



**ATENCIÓN:** esta nota sustituye a la anterior por errata en el titular, rogamos disculpen las molestias

## Fomento licita el Estudio para la integración del ferrocarril en el núcleo urbano de Sitges, Barcelona

- El presupuesto de licitación asciende a 580.000 €
- El plazo de ejecución es de 24 meses

Madrid, 26 de febrero de 2009 (Ministerio de Fomento).

El Ministerio de Fomento ha licitado hoy con su publicación en el Boletín Oficial del Estado, el Contrato de Consultoría y Asistencia para la redacción del Estudio de la Integración urbana del ferrocarril a su paso por el término municipal de Sitges. El presupuesto base de licitación asciende a 500.000 euros (580.000 € IVA incluido) y su plazo de redacción de 24 meses.

El Plan estratégico de Infraestructuras y Transporte (PEIT), aprobado mediante acuerdo del Consejo de Ministros de fecha 15 de Julio de 2005, establece entre sus objetivos la recuperación de un marco de intervención integrada de la Administración General del Estado en la ciudad, en concertación con las otras Administraciones, que dé respuestas a las necesidades de inserción de las infraestructuras ferroviarias en el medio urbano.

En esta línea de actuación, el pasado 24 de Abril de 2008 se firmó el Protocolo de Cooperación entre Ministerio de Fomento, ADIF, Generalitat de Cataluña y Ayuntamiento de Sitges, para el estudio de la integración del ferrocarril en el núcleo urbano de Sitges.

Esta información puede ser usada en parte o en su integridad sin necesidad de citar fuentes



## Características Técnicas

La línea férrea C-2: St Viçens de Calders - Vilanova - Barcelona, que está conformada por una vía doble electrificada, pasa por el municipio de Sitges entre la ciudad y el mar, en situaciones de diferentes tipologías, con las principales peculiaridades de integración urbana siguientes:

- El tráfico actual de viajeros es principalmente local, puesto que prestan únicamente servicios regionales y de cercanías.
- La línea discurre en el término municipal en su parte Oeste junto a la costa, hasta que se separa para bordear inicialmente y atravesar finalmente el núcleo urbano, a lo largo de pasillos ferroviarios muy estrechos, lo cuál condiciona el encaje de alternativas de trazado, para una vez pasado el puerto deportivo volver a situarse junto a la franja costera.
- La situación del ferrocarril entre la ciudad y el mar produce un cierto efecto barrera, planteándose la necesidad de mejorar la permeabilidad transversal y el tratamiento de las márgenes de la línea.
- Por otra parte, se pone en cuestión la suficiencia del servicio de la actual estación de viajeros, en cuánto a sus condiciones de accesibilidad en relación a los nuevos crecimientos previstos, con el posible planteamiento de la necesidad de otra estación en el municipio.

En el Contrato que ahora se licita se plantearán diferentes alternativas de actuación, con los siguientes objetivos:

- Integrar la línea férrea en el ámbito que, en razón del modelo territorial previsto por el Ayuntamiento en su Plan de Ordenación Municipal, minimice el efecto barrera del trazado actual en la estructura urbana de Sitges



# Nota de prensa

- Mejorar el medio ambiente urbano de la zona aledaña al ferrocarril.
- Mejorar la accesibilidad al servicio ferroviario de los habitantes de Sitges, analizando la viabilidad y oportunidad de establecer una nueva estación en el municipio

El resultado de los trabajos será la redacción de un Estudio que, partiendo de la situación existente, desarrolle el estudio de alternativas, y proponga la opción u opciones más recomendables, definiéndolas con el nivel técnico de un anteproyecto.

En el estudio de integración se contemplarán y definirán, en primer lugar, distintas alternativas para la integración del ferrocarril en el municipio. Estas alternativas se analizarán desde el punto de vista constructivo, ambiental, paisajístico y económico, evaluándose en función de un análisis multicriterio.

Dentro del estudio se analizarán también expresamente el grado de afección de las alternativas propuestas al tráfico ferroviario existente y previsto.

En segundo lugar, se analizarán las posibilidades de ingresos para la financiación de la operación en base a las plusvalías urbanísticas, tanto sobre los suelos ferroviarios que no resulten necesarios para la explotación ferroviaria, como sobre los suelos privados beneficiados por la operación.