



Infraestructures de transport > Ferroviàries |

FERROCARRIL DE RODALIES. METRO DEL VALLÈS (TERRASSA) (2006)

Maria Bonet

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques (DPTOP) presenta l'estudi del perllongament dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) a Terrassa per tal de millorar les connexions amb transport públic entre Terrassa, el Vallès Occidental i l'àrea metropolitana de Barcelona i també els desplaçaments dins el mateix municipi, a fi de donar servei al doble de persones per dia. El projecte inicial ha sofert diverses modificacions per tal de millorar la seguretat de l'obra i es preveu que la línia entri en funcionament a començament de 2010. La inversió total del conjunt de l'obra és de 321 MEUR.

El Pla director d'infraestructures 2001-2010 (PDI), aprovat per l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) i la Generalitat l'any 2002, exposava una sèrie d'actuacions en infraestructura de transport públic a l'àmbit de la regió metropolitana de Barcelona per la millora i modernització de les infraestructures, l'ampliació de la xarxa i la creació de nous intercanviadors.

El 16 d'octubre de 2003, Felip Puig, aleshores conseller de Política Territorial i Obres Públiques, va presidir l'acte d'inici de la primera fase de les obres del perllongament del Metro del Vallès a Terrassa que projectava tres noves estacions des de l'actual situada al centre de la ciutat fins al nord al barri de Can Roca. Amb aquesta fase començava la construcció de l'estació d'UPC-Vallparadís, les actuacions preliminars a la de Can Roca i s'adjudicaven les excavacions arqueològiques a la zona de la futura estació de Vallparadís, catalogada com a bé cultural d'interès nacional (BCIN) per l'existència de restes paleontològiques d'importància.

Amb el canvi en el Govern de la Generalitat, el gener de 2005 el secretari per a la mobilitat del DPTOP, Manel Nadal, anunciava canvis constructius i de traçat, ja que segons el director de Ports i Transports de la Generalitat, Jordi Julià, s'havien trobat unes condicions hidrològiques al subsòl no detectades en el projecte inicial.

El projecte actualitzat i el procés participatiu

El 15 de desembre del 2005 sortia a exposició pública el projecte de traçat actualitzat i l'estudi d'impacte ambiental del perllongament d'FGC a Terrassa. S'iniciava el període d'al·legacions, el qual va ser ampliat fins al 8 de febrer de 2006 després de reivindicacions per part de les associacions.

Tant entitats com ciutadans van presentar diverses al·legacions referents a mesures de seguretat en les edificacions i els túnels i també un canvi de recorregut del tram pel centre de la ciutat, i el consistori va remarcar la necessitat de tenir en compte la urbanització i els serveis associats a la línia i a les estacions.

El DPTOP, l'Ajuntament de Terrassa i diferents associacions ciutadanes* afectades pel perllongament, van constituir una comissió de seguiment per tal d'anar avaluant el desenvolupament dels treballs. Amb l'objectiu d'informar, a final de març Manel Nadal i l'alcalde de Terrassa, Pere Navarro, van presentar els principals eixos i canvis en el projecte. Un mes més tard l'alcalde acompanyat aquest cop per Esteve Tomàs, director general de Ports i Transports, posaven en funcionament un nou punt d'atenció al ciutadà (PAC) que substituïa l'existent per mitjà del qual s'informava sobre les obres i el projecte i on l'exposició Un metro per Terrassa mostrava els elements més significatius del perllongament d'FGC.

El projecte inicial plantejava l'obra en una primera fase des de la nova estació UPC-Vallparadís fins a la rambla d'Egara en mina i en una segona fase des de l'estació de Can Roca fins a Vallparadís amb tuneladora, on se situaria el pou d'extracció de la tuneladora. El nou projecte canviava l'execució de l'obra en una única etapa i la construcció d'un doble túnel de via única amb tuneladora en tot el tram, fet que presentava menys afectacions en superfície, millores constructives i una major seguretat de l'obra. Així, el traçat es va veure modificat, es guanyava profunditat, es realitzava un radi de corba més ampli en el tram del centre de la ciutat i es proposava un traçat més rectilini en el tram central. Les tres noves estacions projectades en els treballs inicials es mantenien: una a l'UPC-Vallparadís amb un aparcament de 293 places en un edifici annex, una altra amb funció d'intercanviador amb la línia C4 de RENFE i una darrera al barri de Can Roca, zona de futur creixement de la ciutat. Totes es construïrien en sistema de mina o

a celobert.

Davant de les nombroses demandes veïnals emmarcades en el context de **L'ESFONDRA MENT AL CARMEL**, es va adjudicar un pla d'inspecció dels edificis de la zona d'influència a una empresa externa per valor d'1 MEUR. D'aquesta manera es volia obtenir un informe de l'estat dels edificis, locals comercials i aparcaments previ a les obres, a fi de poder detectar qualsevol afectació posterior. D'altra banda, s'adjudicava un pla d'auscultació per un total de 5,2 MEUR amb la finalitat de proporcionar els controls i mesures necessaris durant l'obra.

La redacció del nou projecte, les troballes arqueològiques i les demandes veïnals van modificar el calendari de l'obra. A final d'any, les estacions d'UPC-Vallparadís i Can Roca es trobaven en fase d'execució i també les excavacions arqueològiques i paleontològiques a la zona de la futura estació d'UPC-Vallparadís. Es preveia que a principi de l'any 2007 s'iniciarien les obres i les inspeccions prèvies en els edificis afectats pel traçat i també el pla d'auscultació, i la urbanització del parc de Vallparadís seria possible el primer semestre de 2007. La finalització de les obres es preveia per al quart trimestre de 2009 i l'entrada en circulació dels trens per a l'any 2010.

Millores i ampliació de la xarxa dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

Paral·lelament a aquest projecte, Joan Torres, president d'FGC, anunciava la millora de les instal·lacions tant de la línia Barcelona-Vallès com de la línia Barcelona-Baix Llobregat/Anoia amb el servei de cobertura wi-fi per a l'any 2006 i amb l'obligació de validar el bitllet a la sortida de certes estacions per a evitar així el frau. També va anunciar el projecte que elaborava l'ATM d'ampliació de l'estació de plaça Catalunya amb una cua de maniobres que reduiria 30 segons la freqüència de pas dels trens i que, alhora, serviria per a la futura línia que preveu el **PLA D'INFRAESTRUCTURES DE TRANSPORT DE CATALUNYA 2006-2026** entre Barcelona i el Vallès per Collserola.

El mes de juliol de 2006 va sortir a informació pública el projecte del perllongament d'FGC a Sabadell que preveu l'execució de tres noves estacions dins el municipi. La plataforma Sabadell Cruïlla va realitzar un estudi alternatiu que proposava, entre altres canvis, la bifurcació de la línia S2 a l'actual estació de Sabadell-estació amb un ramal cap al nord de la ciutat fins al barri de Ca n'Oriac i amb la possibilitat del perllongament fins a Castellar del Vallès i un altre ramal cap al barri de Torre-romeu, creuant el riu Ripoll, amb què es deixava oberta una futura connexió amb el Vallès Oriental.

Més informació

<http://www10.gencat.net/ptop/AppJava/cat/actuacions/departament/public/metro/valles/terrassa.jsp>

<http://www.terrassa.cat/laciutat/obres/fgc/index.htm>

<http://www.fgc.cat>

<http://www.sabadellcruilla.org>

**Les associacions de veïns que formaven part de la comissió de seguiment eren: Centre, Vallparadís, Sant Pere, Antic Poble de Sant Pere, Poble Nou-Zona Esportiva, Can Roca, Cementiri Vell i Pla del Bonaire.*

