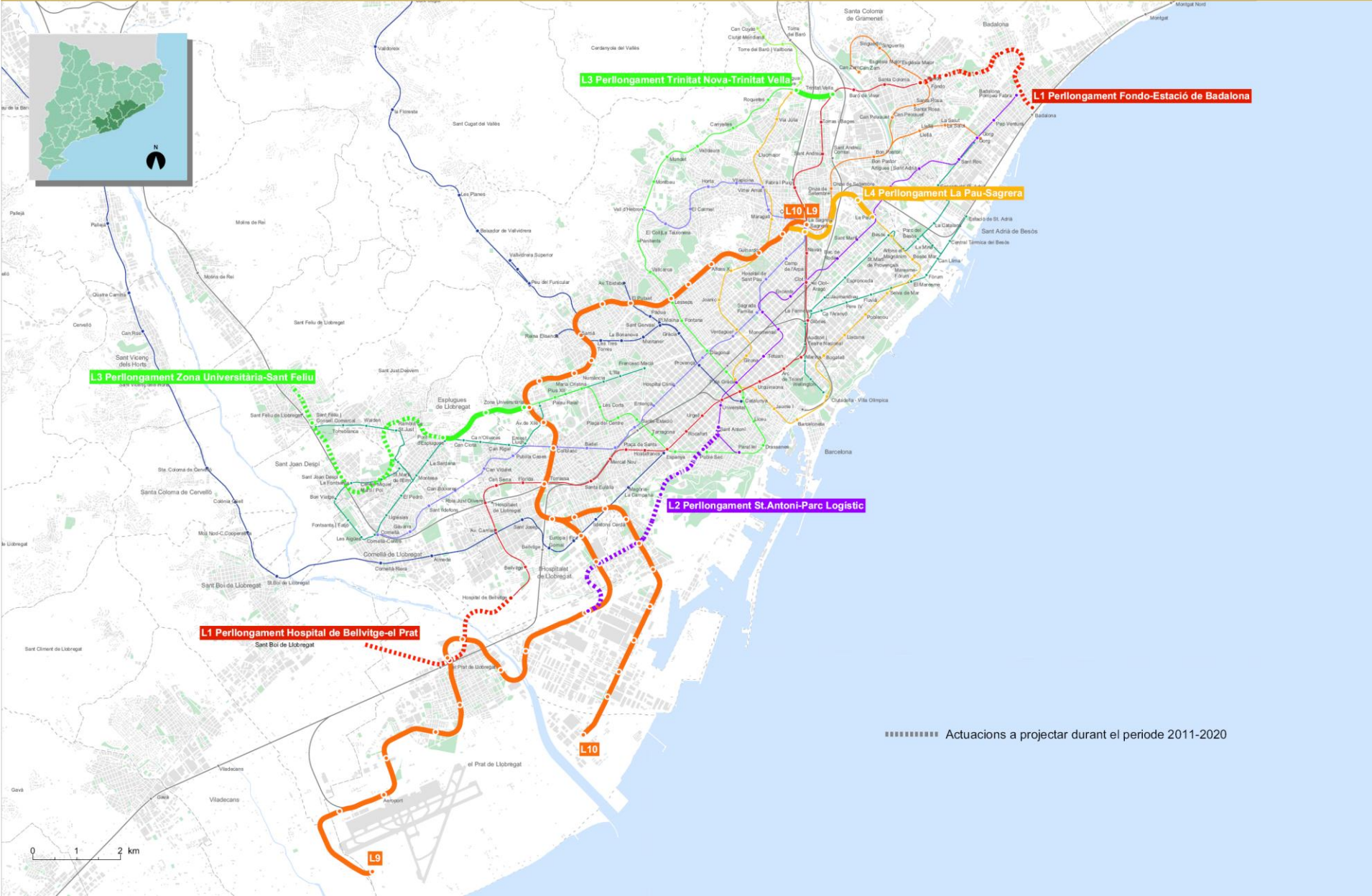
### **Impacte mediambiental del PDI 2011-2020**

Les principals fites ambientals establertes en l'informe de sostenibilitat ambiental del PDI 2011-2020 són:

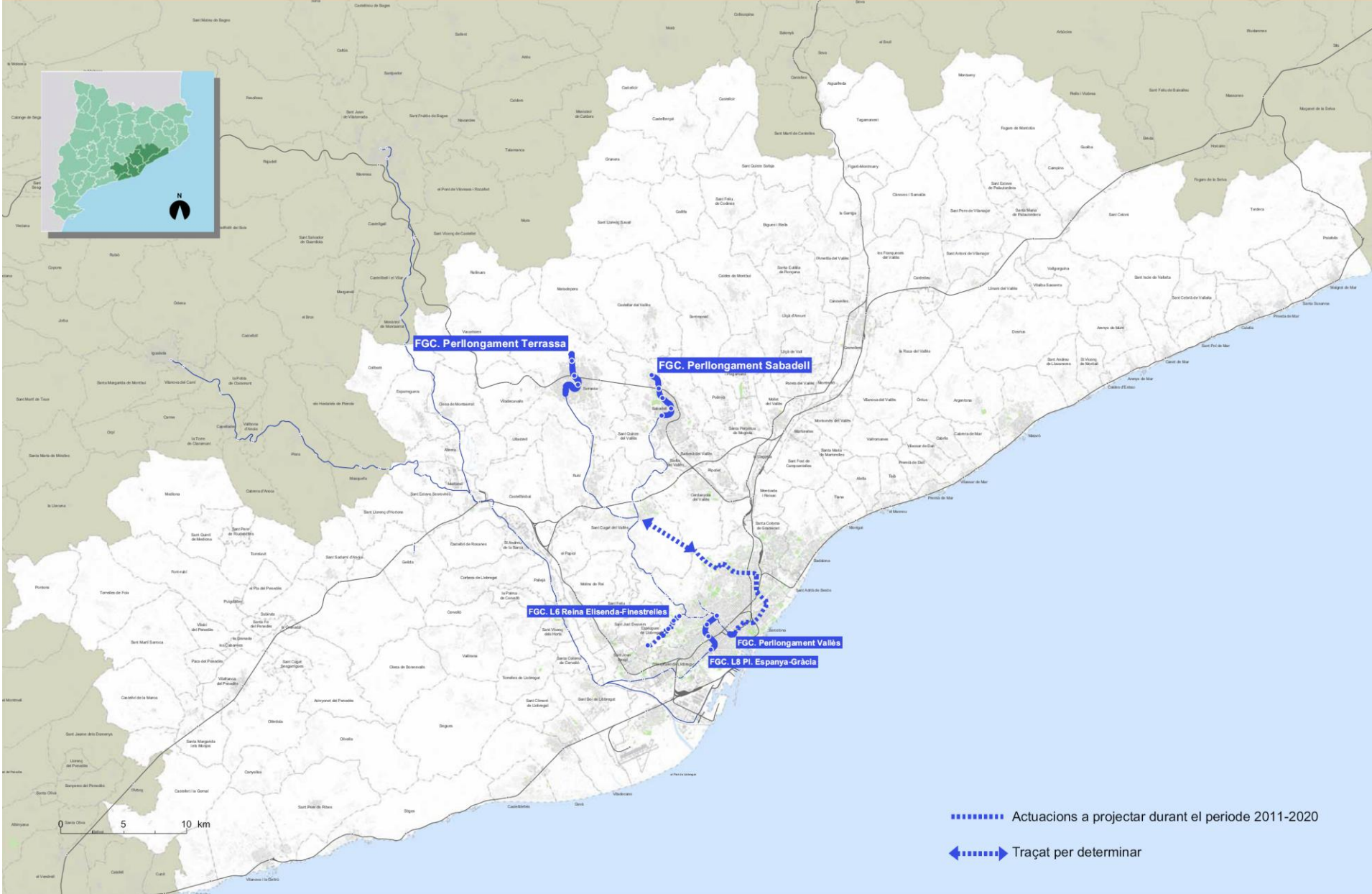
- Increment d'un 8,4% de la quota modal del transport públic al conjunt de la RMB respecte 2010.
- Reducció del consum d'energia associat a la mobilitat de passatgers de la RMB d'un 12,3%.
- Reducció d'un 12,2% de les emissions de CO<sub>2</sub> associades a la mobilitat de passatgers de la RMB.
- Reducció d'un 13,6% de les emissions de NO<sub>x</sub> associades a la mobilitat de passatgers de la RMB.
- Reducció d'un 14,7% de les emissions de PM<sub>10</sub> associades a la mobilitat de passatgers de la RMB.

Barcelona, 13 de juliol de 2012

Xarxa de metro TMB



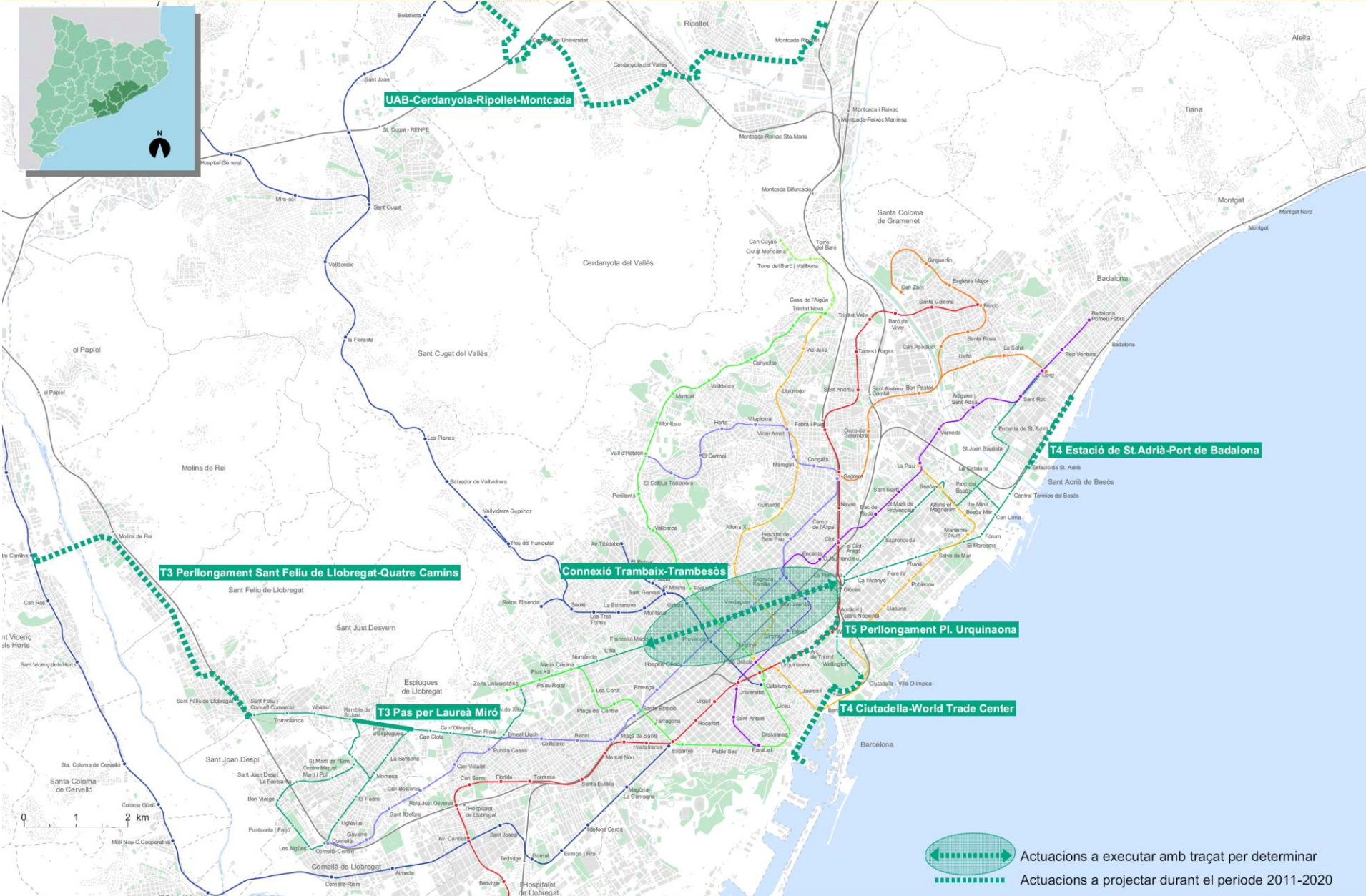
# Xarxa ferroviària FGC



■■■■■■■ Actuacions a projectar durant el període 2011-2020

◄■■■■■■► Traçat per determinar

# Xarxa tramviària



Actuacions a executar amb traçat per determinar  
Actuacions a projectar durant el període 2011-2020



# Xarxa ferroviària RENFE

