

PROTOCOL DE COL·LABORACIÓ ENTRE EL DEPARTAMENT DE TERRITORI I SOSTENIBILITAT DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA, L'AJUNTAMENT DE MANRESA I FERROCARRILS DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA PER A L'ESTUDI D'ALTERNATIVES D'INTEGRACIÓ I MILLORA DE LA LÍNIA FERROVIÀRIA LLOBREGAT-ANOIA DELS FGC AL MUNICIPI DE MANRESA I AL PLA DE BAGES.

A Manresa, 7 d'abril de 2017.

REUNITS

El senyor RICARD FONT HEREU, Secretari d'Infraestructures i Mobilitat, en nom i representació del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, i en ús de les atribucions que té conferides, en virtut del seu nomenament pel Decret 20/2013 de 8 de gener, i l'autorització de signatura conferida pel conseller de Territori i Sostenibilitat, en data 5 d'abril de 2017, d'acord amb el que determina l'article 11 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de regim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

El senyor VALENTÍ JUNYENT TORRAS, Alcalde-President de l'Ajuntament de Manresa, en ús de les atribucions que li confereixen els articles 21.1.b de la Llei 7/1985.va de 2 d'abril, Reguladora de les Bases de Règim Local i 53.1 del Text refós de la Llei municipal i de règim local de Catalunya, aprovat per Decret Legislatiu 2/2003, de 28 d'abril; i facultat per aquest acte pel Dictamen aprovat pel Ple en data 16 de març de 2017, per la qual s'aprova la minuta del present protocol de col·laboració.

El senyor AGUSTÍ SERRA MONTÉ, Director General d'Ordenació del Territori i d'Urbanisme, en ús de les atribucions que té conferides, en virtut del seu nomenament pel Decret 380 / 2011, de 2 d'agost i l'autorització de signatura conferida pel conseller de Territori i Sostenibilitat en data 5 d'abril de 2017, d'acord amb el que determina l'article 11 de la Llei 26/2010, de 3 d'agost, de regim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

El senyor ENRIC TICÓ BUXADOS, president de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, que actua en nom i representació de l'empresa Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya segons nomenament de data 25 de gener de 2011, i en virtut de les atribucions que li confereix l'article 19 dels estatuts, aprovats per decret 287/2001 de 6 de novembre i posteriors modificacions.

Les persones reunides es reconeixen la competència necessària per formalitzar el present Conveni, i en conseqüència

EXPOSEN

1.- El municipi de Manresa actualment compta amb dues línies de ferrocarrils: RENFE-Adif, que discorre per la vall del Cardener i que es correspon amb la línia de Barcelona-Lleida; i Ferrocarrils de la Generalitat, que entra al municipi també per la vall del Cardener i discorre



de forma soterrada des del torrent de la Creu del Tort fins passat el carrer de Sant Cristòfol i que, de forma aèria, continua fins a Manresa - Baixador, al carrer del Primer de Maig.

Al segle XIX, Manresa estava connectada amb Barcelona a través de la línia construïda per la Companyia del Ferrocarril de Saragossa a Barcelona, que connectà ambdues ciutats l'any 1861. Per la seva banda, el Tramvia o Companyia Ferrocarril Económico de Manresa a Berga va construir la línia que acabaria arribant a Guardiola de Berguedà, executada en diferents trams: Manresa – Puig-reig (1887), Puig-Reig – Olvan - Berga (1887) i Guardiola de Bergadà (1904). Ambdues línies (la de Companyia del Ferrocarril de Saragossa a Barcelona i el Tramvia a Berga) van quedar interconnectades a partir de l'any 1895. L'any 1924 s'inauguraven dues línies més: fins a Súria, per al transport de mercaderies derivada de l'explotació minera i que també fou explotada pel transport de viatgers; i el tram de Martorell a Manresa de la Companyia General de Ferrocarrils Catalans. Existia doncs una important xarxa de ferrocarrils que encerclava i creuava al ciutat.

La interconnexió existent entre la línia de ferrocarril de Saragossa a Barcelona i la del Tramvia o Ferrocarril Econòmic Manresa - Berga va desaparèixer amb la voladura, al final de la Guerra Civil, del pont que creuava el riu Cardener. A partir del desenvolupament urbanístic dels anys 60-70, es va desmantellar el tram de línia entre Manresa - Baixador i RENFE, que va permetre el recosit de la part occidental i centre de la ciutat; i més endavant, la línia de Berga, desmantellada a partir dels anys 90, amb el desenvolupament de les Bases de Manresa, i conclòs l'any 2004, amb el desenvolupament del Pla parcial Concòrdia, que permeté relligar ambdós costats de ciutat.

Pel que fa a la titularitat de les infraestructures, l'any 1919 la Companyia General de Ferrocarrils Catalans (CGFC) va integrar diverses empreses explotadores de línies ferroviàries, entre elles el Tramvia o Ferrocarril Econòmic de Manresa a Berga. Finalment la línia es traspasà a Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya a finals dels anys setanta.

De tot aquest entramat de xarxes actualment encara existeix la de la línia dels FCG, a la part centre de la ciutat, que esdevé un mode de transport de vital importància per la ciutat, però que provoca una fractura urbana que genera dificultats de comunicació entre ambdós costats; i part de la línia cap a Súria i Sallent, destinada únicament a transport de mercaderies. Aquest efecte barrera ha propiciat la redacció de diferents estudis per corregir la fragmentació i millorar la integració de la xarxa de ferrocarril, així com l'estudi per recuperar la connexió entre les línies de FGC i RENFE-Adif. Són els següents:

- L'any 2003, amb motiu de l'aprovació del Pla especial Cerdanya, es va incorporar al document l'estudi de les alternatives d'integració del traçat ferroviari del FGC dins la ciutat compatible amb el traçat del nou carrer Cerdanya i la resolució de la continuïtat del carrer del a Font del Gat fins a la Plaça 11 de setembre.

L'any 2009 la Generalitat va presentar l'estudi informatiu del tren - tram del Bages. Aquell projecte, que tenia una inversió prevista de 105 milions d'euros i que havia de ser una realitat el 2016 preveia transformar 25 quilòmetres de la via existent dels ramals de mercaderies de la línia Llobregat - Anoia de FGC entre Manresa, Súria i Sallent, per adequar-los al transport de viatgers. Entre altres coses aquest projecte preveia l'extensió del servei a l'interior de Manresa amb la creació d'un traçat per al tramvia de 4,8 quilòmetres per connectar Manresa Alta amb l'estació de Renfe. Aquest traçat recuperava part del traçat històric que tenia el ferrocarril al centre de la ciutat, passant pel carrer de la Font del Gat, carrer Barcelona, el passeig de Salvador

Espru, el carrer de Francesc Moragas i el passeig del Riu.

- L'any 2010, en el marc de la proposta de l'Eix Transversal Ferroviari i de les determinacions del PDU Pla de Bages i del Pla territorial parcial de les Comarques centrals, l'Ajuntament de Manresa va encarregar un estudi de les alternatives d'interconnexió ferroviària soterrada entre l'estació de Manresa Alta i l'estació de la Reforma de la línia de RENFE - Adif. Aquest estudi preveia dues alternatives de traçat soterrat des de l'actual estació de Manresa Alta fins al sector de Santa Caterina; i la implantació de dues noves estacions dins del nucli urbà actual.
- El POUM aprovat inicialment durant el mes de març de 2015, contemplava la reubicació de l'actual estació de Manresa Alta cap al node de Prat de la Riba, així com enretirar l'estació Manresa Baixador de manera que permetés connectar el carrer de la Font del Gat amb la Plaça 11 de setembre. La primera actuació oferiria uns nous espais públics a estudiar en un àmbit de millora urbana. Aquestes previsions no van rebre l'informe favorable per part de FGC.
- En el nou document de POUM, pendent d'aprovar-se provisionalment, es planteja la delimitació d'un àmbit de Pla especial que des del Pont de Ferro fins a l'estació de Manresa Alta inclogui tots els terrenys de titularitat pública (Ajuntament, FGC i Generalitat), que analitzi i permeti establir les solucions d'ordenació urbanística més adequada per resoldre el conflicte actual entre la traça del via del ferrocarril i la trama urbana de la ciutat.

II.- Pel que fa a la millora de la xarxa ferroviària a la comarca, el Pla territorial parcial de les Comarques Centrals, aprovat el 16 de setembre de 2008, recull les actuacions previstes al PITC (Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya) així com les propostes del PDU (Pla director urbanístic del Pla del Bages) pel sistema urbà de Manresa:

- Eix transversal ferroviari
- Intercanviador entre FGC i Renfe a Sant Vicenç de Castellet
- Perllongament soterrat del ferrocarril entre Manresa Alta - Manresa RENFE
- Tren tramvia com a "metro regional" entre Manresa - Súria, Manresa - Sallent - Berga, Manresa - Cervera.
- A una escala molt més urbana, al PTPCC indica que caldria analitzar la viabilitat de potenciar els corredors de Manresa a St. Joan de Vilatorrada i de Manresa a Navarces, que es podrien articular de manera independent o complementària a la xarxa ferroviària.

III.- El Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya en base a les seves competències en matèria d'infraestructures i serveis de transports terrestres, i d'ordenació del territori i d'urbanisme, vetlla per assolir l'objectiu de tenir una xarxa de transport públic eficient i sostenible, procurant la integració de les infraestructures ferroviàries en el territori i l'entorn urbà que travessen. La Direcció General d'Ordenació del Territori i d'Urbanisme, té, entre d'altres funcions, dirigir, planificar, impulsar i avaluar les polítiques d'ordenació del territori, d'urbanisme, de costes i de paisatge.

IV.- Per la seva banda, l'Ajuntament de Manresa, en exercici de les seves competències, desenvolupa actuacions de millora d'integració física i social de l'entramat urbà que puguin revertir en la millora de la qualitat de vida dels ciutadans, promovent l'encaix de les diferents infraestructures de comunicació de serveis en el teixit de la ciutat.

V.- Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya és una empresa pública, adscrita al

Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya que opera la línia de transport de viatgers Manresa – Barcelona (línia R5) i la línia de transport de mercaderies Manresa – Sallent/Súria.

VI.- En aquest context, el Departament de Territori i Sostenibilitat –i de forma especial, la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme– l'Ajuntament de Manresa i Ferrocarrils de la Generalitat, conscients de la necessitat de coordinar l'exercici dels seus respectius àmbits d'actuació per analitzar les diferents qüestions relacionades amb la integració urbana de les línies de ferrocarril, en el marc del Pla de Bages, consideren adequat formalitzar aquest Protocol de col·laboració per tal de determinar el full de ruta a seguir.

En aquest sentit s'aborden en el protocol els aspectes vinculats a les modificacions del planejament urbanístic vigent que calgui impulsar i l'establiment d'un pla d'etapes per al seu desenvolupament.

Amb l'objecte de concretar la col·laboració, les parts

ACORDEN

Primer.-Objecte

Aquest Protocol de col·laboració té per objecte establir les línies per al treball conjunt entre el Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, a través de la Secretaria d'Infraestructures i Mobilitat i la Direcció General d'Ordenació del Territori i Urbanisme, l'Ajuntament de Manresa i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya per a l'estudi de la millora de la integració urbana de les línies del ferrocarril en el context del conjunt del Pla de Bages així com establir el model d'intermodalitat del transport públic a Manresa.

Segon.- Definició de l'actuació de col·laboració

Pel què fa a la integració del traçat ferroviari a la ciutat, els objectius particulars de la col·laboració, es concentraran en els aspectes següents:

- a) Possibilitar la correcta prolongació del carrer de la Font del Gat fins a la plaça 11 de Setembre.
- b) Possibilitar la millora del perfil i de la seva integració a la zona del carrer Indústria, entre el carrer de Sant Antoni Maria Claret i el carrer de la Creu Guixera.
- c) Possibilitar la millora de l'accessibilitat i integració urbana de l'actual estació d'Autobusos-FGC.
- d) No condicionar alternatives futures d'interconnexió FGC-Renfe dins dels diferents models possibles.
- e) Avaluar els costos derivats de la proposta d'integració urbana.
- f) Analitzar l'operació des del punt de vista de la rendibilitat econòmica i social.
- g) Estudiar l'establiment d'un sistema de finançament en base als estudis de costos i de rendibilitat econòmica i socials efectuats.
- h) Establir un pla d'etapes per al desenvolupament del planejament i les actuacions que

s'acordin.

Pel que fa a la integració urbana del ferrocarril en el context del conjunt del Pla de Bages, incloent el transport de mercaderies, els objectius particulars es centren en:

- a) Estudi per a la recuperació de la línia de viatgers de les línies de Sallent i Súria; i de forma més específica, la possibilitat d'instal·lar un o més baixadors de viatgers per donar servei a la zona de creixement de La Parada, Parc Tecnològic i Parc de l'Agulla.
- b) Eliminació de la zona de transferència de mercaderies de potassa actual, situada a Manresa Alta, a reubicar en el territori, atesa l'extensa ocupació de sòl i els condicionants de rasants que la plataforma de transferència i emmagatzematge implica.
- c) Eliminació de la funció d'aparcament de combois de la línia de FGC, amb el gran consum de sòl que això implica dins del nucli urbà.
- d) Anàlisi de les alternatives d'ordenació o emplaçament de la funció d'aparcament d'autobusos actual.
- e) Prioritzar les alternatives d'ordenació de l'àmbit amb la voluntat d'assolir els objectius plantejats adaptant-ne, si cal, les característiques físiques i tecnològiques de la línia del ferrocarril a solucions existents però diferents de les habitualment utilitzades.

Tercer.- Redacció de l'estudi i instruments de planejament.

El resultat de les diferents sessions de treball i de col·laboració, es plasmarà en un document marc que recollirà les conclusions i el full de ruta de les diferents actuacions viables que s'escaigui impulsar per a la seva consecució, tant en la línia de la integració urbana com en la connexió interurbana i transport de mercaderies. Aquest document marc, haurà d'estar finalitzat en el termini de 18 mesos des de la signatura del present protocol. L'Ajuntament de Manresa serà el gestor de l'elaboració d'aquest document.

Per altra banda, el POUM de Manresa, preveurà la redacció d'un pla especial d'infraestructures ferroviàries, on es concretaran substancialment les solucions que permetin assolir els objectius fixats en els acords anteriors; pla especial que serà redactat per l'Ajuntament de Manresa, amb la col·laboració de FGC i la Direcció General d'Ordenació del Territori i d'Urbanisme.

El POUM contempla també la interconnexió modal entre les estacions de la línia de Ferrocarrils de la Generalitat i la línia de RENFE - Adif, mitjançant dues estratègies:

- a) Per una banda, la previsió de la creació de l'Eix Interurbà
- b) Per altra banda, la reserva d'un traçat per al transport públic, preferentment una línia d'autobús, que seguint l'antic traçat del carrilet podria connectar amb facilitat l'estació Nord (Manresa Centre) de RENFE amb l'àmbit de Manresa - Alta/Prat de la Riba. Amb aquest objectiu preveu les qualificacions adients al llarg del recorregut, i es defineixen els àmbits de transformació urbanística que ho possibiliten.

Quart.- Constitució de la Taula de treball

Per tal d'abordar els diferents aspectes que s'han definit en aquest document, les parts



constitueixen una Taula de Treball integrada per representants dels diferents ens així com el cos tècnic que aquests designin. A nivell tècnic, la taula es reunirà cada dos mesos; i a nivell executiu, formada pels representants dels diferents ens, es reunirà amb la periodicitat que acordin les parts i serà convocada per la representació de l'Ajuntament de Manresa, sense perjudici que es pugui reunir quan una de les parts ho demani i especifiqui els punts a tractar.

Cinquè.- Termini de vigència i causes d' extinció

La vigència d'aquest Protocol s'estén fins a la consecució de les actuacions i acords que constitueixen el seu objecte.


Aquest Protocol s'extingirà, a mes de per la consecució dels objectius en ell establerts, en cas de comú acord entre les parts.

Sisè.- Règim del protocol


El present protocol, atesa la seva naturalesa i contingut, s'inscriu dintre dels instruments previstos en l'article 108.2 de la Llei 26 / 2010, de règim jurídic i de procediment de les administracions públiques de Catalunya.

I en prova de conformitat les parts signen aquest Protocol, per quadruplicat exemplar i a un sol efecte, en el lloc i la data d'encapçalament.


Sr. Ricard Font Hereu
Secretari d'Infraestructures
i Mobilitat


Sr. Valentí Junyent Torras
Alcalde-President de
l'Ajuntament de Manresa


Sr. Enric Ticó Buxados
President de Ferrocarrils de la
Generalitat de Catalunya


Sr. Agustí Serra Monté
Director General d'Ordenació
del Territori i Urbanisme

