



MOBILITAT AL PARC DE L'ALBA

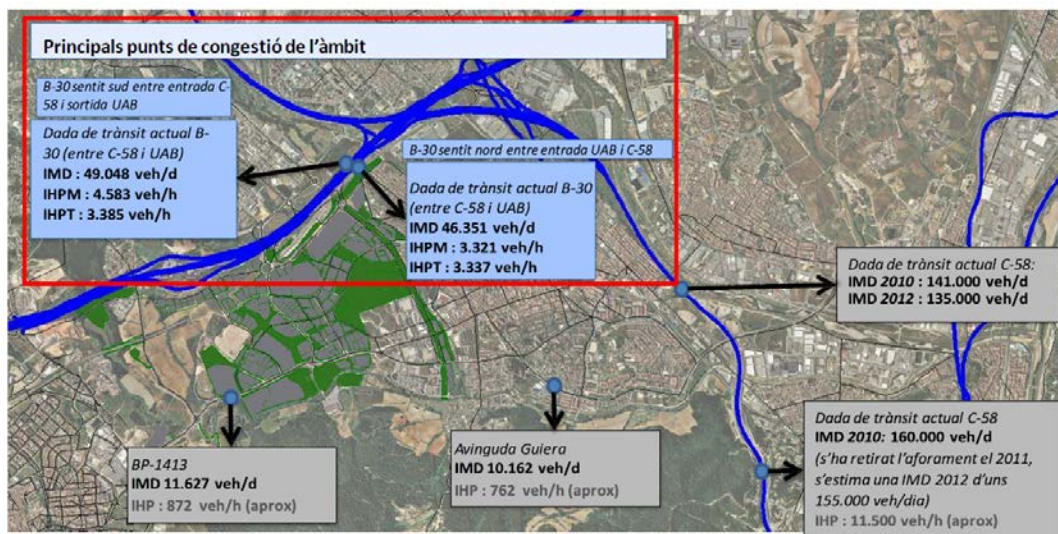
Juliol de 2016

El Parc de l'Alba, promogut internacionalment com a Barcelona Synchrotron Park, està integrat al **Pla Director** del Centre Direccional de Cerdanyola del Vallès, en el que s'hi inclou un altre sector més petit anomenat sector de Can Costa. Una vegada desenvolupats, aquests dos sectors podran arribar a tenir a l'entorn de **4.600 habitatges** i gairebé fins a **2 milions de metres quadrats de sostre** destinats a activitats econòmiques relacionades amb el coneixement i les noves tecnologies.

Tot aquest volum de sostre generarà un gran volum de trànsit. Es preveu que hi haurà uns **12.000 residents** que generaran uns **40.000 desplaçaments diaris**, uns **31.000 treballadors** que generaran uns **82.000 desplaçaments al dia** a més d'altres desplaçaments generats per altres activitats com la comercial (que val a dir que no es pot sumar als trànsits anteriors perquè es produeixen justament quan els de mobilitat obligada no es donen, malgrat no poden ser menystinguts). **Per tant, cal pensar en com ha de ser la mobilitat en aquesta àrea.**

Situació actual de la mobilitat en l'àmbit del Parc de l'Alba

En l'actualitat, el **Parc de l'Alba** està dotat d'algunes infraestructures de transport de caràcter regional que tenen alguns problemes, però que també poden ser millorades per tal de ser explotades de forma òptima.





Vies com l'AP-7, la B-30 o la C-58, i les línies de ferrocarrils d'ADIF R7 i R8 poden ser millorades. En el cas de les vies de trànsit rodat, en l'actualitat presenten punts de congestió tant en sentit França com en sentit Espanya.

Pel que fa a les vies gestionades per l'ADIF, tenen un clar potencial creixement en freqüències que gràcies a la demanda de mobilitat que generarà el Parc de l'Alba aquesta serà posada a disposició dels usuaris del mateix (residents i treballadors).

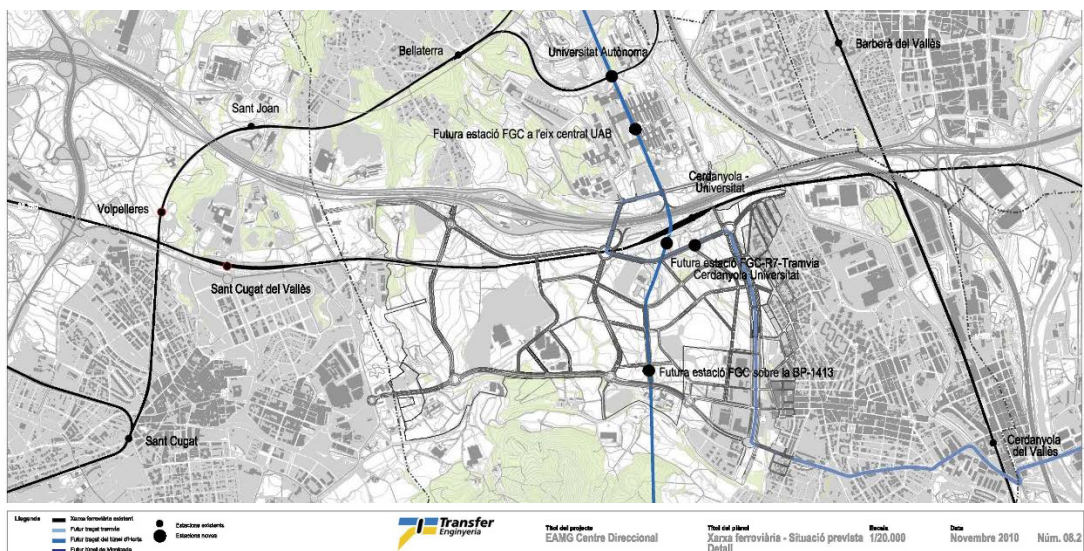
L'aposta pel transport públic que fa el Consorci Urbanístic del Centre Direccional de Cerdanyola es concreta en el seu pressupost amb **8.679.045 €** i es comença ja a substanciar amb la posada en funcionament de **la nova línia d'autobusos** (una llançadora amb tarifa integrada) que uneix els Ferrocarrils de la Generalitat amb el Parc, anant des de l'estació de Bellaterra fins a la carretera BP1413 passant pel campus de la UAB.

La mobilitat de futur al Parc de l'Alba

El Consorci Urbanístic del Centre Direccional fa una aposta molt clara pel transport públic en tots els sentits. Des de la inversió que preveu fer, fins a les gestions que es duen a terme en front de les diferents administracions públiques per tal que aquestes desenvolupin els seus plans per aquest territori en aquesta matèria.

En aquest sentit, el nou Pla Territorial Metropolità (PTM 2010) i el Pla Director d'Infraestructures (PDI 2011-20) de la regió metropolitana d'àmbit major que el del Pla General Metropolità de l'Àrea Metropolitana preveuen una **nova línia ferroviària (Túnel d'Horta Ferroviària)** que unirà la Universitat Autònoma amb Barcelona, creuant el Centre Direccional en el qual tindrà dues estacions.

Aquests dos plans supramunicipals, també preveuen una **línia de tramvia** des de Ripollet fins a Cerdanyola, la UAB i potser Sant Cugat.



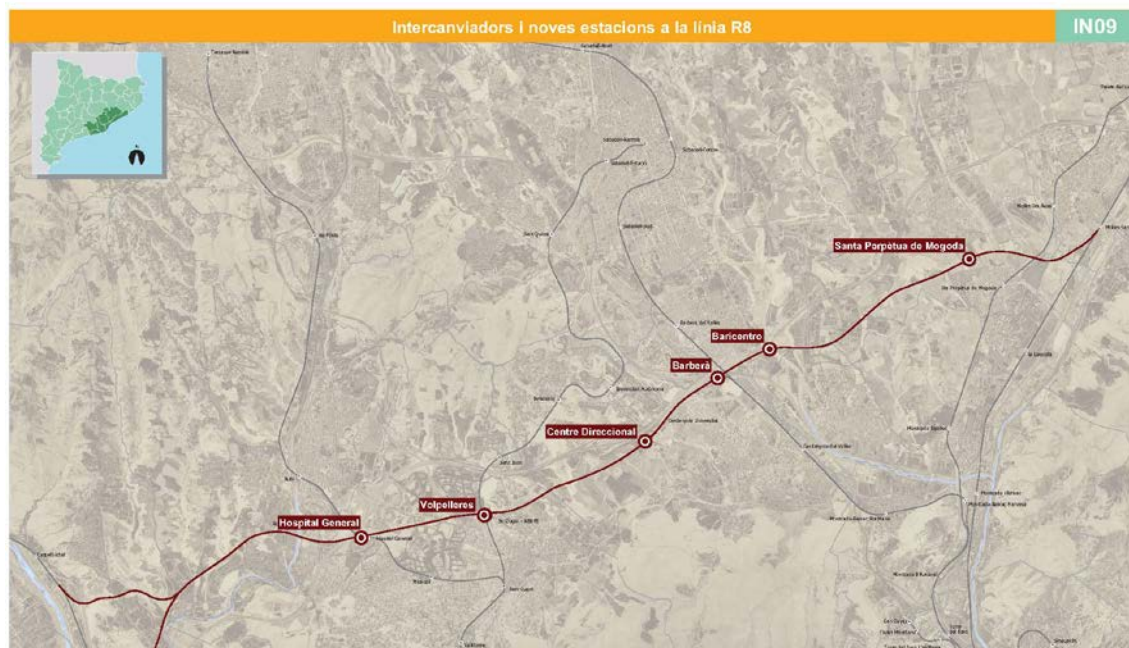


També es preveu la creació de la nova línia de Rodalies d'ADIF R5 Granollers-Cerdanyola-Molins de Rei-Aragó-Cerdanyola-Martorell i els serveis directes Granollers-Martorell que depèn de la construcció de diferents estacions, baixadors i intercanviadors a l'actual línia C7 (Sta. Perpètua-Vilafranca del Penedès).

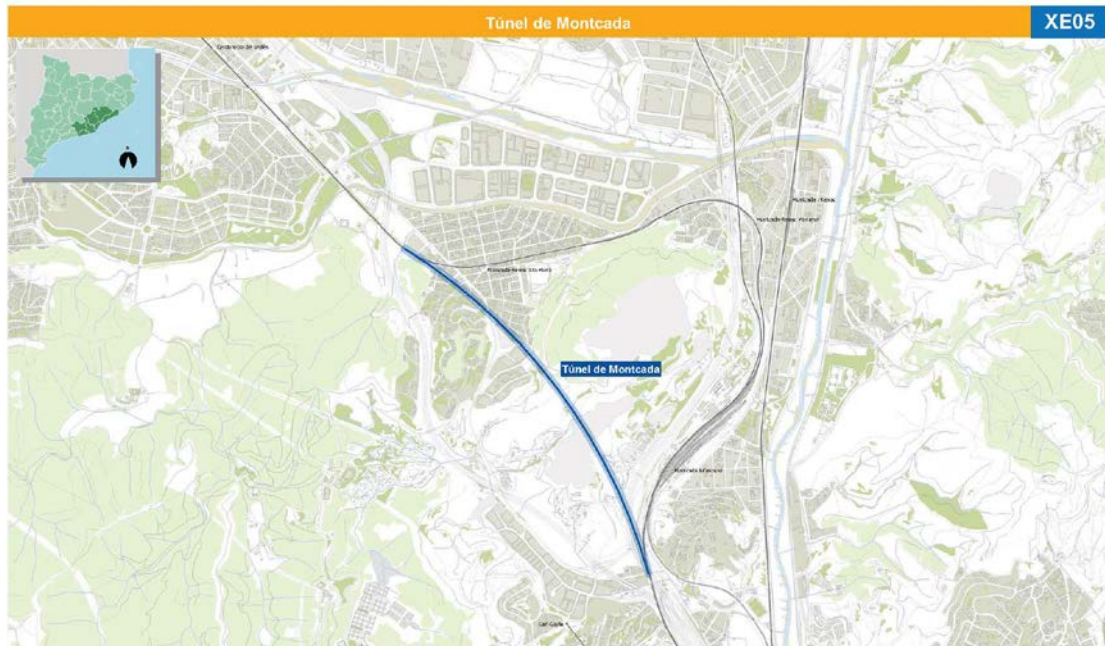
L'intercanviador de Volpelleres en el que es troben les línies C7 d'Adif i la de Ferrocarrils de la Generalitat Barcelona/Terrassa junt amb la creació de la línia R5, generarà també una millora de la mobilitat al sector ja que permet una alternativa més de comunicació entre el **Parc de l'Alba** i la zona oest de Barcelona.

L'intercanviador de Barberà (que suposa la construcció de dues noves estacions), permet l'intercanvi entre la R4 i la R8, i facilitarà la comunicació entre el Vallès Occidental amb el Vallès Oriental, Baix Llobregat i Alt Penedès.

Tot plegat dóna al Parc de l'Alba una gran versatilitat pel que fa a les comunicacions ferroviàries.



Una altra de les millores previstes per la zona de Cerdanyola i que de retruc milloren la mobilitat al sector és el **Túnel ferroviari de Montcada** que permet reduir el temps de viatge dels trens que no s'aturen a les tres estacions de Montcada, en uns 8 minuts i que acostaria Cerdanyola a Barcelona una mica més.



A més de tot això, s'afegeix la **reserva terreny que existeix en el territori i que el Parc de l'Alba manté, per a la futura construcció del by-pass de Barcelona de la línia de ferrocarril d'alta velocitat** entre Tarragona i la frontera francesa. Aquest *by-pass* anirà des de Castellbisbal fins a Mollet passant en paral·lel a la línia C7 d'ADIF de ferrocarril convencional, establint una estació d'intercanvi modal a l'estació de la UAB.

- Pel que fa al transport col·lectiu per carretera, hi ha diverses actuacions previstes en l'àmbit:
- Hub de transport públic col·lectiu a la UAB i noves línies interurbanes: Està previst construir una nova estació d'autobusos al campus de Bellaterra de la UAB per acollir les línies que enllacen el centre universitari amb altres punts de Catalunya i totes aquelles que està previst implementar en un futur.
 - A banda de totes aquestes infraestructures, el Consorci preveu invertir en noves línies d'autobusos per tal de facilitar la mobilitat en transport públic, que s'aniran implementant i enfortint en la mesura que la demanda ho exigeixi.

Pel que fa a la mobilitat a peu i en bicicleta, cal dir que el Consorci sempre l'ha tingut com a prioritat. Un exemple d'això és la vorera sud de la carretera BP-1413, pensada amb l'objectiu de comunicar de forma segura i agradable per ambdós modes les ciutats de Cerdanyola i St. Cugat. Val a dir que a més, a més, es preveuen carrils-bici en tots els carrers del sector i voreres amples (de més de 4 metres) en tots ells. També en la zona residencial, s'ha previst bona part dels carrers amb la prioritat invertida, és a dir, que els vehicles hi poden circular però a velocitats inferiors a 10km i que els vianants en tenen la prioritat en tota la secció.



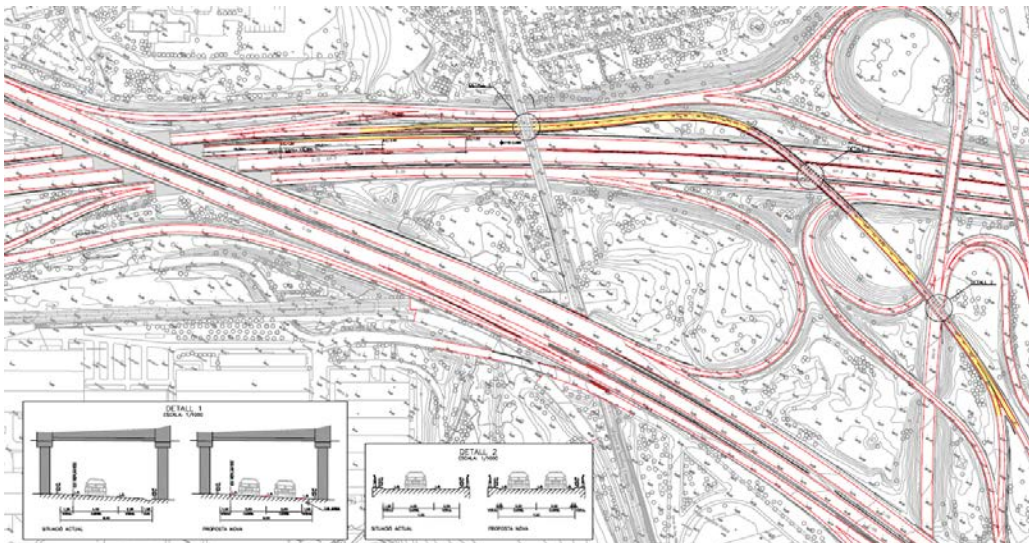
Millores en la xarxa viària

Com ja s'ha dit abans, la situació actual de les vies de caràcter regional de l'entorn de Cerdanyola i del sector, actualment pateixen alguns problemes de manca de capacitat i com a conseqüència, generen retencions habituals. És evident que en aquestes condicions la implantació del **Parc de l'Alba** en la seva totalitat és impossible i per tant cal resoldre-les abans. En aquest sentit, el Consorci ha realitzat estudis de trànsit que han derivat en el **Pla Especial d'Infraestructures del Parc de l'Alba**. En ell es defineixen les infraestructures necessàries per resoldre les problemes actuals de congestió i els que es poden generar amb la implantació de tot el Centre Direccional.

Les actuacions que cal fer son per resoldre la congestió que actualment hi ha per anar en direcció a Barcelona des de la B-30 venint del sud per les tardes (**actuació 1**) i el col·lapse que esta a un pas de produir-se venint de Barcelona per la C-58 per connectar amb la B-30 en sentit sud (**actuació 2**):



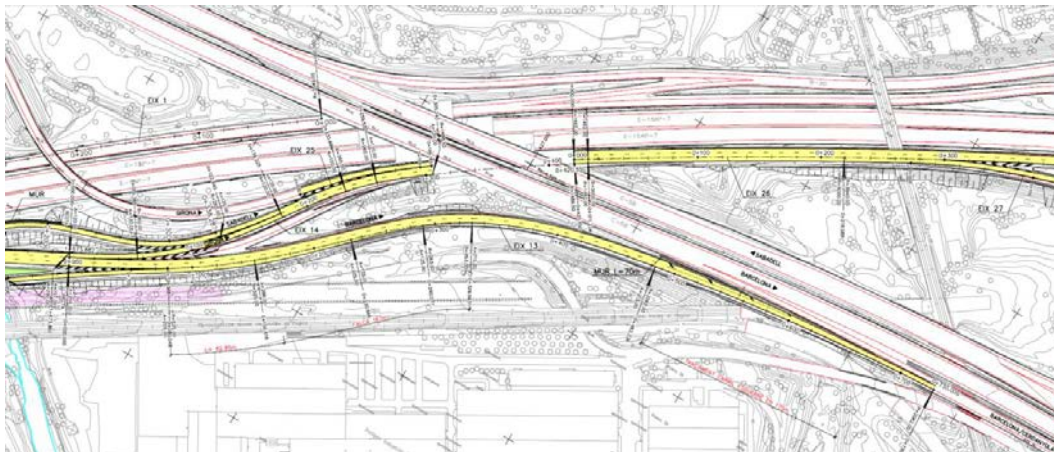
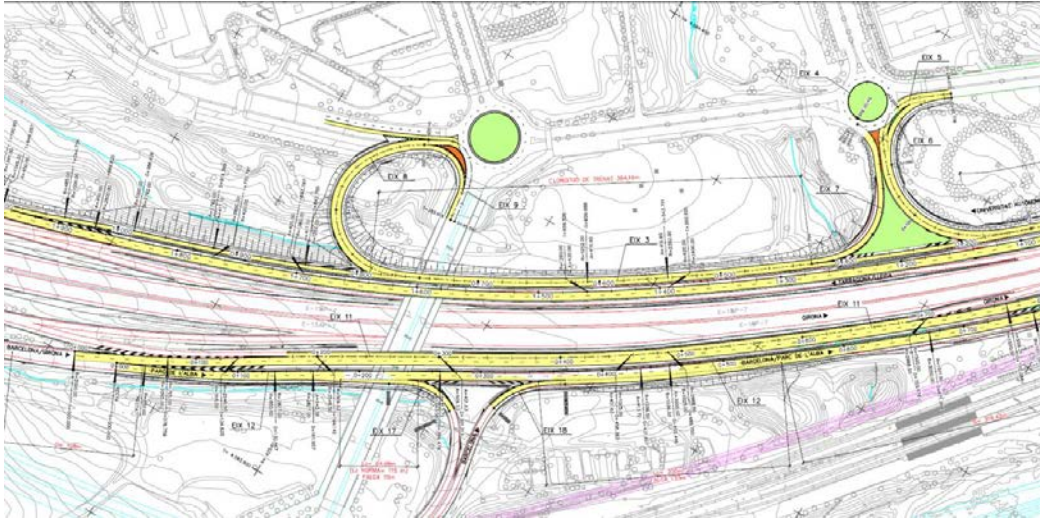
Actuació 1



Actuació 2



Per altra banda, és necessari dotar al Parc de l'Alba (i a Cerdanyola i la UAB de retruc), amb un bon enllaç a l'alçada de la potencialitat del Parc, de la ciutat i de la Universitat:





Les actuacions previstes tenen especial cura en la relació de la ciutat de Cerdanyola i del Parc de l'Alba amb la UAB, de manera que també l'accessibilitat a peu i en bicicleta entre els tres àmbits, forma part dels objectius del projecte.

Aquestes infraestructures esta previst que es desenvolupin per fases i en funció de les necessitats que el Parc generi i d'acord amb les administracions implicades (Ministerio de Fomento i Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya). Els projectes d'urbanització generaran un nou sòl posat en servei.

El grau d'ocupació d'aquest sòl serà el que determinarà en quin moment caldrà posar en servei cada part de les infraestructures previstes al Pla Especial d'infraestructures.

Per a qualsevol dubte, aclariment o complement d'informació, no dubteu a contactar amb el parc: consorci@parcdelalba.cat, 93 591 07 80