

XE01

Descripció de l'actuació	Objectiu	Característiques
<p>L'objectiu d'aquesta actuació és la d'habilitar per a passatgers la línia el Papiol–Mollet, utilitzada al principi només per al trànsit de mercaderies. Aquesta reconversió obliga, d'una banda, a modificar enclavaments i sistemes de seguretat i control i, d'altra banda, a adequar les estacions existents, sense servei a la majoria dels casos. Aquest és el cas de les estacions de Rubí i Sant Cugat (Coll Favà), que es rehabiliten per poder oferir servei de viatgers. També es proposa una nova estació al sud de Santa Perpètua de Mogoda.</p> <p>Per garantir les connexions amb les línies transversals és necessari construir noves estacions a la intersecció amb el ramal de Terrassa d'FGC (Hospital General), amb el ramal de Sabadell d'FGC (Volpalleres) i amb la línia de Manresa de Renfe als municipis de Cerdanyola i Barberà. Aquestes estacions d'intercanvi són objecte d'una actuació específica (actuació IN06). A més, es manté l'estació actual de Cerdanyola UAB. Finalment, es proposa la creació d'una nova estació en el Centre Direccional de Cerdanyola amb l'objectiu de satisfer la demanda generada entorn a aquest nou nucli terciari.</p> <p>També es planteja la possibilitat la reobertura parcial de l'estació de Baricentro (a causa de la proximitat amb l'intercanviador de Barberà) els caps de setmana, i sense perjudici dels serveis associats a l'intercanviador.</p>	<p>Aquesta línia fou dissenyada els anys 70 pensant només en el trànsit de trens de mercaderies, amb l'objectiu que aquestes circulacions no contribuïssin a saturar els accessos ferroviaris a la ciutat.</p> <p>Quan fou projectada en el moment de la seva inauguració, però, es va pensar en un futur ús compartit de la infraestructura per trens de mercaderies i de passatgers, i es van arribar a construir les estacions necessàries. Tanmateix, la proposta d'implantar serveis de viatgers fou desestimada inicialment per falta de demanda.</p> <p>Tres decennis després, el Vallès Occidental ha incrementat i dispersat la seva població i, com a resultat, ha vist créixer la seva demanda interna. A més, l'estructuració del transport en xarxa, induïda en gran part per la integració tarifària, requereix l'existència de línies de connexió. Aquests dos arguments han aconsellat l'obertura de la línia per al trànsit de passatgers.</p> <p>Es preveu que la línia sigui utilitzada en el futur tant per serveis de circumval·lació de Barcelona com per altres serveis de connexió interna de la Depressió Prelitoral, des del Vallès Oriental fins a l'Alt Penedès.</p> <p>L'estudi de demanda desenvolupat aconsella la creació de dos serveis Barcelona-UAB-Martorell en hora punta i sentit, als que s'afegirien dos serveis Martorell-El Papiol-Mollet-Granollers també en hora punta i sentit; aquest servei permetrà la connexió de les comarques del Baix Llobregat, Vallès Occidental i Vallès Oriental directament o amb un únic intercanvi.</p>	<p>Longitud de l'actuació (km.) 21,8 Estacions implicades 7 Inversió (IVA exclòs) 77,6 ME</p>