

Aprobat per l'Ajuntament Ple
en sessió de data 25 de juliol de 2025
En dono fe,
El secretari general de l'Ajuntament de Lleida,



LA XARXA FERROVIÀRIA AL POUM DE LLEIDA

Novembre 2024

LA PAERIA



Ajuntament de Lleida



TRN-Táryet

Autor	Jordi Julià Sort
Equip redactor	Jordi Julià Sort Oriol Tomàs Pons
Imatges	Bernat Borràs
Última revisió	Novembre 2024

Índex

1	Xarxa ferroviària existent a Lleida	3
1.1	Serveis ferroviaris	3
1.1.1	Rodalies de Catalunya: Servei de rodalia de l'Àrea de Lleida.....	3
1.1.2	Regionals Lleida – Montsó.....	6
1.1.3	Línia Lleida – La Pobla.....	7
1.1.4	Estructura tarifària ATM Lleida (Rodalies i Lleida – La Pobla)	7
1.1.5	Alta velocitat.....	10
1.1.6	Mercaderies.....	10
1.2	Infraestructures ferroviàries.....	11
1.2.1	Esquema ferroviari	11
1.2.2	Estació Lleida – Pirineus	12
1.2.3	Línia Lleida – Manresa	14
1.2.4	Línia Lleida – Reus – Tarragona	14
1.2.5	Línia Lleida – Balaguer – La Pobla.....	15
1.2.6	Línia Madrid – Saragossa – Lleida – Barcelona.....	16
1.2.7	Pla de Vilanoveta	16
2	La xarxa ferroviària en el planejament.....	19
2.1	Pla General d'Ordenació de Lleida (2003)	19
2.2	PITC 2006 – 2026	20
2.3	Pla territorial Ponent (Terres de Lleida)	21
2.4	Eix Transversal Ferroviari.....	22
2.5	Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020.....	24
3	L'avanç del POUM, la mobilitat i el ferrocarril	29
3.1	Propostes de creixement al POUM.....	29
3.2	Esquema viari al POUM	32
3.3	Propostes ferroviàries en el debat d'avanç del POUM.....	32
4	Propostes ferroviàries per al nou POUM	35
4.1	Alta velocitat i llarg recorregut	35
4.2	Mercaderies.....	35
4.3	Rodalies de Lleida / trens tramvia	37

1 Xarxa ferroviària existent a Lleida

1.1 Serveis ferroviaris

1.1.1 Rodalies de Catalunya: Servei de rodalia de l'Àrea de Lleida

Rodalies de Catalunya integra tant els anomenats serveis de Rodalies de Barcelona com els serveis de Regionals de Catalunya. Aquests serveis són prestats per Renfe sobre la xarxa convencional d'ample ibèric (1.668 mm) d'Adif, que està electrificada. La pràctica totalitat dels serveis que afecten Lleida connecten Barcelona, amb un temps d'unes 3 hores.

El servei és competència de la Generalitat de Catalunya, i els recorreguts dins de l'àmbit de l'Àrea de Lleida estan integrats tarifàriament per l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de Lleida des del 16 de març de 2015.

La línia R12 ofereix 3 serveis diaris fins a l'Hospitalet de Llobregat, via Manresa.

Les línies R13 i R14 ofereixen 5 serveis diaris per sentit fins a Barcelona, 3 via Tarragona i 2 via Valls.

La línia RL3, amb inici del servei el 8 de febrer de 2024, ofereix 7 serveis per sentit fins a Cervera.



Línies dins l'ATM de Lleida. Font: Rodalies de Catalunya.

	L'Hospitalet de Llobregat	Barcelona - Sants	Barcelona - Plaça de Catalunya	Barcelona - Arc de Triomf	Barcelona - La Sagrada Família	Barcelona - Fàbrica Güell	Montcada i Bifurcació	Montcada i Riera	Cardener de l'Estació	Sabadell Sud	Sabadell Nord	Terrassa Est	Terrassa Estació del Nord	Viladecavalls	Vic	Manresa	Aiguall de Segarra	Solera	Sant Martí de Segúries	Cervera	Anglesola	Belpuig	Castellnou de Seana	Golmés	Mollerussa	Bell-lloc d'Urgell	Lleida
R12																											
RL3																											
R13																											
R14																											
Bus																											
Bus Expres																											
15631																											
15621																											
15633																											
15623																											
15635																											
15625																											
15637																											
15627																											
15639																											
15629																											

Horaris dels serveis de les línies R12 (entre l'Hospitalet de Llobregat i Lleida) i RL3 entre (Cervera i Lleida). Font: Rodalies de Catalunya.

RL3 Lleida → Cervera[illegible]

Horaris dels serveis de les línies R12 (entre Lleida i L'Hospitalet de Llobregat) i RL3 entre (Lleida i Cervera). Font: Rodalies de Catalunya.

[illegible]

Horaris dels serveis de les línies R13 i R14 entre Lleida i Barcelona. Font: Rodalies de Catalunya.

		Barcelona Estació de França	Barcelona Passeig de Gràcia	Barcelona Sants	Viladecans	Castelldefels	Sitges	Vilanova i la Geltrú	Cubelles	Cunit	Segur de Caladell	Caladell	Sant Vicenç de Calders	Torredembarra	Altafulla - Tàrragona	Vila-seca	Reus	La Selva del Camp	Alcover	La Plana - Pícamoxons	Sant Vicenç de Calders	Roda de Bar	Roda de Barà	Saló	Vilaberri	Núria - Bafra	Valls	La Plana - Pícamoxons	La Ribera	Vilaverd	Montblanc	L'Espiga de Francolí	Vinçol i Poblet	Vinçol	La Fitoria	Les Borges Blanques	Juncadella	Puigverd de Lleida - Lleida	Prínceps		
Tren	Train																																								
R2		5.47	5.58	6.06	6.19	6.22	6.26	6.38	6.45	6.50	6.54	6.57	7.00	7.06																											
R15	15907 RE	6.13	6.24	6.30	-	-	-	7.09	-	-	-	7.24	7.32	7.36	7.46	7.54	8.03																								
R14	30531 R													8.00	8.07	8.15	8.24	8.32	8.37																						
R13	15151 R	6.47	6.58	7.04	7.20	7.23	7.29	7.42	7.49	7.54	7.58	8.01	8.05	8.15	>	>	>	>	>	>	8.15	8.22	8.25	8.36	-	8.45	8.51	8.58	9.02	9.05	9.11	9.17	9.22	9.30	-	9.42	9.47	-	10.00		
R14	30533 R													12.30	12.37	12.45	12.54	13.02	13.07																						
R2		11.17	11.28	11.36	11.49	11.52	11.56	12.08	12.15	12.20	12.24	12.27	12.30	12.36																											
R14	30521 RE	11.43	11.54	12.03	-	-	-	12.41	-	-	-	-	12.56	13.03	13.06	13.16	13.25	13.34	13.43	13.52	13.58	>	>	>	>	>	>	>	13.58	14.01	14.05	14.11	14.17	14.22	14.29	-	14.40	14.45	-	14.58	
R2		13.17	13.28	13.36	13.49	13.52	13.56	14.08	14.15	14.20	14.24	14.27	14.30	14.36																											
R14	30523 RE	13.43	13.54	14.00	-	-	-	-	-	-	-	-	14.53	15.01	15.05	15.16	15.24	15.36	15.45	15.54	16.00	>	>	>	>	>	>	>	16.00	-	-	16.11	16.17	16.25	16.33	-	16.46	16.51	-	17.04	
R13	15505 R																				15.00	15.06	-	15.14	15.20	15.23	15.29	15.35													
R2		16.17	16.28	16.36	16.49	16.52	16.56	17.08	17.15	17.20	17.24	17.27	17.30	17.36																											
R14	30525 RE	16.43	16.54	17.03	-	-	-	-	-	-	-	-	17.53	18.02	18.06	18.15	18.24	18.33	18.43	18.52	18.58	>	>	>	>	>	>	>	18.58	19.02	19.05	19.10	19.16	19.19	19.29	19.37	19.42	19.47	19.53	20.04	
R13	15501 R																				18.00	18.06	-	18.15	18.21	18.24	18.30	18.36													
R2		18.17	18.28	18.36	18.49	18.52	18.56	19.08	19.15	19.20	19.24	19.27	19.30	19.36																											
R13	15051 RE	18.43	18.54	19.00	-	-	-	-	-	-	-	-	19.52	>	>	>	>	>	>	>	19.52	19.58	-	-	-	-	20.17	-	-	-	20.32	20.37	20.42	20.49	-	20.59	21.04	-	21.16		

Horaris dels serveis de les línies R13 i R14 entre Barcelona i Lleida. Font: Rodalies de Catalunya.

1.1.2 Regionals Lleida – Montsó

Serveis de trens Regionals de Renfe, competència de l'Estat. No estan integrats tarifàriament a l'ATM de l'Àrea de Lleida. Només s'ofereixen dos serveis al dia per sentit, i efectuen parades a Binèfar i Montsó.

06:25 h	----- 0 horas 44 minutos -----	07:09 h
Regional		
17:48 h	----- 0 horas 42 minutos -----	18:30 h
Regional		

Horaris Lleida – Montsó. Font: Renfe.

16:42 h	----- 0 horas 45 minutos -----	17:27 h
Regional Exprés		
22:23 h	----- 0 horas 45 minutos -----	23:08 h
Regional		

Horaris Montsó – Lleida. Font: Renfe.

1.1.3 Línia Lleida – La Poble

Servei prestat per FGC en línia d'ample ibèric no electrificada. Integrat tarifàriament a l'ATM de Lleida. S'ofereixen 10 serveis diaris per sentit entre Lleida i Balaguer, dels quals 5 es perllonguen fins a La Poble de Segur.

De dilluns a dijous feiners

Lleida-Pirineus	Polígon Industrial del Segre	Alcoletge	Vilanova de la Barca	Térmens	Valldigna de Balaguer	Balaguer	Gerb	Sant Llorenç de Montgai	Vilanova de la Sal	Santa Linya	Àger	Cellers-Llimiana	Guardia de Tremp	Palau de Noguera	Tremp	Salàs de Pallars	La Poble de Segur
4:59	5:02	5:06	5:11	5:16	5:20	5:25	5:29	5:34	5:44	5:49	6:05	6:18	6:23	6:28	6:32	6:40	6:45
6:20	6:23	6:26	6:32	6:37	6:41	6:46	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
7:32	7:35	7:38	7:44	7:49	7:53	8:00	8:04	8:09	8:15	8:19	8:31	8:41	8:45	8:50	8:54	9:02	9:07
9:05	9:08	9:11	9:17	9:22	9:26	9:31	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
10:47	10:50	10:53	10:59	11:04	11:08	11:15	11:19	11:24	11:30	11:34	11:46	11:56	12:00	12:05	12:09	12:17	12:22
13:39	13:42	13:45	13:51	13:56	14:00	14:07	14:11	14:16	14:22	14:26	14:38	14:48	14:52	14:57	15:01	15:09	15:14
15:30	15:33	15:36	15:42	15:47	15:51	15:56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
17:30	17:33	17:36	17:42	17:47	17:51	17:56	18:00	18:05	18:11	18:15	18:27	18:37	18:41	18:46	18:50	18:58	19:03
19:25	19:28	19:31	19:37	19:42	19:46	19:51	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
21:30	21:33	21:36	21:42	21:47	21:51	21:56	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Parada facultativa.
S'ha de demanar al personal del tren.

La Poble de Segur	Salàs de Pallars	Tremp	Palau de Noguera	Guardia de Tremp	Cellers-Llimiana	Àger	Santa Linya	Vilanova de la Sal	Sant Llorenç de Montgai	Gerb	Balaguer	Valldigna de Balaguer	Térmens	Vilanova de la Barca	Alcoletge	Polígon Industrial del Segre	Lleida-Pirineus
6:53	6:56	7:04	7:08	7:12	7:17	7:28	7:38	7:41	7:48	7:53	6:58	7:02	7:06	7:12	7:17	7:20	7:24
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	8:00	8:04	8:08	8:14	8:19	8:22	8:26
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	10:08	10:12	10:16	10:22	10:27	10:30	10:34
10:08	10:11	10:19	10:23	10:27	10:32	10:43	10:53	10:56	11:03	11:08	11:15	11:19	11:23	11:29	11:34	11:37	11:41
13:00	13:03	13:11	13:15	13:19	13:24	13:35	13:45	13:48	13:55	14:00	14:07	14:11	14:15	14:21	14:26	14:29	14:33
15:30	15:33	15:41	15:45	15:49	15:54	16:05	16:15	16:18	16:25	16:30	16:37	16:41	16:45	16:51	16:56	16:59	17:03
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	18:08	18:12	18:16	18:22	18:27	18:30	18:34
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	20:03	20:07	20:11	20:17	20:22	20:25	20:29
19:46	19:49	19:57	20:01	20:05	20:10	20:21	20:31	20:34	20:41	20:46	20:53	20:57	21:01	21:07	21:12	21:15	21:19
—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—	22:02	22:06	22:10	22:16	22:21	22:24	22:28

Horaris dels serveis de la línia Lleida – La Poble. Font: FGC.

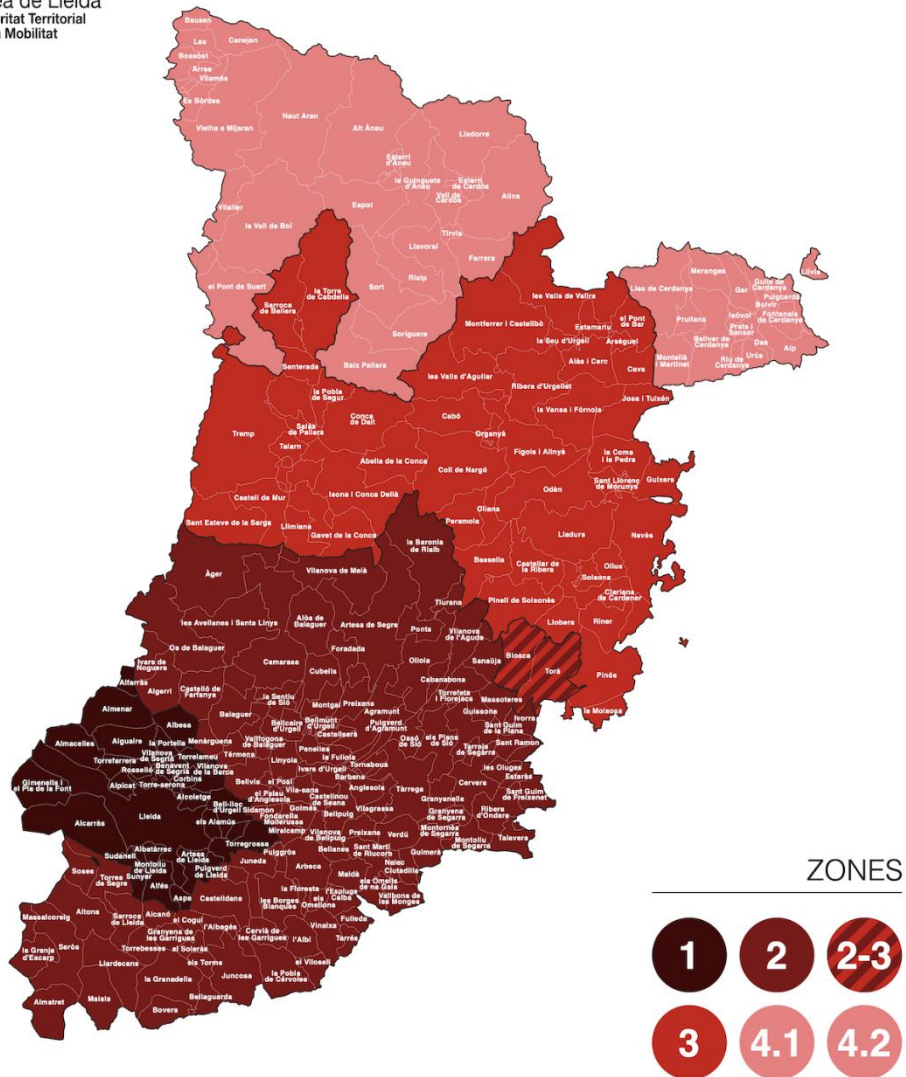
1.1.4 Estructura tarifària ATM Lleida (Rodalies i Lleida – La Poble)

La xarxa ferroviària de Rodalies (R12, R13, R14, RL3) i la línia Lleida – La Poble estan integrades en el sistema tarifari de l'Autoritat Territorial de la Mobilitat (ATM) de l'Àrea de Lleida, que comprèn un total de 241 municipis dividits en quatre zones tarifàries.

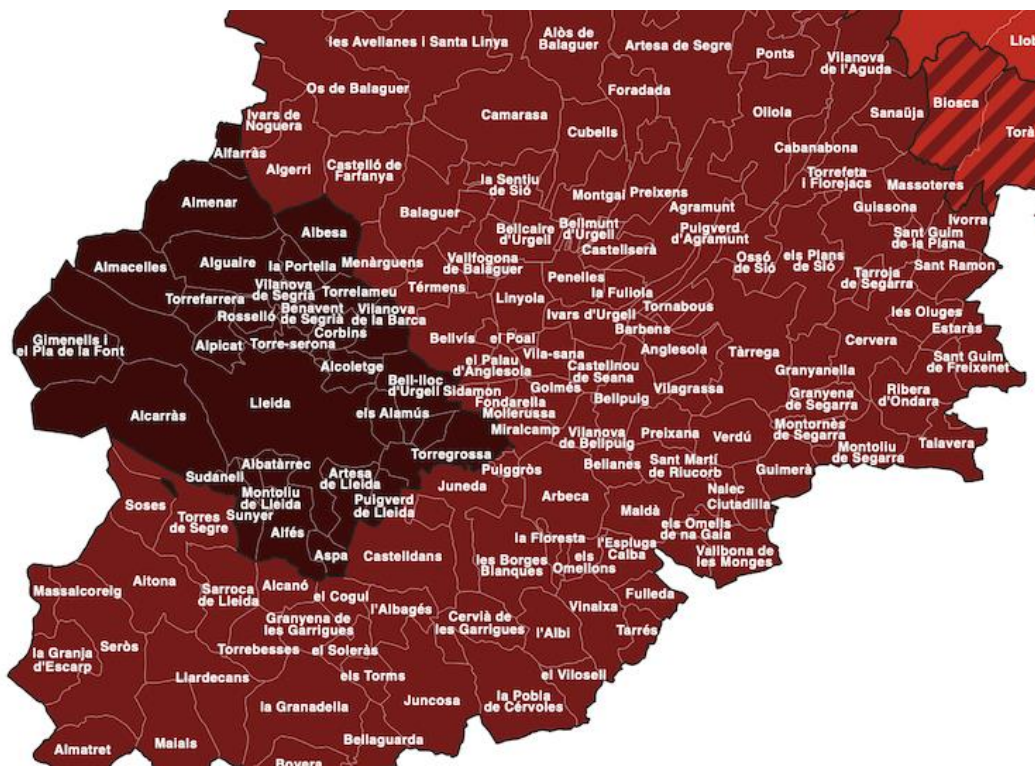
Els límits de les zones per a cadascuna de les línies són els següents:

- Línies R12 i RL3: Bell-lloc d'Urgell (zona 1) i Sant Guim de Freixenet (zona 2).
- Línies R13 i R14: Puigverd de Lleida (zona 1) i Vinaixa (zona 2).
- Línia Lleida – La Poble: Vilanova de la Barca (zona 1) i Àger (zona 2).

ATM Àrea de Lleida
Autoritat Territorial
de la Mobilitat



Mapa de zones tarifàries de l'ATM. Font: ATM.



Detall del mapa de zones tarifàries de l'ATM. Font: ATM Àrea de Lleida.

Taula de preus bonificats

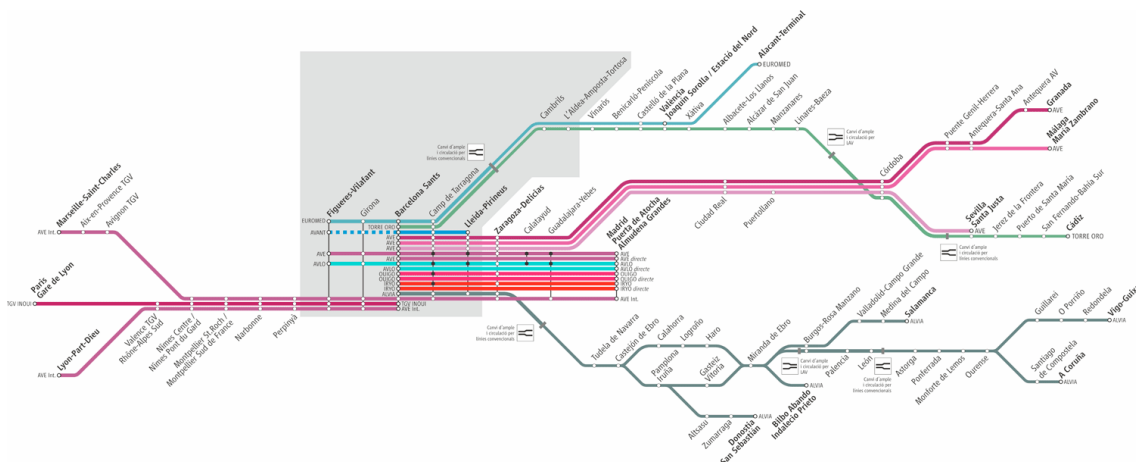
Títol	1 zona	2 zones	3 zones	4 zones
T-10	5,15 €	8,05 €	25,75 €	36,05 €
T-10/30	4,10 €	6,50 €	20,60 €	28,85 €
T-50/30	15,75 €	22,90 €	82,40 €	112,50 €
T-MES	20,70 €	30,00 €	96,45 €	134,95 €
T-JOVE	-	-	-	41,40 €
T-16	Gratuit	-	-	-

Taula de preus. Font: ATM Àrea de Lleida.

1.1.5 Alta velocitat

Serveis oferts per la línia d'alta velocitat, en ample internacional o UIC (1.435 mm) tant en sentit Barcelona com en sentit Madrid.

- Lleida – Barcelona:
 - 3 Avant que fan el trajecte entre 1h 6min i 1h 12min
 - 9 Ave que fan el trajecte entre 1h 2 min i 1h 9min
 - 2 Avlo que fan el trajecte entre 1h 3min i 1h 5min
 - 3 Alvia que fan el trajecte entre 1h 9min i 1h 22min
- Lleida – Madrid:
 - 6 Ave que fan el trajecte entre 2h 3min i 2h 42min
 - 3 Avlo que fan el trajecte entre 2h 11min i 2h 16min
- Altres serveis:
 - 3 Ave a Andalusia (Granada, Màlaga, Sevilla)
 - 3 Alvia a País Basc (Bilbao, Sant Sebastià), Galícia (La Corunya) i Castella i Lleó (Salamanca)



Xarxa de serveis d'alta velocitat. Font: trenscat.cat.

1.1.6 Mercaderies

Lleida té una estació de mercaderies, Pla de Vilanoveta, que Adif posa a disposició dels possibles clients. A prop d'aquesta s'hi troben diferents ramals donant serveis a indústries de la zona, però tots ells estan en desús. Fins i tot, alguns d'ells tenen les seves connexions desmantellades. L'activitat ferroviària de mercaderies és gairebé residual.

El problema del transport de mercaderies per ferrocarril a Espanya (i en menor mesura a Europa) és que, per a la majoria de tràfics, no pot competir ni en preu ni en fiabilitat amb el transport per carretera. Com a conseqüència, els tràfics estan estancats o en descens.

Cal pensar que el ferrocarril pot ser competitiu per a certs tipus de tràfics, com els portuaris de contenidors, miners, mercaderies perilloses... i en certs corredors importants com el Mediterrani.

En aquest context, no hi ha previstes inversions en infraestructures ferroviàries de mercaderies a Lleida, de manera que no cal plantejar noves reserves de sòl, però tampoc hi ha possibilitat de replantejar les existents.



Apartadors de mercaderies de les indústries agropecuàries Nanta i Cooperativa Agrària de Guissona.

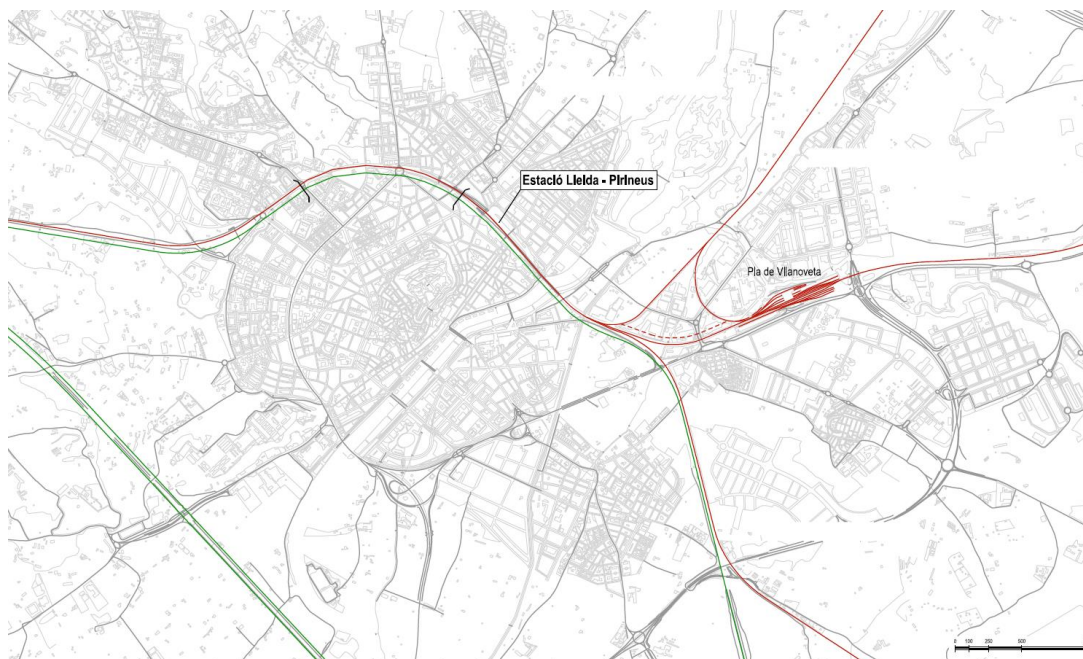
L'estació del Pla de Vilanoveta està situada sobre la línia de Manresa. Tenint en compte que la línia Tarragona – Saragossa és la més important per als trànsits de llarg recorregut, això implica que per accedir a l'estació des d'aquesta línia cal fer una maniobra des de l'estació de Lleida-Pirineus, reduint la seva competitivitat per al transport ferroviari de mercaderies.

Un ramal que connectés el Pla de Vilanoveta amb la línia Tarragona – Saragossa seria interessant, però això requeriria d'una actuació d'envergadura, i aquesta només tindria sentit si vingués impulsada des de les administracions de l'Estat i de la Generalitat en el marc d'una reflexió ambiciosa sobre el futur de la xarxa ferroviària de mercaderies en aquest corredor, de la qual no es té cap constància.

1.2 Infraestructures ferroviàries

1.2.1 Esquema ferroviari

A Lleida hi tenim vies de dos amples: la xarxa convencional en ample ibèric (1.668 mm) i la xarxa d'alta velocitat en ample internacional o UIC (1.435 mm). Aquesta distribució d'amples i aquest esquema de xarxa no és de preveure que sofreixi canvis ni a curt ni a mig termini. L'entrada a Lleida (estació Lleida-Pirineus) de cadascun dels amples és en via única, situació acceptable tenint en compte que l'alta velocitat ja té variant amb via doble i que les freqüències dels serveis no són gaire altes ni es preveu que augmentin gaire.



Esquema ferroviari actual. En verd vies d'ample internacional, en vermell vies d'ample ibèric. Font: elaboració pròpia.

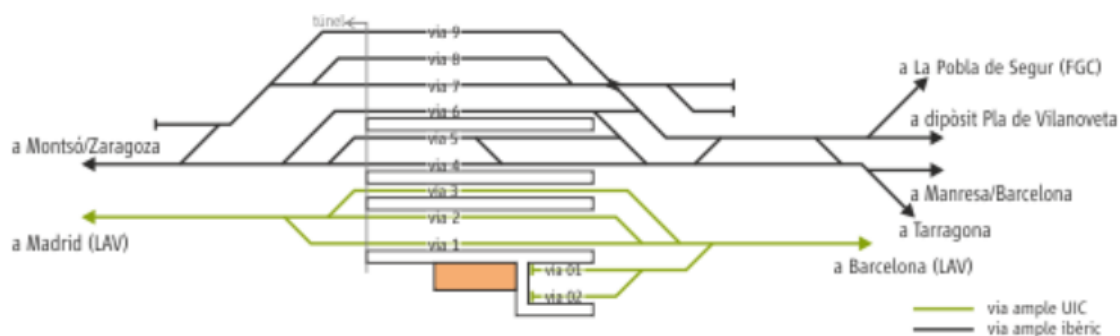
1.2.2 Estació Lleida – Pirineus

El ferrocarril va arribar a Lleida el 1860 a través de la línia de Barcelona i Manresa, en l'ample ibèric establert a Espanya i Portugal, 1.668 mm. El 1861 es prolongava aquesta línia cap a Saragossa per Montsó i el 1865 arribava el ferrocarril des de Tarragona i Reus. El 1924 entrava en funcionament la línia cap a Balaguer, que arribaria a La Pobla de Segur el 1951. El 1927 es va inaugurar el monumental edifici de l'estació de viatgers de Lleida. El 1981 se soterrava la línia a la sortida de l'estació de Lleida cap a Saragossa, creuant tota la ciutat i suprimint diversos passos a nivell. El 1997 es va restaurar l'edifici de viatgers, recuperant l'estat original de la seva façana principal i reordenant l'interior. L'any 2003 arribava per primer cop a una ciutat catalana el tren d'alta velocitat des de Madrid, moment en què l'estació va adoptar el nom de Lleida-Pirineus i es va dur a terme la reforma actual, reordenant les vies per incorporar l'ample internacional o UIC (1.435 mm), incorporant una nova gran marquesina a la zona d'andanes i creant un nou accés i pas inferior entre andanes. El 2006 la línia d'alta velocitat es prolongava fins al Camp de Tarragona i el 2008 a Barcelona. El 2010 es completava el cobriment de les vies des de l'estació fins al carrer de les Corts Catalanes, on acabava el túnel de 1981. El 2016 s'adaptava l'andana de la via 6 pels nous trens de FGC de la línia de la Pobla.

L'estació actual de Lleida-Pirineus té vies de dos amples, l'internacional o UIC (1.435mm) i l'ibèric (1.668mm). A més d'haver-hi trens de l'operadora Renfe, hi ha trens de viatgers de FGC. Lleida-Pirineus disposa de cinc vies d'ample internacional, la general, dues desviades (vies 1 a 3) i dues vies mortes enllaçades pel costat Tarragona (vies 01 i 02). Hi ha tres andanes per a les vies

d'ample internacional, una de principal per a les vies 1 i 01, una segona per a les vies 2 i 3 i una darrera més curta per a la via 02. L'accés a aquestes andanes és restringit als viatgers amb bitllet i cal passar un control de seguretat.

La zona d'ample de via ibèric té 6 vies, la general de la línia de Saragossa a Barcelona per Manresa (via 4), una desviada a la dreta d'aquesta (via 5), la via general de la línia de Lleida a La Pobla (via 6) i tres desviades més a la dreta (vies 7 a 9). A més, hi ha dues vies curtes mortes al costat Manresa per a material de via i obres i una altra via morta al costat Saragossa. L'andana de la via 6 està adaptada per a les unitats 331 de FGC de la línia de la Pobla.



Esquema de vies de l'estació de Lleida-Pirineus. Font trenscat.com.



Platja de vies i andanes de l'estació de Lleida-Pirineus

1.2.3 Línia Lleida – Manresa

Via única, ample ibèric (1.668 mm), electrificada a 3.000 V cc.

Zona tarifària 1

Estacions: 2 (Lleida-Pirineus, Bell-lloc d'Urgell)

Longitud: 12 km

Temps de recorregut: 10 minuts

Distància mitjana entre estacions: 12 km

Zona tarifària 2

Estacions: 8 (Mollerussa, Golmés, Castellnou de Seana, Bellpuig, Anglesola, Tàrraga, Cervera, Sant Guim de Freixenet)

Longitud: 58 km

Temps de recorregut: 47 minuts

Distància mitjana entre estacions: 7,3 km



Línia Lleida - Manresa – Barcelona. Font: trenscat.cat

1.2.4 Línia Lleida – Reus – Tarragona

Via única, ample ibèric (1.668 mm), electrificada a 3.000 V cc.

Zona tarifària 1

Estacions: 2 (Lleida-Pirineus, Puigverd de Lleida-Artés de Lleida)

Longitud: 13 km

Temps de recorregut: 8 minuts

Distància mitjana entre estacions: 13 km

Zona tarifària 2

Estacions: 4 (Juneda, Les Borges Blanques, La Floresta, Vinaixa)

Longitud: 25 km

Temps de recorregut: 23 minuts

Distància mitjana entre estacions: 6,3 km



Línia Lleida – Reus – Tarragona. Font: trenscat.cat.

1.2.5 Línia Lleida – Balaguer – La Pobla

Via única, ample ibèric (1.668 mm), sense electrificar.

Zona tarifària 1

Estacions: 4 (Lleida-Pirineus, Polígon industrial del Segre, Alcoletge, Vilanova de la Barca)

Longitud: 12 km

Temps de recorregut: 12 minuts

Distància mitjana entre estacions: 4 km

Zona tarifària 2

Estacions: 8 (Térmens, Vallfogona de Balaguer, Balaguer, Gerb, Sant Llorenç de Montgai, Vilanova de la Sal, Santa Linya, Àger)

Longitud: 43 km

Temps de recorregut: 47 minuts

Distància mitjana entre estacions: 5,4 km

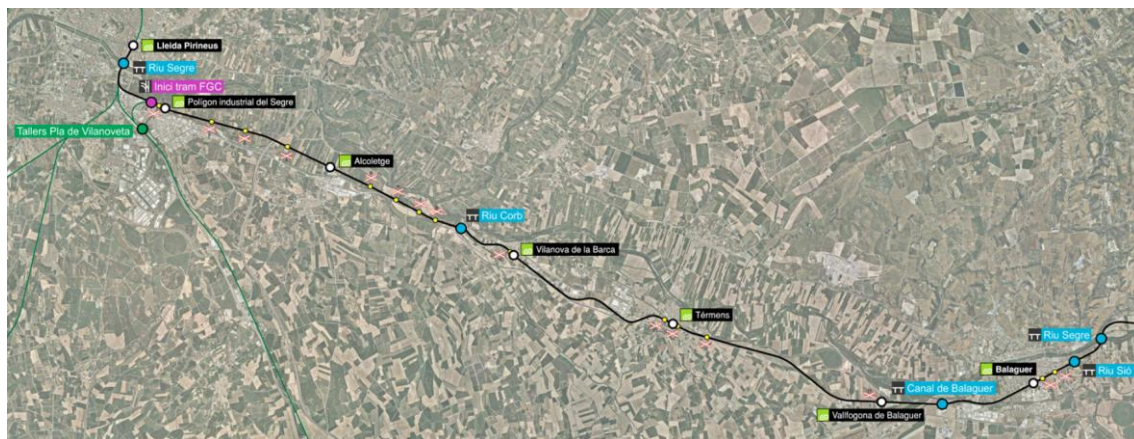
Zona tarifària 3

Estacions: 6 (Cellers-Llimiana, Guàrdia de Tremp, Palau de Noguera, Tremp, Salàs de Pallars, La Pobla de Segur)

Longitud: 34 km

Temps de recorregut: 26 minuts

Distància mitjana entre estacions: 6,8 km

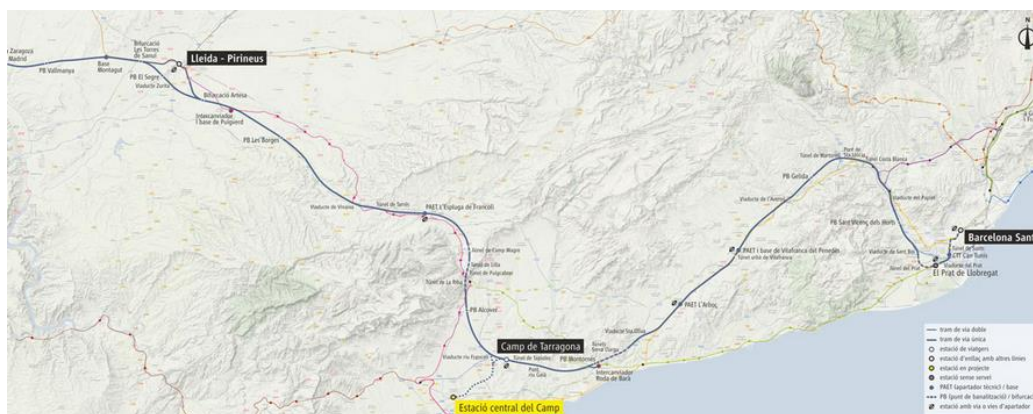


Línia Lleida – Balaguer. Font: trenscat.cat

1.2.6 Línia Madrid – Saragossa – Lleida – Barcelona

Via doble, ample internacional (1.435 mm), electrificada a 25.000 V ca.

Estacions: 3 (Lleida-Pirineus, Camp de Tarragona, Barcelona-Sants)



Línia Madrid – Saragossa – Lleida – Barcelona. Font: trenscat.cat

1.2.7 Pla de Vilanoveta

Adif posa a disposició dels possibles clients (operadors ferroviaris com Renfe) les instal·lacions del Pla de Vilanoveta.

L'estació no ha tingut mai viatgers, malgrat que va comptar amb un edifici que es va construir cap el 1920. Aquell edifici havia de ser l'estació de viatgers de Lleida de la companyia del Norte (l'actual era de la companyia MZA), però mai fou posat en servei ja que les dues companyies arribaren a un acord per a emprar conjuntament l'estació existent a la ciutat. L'edifici es va enderrocar l'any 2022.

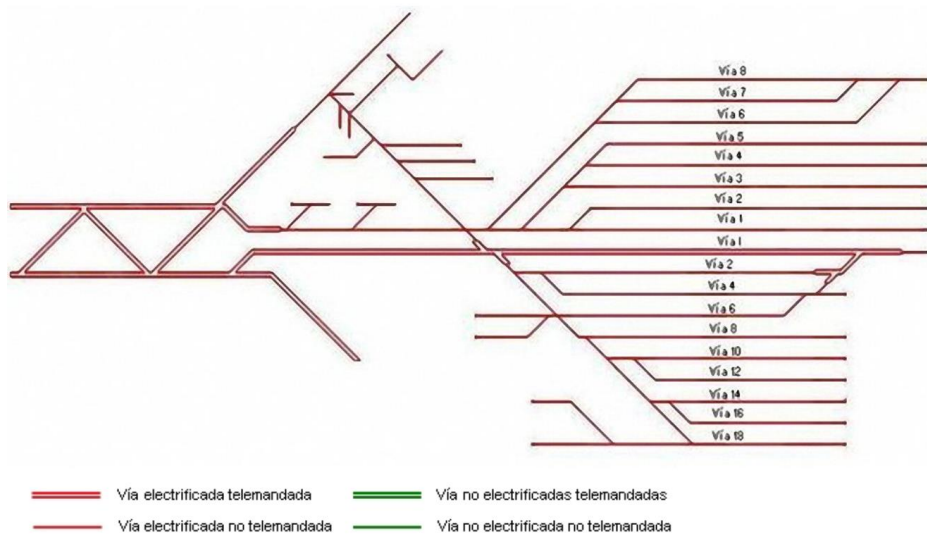
Hi ha també uns tallers utilitzats per l'Associació de Restauració de Material Ferroviari (ARMF), que es dedica a preservar trens històrics. També s'hi fa el manteniment de les tres unitats de la sèrie 331 de FGC de la línia de La Pobra.

Naves, Almacenes y Terrenos

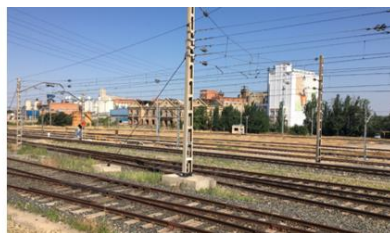


Ampliar imagen

Características de naves y almacenes												
Número	Tipo	Sup.(m2)	Longitud	Ancho	Alto	C.I.	Electricidad	Agua	Ilum.	Pavim.	FFCC	Info
1	Nave	875	73	12	5.50	SI	SI	SI	SI	Asfalto	SI	
2	Nave	360	30	12	4.50	NO	NO	NO	NO	Asfalto	NO	
3	Nave	150	12	12	3	SI	SI	SI	SI	Asfalto	NO	
1	Parcela	2.400					SI	SI	SI	Asfalto	SI	
1	Oficina	135	15	9	2.50	SI	SI	SI	SI	Losa	SI	
1	Playa	12.000				SI	NO	NO	SI	Asfalto	SI	
2	Playa	6.900				NO	NO	NO	SI	Asfalto	SI	
3	Playa	1.950				NO	NO	NO	SI	Asfalto	SI	



Pla de Vilanoveta. Font: Adif.



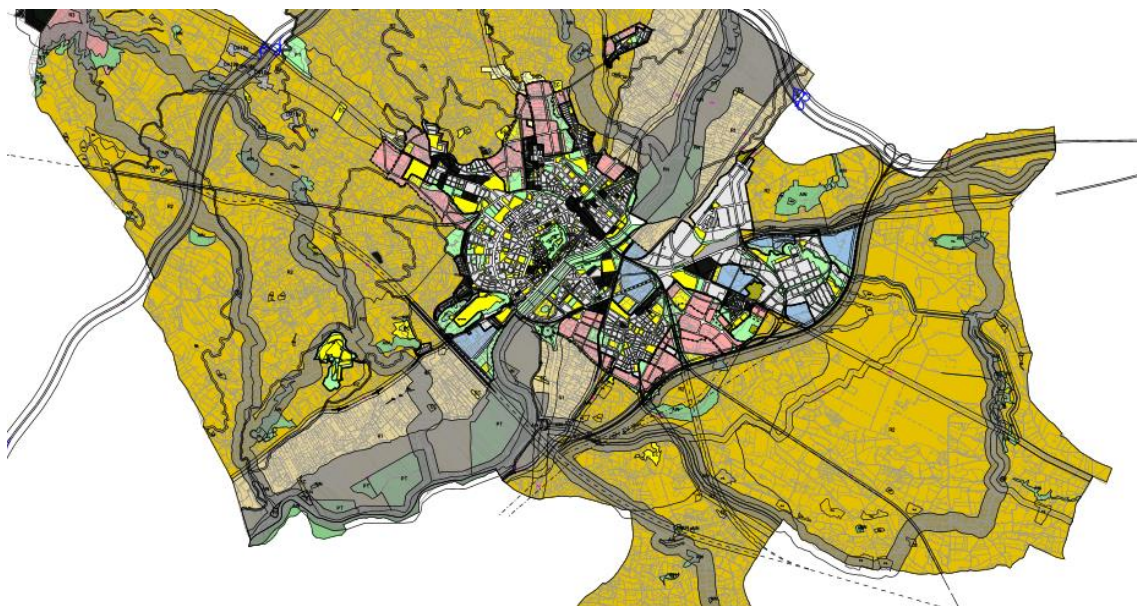
Pla de Vilanoveta. Al fons a la dreta, l'antic edifici de viatgers.



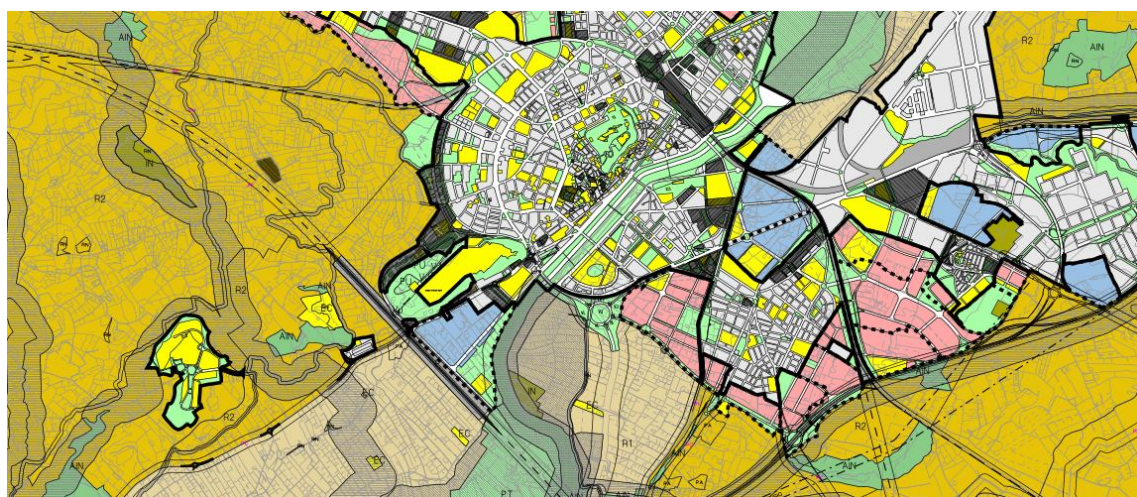
2 La xarxa ferroviària en el planejament

2.1 Pla General d'Ordenació de Lleida (2003)

El POUM vigent fou aprovat definitivament l'any 2003. Com a proposta ferroviària incorpora el traçat de la variant de Lleida de la línia d'alta velocitat Madrid - Saragossa - Barcelona, així com la remodelació urbana que s'ha produït en l'entorn de la línia que entra a la ciutat i a l'estació actualment anomenada Lleida-Pirineus. En la variant exterior de la línia d'alta velocitat el pla hi preveia una nova estació de viatgers, la posició de la qual impulsava un creixement urbà cap al sud-oest del nucli actual. Per a que la nova estació fos factible calia un traçat en recta, tal com es va construir, i que fos pràcticament pla (màxim 0,5% de pendent). No obstant, el traçat construït té un pendent superior.



Pla general d'ordenació de Lleida (vigent des de 2003). Font: Ajuntament de Lleida.



Pla general d'ordenació de Lleida (vigent des de 2003). Font: Ajuntament de Lleida.

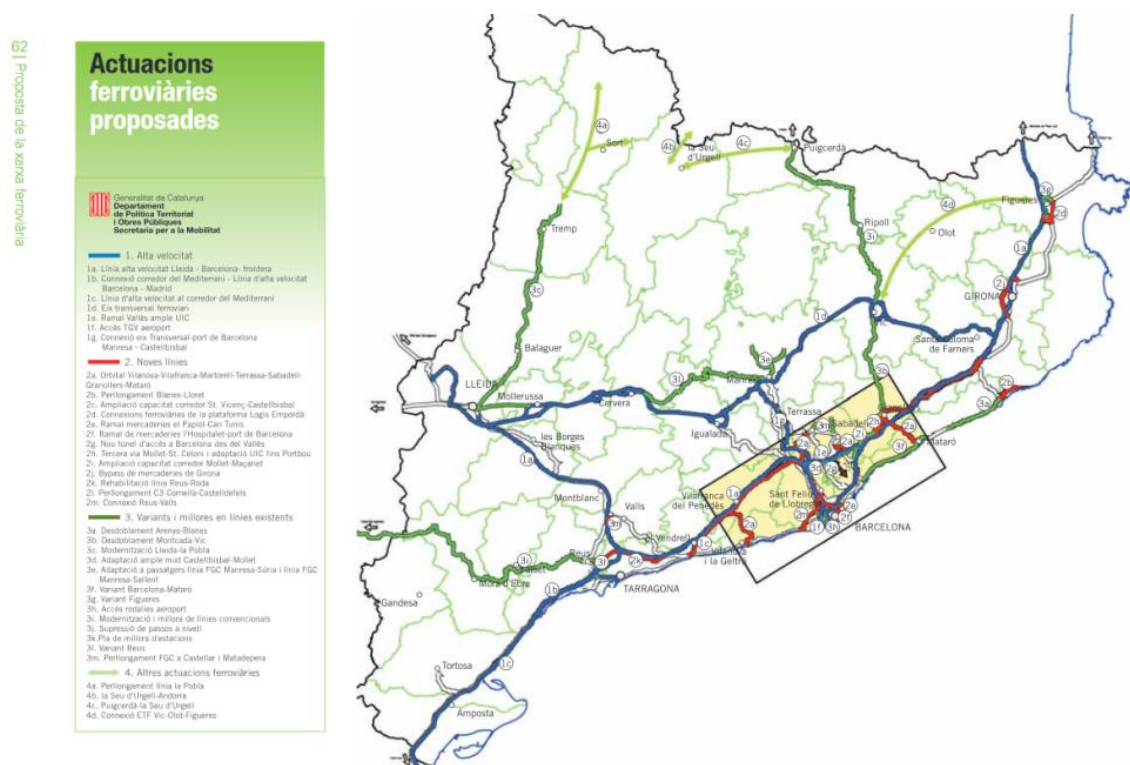
2.2 PITC 2006 – 2026

Pel que fa a les terres de Lleida, el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya 2006-2026 proposava:

- Línia d'alta velocitat Lleida – Barcelona, aleshores en construcció i posada completament en servei el febrer de 2008.
- Modernització i adaptació a tren-tramvia de la línia Lleida – La Pobla, actuació que es pot considerar força avançada amb la incorporació dels nous trens l'any 2006.

- Adaptació a tren-tramvia de la línia Lleida – Manresa, actuació en la que l'Estat no ha avançat.
- Eix Transversal Ferroviari (Lleida – Igualada – Manresa – Vic – Girona, amb ramal Igualada – Martorell), del qual l'any 2010 s'aprovà la reserva de sòl que han d'incorporar tots els POUM afectats. Incorpora un ramal de l'ETF fins a l'aeroport d'Alguaire. Aquestes actuacions no tenen calendari previsible, i en qualsevol cas serien a llarg termini.

De cara al POUM de Lleida, resulta d'especial interès la proposta dels trens – tramvia a les línies de La Pobra i de Manresa. Es pot considerar que els serveis ja implantats per FGC en aquestes dues línies donen compliment a aquesta proposta del PITC.

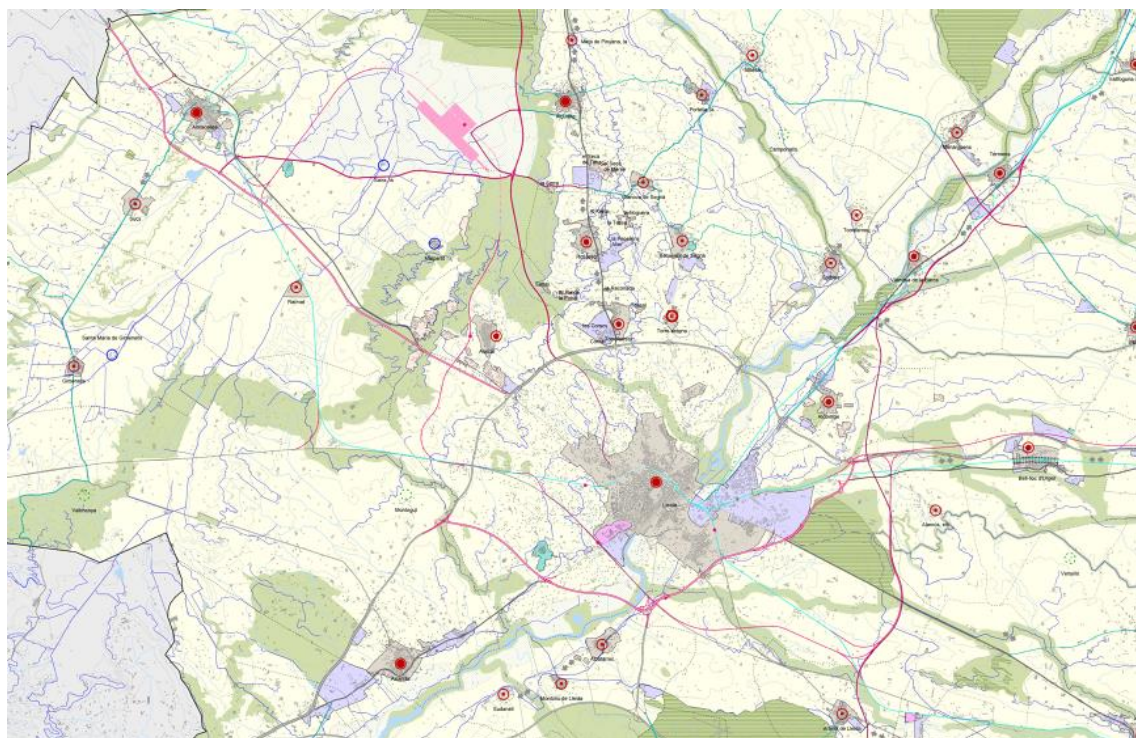


Propostes per a la xarxa ferroviària PITC 2006-2026.

Font: Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

2.3 Pla territorial Ponent (Terres de Lleida)

El Pla territorial parcial de Ponent (Terres de Lleida) fou aprovat definitivament el 2007. Com a nova proposta ferroviària, incorpora un nou traçat/variant de la línia Lleida - Monzón, amb estacions a Alpicat i a l'Aeroport d'Alguaire. Aquesta proposta no té calendari previsible.



Pla Territorial Ponent (Terres de Lleida). Font: Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

2.4 Eix Transversal Ferroviari

L'Eix Transversal Ferroviari (ETF) seria una línia ferroviària totalment nova (excepte els seus extrems a les ciutats de Lleida i Girona per a la connexió amb la xarxa existent d'alta velocitat), d'ample internacional i d'ús mixt per a mercaderies (120 km/h) i viatgers (250 km/h). Amb un total de 254 km, enllaçaria Lleida amb Girona per l'interior de Catalunya, amb estacions a: Lleida-Pirineus (existent), Pla d'Urgell (Mollerussa), Urgell (Tàrraga), Segarra (Cervera), Anoia (Igualada), Bages (Manresa), Osona (Vic), La Selva (Santa Coloma de Farners) i Girona (existent).

La proposta incorpora un ramal des d'Igualada fins a Martorell (enllaçant allí amb la línia d'alta velocitat Madrid - Saragossa - Lleida - Barcelona) i un ramal entre Almacelles (des de la línia convencional Lleida - Montsó) fins a l'aeroport d'Alguair. El traçat del ramal d'Alguair correspon a una part del traçat que proposa el Pla territorial de Ponent.

El Pla especial de reserva de sòl de l'Eix Transversal Ferroviari fou aprovat definitivament l'any 2010, i obliga a l'adaptació del planejament general i derivat dels municipis afectats.

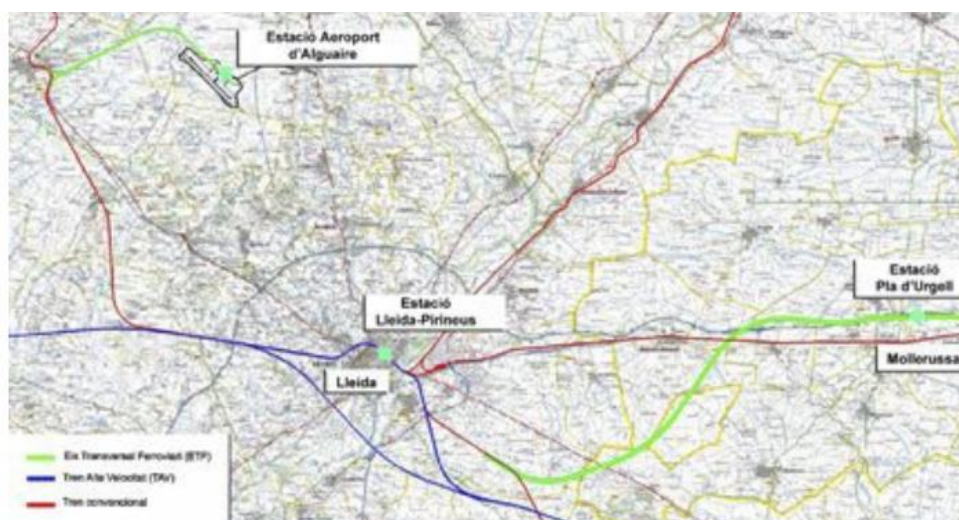
En tractar-se d'una línia per a trànsit de viatgers i de mercaderies, no pot enllaçar directament amb la línia d'alta velocitat (ample internacional), que en el seu pas per Lleida és només per a viatgers. Per tant, l'ETF enllaça amb la línia convencional (actualment ample ibèric). En tot cas, el problema dels diferents amplex es resoluria en el seu moment d'acord amb l'estat de l'art i de la xarxa, i això no hauria de ser impediment per a que l'ETF servís Lleida, tant per a viatgers

(estació de Lleida-Pirineus) com per a mercaderies (Pla de Vilanoveta o altres).

No hi ha cap previsió de realització de nous estudis, projectes ni obres relacionades amb la implantació de l'ETF.



Eix Transversal Ferroviari de Catalunya. Font: Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.



Traçats de l'Eix Transversal Ferroviari de Catalunya a l'entorn de Lleida.

Font: Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

Un aspecte col·lateral dels estudis i de la proposta de l'ETF, que per al cas de Lleida presenta interès, és la idea de reconvertir les línies de Lleida – La Pobla i de Lleida – Manresa a “tren

tramvia". Es tracta de la integració en el territori de les línies de ferrocarril sense necessitat de soterraments ni de passos a nivell, en adoptar un model d'exploració, de material mòbil i d'integració urbana semblant al dels tramvies. La Generalitat de Catalunya, mitjançant FGC, està adaptant ja la línia Lleida – La Pobla a aquest concepte, introduint nous trens a la línia i redactant el projecte d'integració urbana de la travessia de Balaguer. Aquest nou tipus de servei obre noves possibilitats que el nou POUM de Lleida haurà d'explorar.



Esquema ferroviari incorporant el nou Eix Transversal Ferroviari de Catalunya i la reconversió de les línies Lleida - Balaguer - La Pobla i Lleida - Mollerussa - Tàrrrega - Cervera a "tren - tramvia".

Font: Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

2.5 Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020

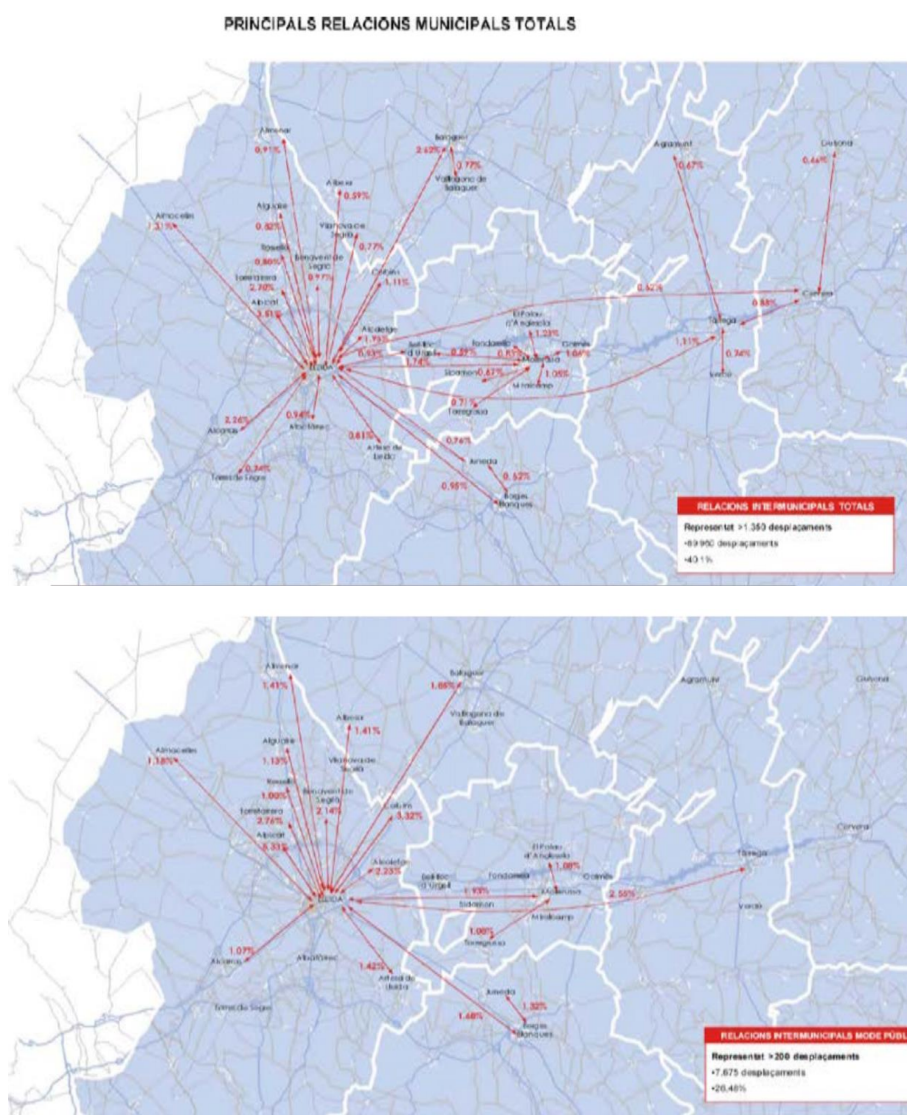
Propostes del Pla de transport de viatgers de Catalunya 2020:

- Combinar adequadament els serveis de transport ferroviari i per carretera per tal de donar una cobertura adequada a la demanda de mobilitat de la rodalia de Lleida:
 - Millora de l'oferta ferroviària Lleida – La Pobla i Lleida – Cervera.
 - Manteniment de l'oferta ferroviària a Almacelles i Borges Blanques, millorant els serveis de transport per carretera.
- Nou servei ferroviari "cadenciat" (amb intervals de pas regulars) el 2016 amb 10 trens/dia i sentit Lleida – Balaguer, dels quals 4 fins a La Pobla, complementat amb

serveis bus fins a Esterri d'Àneu. Coordinació d'horaris amb l'alta velocitat a l'estació de Lleida-Pirineus. Integració / coordinació tarifària tren – bus.

La implementació del nou servei RL3 Lleida – Cervera (2/2024, operat per FGC en xarxa Adif) i les millores al servei en la línia Lleida – Balaguer - La Pobla gestionada i operada per FGC, donen resposta a les previsions del PTVC 2020.

Cal destacar també que el pla no parla de millorar el servei ferroviari cap a Almacelles ni cap a les Borges Blanques (R13, R14).

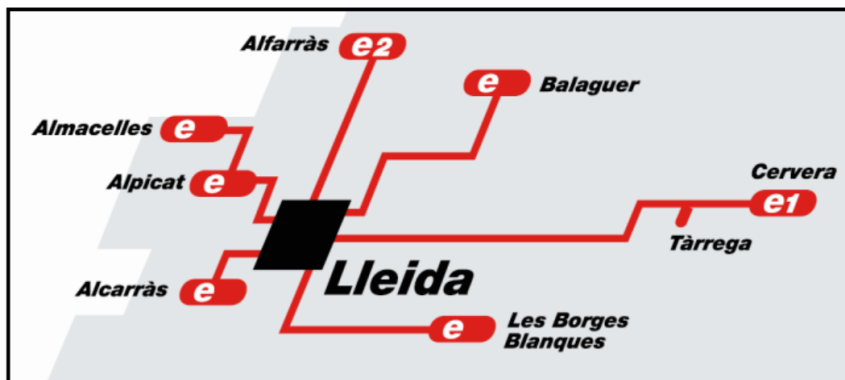


Font: Enquesta de Mobilitat Quotidiana de Catalunya 2006 (EMQ 2006).

Principal fluxos de mobilitat. Font: PTVC 2020. Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.

Cal destacar la proposta de serveis de Bus exprés, que completen i, en alguns casos, competeixen amb l'oferta ferroviària, de les quals s'han posat en servei les línies:

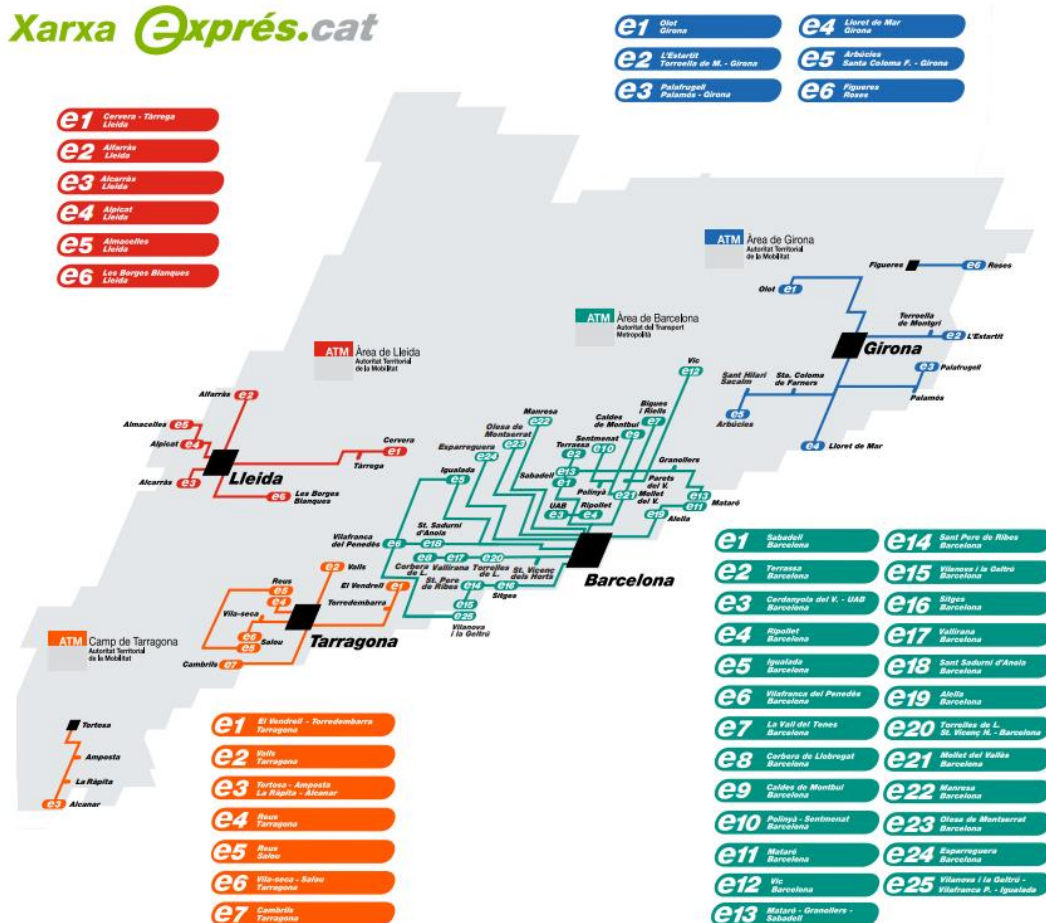
- e1 (Lleida – Tàrrrega – Cervera)
- e2 (Lleida – Alfarràs)
- e3 (Lleida – Alcarràs)
- e4 (Lleida – Alpicat)
- e5 (Lleida – Almacelles)
- e6 (Lleida – Les Borges Blanques)



Proposta de bus exprés (xarxa “exprés.cat”) a Lleida.

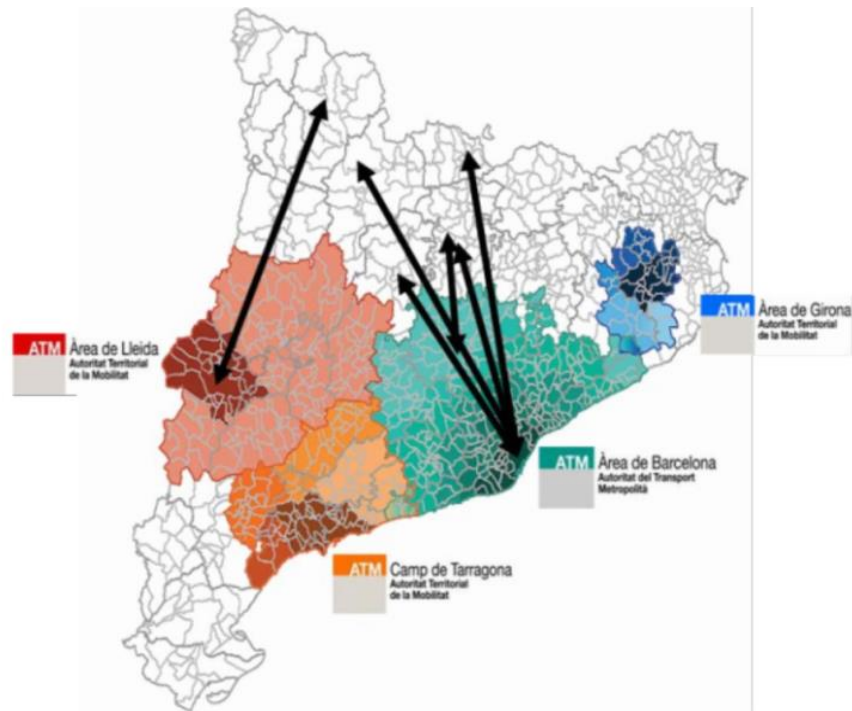
Font: PTVC 2020. Departament de Territori, Habitatatge i Transició Ecològica.

Xarxa Exprés.cat



Xarxa “exprés.cat” de Catalunya.

Font: PTVC 2020. Departament de Territori, Habitatatge i Transició Ecològica.



*Àrees d'integració tarifària i relacions per a les quals s'han creat abonaments específics.
Font: PTVC 2020. Departament de Territori, Habitatge i Transició Ecològica.*

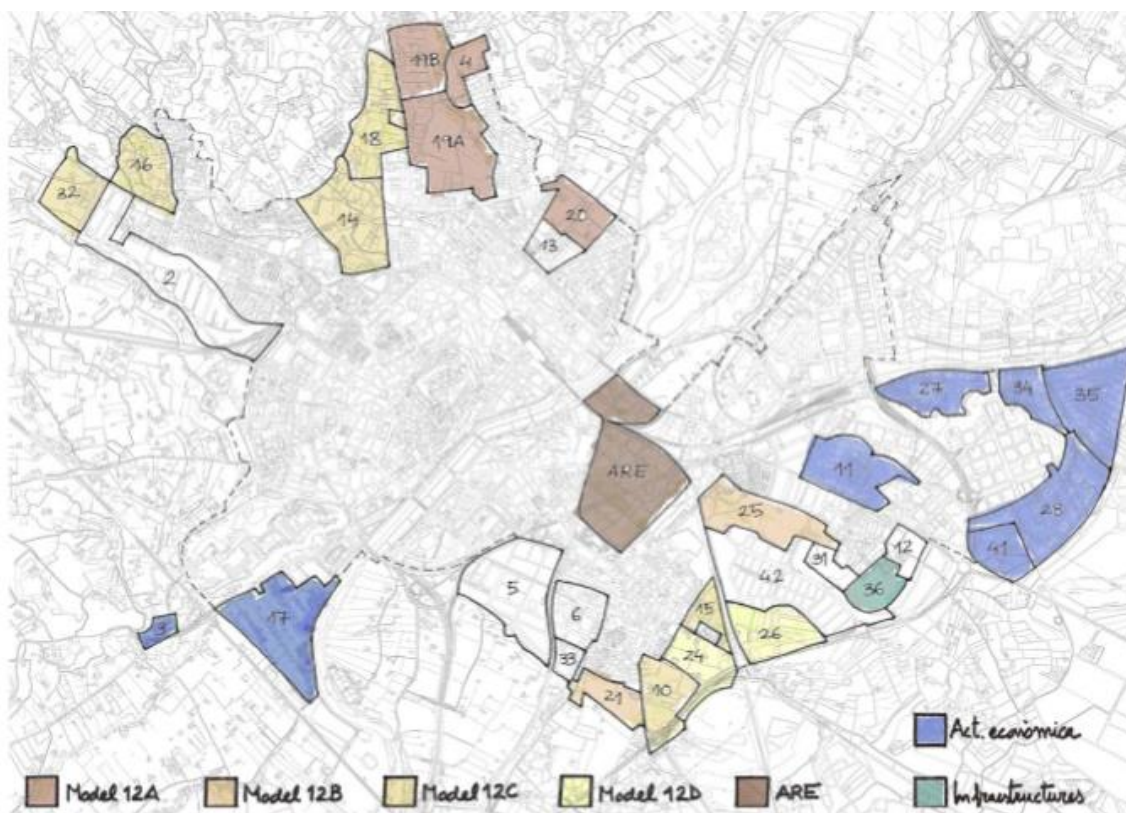


3 L'avanç del POUM, la mobilitat i el ferrocarril

3.1 Propostes de creixement al POUM

El document d'avanç del POUM (2013) planteja diverses alternatives de creixement. El POUM aposta per l'Alternativa 3, Escenari ponderat.

Alternativa 0. Situació Actual: Manteniment planejament vigent

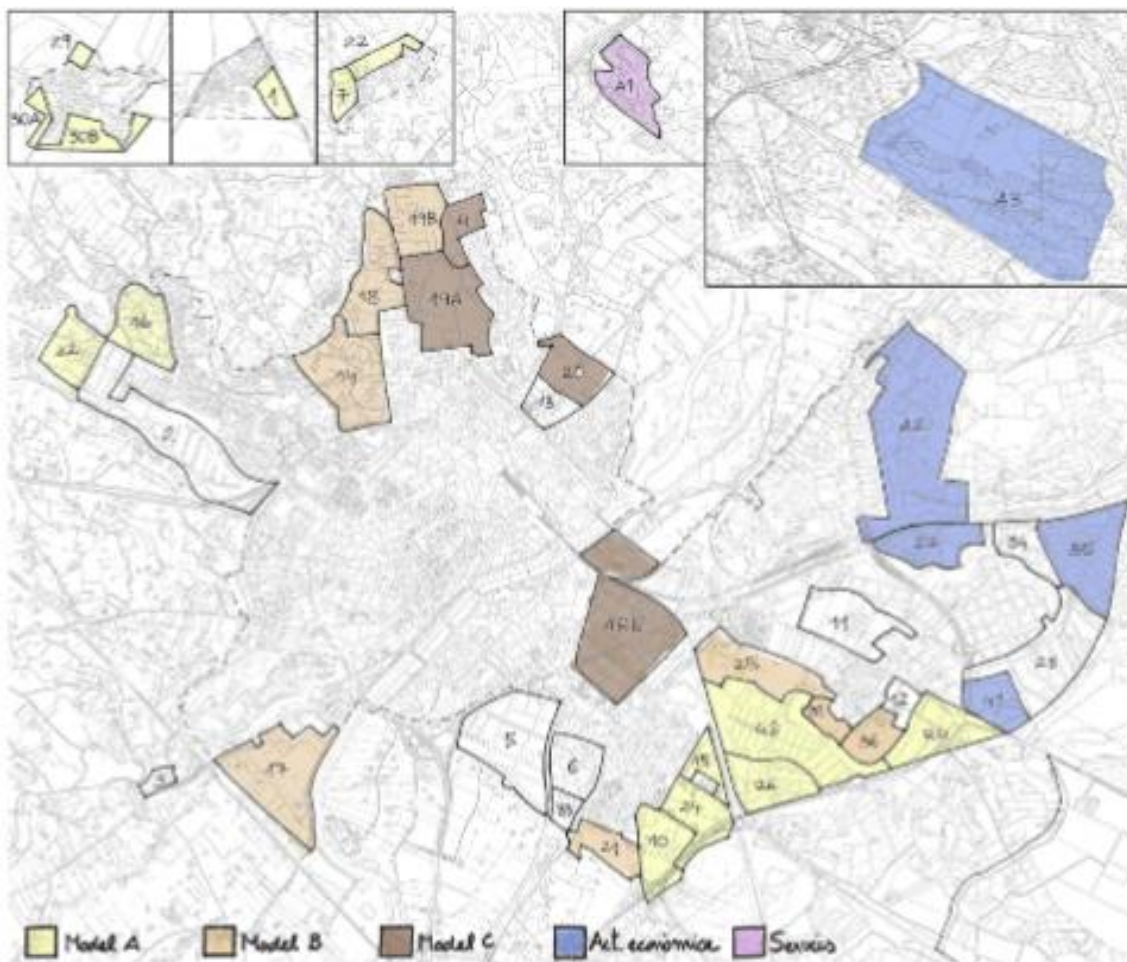


Residencial		
sòl net	3.556.379	m²
sostre residencial	4.343.983	m²st
sostre altres usos	784.142	m²st
habitatges	40.657	hab
proposta (ròssec 30%)	1,53	llars escenari alt
Activitats		
sòl net	1.107.230	m²
sostre activitats	936.259	m²st

Alternativa 0. Situació Actual: Manteniment planejament vigent.

Font: Ajuntament de Lleida. Avanç de pla 5-2013.

Alternativa 3. Escenari ponderat: Adequació dels sectors actuals



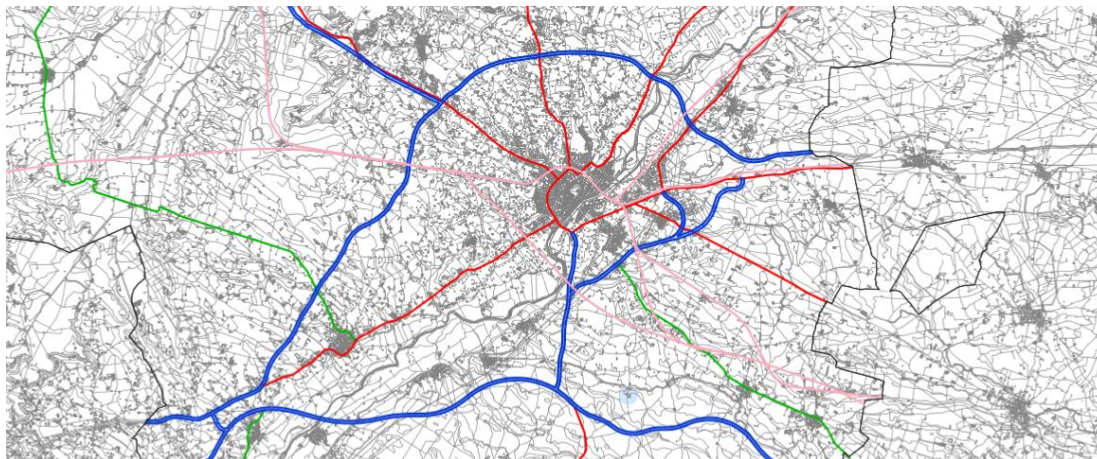
Residencial		
sòl net	3.780.788	m²
sostre residencial	4.483.593	m²st
sostre altres usos	1.389.147	m²st
habitatges	46.878	hab
proposta (ròssec 30%)	1,77	llars escenari alt
Activitats		
sòl net	5.212.275	m²
sostre activitats	4.777.389	m²st
sostre serveis	20.000	m²st

Alternativa 3. Escenari ponderat: Adequació dels sectors actuals.

Font: Ajuntament de Lleida. Avanç de pla 5-2013.

3.2 Esquema viari al POUM

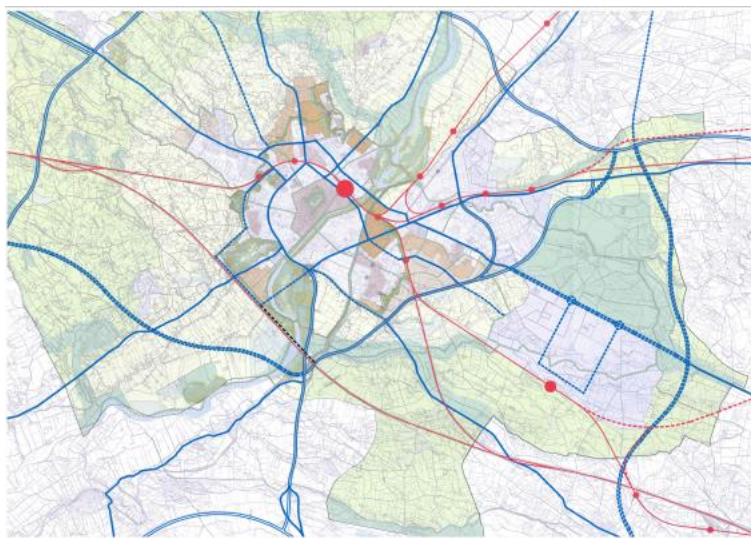
L'esquema viari del POUM pel que fa a les grans vies de pas i estructurants es basa en completar l'esquema existent, que està ja molt desenvolupat.



Xarxa viària i ferroviària actual. Font: Ajuntament de Lleida. Avanç de pla 5-2013.

3.3 Propostes ferroviàries en el debat d'avanç del POUM

A partir de l'avanç de pla de maig de 2013, l'equip redactor del pla ha recollit una sèrie de propostes pel que fa a la xarxa ferroviària.



Propostes de noves estacions sorgides del procés de debat del POUM. Font: Ajuntament de Lleida.

Línia Lleida – Balaguer

S'hi van proposar dues estacions, una d'elles massa propera al ramal de connexió amb la línia de Manresa. Des del punt de vista ferroviari se'n podria plantejar una, entre Lleida i Alcoletge, ja que no suposaria una penalització excessiva per als serveis ferroviaris de la línia, ja realitzada i posada en servei el 18 de març de 2024 (Polígon industrial del Segre).



Visió actual de l'estació Polígon industrial del Segre. Font: trenscat.cat.

En el període comprès entre la seva obertura i el mes de setembre, aquesta estació a tingut un total de 1.533 viatgers.

Línia Lleida - Manresa

S'hi van proposar tres estacions. Una d'elles massa propera al ramal de connexió amb la línia de La Pobla. De les altres dues se'n podria plantejar una, ja que no suposaria una penalització excessiva per als serveis ferroviaris de la línia.

Línia Lleida - Tarragona

L'estació que s'ha plantejat en la bifurcació de les tres línies (La Pobla, Manresa, Tarragona) és inviable des d'un punt de vista ferroviari a causa de les característiques de l'emplaçament proposat.

L'estació prop del polígon de Torres Salses seria possible, i també ho seria la del futur desenvolupament de Torreblanca-Quatre Pilans.

Línia Lleida – Saragossa

S'han plantejat dues estacions urbanes. Una d'elles, dins del túnel ferroviari sota el Segon Passeig de Ronda es considera inviable i de cost prohibitiu. L'altra, ja fora del túnel, en corba, presenta problemes i tindria un alt cost, encara que es pot considerar.



4 Propostes ferroviàries per al nou POUM

4.1 Alta velocitat i llarg recorregut

L'esquema ferroviari, pel que fa a l'ample internacional, es pot considerar completat a mig i llarg termini. Es disposa d'una via passant d'entrada a la ciutat, amb l'estació de Lleida – Pirineus, i una línia de via doble com a variant per fora de la ciutat, sense estació. Una nova estació sobre la variant ni sembla possible (degut al pendent) ni recomanable, ja que la densitat de serveis i la demanda de viatgers no es preveu que ho arribin a justificar.

A molt llarg termini la construcció de l'ETF podria portar a noves reflexions, però el projecte no té calendari, i d'altra banda ja hi ha fetes les reserves de sòl per al traçat.

4.2 Mercaderies

El tràfic de mercaderies per ferrocarril es troba estancat o en declivi a Espanya des de fa molts anys, i estacions com la del Pla de Vilanoveta es troben actualment molt desaprofitades.

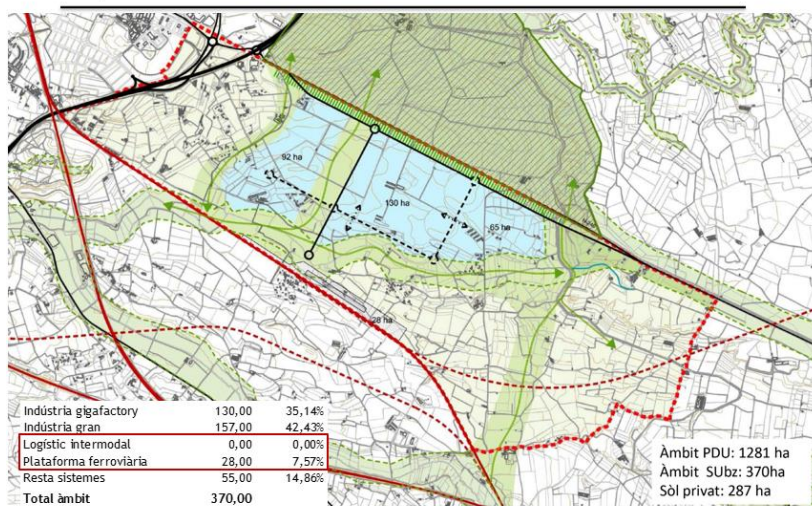
L'estació del Pla de Vilanoveta està situada sobre la línia de Manresa, de manera que per accedir-hi des de la línia de Tarragona – Saragossa, que és la més important per als trànsits de llarg recorregut, cal fer maniobra des de l'estació de Lleida-Pirineus. Aquest fet la converteix en poc

funcional per a un tràfic ferroviari de mercaderies competitiu. Un ramal que connectés el Pla de Vilanoveta amb la línia de Tarragona – Saragossa seria interessant, però es tracta d'una actuació d'envergadura que només tindria sentit si vingués impulsada des de les administracions de l'Estat i de la Generalitat, en el marc d'una reflexió ambiciosa sobre el futur de la xarxa ferroviària de mercaderies en aquest corredor, de la qual no en se'n té constància.

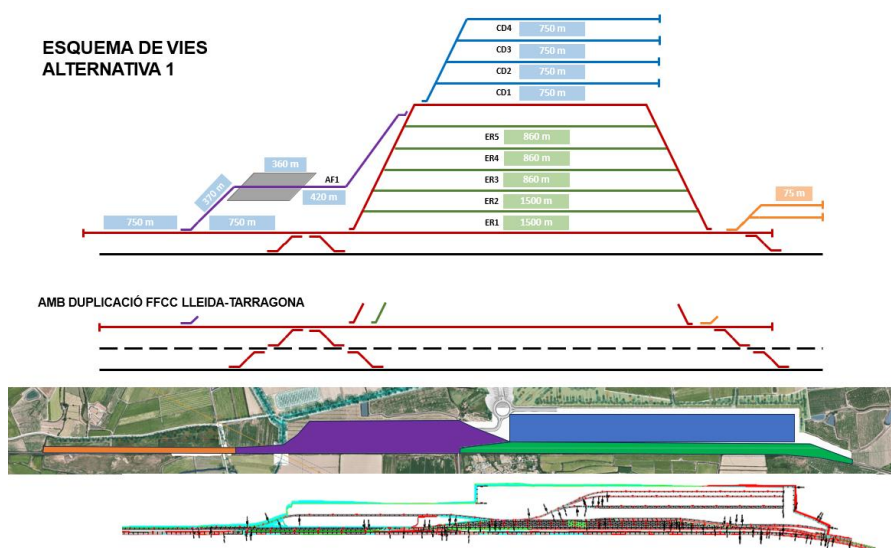
En aquest context, no es recomana preveure noves instal·lacions, a no ser que sorgís una proposta específica sustentada en estudis de demanda i programa d'explotació. D'altra banda, tampoc seria raonable prescindir de les instal·lacions existents.

Pel que fa al gran desenvolupament logístic que fa uns anys s'anomenava Torreblanca-Quatre Pilans, i actualment Plana de Lleida, s'està desenvolupant mitjançant dos documents en fase de redacció: PDU d'activitat econòmica de la Plana de Lleida (DTER de la Generalitat de Catalunya), i Estudi informatiu de la terminal ferroviària de La Plana de Lleida (Cimalsa), que contemplen una terminal ferroviària per a mercaderies i una possible estació de viatgers.

Avanç PDU AE PLANA DE LLEIDA 2021



Distribució del sòl segons el PDU d'activitat econòmica de la Plana de Lleida. Font: PDU Plana de Lleida.



Esquema de vies de la terminal ferroviària. Font: Estudi informatiu terminal ferroviària Plana de Lleida.

4.3 Rodalies de Lleida / trens tramvia

Per a les línies de La Pobla i de Manresa, el Pla d'Infraestructures de Transport de Catalunya PITC 2006-2026 proposa la interessant idea de reconversió de les línies a “tren – tramvia”, i en aquesta línia s'està treballant a la línia de La Pobla gestionada per FGC. En aquest sentí, resulta significativa la incorporació dels dos nous trens sèrie 331 el 25 de juliol de 2016 i d'un tercer tren de la mateixa sèrie el 22 de març de 2022. Es tracta d'un tipus de vehicles dièsel-elèctrics, en ample ibèric, a mig camí entre els trens convencionals i els tramvies, tot i que més adients per circular en vies convencionals amb les actuals travessies urbanes condicionades, que no pas per ser introduïts en nous traçats per carrers i avingudes. Això es deu al fet que són vehicles de pis relativament alt (necessiten andanes d'uns 40 cm d'alçada) i els frontals amb els mecanismes d'acoblament entre unitats i els topalls resulten encara força agressius. Aquest fet, junt amb les dimensions dels carrers i avingudes de Lleida, i la pròpia extensió i nombre d'habitants relativament modestos, inclosos els creixements previstos en el POUM, no porten a proposar nous traçats ferroviaris. En canvi, sí que es podria pensar en algunes noves estacions sobre els traçats actuals, sobretot associats a zones de nou creixement o de densificació d'usos.

Material mòbil

Trens-tramvia de les característiques dels nous trens sèrie 331 de FGC.



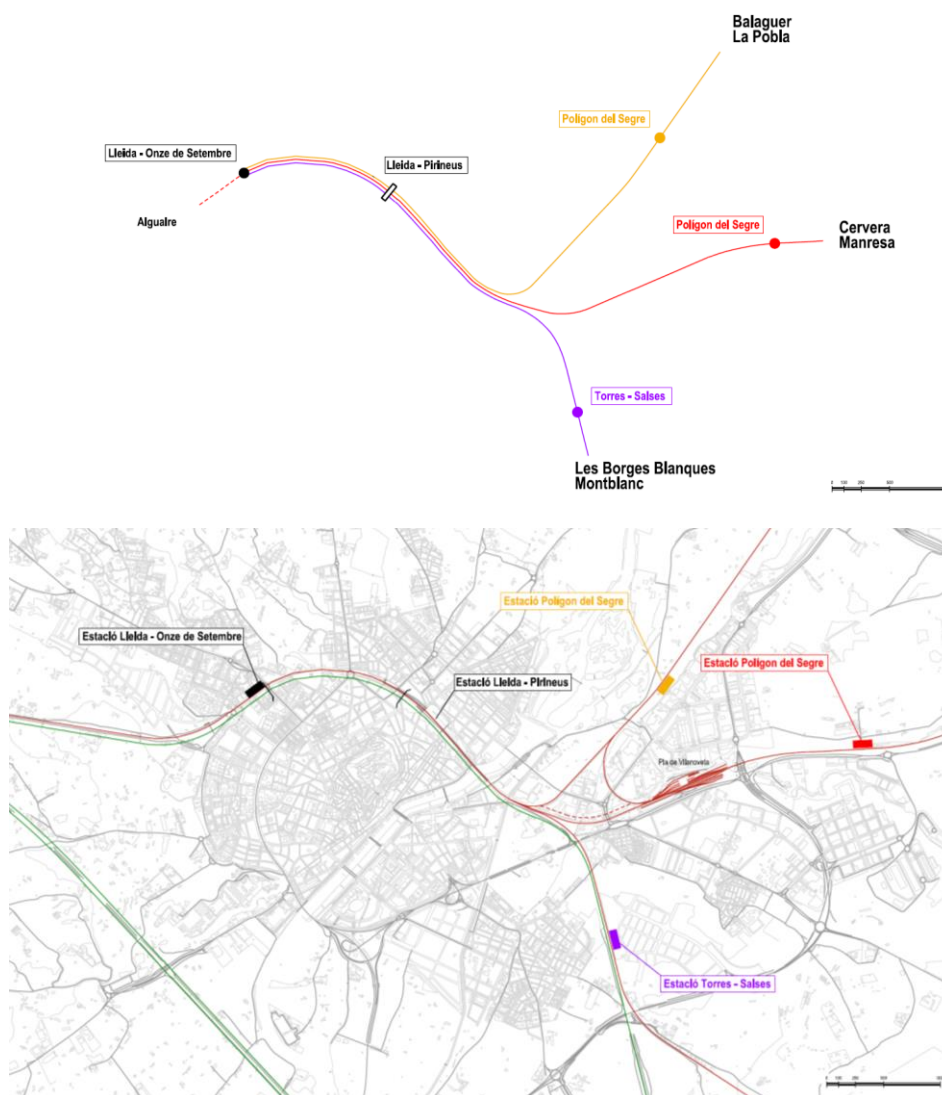
Tren sèrie 331 de FGC (línia Lleida – La Pobla)

Esquema conceptual d'exploració

Es proposa un esquema en el qual en les tres línies d'ample ibèric que conflueixen a Lleida pel nord i per l'est (La Pobla, Manresa i Tarragona) s'hi implantin serveis de tren-tramvia amb vehicles com els que acaba d'implantar FGC a la línia de La Pobla. A cada línia s'hi emplaça una nova estació dins del continu urbà, ja sigui actual o planificat, de la ciutat de Lleida. Es tracta d'estacions molt simples, amb una única andana de 50 m de llarg, tenint en compte que les tres línies són de via única. Pel que fa a la línia de La Pobla, aquesta nova estació es correspon a

l'estació de recent creació del Polígon industrial del Segre.

Aquestes tres línies tenen parada a Lleida-Pirineus i continuen pel túnel creuant la ciutat. A la sortida del túnel s'hi emplaça una nova estació, capçalera de les línies. Aquesta estació és molt més problemàtica que les anteriors, ja que està situada en corba i ha d'actuar com a terminal, de manera que segurament requerirà la construcció d'una via d'apartat, en una ubicació que no és fàcil. Caldrà un estudi d'explotació i d'implantació per a analitzar la viabilitat i cost de la proposta.



Esquema d'explotació i localització de les noves estacions proposades en la xarxa de trens-tramvia de les rodalies de Lleida. Font: Elaboració pròpia.

Estacions

Andanes

Andana única (es tracta de vies úniques) de 50 m de llarg (la longitud del tren) i de 40 cm d'alçada, equipades amb marquesina i instal·lacions tipus tramvia (venda de bitllets, plànols i horaris, pantalla i megafonia d'informació al viatger).

Passos entre andana

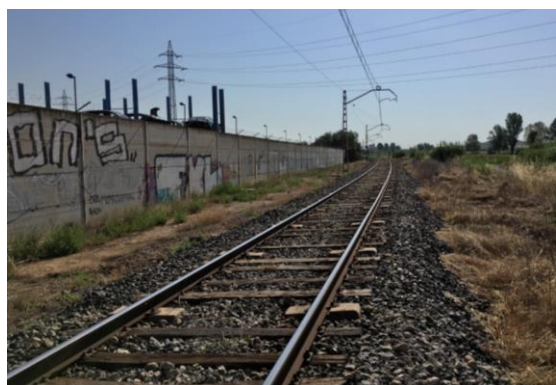
A la línia de La Pobla, on pràcticament només hi circulen ja els nous trens (i algun tren turístic d'època), potser no cal preveure passos a diferent nivell per a creuar les vies.

A la línia de de Manresa potser tampoc caldria preveure passos a diferent nivell si es procedís a la seva reconversió al concepte tren-tramvia en la seva totalitat, però no està clar que en aquesta línia no calgui preveure-hi circulacions de trens regionals i de mercaderies, de manera que es recomana preveure pas a diferent nivell.

Per a les línies de Tarragona i de Saragossa no es pot permetre el creuament de vies a nivell, de manera que caldran passos superiors o inferiors.

Estació Polígon del Segre (línia de Manresa)

Aquesta estació podria servir el creixement del polígon del Segre cap a l'est, i caldria aleshores preveure'n la situació exacta i l'accessibilitat. Entre la via i el polígon Magraners hi ha l'autovia LL-11 que dificulta molt l'accessibilitat entre polígon i ferrocarril.



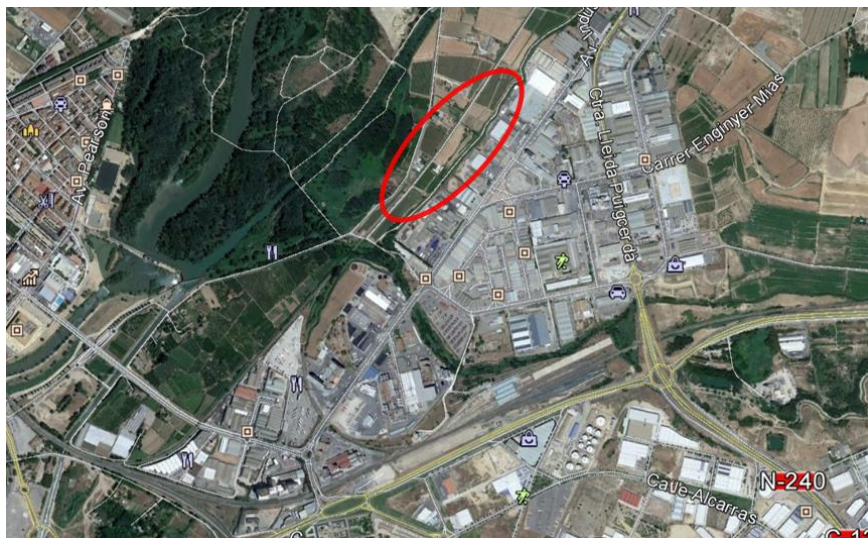
Situació actual de l'emplaçament de l'estació proposada prop del polígon del Segre (línia de Manresa).

Estació Polígon del Segre (línia de La Pobla)

Aquesta estació ja ha estat construïda i posada en servei el 18 de març de 2024. D'aquesta manera, es planteja que en les altres dues línies s'implementessin estacions de característiques similars. Entre març i setembre de 2024, aquesta estació ha tingut 1.533 viatgers.



Visió actual de l'estació Polígon industrial del Segre. Font: trenscat.cat.



Emplaçament de l'estació Polígon industrial del Segre (línia de La Pobla).

Estació Torres Salses (línia de Tarragona)

Situada sobre la línia de Tarragona, on els plans no preveuen, de moment, serveis de tren-tramvia, estaria ben situada per servir el desenvolupament urbà residencial i terciari de Torres Salses, ja urbanitzat però aturada la seva edificació degut a la crisi. L'andana es situaria pel costat est de la via d'ample ibèric, on hi ha el polígon.



Polígon residencial de Torres Salses



L'andana es posaria en la via de l'esquerra, que és la d'ample ibèric. La via de la dreta es d'ample internacional, accés de Lleida-Pirineus a la línia d'alta velocitat.

Estació Onze de Setembre (línia de Saragossa)

Estació situada sobre la línia de Saragossa, on no hi ha planificada de moment la implantació de serveis de tren tramvia. Emplaçament interessant des del punt urbanístic i de demanda, amb ciutat a cada banda. Des del punt de vista ferroviari planteja el problema de que la via està en corba, situació no desitjable però tampoc impossible. Podria ser terminal de les tres línies de tren-tramvia plantejades, de manera que caldria estudiar quins requeriments d'explotació ferroviària hauria de tenir per a complir aquesta funció.



Sortida del túnel (vista des de l'oest).

*L'andana hauria d'estar a la via de l'esquerra
(ample ibèric)*



Vista des de la sortida del túnel cap a l'oest.

*L'andana hauria d'estar a la via de la dreta
(ample ibèric)*