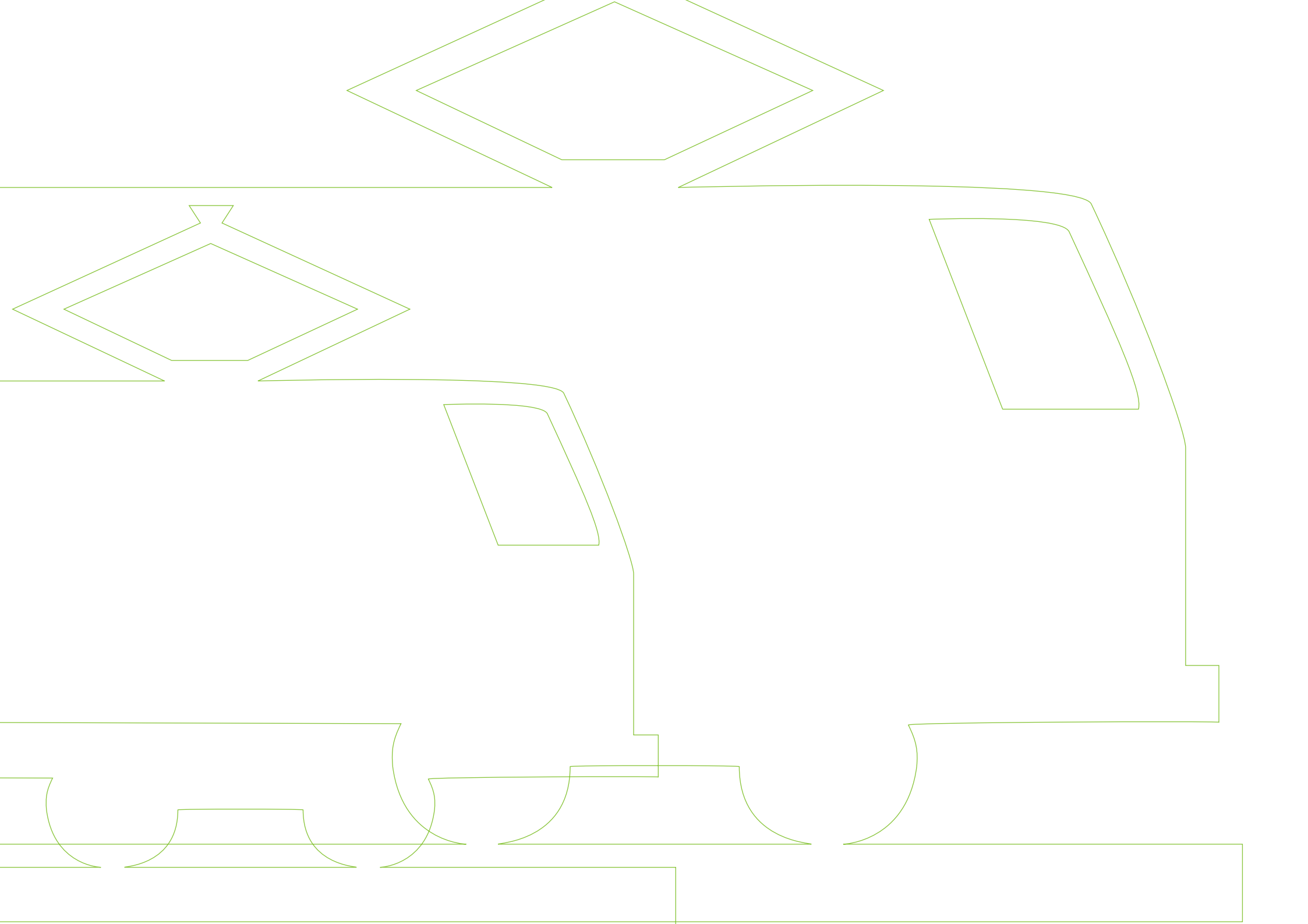




Proposta de la xarxa ferroviària

Les propostes del Pla han tingut en consideració i han buscat la coherència amb els plans següents:

- ▶ El *Plan Estratégico de Infraestructuras del Transporte* del Ministeri de Foment.
- ▶ Les propostes elaborades per la Generalitat per incorporar al Pla de rodalies de Barcelona del Ministeri de Foment, que s'ocupa de les propostes en les línies pertanyents al nucli de rodalies de Barcelona de RENFE. La Generalitat en el marc del nou Estatut assumirà la planificació i la gestió dels serveis regionals i de rodalies.
- ▶ El PDI 2001-2010 de l'ATM, que s'ocupa de les actuacions de metro, tramvia i de les xarxes d'FGC, formades per línies d'ample internacional (Vallès) i mètric (Baix Llobregat).

Classificació de les propostes ferroviàries

Les propostes d'actuacions ferroviàries del Pla d'infraestructures del transport de Catalunya es poden classificar en els tipus següents:

- ▶ **Noves línies d'alta velocitat**
Actuacions destinades a construir noves línies amb una velocitat de disseny mínima pel transport de passatgers de 200 km/h. Aquestes línies poden ser exclusives per a passatgers o aptes per a trànsit mixt.
- ▶ **Noves línies convencionals**
Actuacions de creació de noves línies convencionals en corredors on avui no existeix el ferrocarril o bé on s'amplia la capacitat del corredor amb dues noves vies.

▶ Variants i millores de línies existents

Actuacions de modificació de traçat o de modernització i millores significatives de corredors actualment ja servits pel ferrocarril. El PITC no incorpora les actuacions de manteniment i conservació ordinàries o extraordinàries pròpies del servei de cada línia, i que evidentment s'han de portar a terme regularment.

▶ Trens tramvia

Propostes de nova xarxa tramviària o d'adaptació de corredors ferroviaris existents de tal manera que en travessar la trama urbana del nucli funciona com a tramvia i fora dels nuclis recupera la condició de tren convencional.

▶ Actuacions incloses al Pla director d'infraestructures de la Regió Metropolitana (PDI)

Actuacions que no són pròpiament objecte del PITC però que juguen un paper clau en l'assoliment d'alguns dels principals objectius del Pla, i que també es recolliran en el Pla territorial metropolità i el Pla de mobilitat de la RMB.

▶ Altres actuacions

Actuacions que s'incorporen al PITC sense consignació pressupostària particularitzada, la programació definitiva de les quals es determinarà a partir d'un estudi de viabilitat previ.

Aquelles propostes que tenen per objectiu bàsic servir la mobilitat interna de l'àrea metropolitana caldrà que siguin estudiades amb més profunditat en el marc de la revisió del PDI, del Pla director de mobilitat i del Pla de rodalies.

Respecte a les actuacions que tenen per objectiu resoldre problemes de caràcter urbanístic a les nostres ciutats, com són els soterraments i la integració urbana de les infraestructures ferroviàries, aquestes requereixen la con-

certació entre administracions per poder ser abordats. El PITC ha incorporat entre les seves propostes aquelles actuacions d'aquest tipus que van lligades a millores significatives en el servei ferroviari prestat -noves estacions, major cobertura territorial etc. però no hi ha incorporat les de caràcter fonamentalment urbanístic, per bé que aquesta omisió no s'ha d'interpretar com un impediment al seu desenvolupament.

Descripció de les propostes

Línies d'alta velocitat

► Línia Lleida - Barcelona - frontera francesa

Aquesta línia té una velocitat de disseny superior als 300 km/h i es troba en construcció, amb previsió de posada en servei el 2007 fins a Sants i el 2009 fins a la frontera. Es tracta d'una línia que entre Lleida i Barcelona és per a passatgers i que entre Barcelona i la frontera és per a trànsit mixt.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 3.950 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► Connexió corredor del Mediterrani amb la línia d'alta velocitat Barcelona - Madrid

Actuació en fase de redacció de projecte constructiu i amb certs trams amb obres licitades. Ha de donar continuïtat al corredor del Mediterrani per la nova línia d'alta velocitat Barcelona-Madrid entre Tarragona i Barcelona.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 420 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

En aquest corredor es fixarà un sistema d'explotació que forma que l'estació de l'Aldea esdevingui el centre d'intercanvi modal de les Terres de l'Ebre, i s'impulsarà la creació d'un intercaviador de transport de viatgers per al Camp de Tarragona on confluiran els serveis d'alta velocitat, regionals, rodalies, trens tramvia i autobús.

► Nova línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani

Nova línia projectada amb una velocitat de disseny de 300 km/h destinada a permetre el viatge València-Barcelona en 1h 30 minuts i a especialitzar la línia actual en trens convencionals, especialment mercaderies i regionals convencionals.

En aquest corredor es fixarà un sistema d'explotació que faci l'estació de l'Aldea com el centre d'intercanvi nodal de les Terres de l'Ebre. L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 1.080 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► Eix Transversal ferroviari

Línia destinada a trànsit mixt de passatgers i mercaderies i que ha d'unir les principals capitals de la Catalunya central, des de Lleida fins a Girona. Incorpora la connexió amb l'aeroport d'Alguair.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 6.500 M€, incloent-hi la penetració cap al port de Barcelona. Encara no s'ha fixat quin serà el repartiment del finançament d'aquesta actuació entre administracions.

► Ramal Vallès - Castellbisbal - Mollet en ample UIC

Bypass a la ciutat de Barcelona amb característiques d'alta velocitat que ha de connectar el ramal del Llobregat i el del Besòs per darrere de Collserola.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 340 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Accés de l'alta velocitat a l'aeroport**

Connexió en ample internacional de la línia d'alta velocitat amb el sistema aeroportuari del Prat, que ha de permetre un tren d'altres prestacions que doni servei a l'aeroport.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 140 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Connexió eix Transversal - port de Barcelona**

Ramal Manresa-Castellbisbal que ha de permetre el pas de les mercaderies amb origen/destinació al port per l'eix Transversal. A més també pot servir com a penetració de serveis de passatgers cap a Barcelona.

El seu pressupost s'ha considerat inclòs dins de l'eix.

Noves línies convencionals

► **Rehabilitació Reus - Roda**

Aquesta rehabilitació ha de permetre constituir un bypass per a les mercaderies a la ciutat de Tarragona. Aprofita al màxim el traçat del corredor actualment fora d'ús de la línia Reus - Roda.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 180 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Orbital ferroviària Vilanova - Vilafranca - Martorell - Terrassa-Sabadell - Granollers - Mataró**

Actuació amb l'objectiu de donar un servei ferroviari que uneixi les ciutats de la segona corona metropolitana sense passar per la ciutat de Barcelona.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 1.226 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Perllongament Blanes - Lloret**

Ramal d'accés a la localitat de Lloret amb l'objectiu de fer arribar el servei de rodalies fins a aquest municipi.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 36 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Ampliació de capacitat del corredor Sant Vicenç - Castellbisbal**

Nova línia d'altres prestacions amb una vocació de servir les mercaderies en aquest corredor. Aquesta actuació ha de permetre especialitzar les vies actuals en serveis de rodalies.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 534 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Implantació de tercera via Mollet - Sant Celoni, i adaptació a circulacions en ample UIC del tram Sant Celoni - Portbou**

Implantació d'una tercera via al corredor Mollet - Sant Celoni i adaptació a la circulació de trens en ample UIC fins a Portbou.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 150 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Ampliació de capacitat del corredor Mollet-Maçanet**

Nova doble via amb l'objectiu que a l'àmbit rodalies entre Mollet i Maçanet les mercaderies puguin circular per vies exclusives sense interferir en l'explotació de rodalies.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 450 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Bypass de mercaderies a Girona**

Nou corredor a l'oest de Girona per evitar el pas de les mercaderies pel centre de la ciutat.

L'estimació pressupostària és de 120 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Connexió ferroviària de la plataforma Logis Empordà**

Ramals de connexió de la plataforma Logis Empordà amb la línia convencional i amb la nova línia d'alta velocitat.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació se situa sobre els 60 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Ramal de mercaderies el Papiol - Can Tunis**

Ramal exclusiu per a mercaderies, actualment en construcció, que ha de permetre l'accés al complex ferroviari de Can Tunis i el Morrot des del Papiol.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 152 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Perllongament de la línia C3 Cornellà - Castelldefels**

Perllongament de la línia l'Hospitalet - Vic des de Cornellà fins a Castelldefels.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació se situa sobre els 559 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Ramal de mercaderies l'Hospitalet - port de Barcelona**

Ramal exclusiu de mercaderies d'accés a l'àmbit d'ampliació del port de Barcelona i a la futura terminal ferroviària a l'antiga llera del Llobregat.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 137 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Ampliació de la connexió ferroviària a Barcelona des del Vallès**

Ampliació de la connexió ferroviària a Barcelona des del Vallès a determinar amb més detall dins dels treballs de revisió del PDI.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 300 M€ i l'administració competent és l'Administració de la Generalitat.

► **Connexió de la línia Reus - Lleida i Valls - Lleida a Picamoixons**

Actuació que té per objectiu permetre l'explotació Valls - Reus directe.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 12 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

Variants i millores de línies existents

► **Desdoblament Arenys - Blanes**

Actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia Arenys-Blanes. Aquesta actuació inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 450 M€, i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► **Desdoblament Montcada - Vic**

Actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia Montcada - Vic. Aquesta actuació inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 285 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Desdoblament Vic - Ripoll**

Actuació destinada a ampliar la capacitat de la línia Vic-Ripoll. Aquesta actuació inclourà mesures d'integració urbana de la línia ferroviària al pas pels nuclis urbans.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 125 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Modernització Lleida - la Pobla de Segur**

Actuació destinada a renovar la via i arranjar la infraestructura d'aquesta línia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 70 M€ i l'administració competent és l'Administració de la Generalitat.

▸ **Adaptació a ample mixt Castellbisbal - Mollet**

Actuació que ha de permetre a curt termini que circulin trens d'ample internacional pel ramal ferroviari existent. L'actuació inclou el desdoblament d'aquest ramal en el seu tram final.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 120 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Perllongament de les línies d'FGC al Vallès fins a Matadepera i Castellar**

Actuació destinada a incrementar la cobertura territorial d'aquesta línia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 100 M€ i l'administració competent és la Generalitat de Catalunya.

▸ **Supressió de passos a nivell**

Actuacions de supressió dels passos a nivell existents a la xarxa catalana.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 500 M€ i l'administració competent cal que es determini segons la competència de la xarxa.

▸ **Modernització i millora de línies convencionals**

Actuacions de renovació i arranament de la línies existents destinades a serveis regionals convencionals; suposa actuar sobre la línia Vic - Puigcerdà, la Reus - Casp i la Manresa - Lleida, entre d'altres línies.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 82 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Pla de millora d'estacions**

Actuacions a les principals estacions fora de l'àmbit de rodalies destinades a millorar la prestació de serveis als passatgers.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 20 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Variant Barcelona - Mataró**

Variant de l'actual línia Barcelona-Mataró que permeti donar centralitat a les estacions i eliminar la barrera que actualment suposa el ferrocarril respecte a l'accés al mar. Incorpora la variant de Badalona.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 840 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Accés rodalies a l'aeroport**

Reforma de l'actual accés de rodalies a l'aeroport que ha de suposar dotar d'una estació a la futura terminal entre pistes i millorar la relació amb les actuals terminals.

Xarxa ferroviària transeuropea



L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 146 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► Variant a Figueres

Actuació destinada a construir una variant de l'actual línia de Renfe per l'oest de Figueres amb l'execució d'una estació comuna per a l'alta velocitat i els serveis convencionals. Aquesta variant permetrà desmantellar l'actual línia al seu pas pel nucli urbà de Figueres.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 100 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

► Variant de Reus

Actuació que ha de permetre eliminar la barrera que el ferrocarril suposa al seu pas per la ciutat de Reus, a la vegada que ha de ser el primer tram de la variant per mercaderies de la ciutat de Tarragona.

Xarxa ferroviària del PEIT



L'estimació pressupostària de l'actuació és de 60 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

Trens tramvia

► Tramvia del Camp de Tarragona (TRAMCAMP)

Implantació d'un sistema tramviari al Camp de Tarragona. Atesa la distància entre nuclis s'analitzarà la possibilitat que sigui un sistema de tren tramvia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 200 M€. L'administració competent és el Consorci del Transport del Camp de Tarragona.

► Adaptació a tren tramvia de la línia Lleida - la Pobla

Adaptació del corredor existent a un servei de tren tramvia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 51 M€ i l'administració competent és l'Administració de la Generalitat.

▸ **Adaptació a tren tramvia de la línia Martorell - Igualada**

Adaptació del corredor existent a un servei de tren tramvia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 60 M€ i l'administració competent és l'Administració de la Generalitat.

▸ **Adaptació a tren tramvia de la línia Lleida - Manresa**

Adaptació del corredor existent a un servei de tren tramvia.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 132 M€ i l'administració competent és l'Administració General de l'Estat.

▸ **Adaptació a passatgers i tren tramvia de la línia FGC Manresa - Súria i Manresa - Sallent**

Implementació de les mesures adequades per permetre el pas de trens de passatgers pels ramals de mercaderies existents.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 30 M€ i l'administració competent és l'Administració de la Generalitat.

▸ **Nou tren tramvia aeroport de Girona - Girona - Flaçà - Costa Brava**

Implantació d'un sistema de tren tramvia entre l'aeroport, la ciutat de Girona, Flaçà i la Costa Brava.

L'estimació pressupostària d'aquesta actuació és de 160 M€ i l'administració competent és l'Administració de la Generalitat.

Aquesta actuació es programarà d'acord amb un estudi de viabilitat que tindrà en compte els treballs que puguin ser elaborats per les administracions locals.

El PDI estudiarà l'ampliació de la xarxa de tramvies al Baix Llobregat i al Barcelonès nord.

Actuacions ferroviàries proposades

 Generalitat de Catalunya
Departament de Política Territorial i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

1. Alta velocitat

- 1a. Línia alta velocitat Lleida - Barcelona- frontera
- 1b. Connexió corredor del Mediterrani - Línia d'alta velocitat Barcelona - Madrid
- 1c. Línia d'alta velocitat al corredor del Mediterrani
- 1d. Eix transversal ferroviari
- 1e. Ramal Vallès ample UIC
- 1f. Accés TGV aeroport
- 1g. Connexió eix Transversal-port de Barcelona Manresa - Castellbisbal

2. Noves línies

- 2a. Orbital Vilanova-Vilafranca-Martorell-Terrassa-Sabadell-Granollers-Mataró
- 2b. Perllongament Blanes-Lloret
- 2c. Ampliació capacitat corredor St. Vicenç-Castellbisbal
- 2d. Connexions ferroviàries de la plataforma Logis Empordà
- 2e. Ramal mercaderies el Papiol-Can Tunis
- 2f. Ramal de mercaderies l'Hospitalet-port de Barcelona
- 2g. Nou túnel d'accés a Barcelona des del Vallès
- 2h. Tercera via Mollet-St. Celoni i adaptació UIC fins Portbou
- 2i. Ampliació capacitat corredor Mollet-Maçanet
- 2j. Bypass de mercaderies de Girona
- 2k. Rehabilitació línia Reus-Roda
- 2l. Perllongament C3 Cornellà-Castelldefels
- 2m. Connexió Reus-Valls

3. Variants i millores en línies existents

- 3a. Desdoblament Arenys-Blanes
- 3b. Desdoblament Montcada-Vic
- 3c. Modernització Lleida-la Pobla
- 3d. Adaptació ample mixt Castellbisbal-Mollet
- 3e. Adaptació a passatgers línia FGC Manresa-Súria i línia FGC Manresa-Sallent
- 3f. Variant Barcelona-Mataró
- 3g. Variant Figueres
- 3h. Accés rodalies aeroport
- 3i. Modernització i millora de línies convencionals
- 3j. Supressió de passos a nivell
- 3k. Pla de millora d'estacions
- 3l. Variant Reus
- 3m. Perllongament FGC a Castellà i Matadepera

4. Altres actuacions ferroviàries

- 4a. Perllongament línia la Pobla
- 4b. la Seu d'Urgell-Andorra
- 4c. Puigcerdà-la Seu d'Urgell
- 4d. Connexió ETF Vic-Olot-Figueres



Xarxa ferroviària de mercaderies

 Generalitat de Catalunya
Departament
de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

-  Principals eixos
-  Principals estacions de mercaderies



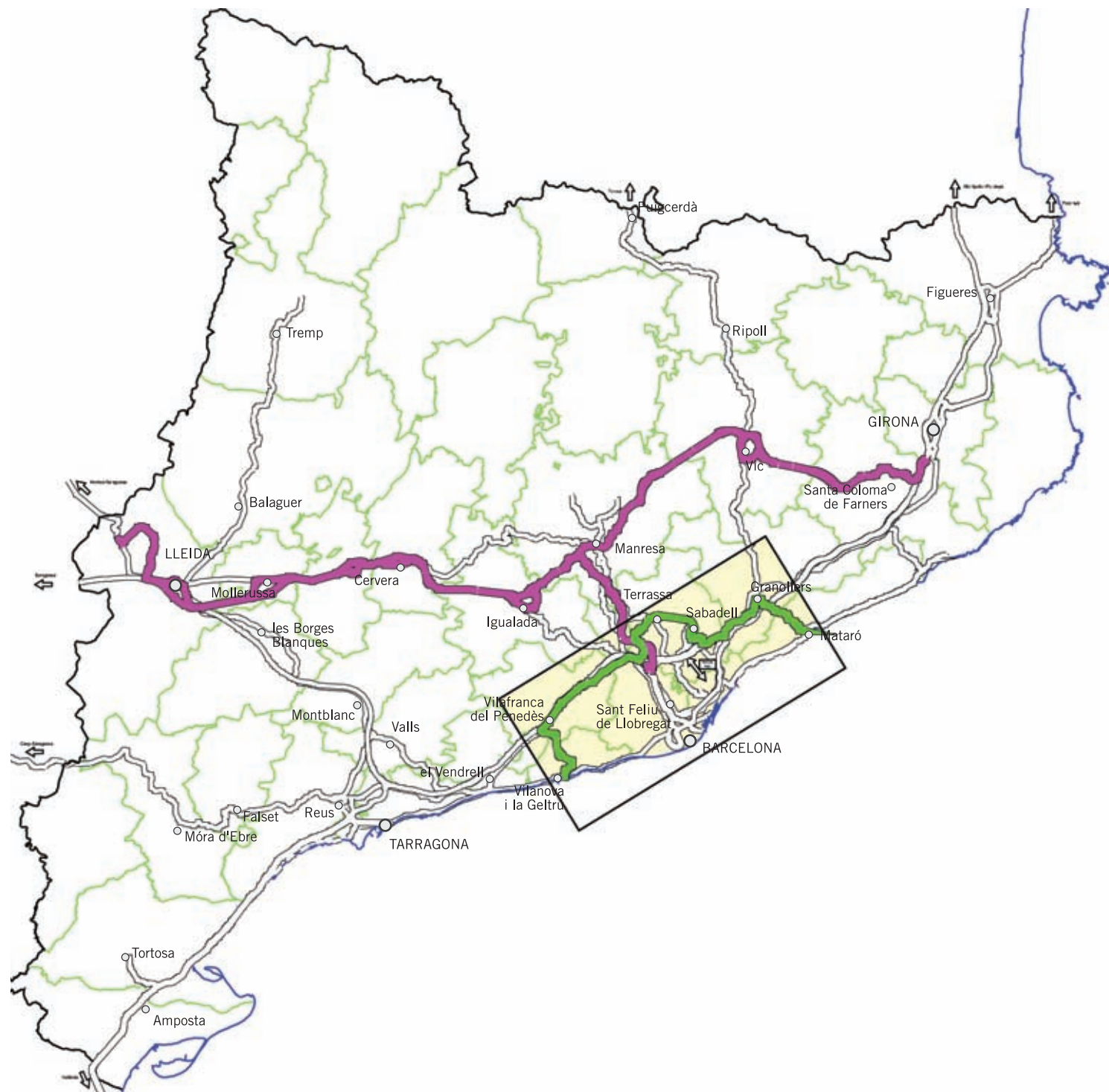
Principals nous eixos ferroviaris de la proposta

Les propostes del PITC a l'RMB es validaran amb les anàlisis més detallades en curs per al Pla territorial metropolità de Barcelona, el Pla director de mobilitat de l'RMB i el Pla de rodalies de RENFE.



Generalitat de Catalunya
Departament
de Política Territorial
i Obres Públiques
Secretaria per a la Mobilitat

 Eix Transversal
 Eix Orbital



Actuacions del Pla director d'infraestructures

A més de les actuacions fins ara presentades, n'hi ha d'altres, contingudes en diferents documents de planificació o programació aprovats, que, malgrat no ser pròpiament l'objecte del PITC, suposen un esforç inversor molt important i són una peça clau en l'assoliment d'alguns dels principals objectius del PITC.

Entre aquestes destaquen les propostes contingudes en el PDI que, si n'excloem les actuacions ja incloses en altres capítols del PITC, suposen una inversió d'uns 9.874 M€, i n'es l'administració competent la Generalitat. Aquest pressupost ha incorporat les modificacions de costos que s'han produït des de l'aprovació del PDI. El PDI es revisarà per incorporar les noves propostes que s'acordin en el Pla de mobilitat de l'RMB i el Pla territorial metropolitana.

L'horitzó del PITC supera el del PDI, cosa que ha fet que la partida pressupostària destinada més enllà del 2016 sigui molt petita. Això no significa que no es portin a terme per a aquest període més inversions en transport públic a la regió metropolitana, però seran futures revisions del PDI o altres documents els que definiran aquestes futures actuacions i en determinaran la programació.

Altres actuacions

A més de les actuacions ja detallades, n'existeixen d'altres que s'incorporen sense consignació pressupostària particularitzada.

Nous corredors ferroviaris:

- Perllongament de la línia Lleida - la Pobla
- Perllongament de la línia de Renfe de Puigcerdà a la Seu

d'Urgell

- Nou corredor ferroviari entre la Seu d'Urgell - Andorra
- Connexió Vic - Olot - Figueres de l'eix transversal ferroviari

Trens tramvia:

- Nou sistema tramviari al Vallès Occidental
- Nou tren tramvia Olot - Girona
- Nou tren tramvia Girona - Sant Feliu
- Nou tren tramvia a les Terres de l'Ebre
- Perllongament del ramal Manresa - Sallent com a tren tramvia fins a Berga

L'estudi de viabilitat que s'efectuarà per a cadascun d'aquests corredors analitzarà quin és el mode de transport públic més eficient. Malgrat que l'horitzó final pugui ser establir un corredor ferroviari o tramviari, l'estudi de viabilitat abordarà l'anàlisi de la possible implantació en primera fase de modes més lleugers, com plataformes segregades de bus, que en un futur puguin migrar cap a l'opció tramviari o ferroviària.

L'estimació pressupostària global per a aquestes actuacions és de 1.000 M€, i l'administració competent resta pendent de determinar, segons cada cas.

Hipòtesis sobre l'explotació de la xarxa

D'acord amb el PEIT les línies actuals que entren a Catalunya per Ulldecona i per Lleida tindran característiques estàndard UIC. Per tant, no hi haurà trens de mercaderies compatibles amb línies de característiques ibèriques: tots tindran eixos UIC, tant els que vénen de França com d'Espanya. Només podran circular trens de mercaderies per vies d'ample UIC o ample mixt.

A Catalunya podrien plantejar-se estratègies d'explotació diferents de la xarxa. Una primera estratègia d'explotació consistiria a fer que les rodalies de Barcelona mantinguessin l'ample ibèric fins a les capçaleres actuals. D'acord amb el punt anterior, la resta de línies convencionals podrien mantenir l'ample ibèric si només hi han de circular trens de viatgers. Les línies convencionals per on només circulin serveis de mercaderies tindrien ample UIC. Les línies convencionals on han de coexistir trens de viatgers amb continuïtat amb les rodalies de Barcelona i trens de mercaderies han de tenir ample mixt. L'ample mixt ha d'estendre's des de les capçaleres de rodalies actuals fins on es desitgi perllongar els serveis convencionals (Almacelles-Monzón, Ulldecona, Portbou-Perpinyà...). També serien d'ample mixt el tram Castellbisbal-Mollet perquè ha de compartir via amb serveis de rodalies, i la nova línia exclusiva de mercaderies Castellbisbal-port de Barcelona, en aquest cas no perquè hagi de compartir via amb viatgers sinó perquè ja s'està construint amb aquestes característiques; podria canviar-se a ample UIC en el futur perquè una hipòtesi bàsica és que els serveis de mercaderies utilitzin tots només ample UIC.

Una segona opció consisteix a establir un nou corredor amb doble via ample UIC en els trams on els recorreguts de mercaderies se superposen a les rodalies. En realitat aquesta duplicació és necessària per qüestions de capacitat, i tan sols podria ser dubtosa en el tram Sant Vicenç-Vilafranca, i en el tram Sant Celoni-Maçanet. En el primer cas es pot fer una primera fase on s'assumeix la via mixta i en el segon una transformació total a UIC i per tant donar el servei a les tres estacions existents amb els regionals. Per permetre l'accés dels trens regionals convencionals a la ciutat de Barcelona, i eludir la transformació en ample mixt d'un dels túnels, es proposa la utilització de material mòbil d'ample variable, que en el cas de regionals té una penalització mínima sobre el temps de recorregut, i a més afectaria només un nombre relativament reduït de circulacions.

Per tant, estem davant de possibles escenaris diferents, tots ells funcionals, compatibles amb la proposta infraestructural que es fa i que permeten circular trens en ample UIC al llarg de tota la xarxa. El PITC no en predetermina cap i considera que han de ser estudis comparatius més aprofundits els que determinin l'opció final, que en tots els casos podrà ser compatible amb la proposta d'infraestructures que es fa.

