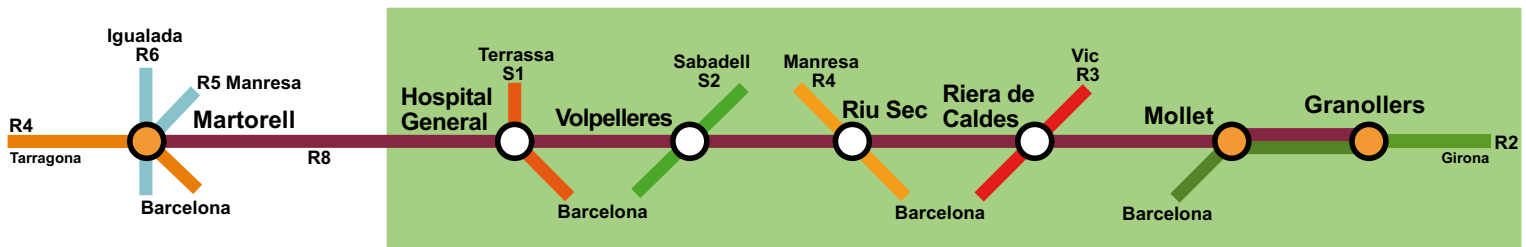


FEM vallès

20 x 2020 Vallès: vint noves estacions l'any 2020

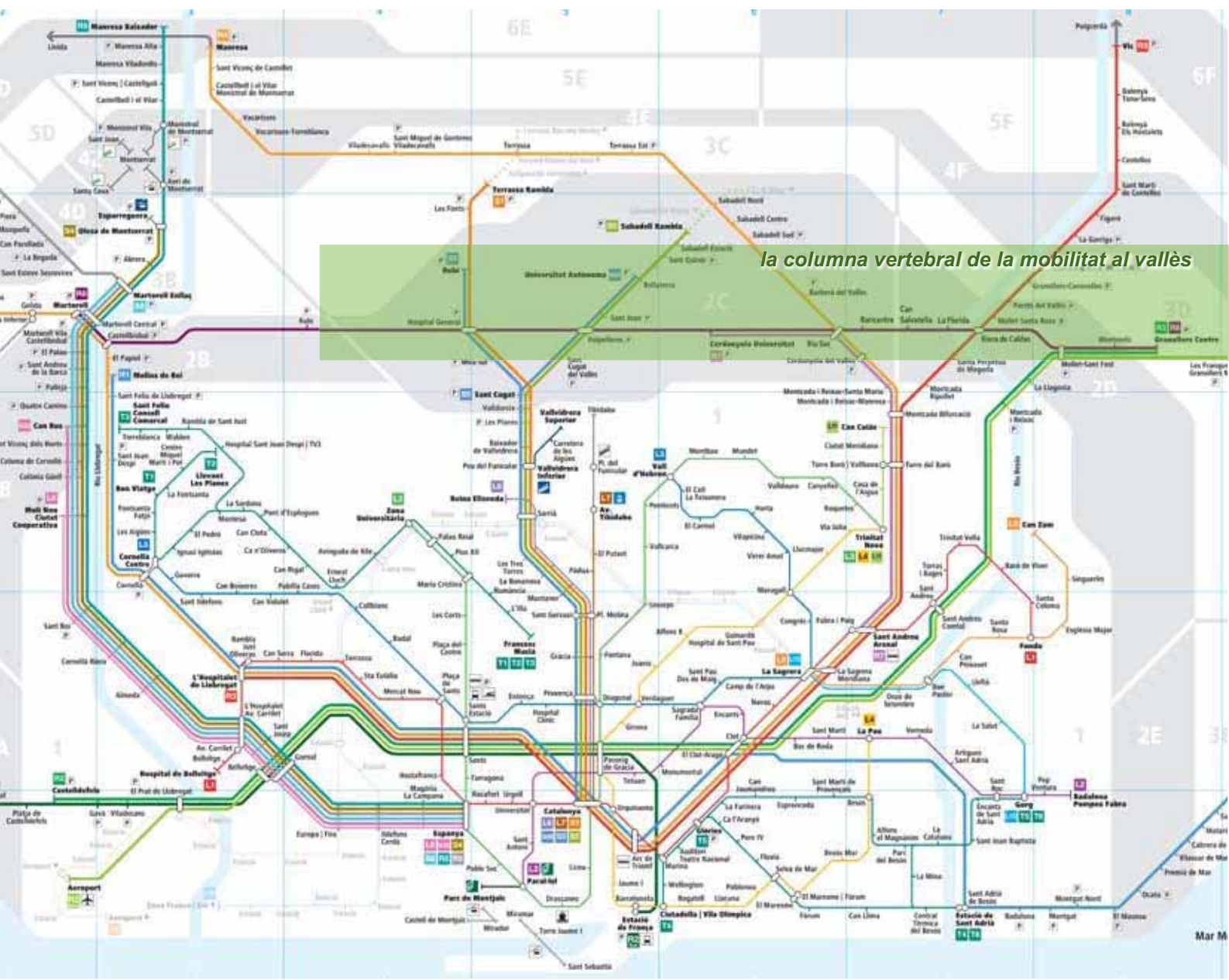


4 grans nodes

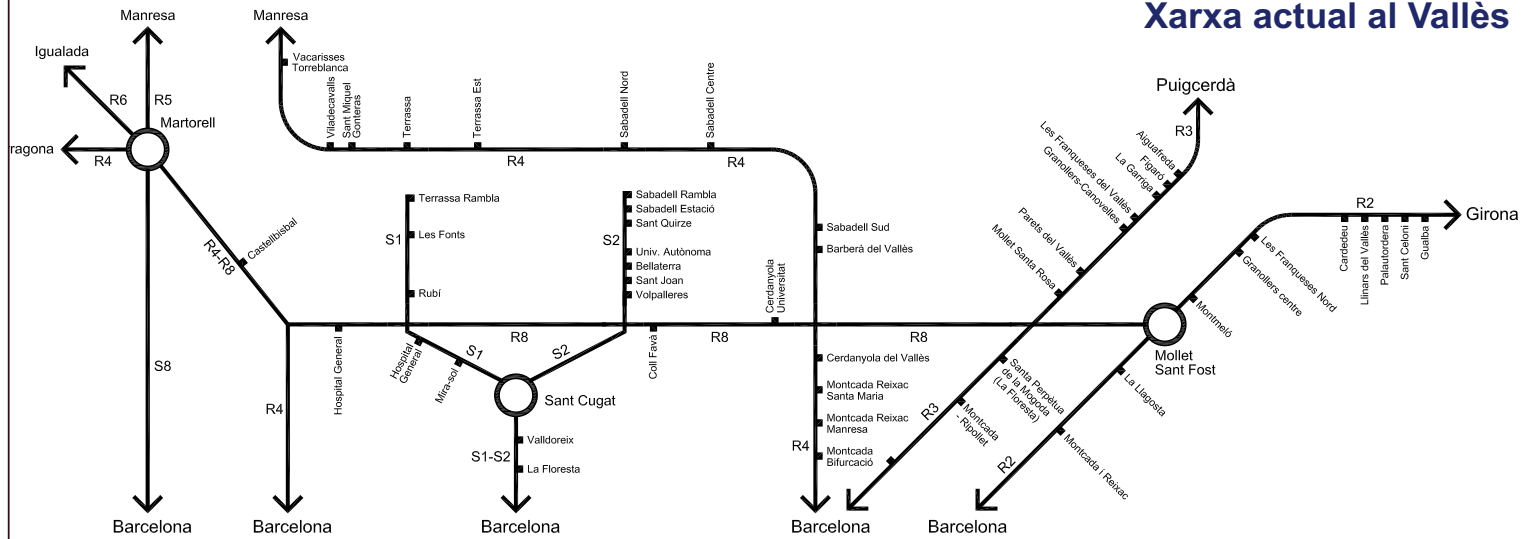
Un Vallès estructurat demanda en les línies de ferrocarril una xarxa de la mateixa potència del que avui ens ofereix l'autopista AP7. Quaranta anys després de l'autopista caldria que els usuaris del transport públic gaudíssim d'un llinar correcte de servei. Per sort hi ha línia de ferrocarril al llarg del corredor, només que no connecta amb la resta de

línies. Des de fa poc, a Sant Cugat (Volpelleres, servei S2 dels FGC) hi ha una possibilitat de connexió amb Rodalies, però l'estació està a uns 700 metres de distància.

Plantegem la formació completa de 4 grans nodes ferroviaris amb possibilitats d'estacions d'enllaç, connexió amb bus i aparcament i també la creació de noves estacions. Aquests nodes completarien la xarxa entre Martorell i Granollers passant per Mollet, node ja existent.

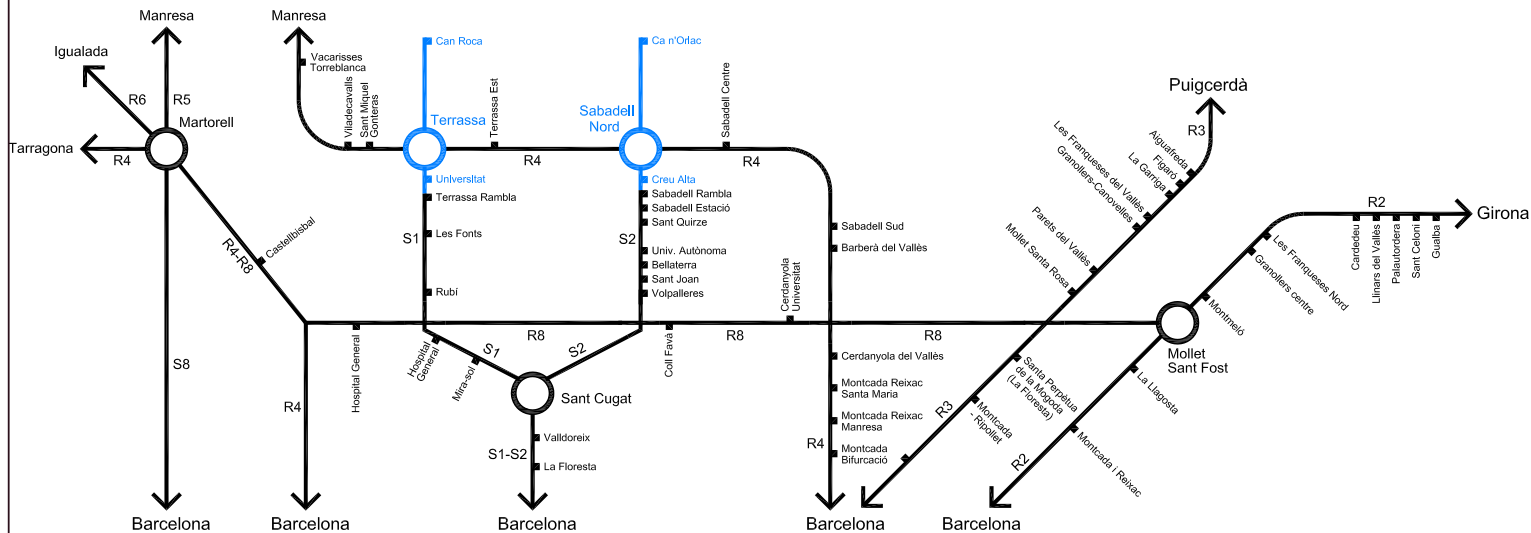


Xarxa actual al Vallès



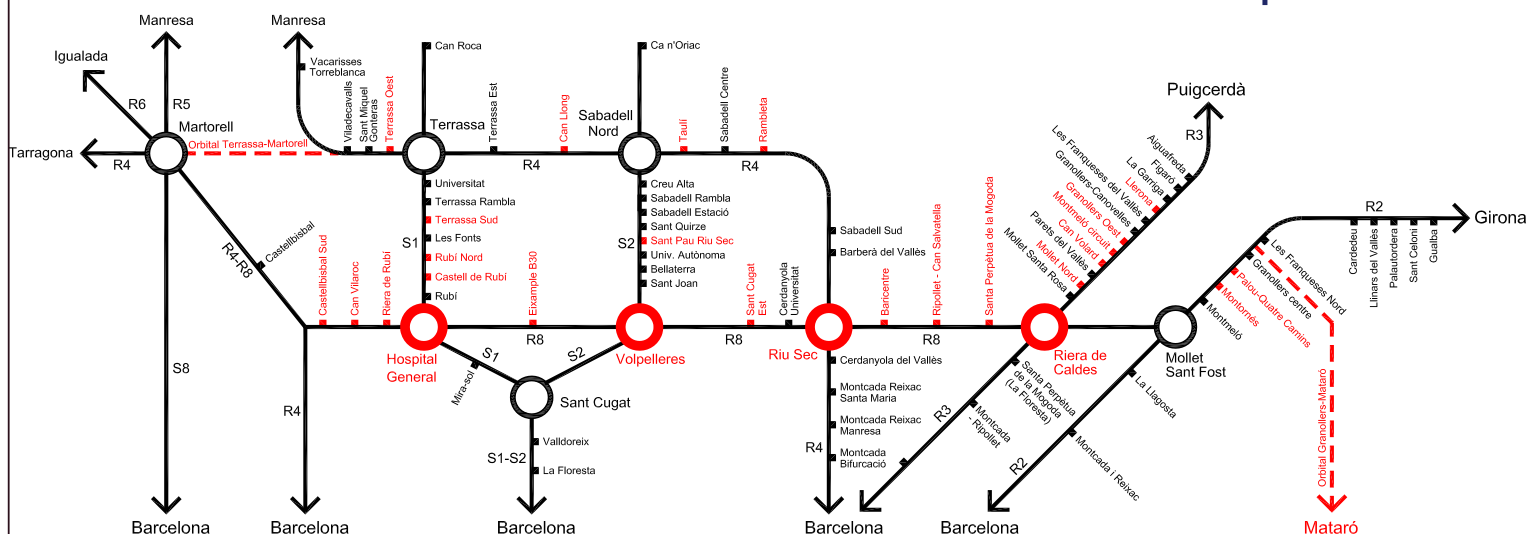
La xarxa actual prové de les velles línies del segle XIX, que formen les actuals rodalies, més les línies dels Ferrocarrils Catalans, avui xarxa de la Generalitat (FGC) del primer terç del segle XX. Només la línia Mollet – El Papiol es va afegir com a by-pass de mercaderies (anys setanta) i mai no fou pensada per a viatgers. El resultat són unes línies sense intercanviadors que no formen una autèntica xarxa. Només el ramal fins a la Universitat Autònoma (UAB) va ser una ampliació significativa però molt puntual del que hauria de ser una xarxa suburbana decisiva.

Obres en marxa en xarxa actual



Des de fa uns anys s'està construint la prolongació dels FGC en les ciutats de Terrassa i Sabadell per a connectar amb les línies de Rodalies i fer una certa malla de serveis. Les ampliacions faran parcialment la funció de metro local, però serviran sobretot per a consolidar una xarxa més completa. Les obres, que són complexes i costoses, no disposen encara de serveis en marxa.

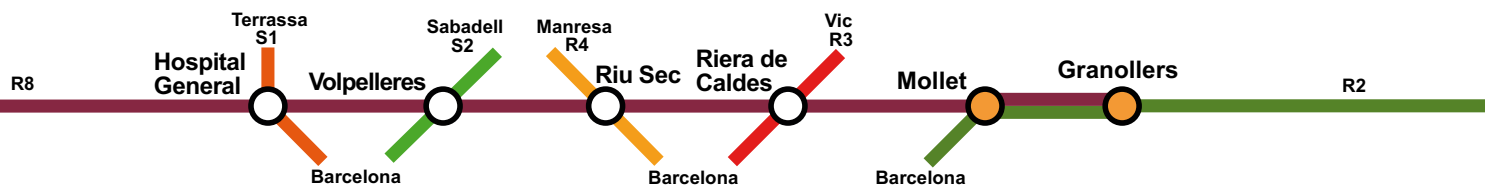
Proposta de Xarxa



La xarxa proposada parteix de la construcció dels 4 grans nodes en la línia de Granollers a Martorell (R8) en l'encreuament amb la resta: S2 dels FGC a Terrassa, S1 dels FGC a Sabadell, R4 a Sabadell, Terrassa i Manresa i R3 a Granollers i Vic. Amb aquests intercanviadors, les línies del Vallès Occidental i les del Vallès Oriental entrarien en relació, quan avui cal anar directament a l'interior de Barcelona per a fer intercanvis.

A més, plantegem la incorporació de noves estacions en llocs estratègics del conjunt de les línies, amb la qual cosa el Vallès assoliria una malla de ferrocarril més densa, comparable a altres àrees metropolitanes d'Europa i en la qual es podrien prendre tant serveis de rodalia com regionals en les direccions de Girona i Tarragona i Lleida.

Els 4 grans nodes: Hospital General / Volpelleres / Riu Sec / Riera de Caldes



Node Hospital General.

1-Nova estació a la línia R8 Hospital General. 2-Estació existent FGC, línia S1, Hospital General

Intercanviador Hospital General (S1-R8)

Entre la línia del FGC de Terrassa i la R8, facilitarà les connexions entre Terrassa, el Baix Llobregat i el Vallès. Millorarà l'accessibilitat a l'Hospital General, al Parc Empresarial Can Atmetller i al Sant Cugat Business Park. La posició, al costat de l'AP7, en reforça la intermodalitat. L'intercanviador ha de preveure la creació d'una gran aparcament.

Intercanviador Volpelleres (S2-R8)

Entre la línia del FGC de Sabadell i la R8. Emplaçat a la part nord de Sant Cugat, al barri de Volpelleres, facilitarà les connexions entre Sabadell, el Baix Llobregat i el Vallès i millorarà l'accessibilitat als barris del nord de Sant Cugat del Vallès.

Intercanviador de Riu Sec (R4-R8)

Entre la línia de Rodalies R4 (Manresa-Sant Vicenç de Calders) i la R8. Facilitarà les connexions entre el Bages, el Baix Llobregat i el Vallès. Millorarà l'accessibilitat al sud de Barberà del Vallès i als polígons industrials del nord de Cerdanyola. La seva proximitat, a l'AP7 i la C-58, en reforça la intermodalitat.

Intercanviador de Riera de Caldes (R3-R8)

Entre la línia de Rodalies R3 (Hospitale-Vic-Puigcerdà) i la R8. Facilitarà les connexions entre l'Osona, el Baix Llobregat i el Vallès. Se situaria al final del corredor urbà que va de Caldes de Montbui a Mollet-Santa Perpètua de Mogoda.

L'adscripció de la xarxa de ferrocarrils del Vallès a dues administracions diferents, ha comportant que les línies de la Generalitat i les de Govern Central hagin funcionat de manera independent, tot restant potencialitat i eficiència al conjunt de la xarxa. Per corregir aquesta anomalia històrica, cal la construcció de quatre nous intercanviadors a la línia R8: Hospital General (S1-R8), Volpelleres (S2-R8), Riu Sec (R4-R8) i Riera de Caldes (R3-R8). La posada en servei d'aquests quatre intercanviadors, millorarà la interconnexió entre les ciutats del Vallès i el Baix Llobregat, superant l'estructura radial de la xarxa de rodalia de Barcelona.



Hospital General (R8-S1)

Un dels grans nodes, prioritat en l'estructuració del Vallès, connectant les línies R8 i S1. Prevista al PDI 2000-2010, no queda clar que el Ministeri de Foment (MIFO) l'hagi programat.

PDI: Pla Director d'Infraestructures

Eixample B30 (R8)

Aquesta estació se situaria al centre de l'eixample al sud de la B30 a Sant Cugat.

Volpelleres (R8-S2)

L'estació dels FGC ja funciona en l'encreuament de la línia de Rodalies, però l'estació de correspondència (R8) està a uns 700 metres de distància. És obligat que es faci una nova estació de rodalies (R8) amb correspondència plena amb els FGC. Una estació de superfície, simple i amb servei annex d'aparcament.

Sant Cugat Est (S2)

S'emplaçaria als barris de Roquetes i Can Magí. L'estació esdevindria un factor d'ordenació del límit nord-est del nucli.



Rubí Nord (S1)

Estació possible per a servir la part nord del municipi i les àrees industrials, situada a l'alçada de la Plaça de la Verneda.

Castell de Rubí (S1)

Estació destinada a servir la part central del municipi i les àrees industrials. En una concepció de metro (distàncies superiors a 1,5 quilòmetres entre estacions), Rubí podria disposar de 3 estacions en la línia dels FGC.

Aquesta urbanització serviria a les àrees residencials de ponent, com Can Serrafossa i les valls de Sant Muc. Podria disposar d'un aparcament a l'estació.

Rubí (S1)

Actual estació als FGC



Castellbisbal Sud (R8)

Al sud del nucli urbà en l'àrea industrial de la Riera de Rubí.

Can Vilaroc (R8)

Estació situada en una àrea industrial suburbial que podria refer-se a partir de la urbanitat de l'estació i una millor accessibilitat. Aquesta estació serviria també als barris residencials de ponent, com Can Serrafossa i adjacents.

Can Vilaroc (R8)

Estació situada en una àrea industrial suburbial que podria refer-se a partir de la urbanitat de l'estació i una millor accessibilitat. Aquesta estació serviria també als barris residencials de ponent, com Can Serrafossa i adjacents.

Riera de Rubí (R8)

Estació possible pel desplaçament de l'actual de l'Hospital General. Se situaria en la banda oest de la Riera entre el polígon industrial i el nucli urbà de Can Vallhonrat.



Riu Sec (R4-R8)

Constituïria un dels gran nodes d'estructuració del Vallès; connectaria les línies R4 i R8 de Rodalies i serviria les àrees adjacents Barberà del Vallès i de Cerdanyola. Podria tenir aparcament i estació de bus.

Ripoll - Can Salvatella (R8)

Estació prevista al Pla Territorial, però no programada en la seva execució. Se situaria a uns 600 metres del nucli urbà de Ripoll i al final de la prolongació de la Rambla de les Vinyes.

Baricentre (R8)

Estació ja construïda des dels anys setanta, pendent de posar-se encara en servei.



Santa Perpètua (R8)

Estació prevista i amb estudis previs. Serviria al nucli urbà central i al de la Florida i també a Polinyà.

Riera de Caldes (R3-R8)

Un gran node d'estructuració del Vallès, connectant les línies R8 i R3.

Mollet Nord (R3)

Estació possible per a un millor servei urbà, no prevista en cap planejament.

Mollet i Mollet Santa Rosa (R2-R3)

Estacions existents



Can Volard (R3)

Al servei de les àrees industrials de l'autovia C17, sector Parets. Entre les estacions de Parets i de Granollers-Canovelles hi ha 8,5 km sense cap estació en un àmbit que és plenament metropolità. Aquesta estació i la de Granollers-Oest són propostes de millor

aprofitament de la línia, que es completaria amb la única proposta oficialment vigent que és la del Circuit, també recollida.

Circuit de Montmeló (R2)

Prevista des de l'any 2000 i encara no executada.

Montornès (R2)

Estació per a servir el nucli de Montornès i el de Vilanova del Vallès. Podria contenir aparcament.

Palou – Quatre Camins (R2)

Una estació que es situaria a la porta del sistema metropolità venint de Girona, on es podria intercanviar des del vehicle privat o des del bus al ferrocarril. Serviria també d'accés a la presó de Quatre Camins.

Montmeló (R2)

Estació existent



Granollers Oest (R3)

Una estació no prevista al planejament, se situaria al costat de l'àrea industrial a l'oest del Congost i podria disposar d'aparcament. Formaria el futur node entre la R2 i la prolongació dels FGC des de Sabadell pel centre de la plana del Vallès i fins a Granollers (R2).

Palou - Quatre Camins (R2)

Una estació que se situaria a la porta dels sistema metropolità venint de Girona, on es podria intercanviar des del vehicle privat o des del bus al ferrocarril. Serviria també d'accés a la presó de Quatre Camins.



Llerona (R3)

Aquesta estació havia existit antigament com a baixador. En un context de serveis semidirectes podria tenir interès com estació que serviria a una ampla rodalia, com per exemple al municipi de l'Ametlla del Vallès i podria disposar d'aparcament per a l'accés des de moltes urbanitzacions.

Altres estacions possibles, a Terrassa i Sabadell:			
	Línies	P	
Terrassa Oest (Can Boada)	R4		Estació situada a l'est del nucli urbà. Prevista al PDI 2000-2010.
Can Llong	R4	P	Estació prevista al nord-est del nucli de Sabadell. Prevista al PDI 2000-2010.
Terrassa Sud	FGC, S1	P	Prevista al Pla d'Ordenació de Terrassa.
Taulí	R4		Demanda en alguna ocasió per Sabadell. Complexa d'execució, però completaria la xarxa de Rodalies com Metro. Tindria sentit en un context de serveis directes i semidirectes.
Sant Pau Riu Sec	S2		En l'àrea de creixement de serveis del polígon de Sant Pau a Sabadell.
Rambleta	R4		Estació avui no prevista al planejament. L'antic baixador que hi havia en aquest punt fins el soterrament de la línia es desplaça a Sabadell-Sud. Complexa d'execució.

P - possible aparcament

2020 no és només un any rodó escollit per capritx o per atzar. Diverses estratègies de la Comissió Europea han establert el 2020 com a any de referència per a aconseguir importants objectius lligats a l'eficiència energètica i la reducció d'emissions de gasos amb efecte d'hivernacle. La més important de totes és precisament l'estratègia "20-20-20" corresponent a l'anomenat paquet Energia i Clima de la Unió Europea.

El repte establert consisteix en **reduir un 20% el consum d'energia primària; reduir un altre 20% les emissions de gasos amb efecte d'hivernacle; i augmentar la contribució de les energies renovables fins al 20% del consum.** L'eficiència energètica no només contribueix a la lluita contra el canvi climàtic, sinó que millora la seguretat energètica i significa una important reducció dels costos interns i externs de l'activitat econòmica.

El transport, que suposa prop d'una quarta part del consum energètic a Catalunya, és alhora un dels àmbits més dependents del petroli i més contaminants. La millora de la cobertura i la competitivitat dels serveis de transport públic esdevé una de les estratègies bàsiques en l'àmbit metropolità i l'existència d'una xarxa de ferrocarril escassament aprofitada obre un munt d'oportunitats a un cost relatiu. Poder disposar de 20 noves estacions al Vallès l'any 2020 és un objectiu a l'abast en el marc d'un compromís europeu ambiciós i necessari per a l'eficiència energètica i la sostenibilitat.



Un Vallès estructurat

Amb més d'1,23 milions d'habitants, el Vallès assoleix més població que moltes comunitats autònomes (empata, per exemple, amb l'Aragó). La seva base productiva forma la major concentració de l'Estat i aquesta és també una gran raó per a una articulació territorial que faci desaparèixer la condició de perifèria de Barcelona i poder esdevenir un territori de qualitat. El ferrocarril ofereix una de les principals opcions per a assolir aquest canvi i, a més, es pot fer molt camí amb inversions de petita dimensió.

Sabem que en èpoques de crisi calen inversions moderades i molt eficients i una bona aposta seria fer rendibles al màxim aquelles infraestructures que ja en disposem abans de crear-ne de noves. És lògic, no solament perquè no sobren els diners per inversió, sinó perquè calen i podem assolir resultats el més eficients possibles.

Plantegem la creació de vint noves estacions de ferrocarril a les línies de Rodalies RENFE i dels FGC abans de l'any 2020. En són possibles algunes més que ens serveixen de marc de reflexió i de desplegament gradual del programa i consten els plànols

de proposta.

No totes les estacions formen part de la mateixa prioritat però, en conjunt, signifiquen la possibilitat de fer un territori més articulat. Les quatre primeres estacions, en nodes que comunicarien línies existents, són d'una evidència molt gran.

En qualsevol cas, l'opció d'una vintena de noves estacions posa de relleu amb rotunditat la hipòtesi de la conversió del Vallès en una veritable estructura urbana, una estructura que reforçaria el conjunt dels nuclis i que serviria també molt millor a les àrees industrials, amb estacions properes



Estació de Les Planes (FGC). una estació de baixa demanda situada entre d'altres de major ús. Un exemple a reproduir al Vallès, sobretot en una gestió que combinés combois semidirectes i altres amb aturada a totes les estacions.

Regionals

Els quatre nous nodes ferroviaris faran viable la circulació de trens regionals pel gran corredor prelitoral. Necessitem una línia de serveis regionals (Figueres-Reus) que aprofitant la xarxa actual, comuniqui directament el Vallès amb les capitals, de Girona, del Penedès i del Camp de Tarragona.

Semidirectes

La recuperació de trens semidirectes que uneixin Manresa, Sabadell i Terrassa amb Barcelona ciutat és una llarga reivindicació. Fruit d'aquesta demanda ha estat la implantació, des de l'estiu de 2012, de trens semidirectes entre Manresa i Barcelona per la línia del FGC, que ha permès escurçar 17 minuts el temps del trajecte.

La posada en servei de la línia d'alta velocitat fins la frontera francesa (abril 2013) implica la reordenació dels trànsits ferroviaris que travessen la ciutat Barcelona. L'ampliació de la xarxa que gestiona Adif-Renfe a Barcelona ciutat, amb l'incorporació del túnel Sans-La Sagrera, als existents de Plaça Catalunya i Passeig de Gràcia-Aragó, ofereix expectatives de millora a la xarxa de rodalia. L'anàlisi comparativa amb altres ciutats europees, o amb FGC, demostra que el nombre de circulacions als túnels de Plaça de Catalunya i Passeig de Gràcia-Aragó, podria ser un 50% superior a l'actual si la senyalització i la fiabilitat del sistema fos la que correspon a una xarxa de rodalies ben gestionada. Aquest potencial ha de permetre recuperar els trens semidirectes

que al llarg de la línia R-4 havien circulat entre Manresa-Terrassa-Sabadell i Barcelona.

Quatres vies al corredor prelitoral

Les principals línies del Vallès haurien de disposar de 4 vies per a permetre un ús intensiu de la xarxa. El cas és especialment indicat entre Martorell i Granollers, que forma part del tronc central de la vall prelitoral que recorre el conjunt del país. Aquest tram central és el més recorregut, per serveis de rodalies, regionals i mercaderies. Aquest tram demana quatre vies.

Amb quatre vies seria possible establir serveis semidirectes. Alguns dels serveis no s'aturarien a totes les estacions i aquest fet permetria el creixement del nombre d'estacions. Als grans nodes s'hi aturarien els regionals, les rodalies, i hi hauria intercanvi amb les altres línies de rodalies, o amb FGC i els autobusos.

També caldria entreveure que no tots els combois han de ser grans i pesats, i que sobre les línies podria haver-hi serveis amb mentalitat més tramviària, purament interiors a l'àmbit metropolità o com un servei de metro local. Tots aquests plantejaments són possibles amb l'aprofitament de la xarxa actual i la seva millora.

Millora de la xarxa

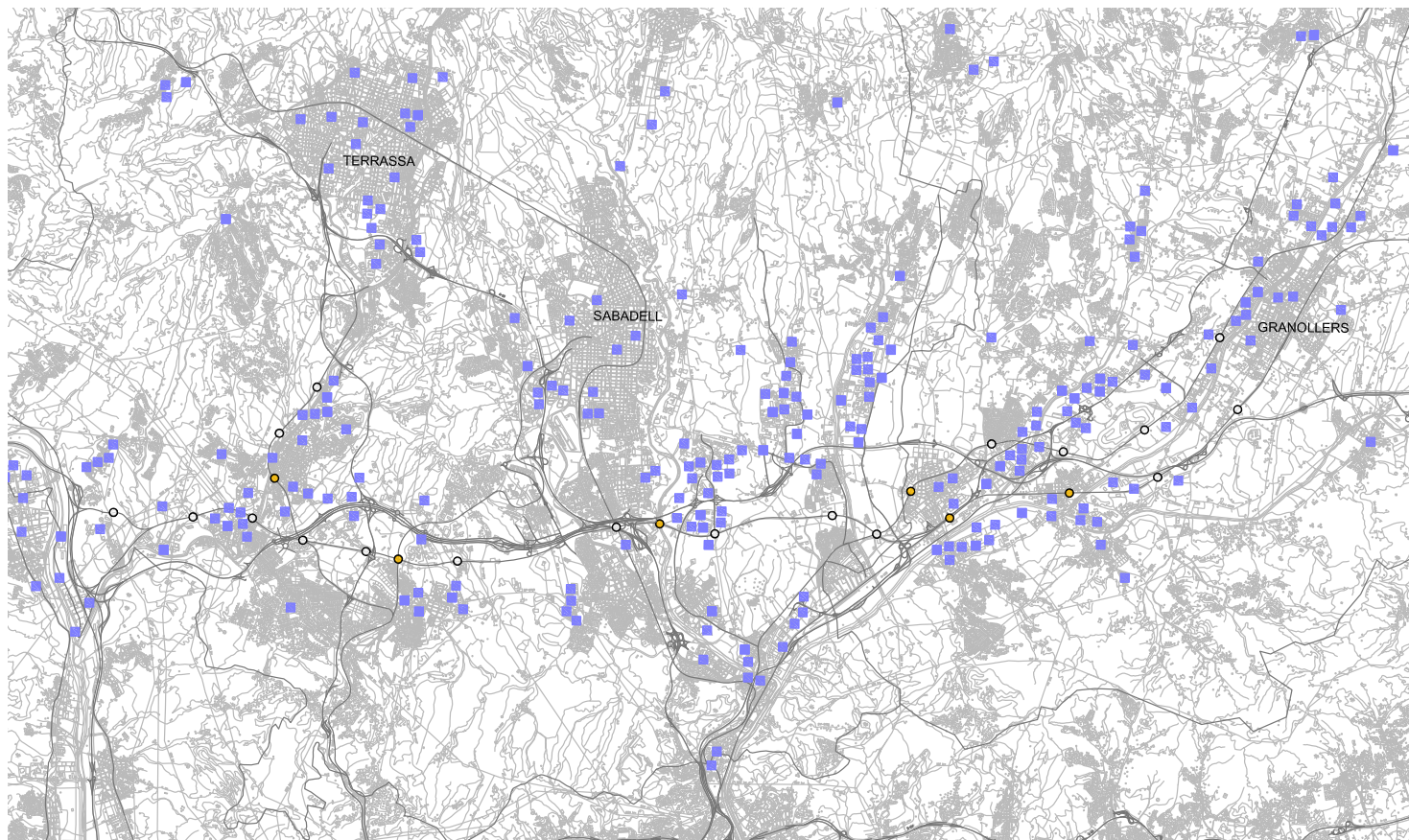
Aquestes inversions s'han de complementar amb el túnel de Montcada a la R4 entre Cerdanyola i Torre del Baró i la segona via en la línia de Vic (R3).

Integració de la gran àrea industrial del Vallès

El Vallès i el corredor de la vall prelitoral concentren la major àrea industrial de Catalunya i de l'Estat. Des de fa decennis aquest espai està organitzat per l'autopista AP7 i caldria equilibrar-ho amb una potent

xarxa de transport públic. La possibilitat d'una malla de ferrocarrils, usant al límit les possibilitats de la xarxa actual, aportaria un gran canvi amb una inversió relativament reduïda. Una àrea productiva

de la dimensió del Vallès demana i mereix el reconeixement del seu potencial en un moment en el qual calen projectes de país, opcions de qualitat i de futur.



Localització de les majors empreses de tots els rams productius en el corredor del Vallès.

Estacions de Mercaderies

Castellbisbal

Rubí

La Llagosta

A la Llagosta està prevista una estació intermodal de mercaderies, al servei del corredor del mediterrani i ben situada dins la Regió de Barcelona. En altres llocs són possibles nous punts d'intercanvi ferroviari de mercaderies, com, per exemple, a l'estació actual de Rubí (R8) que proposem de desplaçar per a formar el node de l'Hospital General i que perdrà sentit per a passatgers. En proximitat a Martorell i el Baix Llobregat, a Castellbisbal, hi hauria una nova oportunitat d'estació de mercaderies.

Promotors:



Entitats adherides: Cerdanyola Empresarial - Associació d'Empresaris de Castellbisbal - Col·legi d'Aparelladors, Arquitectes Tècnics i Enginyers de Barcelona, Delegacions del Vallès Oriental i Occidental - Col·legi Arquitectes de Catalunya Delegació del Vallès - Col·legi d'Enginyers Industrials de Catalunya. Delegació del Vallès - Sant Cugat Empresarial

Patrocinadors:



COL·LEGI D'APARELLADORS, ARQUITECTES TÈCNICS I ENGINYERS D'EDIFICACIÓ DE BARCELONA

Fundació BancSabadell



Amb el suport de:



Més informació: <http://www.viavalles.cat>

Proposta elaborada per:
març 2013

