

cecot


CIESC
Consell Intersectorial d'Empresaris
de Sabadell i Comarca


Cambra de Comerç
de Terrassa


Cambra de Comerç
de Sabadell



ANÀLISI DE PRIORITATS DE LES INFRAESTRUCTURES PROJECTADES AL VALLÈS OCCIDENTAL

Juliol de 2008

1. ANTECEDENTS

Davant les noves possibilitats de finançament que estableix l'Estatut d'autonomia de Catalunya i, més concretament, de les inversions previstes en infraestructures, les patronals Cecot i CIESC (Consell Intersectorial d'Empresaris de Sabadell i Comarca), així com les Cambres de Comerç de Terrassa i Sabadell pretenen, mitjançant el present document, establir el que consideren un ordre de prioritats en l'execució de les infraestructures previstes dins del Vallès Occidental i, en especial, dins l'àmbit comarcal de Sabadell i Terrassa (Sant Cugat del Vallès, Rubí, Castellar del Vallès, Sentmenat, Matadepera, etc.).

2. OBJECTIUS

Aquest document pretén establir un ordre de necessitats més immediates per a l'execució de les infraestructures de comunicació previstes a la xarxa viària, la xarxa ferroviària i el sistema aeroportuari, pel seu paper cabdal i perquè estan estretament lligades en tot el procés de desenvolupament comarcal.

Les infraestructures previstes es poden agrupar en dos grans blocs segons la seva incidència en el territori:

GENERALS
Ronda del Vallès (Quart Cinturó-B-40)
Millores en la C-58 (tram entre Sabadell i la B-40), en la B-30 i en el nus C-58/AP-7
Túnel viari d'Horta
Eliminació del peatge de la C-16 a les Fonts de Rubí
Eix ferroviari del Vallès (futur de la línia el Papiol-Mollet, transport de mercaderies en ample europeu i AVE)
Línia orbital ferroviària
Nous túnels ferroviaris d'accés a Barcelona
Potenciació de l'aeroport

INTERMUNICIPALS / LOCALS

Ronda Oest i Ronda Nord de Sabadell

Vial Est del Ripoll (tram comprès entre Can Roqueta i AP-7)

Via Interpolar Sud

Tancament anella rondes de Terrassa

Línia de FFCC de la Generalitat Terrassa – Sabadell - Granollers

Connexió en tren lleuger o tramvia entre Terrassa i Sabadell

Condicionament general de la xarxa viària secundària:

- Millora del ferm i dotació de senyalització adequada en les vies més deteriorades.
- Millora de la N-150 entre Sabadell i Terrassa.
- Actuacions a la BP-1503 i modificació de l'enllaç amb l'E-9 a Rubí.
- Accessos a Rubí des de Sant Cugat.
- Estació de ferrocarrils de la Generalitat entre Rubí i les Fonts.

DESCRIPCIÓ DE LES ACTUACIONS PRIORITÀRIES

1. RONDA DEL VALLÈS (Quart Cinturó-B-40).

L'anomenada Ronda del Vallès (o Quart Cinturó) es va concebre en els seus orígens amb la finalitat de ser una quarta ronda de circumval·lació de l'àrea metropolitana, amb origen a Sant Sadurní d'Anoia i final a Sant Celoni.

L'actual Pla de carreteres preveu que aquesta autovia uneixi les poblacions d'Abrera i Mataró, vorejant els municipis de Terrassa, Sabadell, Sentmenat, Caldes de Montbui, Lliçà d'Amunt i l'Ametlla del Vallès.

Aquest vial té una importància fonamental perquè és una alternativa a la carretera nacional II i a l'AP-7, i al mateix temps perquè constitueix un element de connexió de les poblacions del Vallès Occidental i l'Oriental.

Actualment ja hi ha construït el tram Granollers - La Roca - Mataró, i està en vies d'execució el tram comprès entre Terrassa i Viladecavalls, mentre que el tram

Terrassa-Granollers tan sols està en fase de redacció del projecte, anomenat “Cierre de la Autovía Orbital”, si bé encara no s’ha publicat el concurs per a l’estudi informatiu per la falta de consens polític en la definició del traçat. En aquest sentit cal assenyalar la importància de resoldre la manera de travessar els punts crítics del traçat, com el pas per les zones de valor ambiental, per tal d’accelerar la tramitació del projecte.

Respecte a aquest darrer punt, caldria recuperar el projecte original com a via alternativa i d’alta densitat, amb secció de 4+4, o com a mínim de 3+3, com a continuació de la secció que s’aplicarà al tram Abrera – Terrassa.

Una de les raons fonamentals per completar aquesta infraestructura és l’actual situació de congestió de l’AP-7, per no parlar de la N-II.

Així doncs, en primer lloc, es fa del tot imprescindible la construcció de forma prioritària del tram comprès entre Terrassa i la carretera B-124 entre Sabadell i Castellar amb el traçat que preveu el Pla de carreteres, amb la qual cosa s’asseguraria una comunicació fluida cap al Baix Llobregat i el sud de Catalunya, millorant molt la connexió dels nuclis industrials de Castellar del Vallès i Sentmenat, i en segon lloc, accelerar la construcció del tram entre Abrera i Terrassa.

Aquesta Ronda, al seu pas per Sabadell, ha de coincidir amb la Ronda Nord de la ciutat, projectada soterrada per l’avinguda de Can Deu.

D’altra banda, a hores d’ara no resulta factible tenir executades les obres del tram entre Terrassa i Castellar abans que es posi en servei el tram entre Abrera i Terrassa. A causa d’això, quan es posi en servei aquest tram s’incrementarà notablement el trànsit de l’autopista C-58 entre l’enllaç de la B-40 i Sabadell.

Es considera prioritari per al tram Terrassa-Granollers el concepte d’apropar i millorar la connexió del Territori que travessa la infraestructura, posant en valor la funció de lligam entre els municipis i les seves àrees funcionals: residència, treball i lleure.

Cal també que les diferents administracions competents coordinin els diversos projectes pendents d’execució per tal d’evitar alteracions importants en la fluïdesa del trànsit, com ara l’acabament i la posada en funcionament del tram Abrera-Terrassa, l’ampliació de la C-58, la realització del complex viari anomenat Porta Sud de Terrassa i la Ronda Est d’aquesta ciutat, projectada a l’actual POUM.

2. MILLORES A LA C-58 (tram entre Sabadell i la B-40 a Terrassa), A LA B-30 I AL NUS C-58/AP7

L'any 1995 es va ampliar la C-58 entre Barcelona i Sabadell a tres carrils per sentit; en canvi, entre Sabadell i Terrassa es va mantenir la situació inicial de dos carrils per sentit. Actualment, la C-58 entre Terrassa i Sabadell suporta ja col·lapses de trànsit diaris en determinades hores punta. Resulta per tant imprescindible disposar de l'ampliació de la C-58 entre Sabadell i l'enllaç de la B-40 (Ronda del Vallès), abans que el tram de la B-40 entre Abrera i Terrassa es posi en servei. Altrament es produiria un greu coll d'ampolla en la xarxa viària del Vallès.

Les infraestructures i els serveis actuals de l'anomenat eix de la B-30 són clarament insuficients en comparació amb les necessitats reals dels sectors econòmics i empresarials de ciutats com Cerdanyola, Rubí i Sant Cugat del Vallès, atès que diàriament ha de suportar un trànsit molt elevat, majoritàriament de vehicles pesants, que en moltes ocasions arriba al col·lapse.

La petició en aquest sentit seria que es portessin a terme els projectes necessaris que permetessin un adequat funcionament d'aquest eix, i encara més si es té en compte el desenvolupament de grans projectes que es preveuen executar en aquesta zona.

D'altra banda, l'actual disseny del nus entre la C-58 i la B-30/AP-7, amb un sol carril de sortida/entrada (direcció Terrassa), fa que molt sovint sigui insuficient per absorbir de manera fluida les incorporacions i les sortides dels vehicles del tronc central que hi conflueixen.

La solució més immediata per evitar aquests col·lapses consistiria a redimensionar el disseny actual de la C-58 en el tram comprès entre Sabadell i el nus de Badia del Vallès mitjançant la creació d'un quart carril de forma que, en arribar a aquest darrer punt, es pogués desdoblar l'accés a la B-30 per una banda (pas previ a la incorporació a l'AP-7 en direcció a Tarragona) i, per l'altra, en sentit Girona.

Aquest carril facilitaria també la incorporació a la C-58 dels vehicles que provenen de la carretera de Bellaterra i de Sabadell en direcció a Barcelona.

Seria molt convenient que aquesta actuació estigués lligada amb la projectada construcció d'un carril de vehicles d'alta ocupació (VAO) entre Cerdanyola i Barcelona, per bé que aquest carril projectat hauria d'allargar el seu recorregut fins a Terrassa. Amb la creació dels laterals de la C-58, s'hauria de contemplar incloure aquest carril per afavorir l'ús del transport públic.

3. RONDA OEST I RONDA NORD DE SABADELL

L'execució d'aquestes rondes en la seva totalitat es considera prioritària, ja que consolidaria, juntament amb la Ronda Est i la via Interpolar Sud, un sistema de circumval·lació de la ciutat de Sabadell, amb capacitat suficient per a una millor distribució del trànsit sense la utilització de la trama urbana.

La Ronda Oest ja està en fase d'execució, però finalitzarà el seu recorregut amb la connexió amb l'avinguda de Matadepera, a Sabadell, per tant, perdrà el seu caràcter de via ràpida en arribar a aquest punt. Cal resoldre doncs, la connexió amb la Ronda Nord o Ronda del Vallès i, accelerar la definició del traçat definitiu de la Ronda del Vallès per poder continuar la construcció de les rondes de Sabadell.

Amb les rondes acabades millorarien les connexions de nuclis molt importants de Terrassa i Sabadell amb la xarxa viària, i ambdues ciutats es descongestionarien de trànsit aliè provinent de Matadepera i Castellar.

4. VIAL EST DEL RIPOLL (tram comprès entre Can Roqueta i l'AP-7)

Element bàsic per canalitzar, d'una banda, el trànsit dels polígons industrials del marge est del Ripoll en el seu primer tram i, de l'altra, per tancar l'anella de les rondes de Sabadell.

Amb aquesta infraestructura s'aconseguiria una nova connexió del trànsit local i molt especialment una bona mobilitat entre els diferents polígons. A la vegada, permetria també completar la circumval·lació de Sabadell per la banda est, alliberant el trànsit de la Gran Via de vehicles pesants i també de vehicles lleugers amb destinació als polígons industrials de la comarca.

La ronda Est, també anomenada Eix del Ripoll, tot i que es troba recollida en el Pla d'infraestructures de transport de Catalunya 2006-2026, i també en l'avantprojecte del Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, a dia d'avui encara no disposa de cap planejament; d'aquí la prioritat d'iniciar els estudis de traçat per al seu desenvolupament, tenint molt en compte la seva integració en el territori per l'impacte ambiental de la via al llarg del seu recorregut i, en especial, a l'àmbit de Togores.

Cal impulsar també la petició que aquesta via contingui una secció de 2+2.

5. VIA INTERPOLAR SUD

És el darrer element viari - en part del seu traçat - necessari per tancar l'anella que formen les rondes de Sabadell (Ronda Oest-Ronda Est-Ronda Nord/Ronda del Vallès) i completar la ja esmentada circumval·lació de Sabadell per la zona sud.

La seva execució suposa la millora de la connexió del trànsit generat per les zones industrials que travessa (principalment les de Sant Quirze, Sabadell i Barberà del Vallès), així com la connexió amb els polígons industrials de Polinyà i Palau-Solità i Plegamans.

Aquesta infraestructura està inclosa en el Pla de carreteres de Catalunya, però no compta encara amb el corresponent estudi informatiu.

El principal objectiu és impulsar els estudis i projectes per al desenvolupament del tram comprès entre la Ronda Est, a l'altura del polígon industrial de Can Roqueta (B-140), i la C-58 per Sant Pau de Riu-sec, tenint en compte que el tram central, que discorre pel terme municipal de Barberà del Vallès i de caràcter eminentment urbà, ja està definit.

En l'extrem oposat, al seu inici, tenint en compte que està prevista la seva unió amb la C-1413 a l'altura de Mira-sol, s'ha de garantir la connexió entre la interpolat i l'E-9 en els dos sentits en el seu encreuament a l'altura de l'AP-7, de manera que es pugui generar una variant a l'est de Rubí que permeti desviar el trànsit pesant que actualment creua el municipi a través de la carretera C-1413.

L'enllaç de la via interpolar sud amb l'AP-7, la B-30 o l'E-9 també ofereix una alternativa al trànsit de Rubí i Sant Cugat amb Terrassa, alliberant la BP-1503. Per això són tan importants les connexions en tots els sentits amb l'E-9 i la BP-1503.

També es considera una necessitat a curt termini l'enllaç entre la interpolar i l'E-9, a l'altura de l'AP-7 i la B-30, amb l'actuació dels accessos a l'IKEA.

6. TÚNEL VIARI D'HORTA

Previst en el Pla d'infraestructures del transport de Catalunya (2006-2026), té com a principal objectiu obrir una nova via de penetració a la ciutat de Barcelona des del Vallès Occidental.

El túnel d'Horta, com el seu nom indica, ofereix la possibilitat d'accés directe a Barcelona des de la C-58, a l'altura del municipi de Badia del Vallès i vorejant els afores de Cerdanyola del Vallès fins a la Ronda de Dalt, al barri d'Horta. Aquest túnel tindria unes característiques molt similars a les dels túnels de Vallvidrera, i en constitueix una alternativa, alhora que una possible descongestió de la C-58.

No cal dir que aquesta millora infraestructural augmenta la competitivitat del territori del Vallès i és molt positiva per a l'activitat econòmica de la demarcació.

7. ELIMINACIÓ DEL PEATGE DE LA C-16 A LES FONTS DE RUBÍ

La proposta d'eliminació del peatge de la C-16 obeeix bàsicament al desig de millorar el trànsit de la C-58, actualment ja força col·lapsada i que patirà un fort increment de trànsit en el moment en què la Ronda Vallès (Quart Cinturó) arribi a Terrassa.

L'eliminació d'aquest peatge, juntament amb la construcció del Túnel d'Horta, podria contribuir encara més a alleujar la congestió de la C-58, ja que permetria que molts dels usuaris que habitualment circulen per aquest vial optessin per agafar la C-16 (lliure de peatge) com a via d'entrada a Barcelona, alliberant la C-58 i servint d'alternativa als túnels de Vallvidrera.

8. TANCAMENT ANELLA RONDES DE TERRASSA

Per tal de completar el tancament de l'anella de circumval·lació projectada a Terrassa, en primera instància es fa imprescindible la construcció del tram de la Ronda Est, amb inici a la carretera de Castellar i final a l'autopista C-58, amb connexió intermèdia amb la carretera N-150 de Sabadell a Terrassa.

Aquesta ronda permetria una ràpida interconnexió amb els trams de les rondes ja existents i facilitaria en gran manera l'accés a la C-58 dels residents de la banda est de Terrassa, dels de Matadepera i dels dels rodals de Castellar.

La concreció d'aquest tram ha d'anar lligada amb el tancament perimetral de les altres rondes projectades en el Pla d'ordenació urbanística municipal de Terrassa.

9. EIX FERROVIARI DEL VALLÈS

Aquest punt es pot desglossar a la vegada en sis grans actuacions :

EL FUTUR DE LA LÍNIA DE FERROCARRIL EL PAPIOL-MOLLET

Cal plantejar-se i analitzar la funció de la línia de ferrocarril que va del Papiol a Mollet, actualment utilitzada en la seva major part per al transport de mercaderies (tot i que actualment també funciona de forma molt esporàdica per al transport de persones), i replantejar-se l'ús de rodalies, tenint en compte la construcció del futur intercanviador situat a la cruïlla de la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat i el traçat de RENFE, al costat de l'Hospital General de Catalunya.

El disseny d'aquesta xarxa ferroviària, previst en les diverses figures de planejament, ha de preveure una connexió entre les ciutats de la corona metropolitana i les de les comarques centrals, la qual cosa faria necessària la ubicació d'una estació de passatgers al Vallès Occidental.

Per portar a terme una correcta interconnexió d'aquesta xarxa ferroviària, es proposa efectuar el desdoblament de la línia des de Cerdanyola fins a Mollet i la construcció d'un intercanviador a Barberà del Vallès (a l'altura del Centre Comercial Baricentro), la qual cosa permetria la connexió de les actuals línies de RENFE que van del Papiol

a Mollet amb la que uneix Manresa amb Barcelona, i incrementar així la freqüència d'entrada a Barcelona.

EL TRANSPORT DE MERCADERIES EN AMPLE EUROPEU

Es considera, doncs, la necessitat immediata de fixar una alternativa possible al transport de mercaderies per carretera, basat en una xarxa ferroviària moderna i eficient, dotada d'un ample de via europeu que transcorri pel corredor del Vallès.

En el moment d'implantar una estació de mercaderies dins d'aquest àmbit comarcal, cal que aquesta tingui un disseny intermodal, de manera que estigui vinculada als sectors logístics ja existents en el territori. Per aquest motiu, caldrà considerar la situació actual del CIM Vallès, molt saturat de moviments i d'activitat, i estudiar la possibilitat d'ampliar aquesta instal·lació, o de crear una nova seu complementària, vinculada directament amb la ubicació de la nova estació de mercaderies. Aquesta estació ha de formar part d'una xarxa europea de transport de mercaderies que creui el Mediterrani de sud a nord (Projecte FERRMED).

Calen vies d'ample europeu convencional per al transport de mercaderies, però també ha de ser possible transportar mercaderies per les línies d'alta velocitat i, que existeixi una connexió amb el futur eix transversal ferroviari.

Aquesta xarxa d'amplada europea hauria d'anar vinculada a la xarxa ja existent de RENFE del Papiol a Mollet, i encara més si es té en compte que ja s'està construint el tercer rail que ha de servir de transport de les mercaderies del port de Barcelona pel Vallès, i que el centre operatiu de l'obra està situat a l'actual estació de RENFE de Rubí.

L'AVE AL VALLÈS

El pas de l'alta velocitat per Barcelona, a través del corredor del Llobregat, no resol la problemàtica d'aquest tipus de transport per l'important teixit econòmic que representa el Vallès.

L'actual Pla director d'infraestructures ja recull la proposta del pas del tren d'alta velocitat (AVE) pel corredor del Vallès.

Així doncs, la implantació de la línia de viatgers pel Vallès es considera, a curt termini, una necessitat imprescindible, amb la ubicació d'una estació de passatgers al Vallès Occidental.

LA LÍNIA ORBITAL FERROVIÀRIA

La xarxa ferroviària que ha de connectar les principals ciutats de l'arc metropolità, és la Línia Orbital Ferroviària (LOF), que circularà entre Mataró i Vilanova i la Geltrú per l'interior, comunicant ciutats com Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell i Vilafranca del Penedès, entre d'altres. Aquesta nova línia circularà en part per trams ja construïts, i caldrà la construcció de nous trams per completar el traçat. Aquest és el cas del tram de nova construcció entre Barberà del Vallès i Santa Perpètua de Mogoda, enllaçant la línia de Manresa amb la línia de Vic.

Cal accelerar la construcció dels nous trams, per donar resposta a una mobilitat metropolitana entre les principals ciutats de l'arc metropolità, que no passin per Barcelona i que en aquests moments no tenen una oferta de transport públic suficient.

Cal també que, en el tram de nova construcció de la Línia Orbital Ferroviària que creuarà la trama urbana de Barberà del Vallès i, que coincideix amb el traçat de la Via Interpolar Sud, es pugui integrar amb el teixit urbà per crear el menor impacte possible.

La nova Línia Orbital constitueix una de les solucions de millora de la interconnexió entre els municipis de la segona corona metropolitana, i la possibilitat de relligar les diferents línies radials que, des de la ciutat de Barcelona, enllacen amb les capitals comarcals.

LA LÍNIA DE FFGG DE LA GENERALITAT DE CATALUNYA TERRASSA-SABADELL-GRANOLLERS

En l'avantprojecte del Pla territorial Metropolità, s'inclou la construcció d'una segona línia orbital que connecti les poblacions de les comarques del Vallès, de Terrassa a Granollers, que actualment no tenen servei ferroviari, com ara Polinyà o Lliçà d'Amunt, entre d'altres.

Caldria definir el traçat d'aquesta línia i la seva integració amb la xarxa ferroviària ja existent. En el cas de Sabadell, és on cal assegurar la bifurcació a partir de l'estació de Sabadell Gràcia, aprofitant les obres actualment en marxa del projecte de metro a la ciutat de Sabadell.

Si es realitzen les obres de bifurcació al mateix temps que els túnels del metro de Sabadell, s'assegura la possibilitat de construir aquesta línia en un futur pròxim. Sense aquesta adequació, el cost de l'obra, en un futur, seria molt més alt, així com la dificultat d'execució de l'obra.

CONNEXIÓ EN TREN LLEUGER O TRAMVIA ENTRE TERRASSA I SABADELL

Tan necessària és la remodelació de la N-150 entre les dues capitals, com una nova connexió ferroviària del tipus "tren lleuger" o tramvia entre els seus centres urbans, servint al seguit d'equipaments situats al llarg de la carretera (Terrassa Ctra. de Montcada-Can Farcan - Bellots II - Hospital de Terrassa – Mercavallès – Mancomunitat - Mossos d'Esquadra - Sabadell Av. de Francesc Macià).

L'aposta pel tren lleuger o tramvia es justifica per les possibilitats que permeten aquestes modalitats d'augmentar la freqüència d'estacions, reduir costos d'execució i millorar la qualitat de l'entorn al llarg de la infraestructura, sense obviar les funcions pròpies de servei de transport comunitari.

10. NOUS TÚNELS FERROVIARIS D'ACCÉS A BARCELONA

Aquestes infraestructures, designades també com els nous eixos nord-sud, proposen noves vies de comunicació per ferrocarril entre Barcelona i el Vallès Occidental.

L'execució d'aquestes infraestructures milloraria molt els accessos a una part de població actualment mal atesa per la xarxa ferroviària.

En primer lloc cal esmentar l'anomenat túnel del Tibidabo projectat al PDI, previst des de Sant Cugat fins al final de la línia L-7 de l'avinguda del Tibidabo dels Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. Aquesta nova línia permetria una connexió directa entre Sant Cugat i Barcelona, si bé no permetria augmentar la freqüència de trens encoincidir el tram final de la línia, una altra vegada, en una mateixa via (en el tram

entre les estacions de Gràcia i de plaça de Catalunya). Aquesta solució només permetria incrementar la freqüència si alguns trens no arribessin a plaça de Catalunya, ja fossin provinents de Sabadell o de Terrassa.

Com a alternativa, es planteja també un segon túnel ferroviari que, també anomenat Túnel d'Horta, previst en el Pla d'Infraestructures del Transport de Catalunya, PITC (2006-2026), i en l'avantprojecte del Pla Territorial Parcial de la Regió Metropolitana de Barcelona, creat a partir de la futura prolongació de la línia dels Ferrocarrils de la Generalitat fins a Castellar del Vallès, consistiria en un nou ramal des de la Universitat Autònoma de Barcelona (UAB) cap a Barcelona (plaça de les Glòries) per tal de poder treure trens de la UAB cap a Cerdanyola i Barcelona i, així, alliberar les actuals línies ferroviàries de connexió entre el Vallès i Barcelona.

El túnel d'Horta seria possible gràcies a la nova cua de maniobres que es construirà a l'estació de Plaça de Catalunya, que permetrà augmentar la freqüència de pas de trens entre el Vallès Occidental i Barcelona. Aquest túnel travessaria Collserola entre Cerdanyola del Vallès i el barri d'Horta a Barcelona, arribant a la Plaça de les Glòries, i milloraria les comunicacions entre Barcelona i el Vallès, en obrir un nou pas de penetració.

Si, tal i com sembla que es proposa en l'avantprojecte del Pla Territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona, s'acaba prioritzant el túnel d'Horta sobre el túnel del Tibidabo, convindria pensar en la possibilitat de dissenyar una nova línia de connexió entre Sant Cugat del Vallès i Cerdanyola que permetés l'enllaç entre les actuals línies de FFCC de la Generalitat (Barcelona-Terrassa, Barcelona-Sabadell), amb aquest nou eix, ajudant a conformar una veritable malla ferroviària al Vallès Occidental.

11. POTENCIACIÓ DE L'AEROPORT DE SABADELL

La millora de l'aeroport de Sabadell està estretament lligada amb la creació de nou sostre d'ús aeroportuari que defineix el Pla director del sistema general aeroportuari. Això comportarà una dinamització general de la indústria del Vallès. Aquestes actuacions han de permetre, a més a més, millorar l'entrada sud a Sabadell i, al mateix temps, potenciar l'activitat industrial de l'entorn.

Actualment s'està desenvolupant el pla director urbanístic de l'aeroport de Sabadell. Així doncs, cal accelerar les intervencions previstes, sobretot pel que fa a l'ampliació de les capçaleres de pista, que han de permetre ampliar les reses de seguretat, la qual cosa faria que les aeronaus poguessin operar amb una major seguretat. En aquest sentit cal també dotar l'aeroport de la tecnologia necessària que permeti que les aeronaus operin amb vol instrumental i no només en vol visual. Aquesta inversió permetria ampliar l'horari dels vols, en especial durant l'hivern, quan hi ha menys hores de llum solar.

El nou segment d'avions anomenats Very Light Jet, i alguns dels Light Jets més petits com els Turbo Props, poden operar a l'aeroport de Sabadell i, oferir els serveis d'aerotaxi i de vols corporatius, que es preveu que tinguin un fort creixement durant els propers anys.

Cal dotar l'aeroport de Sabadell de les millores esmentades per tal d'atraure les principals companyies de vols corporatius, on la creació d'uns ens de gestió i de promoció propis per a l'aeroport de Sabadell, ajudin a desenvolupar les sinergies econòmiques necessàries per a tot el territori del Vallès.

12. CONDICIONAMENT GENERAL DE LA XARXA VIÀRIA SECUNDÀRIA

MILLORA DEL FERM I DOTACIÓ DE SENYALITZACIÓ

La prioritat en l'execució de les infraestructures descrites no ha de ser cap obstacle per portar a terme un necessari condicionament de la xarxa viària secundària existent. Aquest condicionament es basaria en la millora del ferm de les vies més deteriorades i, especialment, en la dotació d'una adequada i generosa senyalització de tota la xarxa, actualment confusa i insuficient en la seva major part.

Convé posar especial atenció en la millora de la seguretat vial a la xarxa secundària, i amb la compatibilitat amb altres modes de transport allà on sigui possible, com ara els circuits per a vianants i per a bicicletes.

MILLORA DE LA N-150 ENTRE SABADELL I TERRASSA

La carretera N-150, en el tram comprès entre Sabadell i Terrassa, és de sempre un vial amb un alt índex de trànsit, que s'agreuja considerablement en les franges horàries denominades "hores punta".

Caldria portar a terme un estudi de possibilitats de millora i la seva execució basat en el seu desdoblament i l'eliminació dels trams de corba, per tal que fos capaç d'oferir una ferma alternativa a la C-58, ja que les seves actuals connexions amb les rondes de Sabadell i Terrassa li conferiran unes condicions idònies de comunicació entre les dues ciutats.

ACTUACIONS A LA BP-1503 I MODIFICACIÓ DE L'ENLLAÇ AMB L'E-9

Es fa necessari completar la connexió entre l'E-9 i la carretera de Terrassa a Rubí (BP-1503), ja que aquesta via està contínuament col·lapsada. A hores d'ara l'accés des de la B-30 a la N-II es realitza mitjançant la carretera C-1413, de Molins de Rei a Caldes, i els accessos als polígons de Castellbisbal; a més, actualment en aquest accés només són possibles els moviments cap a Manresa i des de Manresa.

L'execució d'aquest nus faria possible el tancament de l'anella de circumval·lació de Rubí, amb la connexió a la sortida de la Ronda de Terrassa.

En qualsevol cas, es posa de manifest la necessitat de completar les connexions entre la carretera BP-1503 (Carretera de les Fonts) amb l'autopista C-16/E-9, de manera que es faci efectiva la construcció de nous enllaços en sentit Barcelona, ja que, actualment, només es pot accedir a l'autopista en sentit Terrassa, forçant el pas pel peatge de les Fonts.

Caldria, a més, millorar la totalitat de la carretera entre Terrassa i Rubí.

També és molt important efectuar la unió entre la BP-1503 i la C-1413 a través de la Bastida, així com la unió entre la BP-1503 i l'E-9 en totes les direccions, i no tan sols en direcció Terrassa-Manresa com és en l'actualitat.

ACCESSOS A RUBÍ DES DE SANT CUGAT

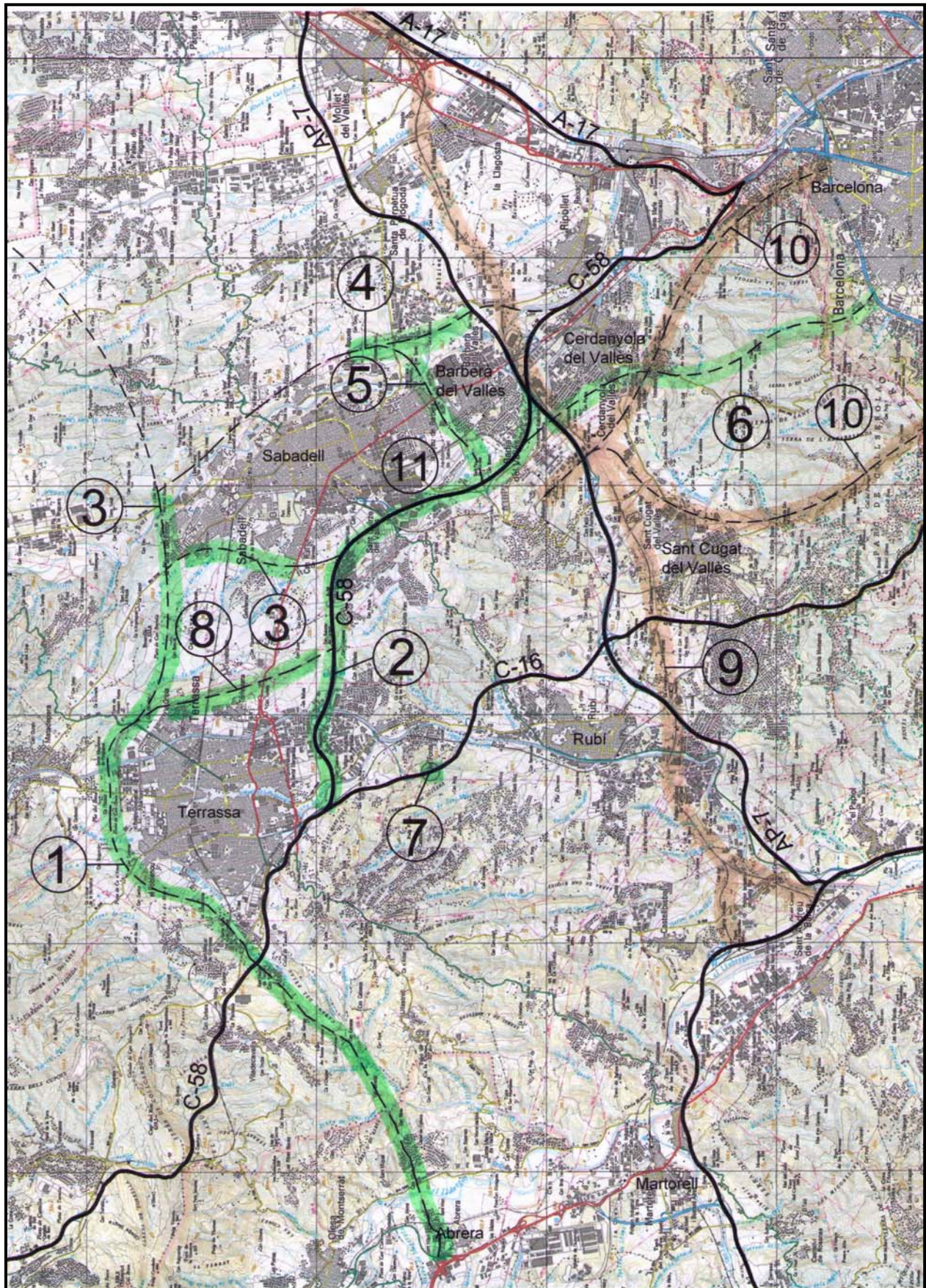
Caldria condicionar els accessos a Rubí des de Sant Cugat per la carretera de Sant Cugat, ja que en aquest punt es preveu una forta implantació comercial i de serveis.

També és de vital importància el desdoblament de la C-1413 a l'eix de la riera de Rubí, ja previst en el POUM de Rubí.

ESTACIÓ DELS FFCC DE LA GENERALITAT ENTRE RUBÍ I LES FONTS

El creixement demogràfic d'aquesta zona, i la distància existent entre les actuals estacions de Rubí i les Fonts, fa que es faci necessari projectar una nova estació dels Ferrocarrils de la Generalitat entre ambdues estacions.

Juliol de 2008



LOCALITZACIÓ:

- 1) RONDA DEL VALLÈS (Quart Cinturó – B-40)
- 2) MILLORES LA C-58 (tram entre Sabadell i la B-40 a Terrassa), A LA B-30 I AL NUS C-58/AP-7
- 3) RONDA OEST I RONDA NORD DE SABADELL
- 4) VIAL EST DEL RIPOLL
- 5) VIA INTERPOLAR SUD
- 6) TÚNEL VIARI D'HORTA
- 7) ELIMINACIÓ DEL PEATGE DE LA C-16 A LES FONTS DE RUBÍ
- 8) TANCAMENT ANELLA RONDES DE TERRASSA
- 9) EIX FERROVIARI DEL VALLÈS
- 10) NOUS TÚNELS FERROVIARIS D'ACCÉS A BARCELONA
- 11) POTENCIACIÓ DE L'AEROPORT DE SABADELL

cecot


CIESC
Consell Intersectorial d'Empresaris
de Sabadell i Comarca

 Cambrade Comerç
de Terrassa

 Cambrade Comerç
de Sabadell



Document elaborat per Estudi d'Enginyeria Vall, SL- www.enginyeriavall.com