



Pla director d'infraestructures ferroviàries de Catalunya 2003-2025



P
D
I
F



8. Propostes d'actuació

8.1. Les propostes en l'horitzó 2005

8.1.1. Caracterització general i actuacions proposades en l'horitzó 2005

Com ja s'ha apuntat, l'horitzó 2005 es caracteritzarà bàsicament per l'execució d'aquelles actuacions que hauran de permetre, en primer lloc, donar compliment a les directrius del PTV 2002–2005.

Entre d'altres coses, això implicarà posar en pràctica una bona part de les actuacions ja concretades en el PDI 2001–2010 en l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona. Entre aquestes destaquen, en termes de creació de nova xarxa, la prolongació d'FGC a Terrassa i el condicionament de la línia el Papiol – Mollet del Vallès per al servei de rodalia.

Cas a banda serà la posada en servei de la nova línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – França en diverses fases a partir de 2003, inclosos els accessos a l'aeroport del Prat i als ports de Barcelona i Tarragona, així com el *by-pass* del Vallès i la seva estació.

A més a més es proposa endegar altres actuacions de modernització i millora de les xarxes actuals d'FGC i de l'Estat.

Es mostren a continuació detalladament les actuacions proposades en l'horitzó 2005 a Catalunya. Per a cada actuació figuren la xarxa a la qual pertany, el cost d'inversió estimat (en milions d'euros) i els possibles antecedents i altres comentaris. Cal tenir en compte que algunes de les actuacions programades en aquest horitzó es troben, lògicament, en construcció o en servei. És el cas, aquest últim de l'intercanviador de Quatre Camins i del Cremallera de Montserrat de la xarxa d'FGC, que ja es troben en servei. També està finalitzada l'obra de soterrament de l'estació de Vic de la xarxa de Renfe.

En apartats posteriors es descriuen els objectius concrets a assolir i també una breu descripció de cadascuna d'elles de manera individualitzada.

Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
A-01. Semisoterrament de la via a Pallegà	FGC ³	58,9	PTV ⁴ . PDI 2001–2010 ⁵ .
A-02. Desdoblament de la via entre el Palau i Martorell i variant de Martorell–Central	FGC	32,5	PTV. PDI 2001–2010.
A-03. Desdoblament de la via entre Martorell i Olesa	FGC	10,8	PTV. PDI 2001–2010.
A-04. Prolongació de la línia Barcelona–Vallès a Terrassa (1a fase)	FGC	40,3	PTV. PDI 2001–2010.
A-05. Supressió de passos a nivell a la línia Llobregat–Anoia	FGC	5,4	PTV. PDI 2001–2010 (parcialment).

³ Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya.

⁴ Pla de transports de viatgers de Catalunya (2002-2005).

⁵ Pla director d'infraestructures 2001-2010 de la Regió Metropolitana de Barcelona.

Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
A-06. Ampliació de la capacitat del tram Barcelona – Mataró	XFCE ⁶	104,6	PTV. PDI 2001–2010.
A-07. Desdoblament de la via entre Arenys de Mar i Tordera	XFCE	72,1	PTV. PDI 2001–2010.
A-08. Remodelació del nus de l'aeroport del Prat	AV ⁷ i XFCE	90,2	PTV. PDI 2001–2010.
A-09. Soterrament de la via a St. Feliu de Llobregat	XFCE	45,1	PTV. PDI 2001–2010.
A-10. Conversió de la línia el Papiol – Mollet del Vallès per al servei de viatgers	XFCE	69,5	PTV. PDI 2001–2010.
A-11. Desdoblament parcial de la via entre Montcada i la Garriga	XFCE	26,3	PTV. PDI 2001–2010.
A-12. Soterrament de la via a Masrampinyo	XFCE	7,2	PTV. PDI 2001–2010.
A-13. Soterrament de l'estació de Vic	XFCE	27,1	PTV.
A-14. Rehabilitació i millora de la infraestructura i la senyalització entre Vic i Puigcerdà	XFCE	27	PTV.
A-15. Rehabilitació del ramal Aigües entre Barcelona i Montcada	XFCE	12	PTV. PDI 2001–2010.
A-16. Túnel de Montcada	XFCE	36,1	PTV. PDI 2001–2010.
A-17. Rehabilitació de la línia Lleida – Manresa (2a fase): trams Lleida – Mollerussa i Cervera – Manresa	XFCE	28,2	PTV.
A-18. Rehabilitació de la línia Reus – Roda de Berà	XFCE	6	PTV.
A-19. Instal·lacions de canvi d'ample de via a Perafort i la Sagrera	AV i XFCE	3,6	PTV.
A-20. Instal·lacions tren+auto a Vilobí, Sant Cugat del Vallès i Perafort	AV	6	PTV.
A-21. Supressió de passos a nivell a la xarxa de Renfe (1a fase)	XFCE	7,2	PTV.
A-22. Apartadors als ramals de Martorell a Igualada i Manresa i millora de la senyalització	FGC	4,8	PTV.
A-23. Rehabilitació de la línia Lleida – la Pobla de Segur (2a fase)	XFCE	9	PTV.
A-24. Intercanviador de Martorell–Central	XFCE i FGC	3	PDI 2001–2010.
A-25. Intercanviador de Quatre Camins	FGC	5,4	PTV. PDI 2001–2010.
A-26. Intercanviador de la Torrassa	XFCE i MB ⁸	31	PDI 2001–2010.
A-27. Variant de traçat entre Vandellòs i Cambrils i connexió amb la LAV Madrid–Barcelona a Perafort del Corredor del Mediterrani	AV i XFCE	332	PIF 2000–2007 ⁹ .

⁶ Xarxa ferroviària convencional estatal (ample de via: 1.668 mm).

⁷ Alta velocitat.

⁸ Metro de Barcelona.

⁹ Pla d'infraestructures ferroviàries 2000-2007 del Ministeri de Foment.

Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
A-28. Línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – França: tram Madrid – Lleida	AV	400 ¹⁰	PIF 2000–2007
A-29. Línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – França: tram Lleida – Barcelona	AV	3300	PIF 2000–2007.
A-30. Línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – França: tram Barcelona – França, inclosos l'estació de la Sagrera i el túnel internacional sota els Pirineus	AV	2300	PIF 2000–2007.
A-31. Línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – França: túnel entre Sants i la Sagrera	AV	240	PDI 2001–2010. PIF 2000–2007.
A-32. Línia d'alta velocitat Madrid – Barcelona – França: <i>by-pass</i> i estació del Vallès	AV	425	PIF 2000–2007.
A-33. Intercanviadors relacionats amb la línia d'alta velocitat: aeroport del Prat, Sants, Passeig de Gràcia i Sagrera–TAV	AV, XFCE i MB	30,5	PDI 2001–2010.
A-34. Millora de l'accés sud de l'estació de Sants	XFCE	51,7	PDI 2001–2010.
A-35. Millora de l'accés nord de l'estació de Sagrera–TAV	XFCE	31,9	PDI 2001–2010.
A-36. Ramal per a mercaderies entre el Papiol i Can Tunis	AV i XFCE	150	PIF 2000–2007.
A-37. Remodelació dels accessos ferroviaris al port de Tarragona amb ample de via mixt i construcció d'un nou accés	XFCE	66	
A-38. Cremallera de Montserrat	FGC	45	
A-39. Aeri Olesa – Esparreguera	FGC	3,6	PDI 2001–2010.
A-40. Allargament d'andanes a l'estació de Peu Funicular	FGC	5	PDI 2001–2010.
A-41. Ampliació del vestíbul de l'estació de Provença (costat c. Rosselló)	FGC	3	
A-42. Adaptació del ramal Gràcia – Av. Tibidabo per a ser explotat segregadament i millora de la comunicació entre andanes de l'estació de Gràcia	FGC	3	
A-43. Millores de senyalització i control de la circulació a la línia Llobregat–Anoia	FGC	12,9	PDI 2001–2010.

¹⁰ Correspon només al tram en territori de Catalunya.

8.2. Les propostes en l'horitzó 2010

8.2.1. Caracterització general i actuacions proposades en l'horitzó 2010

L'horitzó 2010 es caracteritzarà per la realització de totes aquelles propostes concretes formulades pel PDI 2001–2010 de la RMB i no executades en l'horitzó 2005. Pel que fa a l'extensió de la xarxa, això haurà de suposar la prolongació de la línia Llobregat–Anoia d'FGC fins al centre de Barcelona, la segona fase de la prolongació de la línia Barcelona–Vallès d'FGC a Terrassa i la prolongació a Sabadell i la nova línia de rodalia entre Sarrià i Castelldefels. A més, es contempla un gran nombre de millores en l'accessibilitat a la xarxa amb noves estacions i intercanviadors, entre els quals, per la seva complexitat i funcions, mereix ser destacat el de la plaça de Catalunya de Barcelona.

Per una altra banda, l'any 2010 es preveu de realitzar totes aquelles millores que permetin un primer pas significatiu per a la millora dels temps de viatge dels trens de "llarga rodalia". Això suposarà actuar, amb la profunditat que cada cas requereixi, en els extrems dels trams d'aquest tipus tals com el Martorell – Igualada, el Martorell – Manresa, el Terrassa – Manresa i el Granollers – Vic. També s'actuarà en aquest sentit a la línia Lleida – la Pobla de Segur.

És important remarcar la intenció de disposar del nou túnel entre el Vallès Occidental i Barcelona sota al serra de Collserola.

Cal destacar també la previsió de comptar, en l'horitzó 2010, amb l'existència de vies d'ample mixt en determinats trams de l'actual xarxa d'ample 1.668 mm, destinades especialment a permetre la circulació de trens de mercaderies dels dos amplexos indistintament (ibèric i internacional). Aquests trams seran els que facin possible la connexió dels ports de Barcelona i Tarragona amb França (per Portbou i Puigcerdà) i amb la resta de la Península Ibèrica (per Móra la Nova, Lleida i l'Aldea).

Pel que fa a la xarxa d'alta velocitat, es formula la proposta de construir una nova plataforma segregada per a alta velocitat en el corredor mediterrani per tal d'aconseguir que, sense haver de perjudicar la resta de serveis d'aquest (especialment el de mercaderies), s'assoleixin temps de viatge realment competitius entre Barcelona i València, en consonància amb els que s'hauran obtingut abans entre Madrid i València a partir de l'entrada en servei de la línia que el Ministeri de Foment té projectada.

A continuació figura el detall de les actuacions proposades en l'horitzó 2010 a Catalunya. Es mostra, per a cada actuació, la xarxa a la qual pertany, el cost d'inversió estimat (en milions d'euros) i els possibles antecedents i altres comentaris.

En apartats posteriors es descriuen els objectius concrets a assolir i també una breu descripció de cadascuna d'elles de manera individualitzada.

Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
B-01. Prolongació de la línia Llobregat–Anoia a Barcelona (entre Pl. Espanya i Gràcia o Provença)	FGC	159,6	PDI 2001–2010.
B-02. Prolongació de la línia Barcelona–Vallès a Terrassa (2a fase)	FGC	92,7	PDI 2001–2010.
B-03. Prolongació de la línia Barcelona–Vallès a Sabadell	FGC	136,7	PDI 2001–2010.
B-04. Línia de rodalia Castelldefels – Sant Boi – Sarrià		757,3	PDI 2001–2010.
B-05. Estació d'Amadeu Torner a la línia Llobregat–Anoia	FGC	6	PDI 2001–2010.
B-06. Intercanviador de la plaça Catalunya de Barcelona	XFCE, MB i FGC	127,8	PDI 2001–2010.
B-07. Estació intermodal de Sagrera–Meridiana	XFCE i MB	34,7	PDI 2001–2010.
B-08. Intercanviador d'Arc de Triomf	XFCE i MB	9,6	PDI 2001–2010.
B-09. Intercanviadors a la línia el Papiol – Mollet del Vallès: Hospital General, Vulpalleres i Barberà del Vallès	XFCE i FGC	11,4	PDI 2001–2010.
B-10. Intercanviadors a la nova línia Castelldefels – Sant Boi – Sarrià: Castelldefels, Molí Nou, St. Joan Despí i Esplugues	XFCE, FGC i TB	15	PDI 2001–2010.
B-11. Aparcaments de dissuasió a estacions d'FGC	FGC	2,8	PDI 2001–2010.
B-12. Connexió de les línies de Vic i Girona a Granollers	XFCE	30,1	PDI 2001–2010.
B-13. Millores de traçat a la entre Lleida i la Pobla de Segur	XFCE	180	
B-14. Noves estacions a Sabadell, Terrassa, Sant Adrià de Besòs, Vilassar i Granollers	XFCE	12	PDI 2001–2010.
B-15. Remodelació de l'estació de Vilafranca del Penedès	XFCE	6	PDI 2001–2010.
B-16. Noves instal·lacions de manteniment de trens de Rodalies–Renfe	XFCE	12	PDI 2001–2010.
B-17. Conducció automàtica dels trens de Rodalies–Renfe als túnels de Barcelona	XFCE	12	PDI 2001–2010.
B-18. Aparcaments de dissuasió a les estacions de Rodalies–Renfe	XFCE	12,6	PDI 2001–2010.
B-19. Nova línia d'alta velocitat entre Tarragona i València	AV	1.700	
B-20. Implantació de l'ample de via mixt a l'actual via Tarragona – València	XFCE	480	
B-21. Implantació de l'ample de via mixt a la línia Tarragona – Móra la Nova – Saragossa	XFCE	225	
B-22. Implantació de l'ample de via mixt a la línia St. Vicenç de Calders – Lleida – Saragossa	XFCE	285	
B-23. Implantació de l'ample de via mixt a l'actual línia de Vilafranca entre Castellbisbal i St. Vicenç de Calders	XFCE	223	

Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
B-24. Connexió entre la línia el Papiol – Mollet del Vallès i la línia Barcelona – Puigcerdà	XFCE	24	
B-25. Implantació de l'ample de via mixt entre Mollet del Vallès i la Tor de Querol	XFCE	571	
B-26. Implantació de l'ample de via mixt entre Mollet del Vallès i Portbou	XFCE	620	
B-27. Adaptació de la platja de vies de Portbou	XFCE	100	
B-28. Implantació de derivacions de connexió amb les àrees logístiques	XFCE	50	
B-29. Millores de traçat al ramal Martorell – Igualada	FGC	95	
B-30. Millores de traçat entre Terrassa i Manresa	XFCE	90	
B-31. Tramvia Tarragonès – Baix Camp entre Tarragona, Reus i Cambrils.	TTBC ¹¹	320	
B-32. Nova línia entre el Vallès i Barcelona sota la serra de Collserola		450	PDI 2001–2010.
B-33. Desdoblament total de la via entre Montcada i la Garriga i entre Centelles i Vic	XFCE	80	PTV.
B-34. Nou accés al port de Barcelona	XFCE i AV	60	
B-35. Implantació de l'ample de via mixt entre Mollet del Vallès i el Papiol	XFCE	103	
B-36. Implantació de l'ample de via mixt entre Reus i Roda de Berà	XFCE	164	
B-37. Soterrament de l'estació de Tarragona	XFCE	85	

¹¹ Tramvia Tarragonès – Baix Camp

8.3. Les propostes en l'horitzó 2025

8.3.1. Caracterització general i actuacions proposades en l'horitzó 2025

L'horitzó 2025 està presidit per un conjunt de propostes que, a diferència de les dels escenaris anteriors, que tenen un grau de definició molt elevat en termes generals, **hauran de ser necessàriament sotmeses a estudis de viabilitat tècnica i econòmica com a pas previ per a trobar la millor solució.**

De fet, en aquest horitzó (que el caràcter lliscant del Pla anirà concretant en el seu moment en escenaris intermedis a més curt termini) es recullen majoritàriament les actuacions que el PDI 2001-2010 de la RMB considera que han de ser sotmeses a estudis de viabilitat en el futur. Serà el cas, per exemple, de la futura línia orbital per la perifèria de la regió metropolitana de Barcelona, de la nova línia entre el Vallès i Barcelona sota la serra de Collserola i de diverses variants, prolongacions o noves línies de transport urbà o suburbà a l'àrea de Barcelona.

En l'horitzó 2025 es preveu d'haver concretat també les actuacions que hauran de solucionar els problemes de temps de viatge dels trens i de manca de capacitat de les línies de "llarga rodalia" a la zona més pròxima a la ciutat de Barcelona (cal no oblidar que per a l'anterior horitzó 2010 ja es preveuen les actuacions de millora en els extrems més allunyats de Barcelona).

En relació amb l'anterior, en el seu moment s'haurà de concretar quines solucions, entre les alternatives possibles, són les més adients per a obtenir millores substancials dels temps de viatge en els casos següents:

- Entre Terrassa, Sabadell i Barcelona. A primera vista, l'alternativa més raonable seria la que passaria per utilitzar el nou túnel sota la serra de Collserola (recollit en l'escenari 2010) per a arribar ràpidament al centre de Barcelona (al futur intercanviador de la plaça de Catalunya) i connectar fàcilment amb la xarxa urbana. Sense descartar-ne d'altres, existeix la possibilitat de fer servir part de l'actual ramal d'FGC (entre la Universitat Autònoma i Sabadell, inclosa la prolongació fins a la part nord de Sabadell actualment en projecte) convenientment adaptat. A la seva vegada, l'actual via Manresa – Terrassa – Sabadell (xarxa de l'Estat), amb les millores que ja s'haurien implantat en l'horitzó 2010, permetria completar el recorregut per aquest corredor.
- Entre Martorell i Barcelona. Una possibilitat seria augmentar el nombre actual de vies de la línia d'FGC per tal de permetre la circulació de trens semidirectes amb molt poques parades sense que interferissin amb els trens del Metro del Baix Llobregat, de menor velocitat comercial. Una segona possibilitat seria la de connectar els ramals de Manresa i d'Igualada amb el nou túnel de penetració a Barcelona sota la serra de Collserola fent servir com connexió la línia el Papiol – Mollet del Vallès.

- Entre Mataró i Barcelona. La solució podria passar per la nova línia de cornisa del Maresme proposada pel PDI 2001–2010 de la RMB, per a la qual caldria trobar la millor manera de penetrar a Barcelona. En aquest sentit, tot i que en el futur caldrà analitzar totes les possibles alternatives, sembla raonable plantejar la possibilitat que aquesta nova línia connecti, a Gràcia o a Provença, amb la prolongació de la línia Llobregat–Anoia d'FGC que es contempla en escenaris anteriors. Això permetria donar continuïtat a aquesta última i disposar d'un nou túnel que travessaria Barcelona paral·lelament al mar.
- Entre Vic i Barcelona. La solució que, ara per ara i sense descartar cap altra, sembla més raonable és la que consisteix a desviar els trens ràpids cap a Barcelona procedents de Vic per la línia Barcelona – Girona a Granollers (o fins i tot per la línia d'alta velocitat, si això es revelés possible en termes constructius i operatius). Això passaria establir una connexió entre totes dues línies (prevista en l'horitzó 2010) que substituís l'antic enllaç entre Granollers–Centre i les Franqueses del Vallès, actualment fora d'ús.
- Entre Vilanova i la Geltrú i Barcelona. Una alternativa seria l'augment del nombre de vies del tram Vilanova – Castelldefels, entès com prolongació de l'ampliació de capacitat que prèviament ja s'haurà fet entre Castelldefels i Barcelona. No obstant això, la complexitat de la solució anterior fa pensar en una segona alternativa que es basaria en emprar un tram de la línia orbital (vegeu més endavant) per a connectar Vilanova amb Vilafranca i, a partir d'aquí, continuar cap a Barcelona pel corredor de Martorell.

La línia orbital es planteja com una manera de connectar perifèricament les 7 grans poblacions de la rodalia de Barcelona: Vilanova i la Geltrú, Vilafranca del Penedès, Martorell, Terrassa, Sabadell, Granollers i Mataró. El PDI 2001–2010 planteja la possibilitat de construir noves connexions entre Vilanova i Vilafranca, entre Martorell i Terrassa, entre Sabadell i Granollers i entre Granollers i Mataró i aprofitar els actuals trams Vilafranca – Martorell i Terrassa – Sabadell. Aquesta línia permetria configurar un veritable **eix transversal ferroviari** que faria possible establir una connexió de Lleida amb Manresa, Granollers, Girona i Figueres sense haver de passar ni per Barcelona ni per la línia el Papiol – Mollet del Vallès. El present PDIF assumeix aquesta proposta, però amb l'objectiu de sotmetre-la a estudis que permetin concretar-ne la viabilitat a partir d'una anàlisi acurada de les seves aportacions al mercat de la mobilitat.

Per a aquest horitzó 2025 es contemplen també les línies de rodalia de les Terres de l'Ebre que el corresponent Pla Territorial Parcial recomana tenir en compte per a un futur a llarg termini.

En relació amb el transport de mercaderies i tal com ja s'ha apuntat en el capítol dedicat a les directrius i els objectius del Pla, es proposa la remodelació del corredor de Puigcerdà per tal de convertir-lo en una connexió eficaç amb França, alternativa de les de Portbou i alta velocitat. Probablement caldrà una variant important de traçat entre Ribes de Freser i Puigcerdà que permeti obtenir uns radis de corba i unes rasants adequats al servei que es vol prestar. Cal no oblidar que tot això haurà d'anar acompanyat d'actuacions similars pel costat francès (línia Toulouse – la Tor de Querol, amb unes característiques molt semblants a les de la línia catalana).

També cal fer esment de la previsió d'implantar l'ample de via mixt en el tram Sabadell – Terrassa – Manresa – Lleida, la qual cosa completarà l'eix transversal ferroviari per a trens de mercaderies que es configurarà a partir de la línia orbital anteriorment descrita.

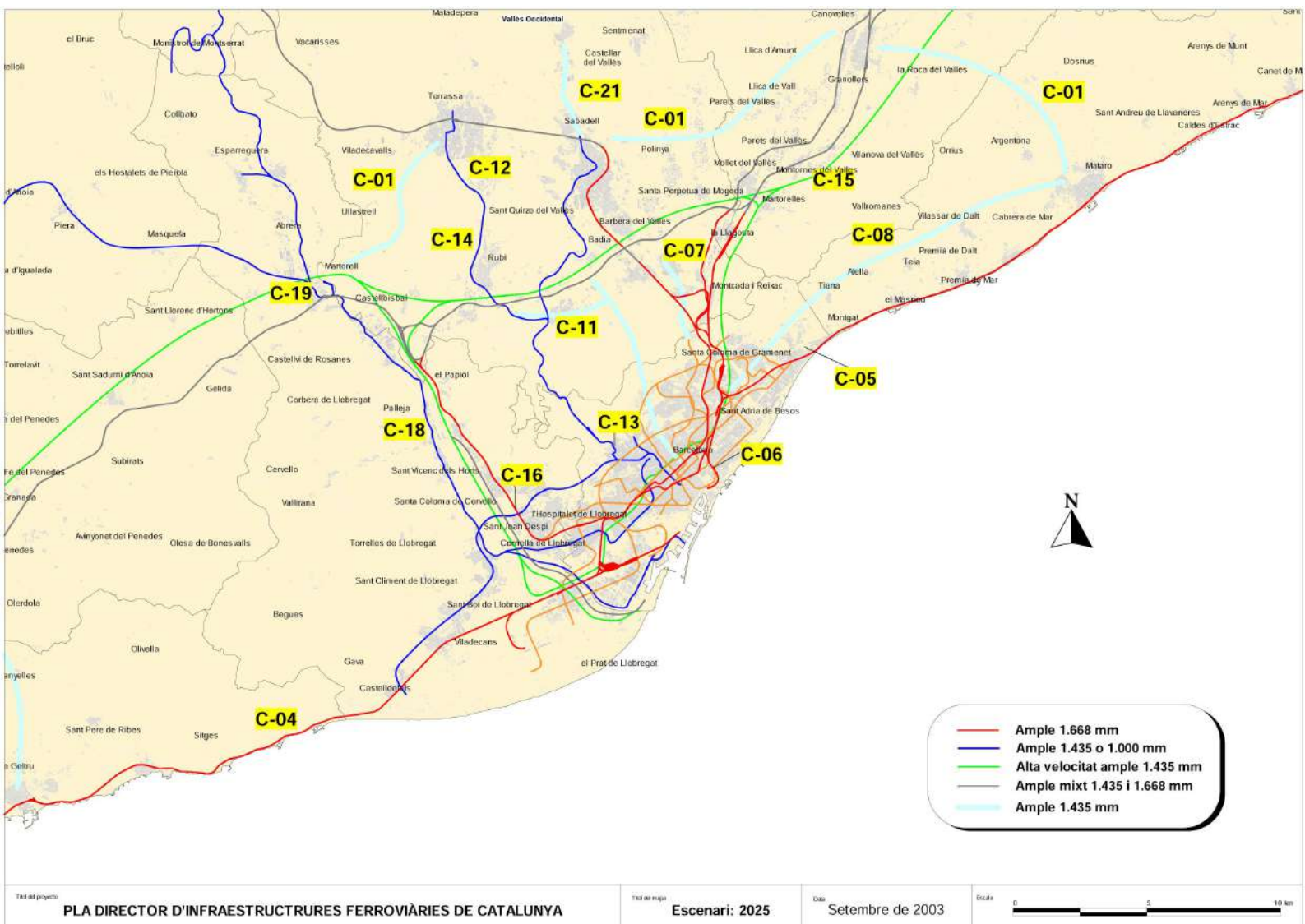
Abans de passar a detallar les actuacions, cal indicar que, per al procés de definició i selecció de les actuacions d'aquest horitzó (que, com ja s'ha dit, haurà de ser fruit d'estudis d'anàlisi específics en el seu moment), caldrà prèviament establir una metodologia d'avaluació. Aquesta haurà de servir per a comparar, per a cadascuna de les actuacions proposades, les possibles alternatives que apareguin. Tot i que en el seu moment s'haurà de discutir i concretar, es pot dir que l'avaluació s'haurà de fer tenint en compte criteris de rendibilitat econòmica i social, de millora de l'accessibilitat en transport públic i altres beneficis de caire ecològic i ambiental.

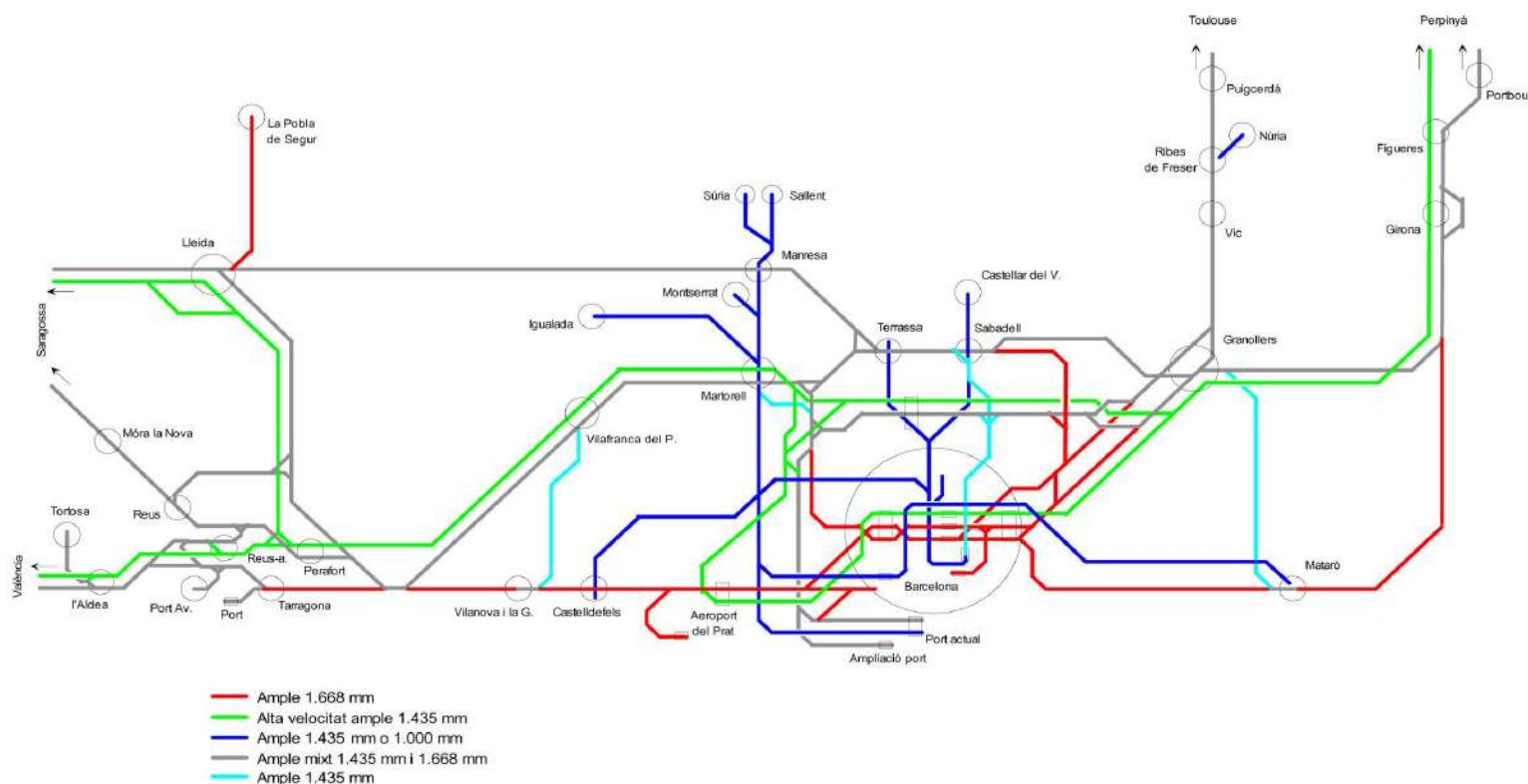
A continuació es mostra el detall de les actuacions proposades en l'horitzó 2025 a Catalunya.

En apartats posteriors es descriuen els objectius concrets a assolir i també una breu descripció de cadascuna d'elles de manera individualitzada.

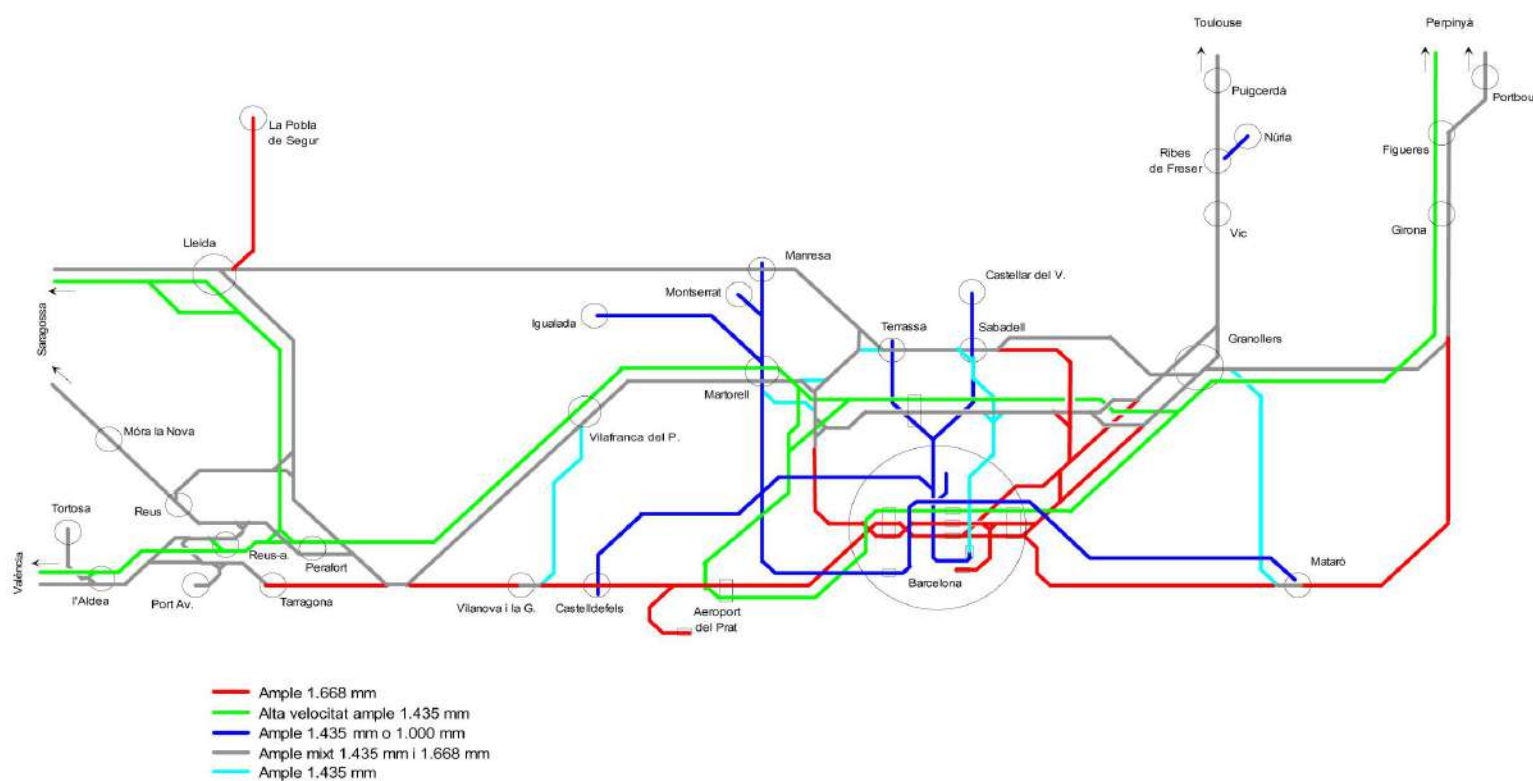
Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
C-01. Línia orbital al voltant de la RMB: Mataró – Granollers – Sabadell, Terrassa – Martorell i Vilafranca – Vilanova i connexió amb Manresa		800	PDI 2001–2010.
C-02. Desdoblament de la via entre la Garriga i Centelles	XFCE	310	PDI 2001–2010.
C-03. Variants de traçat a la línia Barcelona – Vic – Puigcerdà per tal d'adaptar la línia al trànsit transpirinenc de mercaderies	XFCE	800	
C-04. Augment de la capacitat de la línia Barcelona – Vilanova entre Castelldefels i el Prat	XFCE	70	PDI 2001–2010.
C-05. Variant de la línia Barcelona – Mataró a Badalona	XFCE	70	PDI 2001–2010.
C-06. Intercanviador de la plaça de les Glòries, a Barcelona	XFCE i MB	36	PDI 2001–2010.
C-07. Metro lleuger Can Cuiàs – Ripollet		175	PDI 2001–2010.
C-08. Nova línia de rodalia Barcelona – Mataró per l'interior		500	PDI 2001–2010.
C-09. Pas del tramvia Diagonal – Baix Llobregat pel carrer Laureà Miró, a Esplugues de Llobregat	TB	10	
C-10. Prolongació del tramvia Diagonal – Baix Llobregat entre Cornellà i Almeda	TB	12	
C-11. Tramvia entre Cerdanyola, el centre direccional i Sant Cugat del Vallès		100	PDI 2001–2010.
C-12. Nova estació de la línia Barcelona–Vallès a Terrassa	FGC	4,5	PDI 2001–2010.
C-13. Nova estació de la línia Barcelona–Vallès entre Sarrià i Peu del Funicular	FGC	4,5	

Actuació	Xarxa	Cost inversió (M€)	Antecedents i observacions
C-14. Nova estació de la línia Barcelona–Vallès a Rubí	FGC	4,5	PDI 2001–2010.
C-15. Nova estació de la línia Barcelona – Girona a Montornès del Vallès	XFCE	4,5	PDI 2001–2010.
C-16. Nova estació de la línia Barcelona – Vilafranca entre Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat	XFCE	4,5	PDI 2001–2010.
C-17. Xarxa de rodalia de les Terres de l'Ebre		540	Pla Territorial Parcial de les Terres de l'Ebre
C-18. Augment de la capacitat de la línia Llobregat–Anoia entre Barcelona i Martorell mitjançant una tercera via	FGC	400	Actuació alternativa a la C-19.
C-19. Implantació de l'ample de via mixt (1435 i 1000 mm) als ramals d'Igualada i Manresa de la línia Llobregat–Anoia i connexió amb la línia el Papiol – Mollet del Vallès.	FGC, XFCE i altres	200	Actuació alternativa a la C-18.
C-20. Implantació de l'ample de via mixt al tram Sabadell – Manresa – Lleida.	XFCE	500	
C-21. Prolongació de la línia Barcelona–Vallès entre Sabadell i Castellar del Vallès	FGC	160	
C-22. Variant per a trens de mercaderies a Girona	XFCE	100	





Esquema del conjunt de la xarxa ferroviària de Catalunya en l'horitzó 2025



Esquema de la xarxa ferroviària de transport de viatgers de Catalunya en l'horitzó 2025