# Aproximació a les problemàtiques d'accessibilitat als centres d'activitat econòmica des de les estacions de RENFE del Baix Llobregat i el Vallès Occidental

**Barcelona juliol de 2006**

**Departament de Mobilitat de CCOO de Catalunya**

## Introducció

Aquest document pretén denunciar les males condicions en què es troben moltes de les estacions de Renfe de la xarxa de rodalies de Barcelona.

Hi ha un nombre elevat d'estacions que tenen dèficits clars per accedir-hi en condicions òptimes, sobretot quan es tracta de persones amb mobilitat reduïda, persones amb cotxets, gent gran, etc.

Alhora, diverses d'aquestes estacions estan pròximes a polígons industrials o àrees d'activitat productiva, però la seva connexió és inexistent o molt precària. Per aquest motiu, caldria garantir accessos segurs i confortables per als treballadors. Tot això amb l'objectiu d'incentivar l'ús del ferrocarril per acudir al lloc de treball com a alternativa eficaç a l'ús massiu i abusiu del vehicle privat.

D'altra banda, en dècades passades es van tancar algunes estacions o baixadors dels afores de Barcelona, però, a causa dels canvis de localització dels residents i de les empreses que s'han anat desplaçant del centre urbà a la perifèria, haurien de reobrir-se per donar servei a la demanda creixent.

Al mateix temps, es pot constatar que un bon nombre d'estacions tenen unes instal·lacions precàries i obsoletes i són poc confortables, la qual cosa perjudica ostensiblement la competitivitat del ferrocarril.

A més, per afavorir l'ús dels transports públics i altres modes de mobilitat sostenible, hauria de potenciar-se la intermodalitat, convertint les estacions de ferrocarril en intercanviadors amb autobusos o altres mitjans ferroviaris, així com habilitant carrils bici i aparcaments segurs per accedir-hi amb bicicleta. En resum, falta una visió global de la mobilitat que faciliti l'intercanvi entre diferents modes.

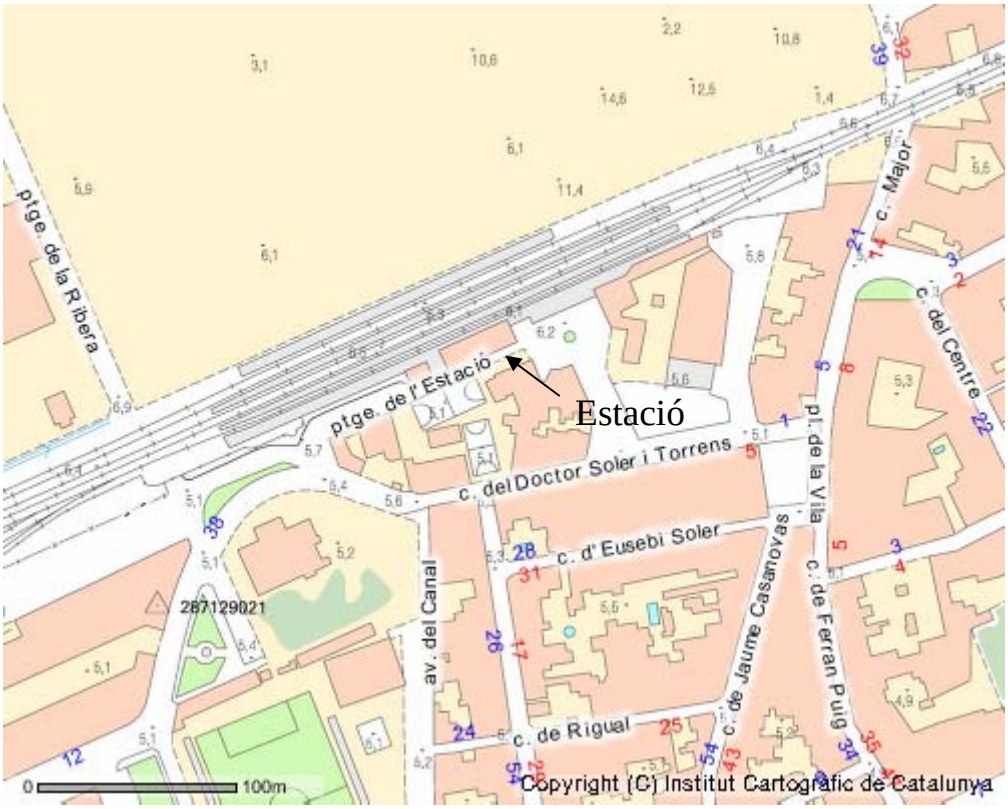
Finalment, alguns polígons industrials i parcs logístics estan localitzats prop de línies de Renfe de rodalies. Així, doncs, es podrien construir ramals de vies per accedir-hi i construir instal·lacions per realitzar la càrrega i la descàrrega de les mercaderies que tenen com a origen i destinació aquestes àrees productives. D'aquesta manera, es propiciaria el traspàs de mercaderies del camió al ferrocarril.

En conclusió, per tal de promoure l'ús de la xarxa de rodalies en bones condicions de seguretat, confortabilitat i comoditat, haurien de realitzar-se diverses intervencions amb aquest objectiu. Per això, a continuació presentem una selecció de casos en què hem detectat alguna de les problemàtiques descrites i, alhora, en proposem la solució.

**BAIX LLOBREGAT**

**1. Nom**
Estació del Prat

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet



**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

Aquesta estació es troba en una situació provisional, per la construcció de la nova estació intermodal, que acollirà diferents modes de transport: AVE, rodalies, metro, etc. De fet, a hores d'ara es troba desplaçada uns 300 metres a conseqüència de les obres, i no se sap com quedaran els accessos definitius; actualment només hi ha un únic accés, que coincideix amb el nucli urbà, a la plaça Pintor Grau Sala.

Per l'altre costat de la via no hi ha cap mena d'accés, encara que, com hem dit, en un futur s'espera la construcció de l'estació de l'AVE, que podria deixar resolt el tema de l'accés. En aquest costat es troben els polígons industrials Ca l'Alaio i La Paperera, a 200-300 metres. També hi ha el centre comercial Carrefour.

**Una andana molt reduïda i gairebé inexistent si tenim en compte la línia groga**

**La rampa d'accés per creuar les vies**

## 4. Propostes

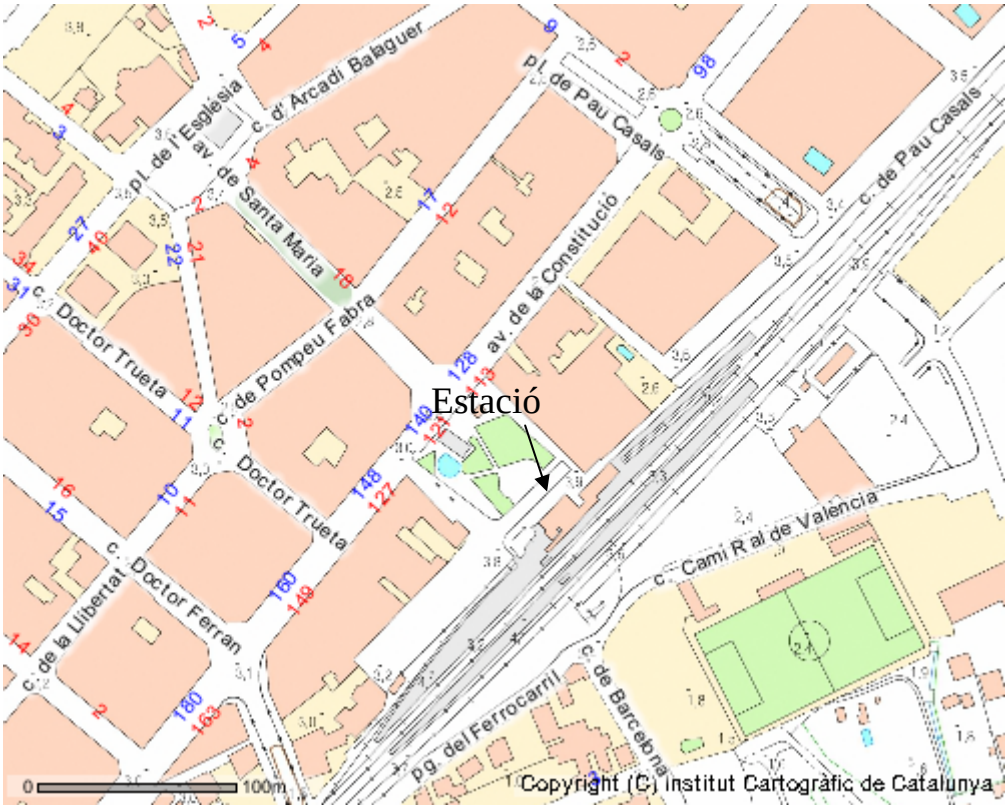
Encara que sigui una estació provisional, ha d'estar en condicions mínimes de seguretat: una andana tan reduïda com la que apareix en la foto és molt perillosa,

sobretot en les aglomeracions que es produeixen en hores punta.

Igualment, la nova estació intermodal haurà de tenir les condicions òptimes d'accessibilitat, confortabilitat, comoditat i seguretat. I, alhora, haurà d'estar connectada en condicions òptimes amb les àrees d'activitat productiva pròximes i de nou desenvolupament.

**1. Nom**
Estació de Castelldefels Centre

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet



**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

L'estació de Renfe de Castelldefels Centre es troba ubicada just a la part que divideix el nucli urbà residencial de la zona de serveis d'aquesta localitat (hotels, centres comercials, instal·lacions esportives, etc.).

L'accés directe a les andanes es fa per la zona urbana, per la plaça de l'Estació, a l'altra part de les vies, banda de mar. A uns 200 metres hi ha uns quants centres comercials com Champion, Caprabo, L'Ànec Blau i diversos hotels, que comprenen entre tots uns 600 treballadors. Per aquest costat l'accés es fa per un túnel mitjançant unes escales, i no hi ha rampes d'accés per a persones amb mobilitat reduïda.

**Escales per accedir al pas subterrani per creuar les vies**

**Entrada al pas subterrani per creuar les vies**

## 4. Propostes

Construir rampes d'accés per a persones de mobilitat reduïda, tant a les andanes com per passar d'un costat a l'altre de les vies.

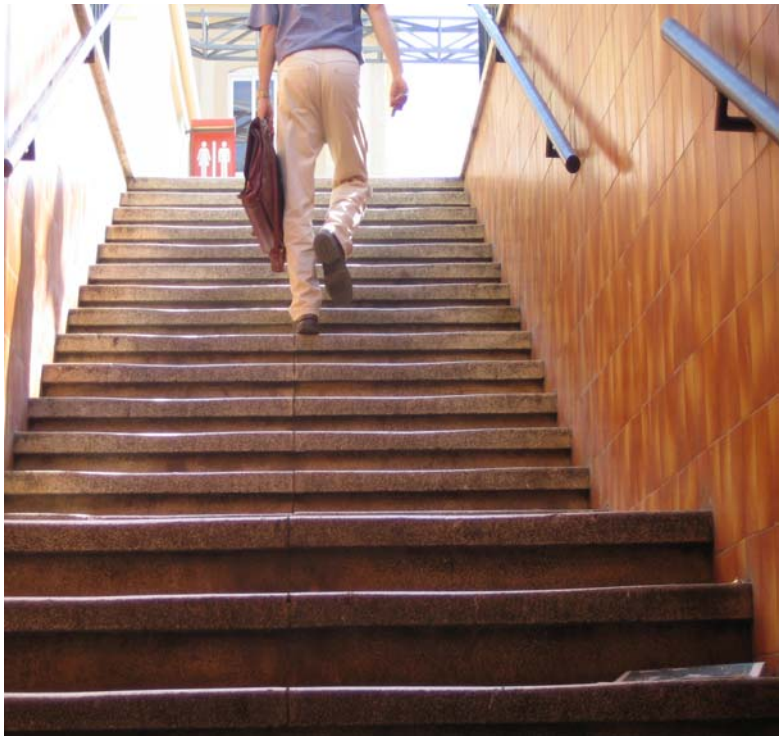
**1. Nom**
Estació de Gavà

**Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet

**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

Aquesta estació es troba entre la zona residencial i els polígons industrials de Gavà. L'accés a les andanes es fa per la zona urbana (plaça de l'Estació / rambla Lluch). Per l'altre costat l'accés és a través d'un túnel que connecta la població amb la zona industrial i amb les andanes de l'estació.

L'accés a través del túnel, tant a les andanes com a la zona industrial, s'ha de fer baixant o pujant escales i no hi ha rampes o ascensors per a persones de mobilitat reduïda.



**Escales per accedir al pas subterrani per creuar les vies**

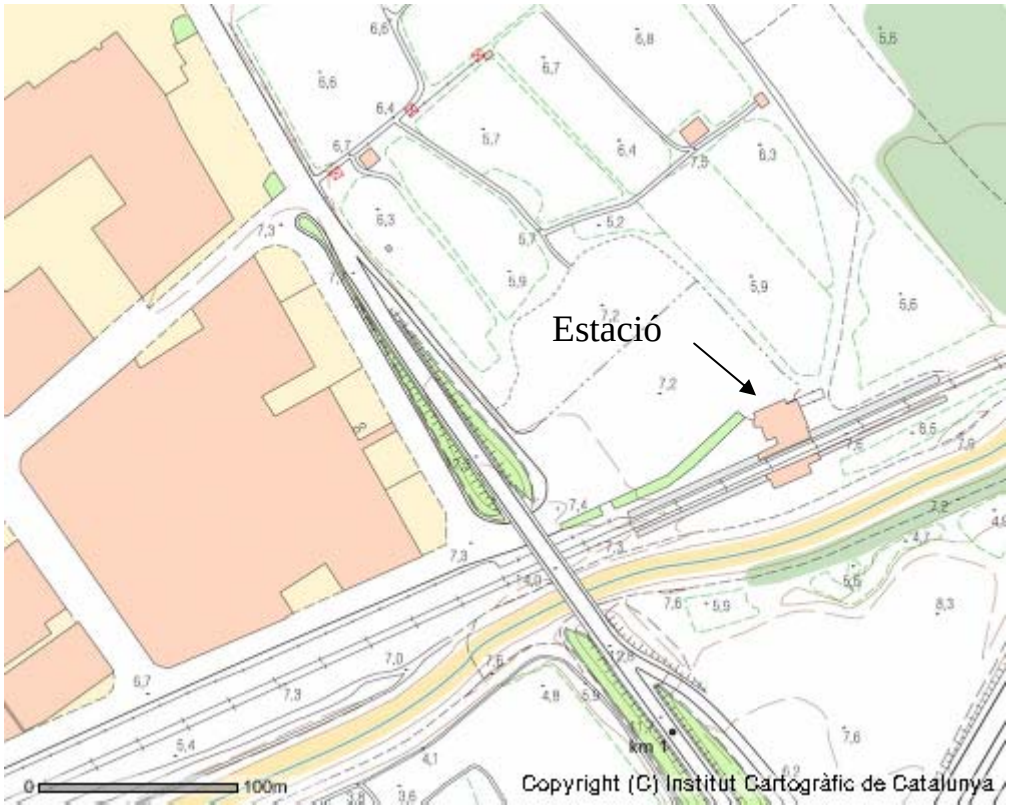
**El pas subterrani per creuar les vies**

## 4. Propostes

Construcció de rampes d'accés, tant a les andanes com a la zona industrial, per a persones de mobilitat reduïda. Semàfor a la demanda al pas de vianants del carrer Barcelona per accedir al polígon Les Massotes.

**1. Nom**
Estació de Viladecans

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-2 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilanova - Maçanet



**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

En l'actualitat aquesta estació es troba despenjada del nucli urbà, encara que en el futur, fruit de l'expansió urbanística de la ciutat, podria quedar absorbida pel nucli urbà.

D'altra banda, aquest allunyament puntual del nucli urbà ha afavorit que la seva situació respecte a la zona industrial sigui ideal, ja que està ubicada a uns 100 metres del polígon Centre, i en el futur donarà servei al futur polígon Ca n'Alemany, on se situarà el Parc Aeri Industrial de Catalunya, dedicat bàsicament a l'aeronàutica.

Ara per ara, només hi ha un únic accés a la zona industrial, al costat dret de la via del polígon Centre, tot i que, coincidint amb la instal·lació del nou polígon a l'altre costat de la via, hauria d'estar prevista l'obertura d'un nou accés des de Ca n'Alemany.

No hi ha rampes d'accés a les andanes per a persones amb mobilitat reduïda, encara que sí que hi ha un ascensor.

**Tanca que separa l'andana dels terrenys del futur polígon aeronàutic**

**Escales per accedir al pas subterrani per creuar les vies**

**4. Propostes**

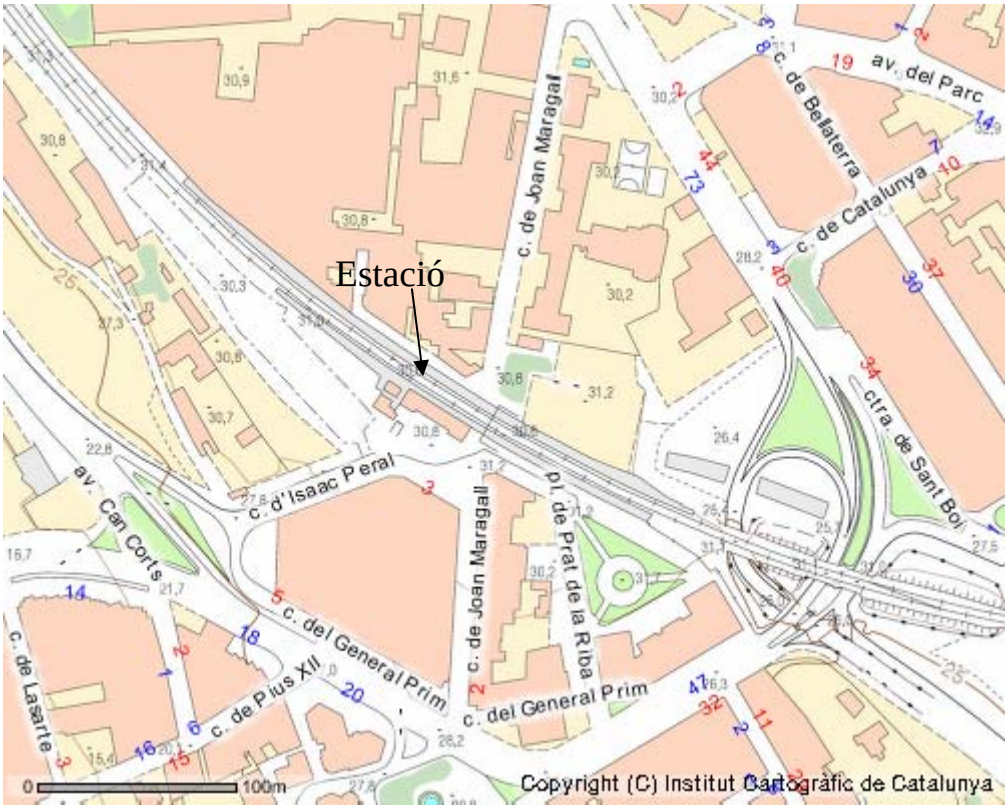
Construir rampes d'accés a les andanes per a persones de mobilitat reduïda.

**1. Nom**

Estació del centre de Cornellà de Llobregat, Baix Llobregat

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**

Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona



### 3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació de Renfe de Cornellà es troba dins el nucli urbà de Cornellà de Llobregat, prop d'una zona residencial i urbana. Es tracta d'una estació intermodal ferroviària perquè disposa d'estació del tramvia metropolità (Trambaix T-1 i T-2) i del metro (línia 5).

L'estació té problemes d'accessibilitat, ja que només té un accés directe a través de la plaça de l'Estació, on es troba la mateixa estació. En canvi, si es vol accedir des de la part contrària de l'estació, des del carrer Joan Maragall nord, s'han de creuar les vies per un pont que no està adaptat per a persones amb mobilitat reduïda, la qual cosa impossibilita l'accés a aquest col·lectiu. Alhora, dificulta ostensiblement l'accés per a tots els usuaris, perquè les vies del tren i el mur que les protegeix són una barrera si es vol accedir per aquest costat. Per accedir a l'andana que està just al costat del mur, venint d'aquest costat contrari de l'estació, cal pujar el pont, travessar-lo, entrar a l'estació i, finalment, creuar pel pas subterrani per sota de les vies.

**L'accés a l'estació intermodal de metro i tramvia**

**Estació de Cornellà Centre amb el mur que dificulta l'accés a l'andana i la passarel·la al fons**

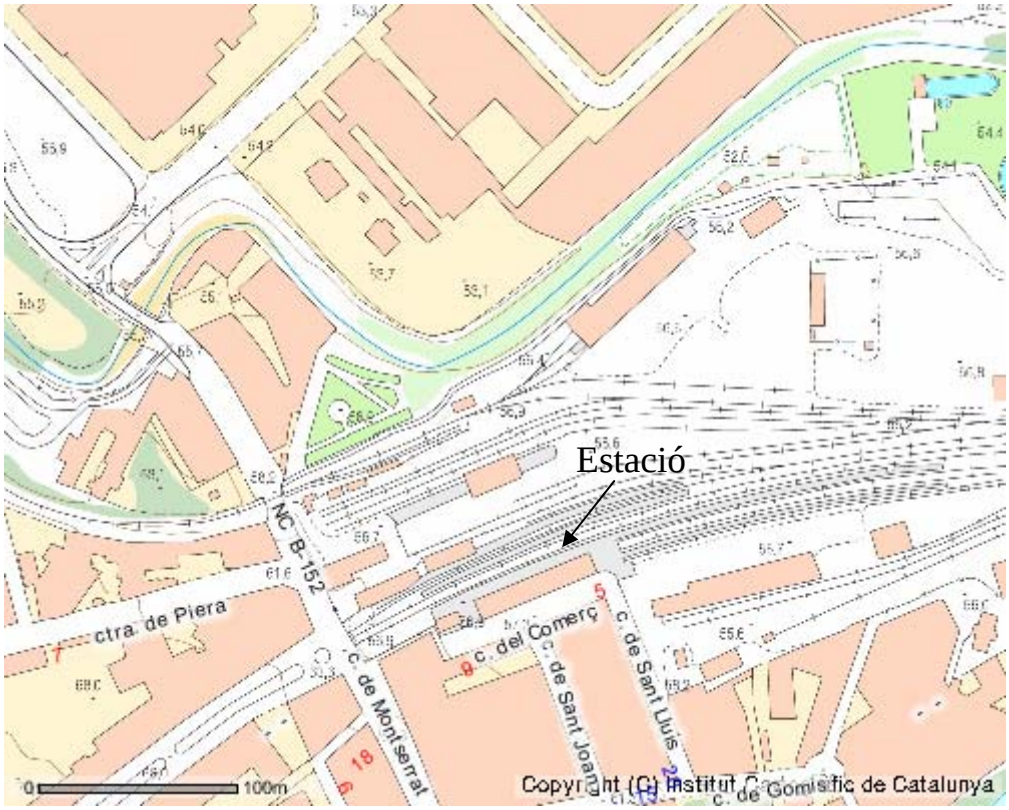
## 4. Propostes

Proposem fer una nova obertura al mur que impossibilita l'accés a l'andana pel costat contrari a aquell en què es troba l'estació. D'aquesta manera, l'estació tindria una porta per cada costat de les vies, facilitaria l'accés a les andanes per

tots dos costats i, igualment, milloraria els intercanvis modals amb la resta de mitjans de transport que tenen parada en la mateixa estació.

**1. Nom**
Estació de Martorell

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona



**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

En aquesta estació només es pot accedir a les andanes pel carrer Comerç i pel carrer de Sant Joan. A l'altre costat hi ha una paret que les separa de la zona industrial (Solvay, Cerestar, etc.), que es troba a uns 200 metres. Aquesta zona està en obres per la nova estació de FGC.

No hi ha passarel·la ni túnels per accedir d'un costat a un altre de les andanes; el pas dels usuaris, com demostra la foto, es fa per les mateixes vies i a pocs metres d'un túnel, amb el risc que això comporta.

Tampoc no hi ha cap accés a la zona industrial contínua.

**Pas per creuar les vies i el túnel ferroviari al fons**

**Tanca que separa l'estació de la zona industrial al fons**

## 4. Propostes

Fer algun túnel o passarel·la perquè les persones no hagin de creuar per sobre de les vies en canviar d'andana. Crear un accés des del costat direcció Vilafranca per accedir a les zones industrials.

**1. Nom**
Estació del Papiol

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Vilafranca - Manresa

**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

L'estació del Papiol es troba allunyada del nucli residencial i s'utilitza un autobús llançadora per connectar-lo amb l'estació. En canvi, la zona industrial es troba a uns 500 metres escassos, sense que hi hagi accessos per a vianants. Cal travessar dues carreteres sense semàfor ni pas de vianants.

**L'estació al fons i, en primer terme, la primera via que s'ha de creuar**

**La segona carretera que s'ha de creuar per accedir al polígon industrial**

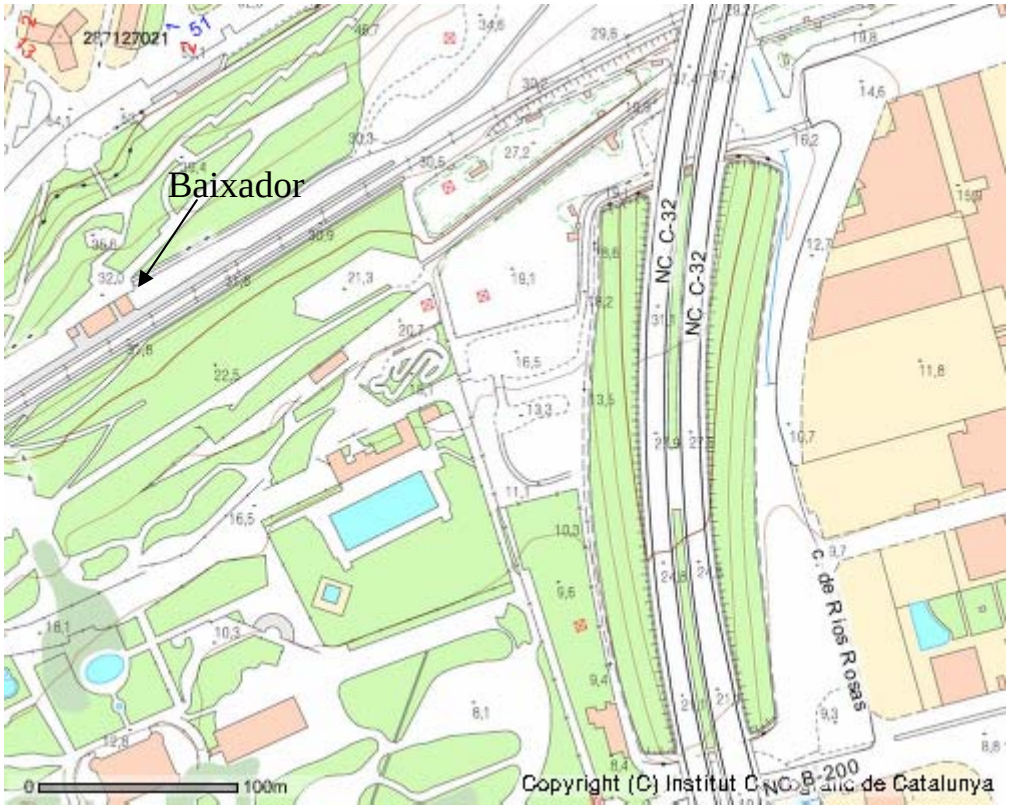
**4. Propostes**

Habilitar un accés de vianants segur des de l'estació de Renfe fins al polígon industrial, que inclogui un pas de vianants i un semàfor a la demanda.

**1. Nom**

Baixador de Sant Ildefons, Cornellà de Llobregat

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
Línia C-4 de rodalies de Renfe, Sant Vicenç - Manresa



**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

En la dècada dels vuitanta aquest baixador deixà de prestar servei.

**El baixador i les andanes sense servei**

**En primer terme, el baixador i, al fons, la zona d'activitat productiva d'Almeda**

## 4. Propostes

Reobrir el baixador per donar servei al barri de Sant Ildefons (25.000 habitants) i al barri d'Almeda (6.000 habitants), que inclou la zona d'activitat productiva. En aquesta zona actualment hi treballen uns 10.000 treballadors, i es troba en fase de gran creixement.

**VALLÈS OCCIDENTAL**

1. **Nom**
   Estació de Sabadell Centre, Vallès Occidental

2. **Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**
   Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona (Manresa – Vilafranca/Sant Vicenç)

### 3. Descripció del problema (incloent-hi foto)

L'estació de Sabadell Centre és a la plaça Antoni Llonch, just al costat de la Gran Via de Sabadell. En aquesta plaça també hi ha l'estació d'autobusos, on tenen parada els transports públics interurbans.

Aquesta estació disposa de dos accessos, un a cada costat de la Gran Via, però, com es pot veure en la foto, les persones amb mobilitat reduïda és impossible que puguin accedir a les andanes, ja que en aquesta estació no hi ha ascensor ni cap altre mitjà perquè puguin utilitzar aquest servei públic. Però, paradoxalment, un cop s'entra a l'estació sí que hi ha barreres automàtiques de validació de bitllets d'una amplada suficient per al pas de cadires de rodes.

**Els dos accessos de l'estació Sabadell Centre**

## 4. Propostes

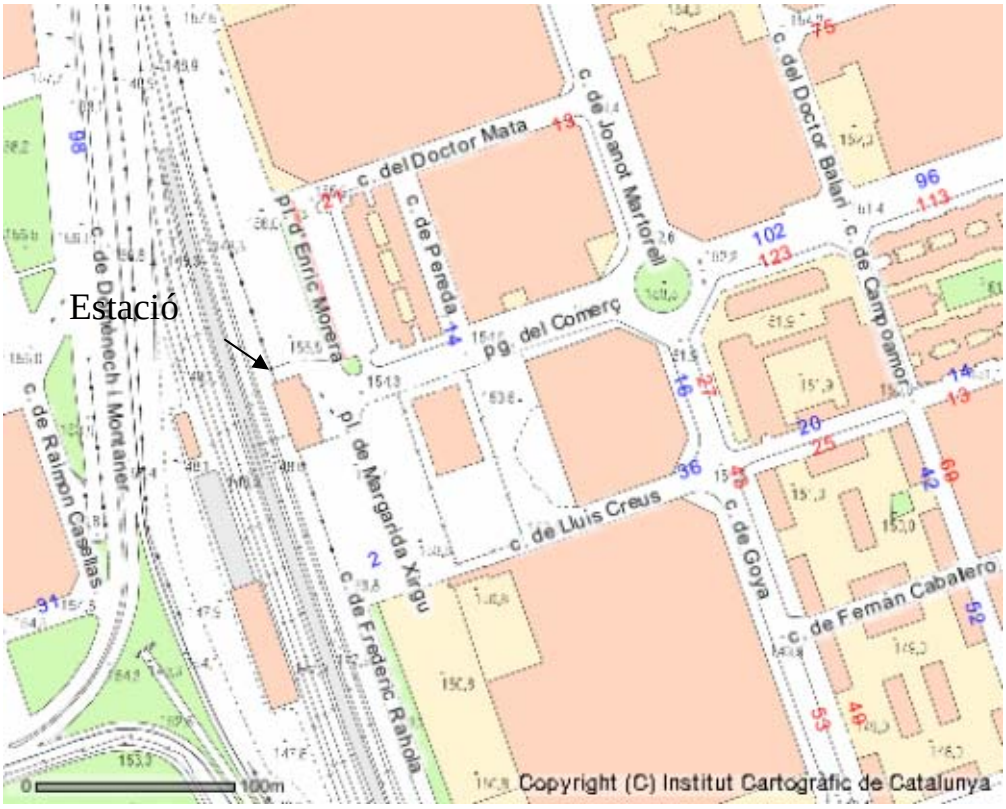
Dotar d'accessos o ascensors perquè les persones amb mobilitat reduïda puguin accedir fins a les andanes.

1. **Nom**

Estació Sabadell Sud, Vallès Occidental

2. **Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**

Línia C-4 de rodalies de Renfe de Barcelona (Manresa – Vilafranca/Sant Vicenç)



**Descripció del problema (incloent-hi foto)**

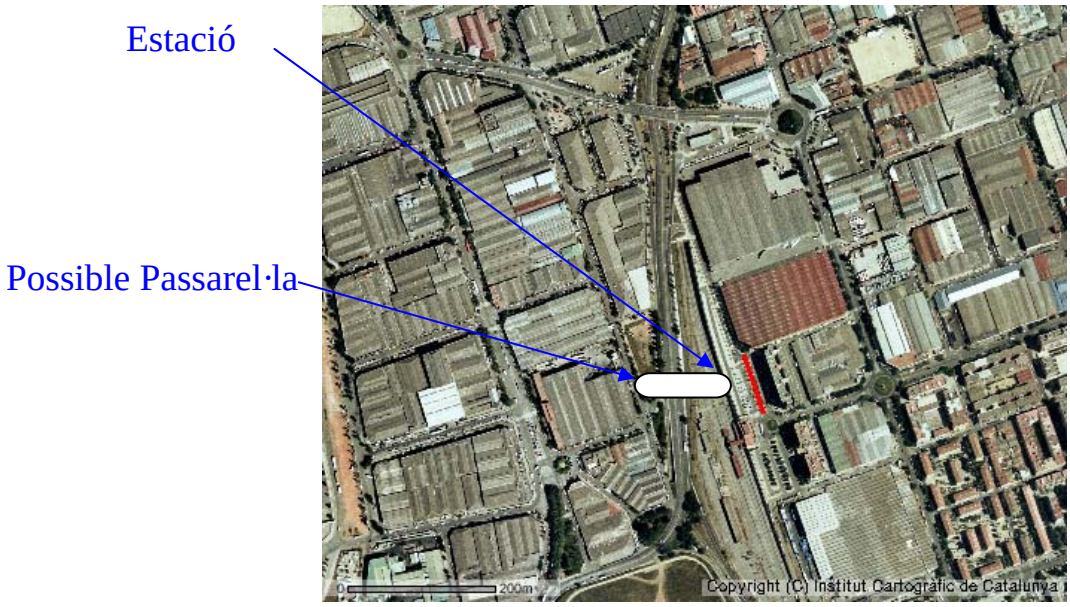
L'estació Sabadell Sud és a la plaça Enric Morera, vora la qual, per la banda est, hi ha l'aeroport de Sabadell i la Gran Via. En aquesta plaça tenen parada els transports urbans de Sabadell.

L’accés a aquesta estació està situat a la plaça Enric Morera. Aquest accés no està preparat per a persones de mobilitat reduïda. Tampoc no té connexió amb la part est, on hi ha el polígon Can Torras i Can Llobet, encara que s’hi pot accedir per la zona destinada a mercaderies, però com que no està preparat i tenint en compte que creuar la Gran Via (travessia amb un gran volum de circulació) és molt perillós, les persones que poguessin utilitzar aquest servei, tal com està actualment, es veurien obligades a fer una volta d’entre 800 metres i 1 quilòmetre per arribar al seu destí. Per tant, es pot dir que no és un servei eficient per als usuaris i usuàries potencials.

**Accés de l'estació Sabadell Sud, on es pot veure la impossibilitat d'arribar a les andanes per a les persones de mobilitat reduïda, i la falta de connexió amb la zona est.**

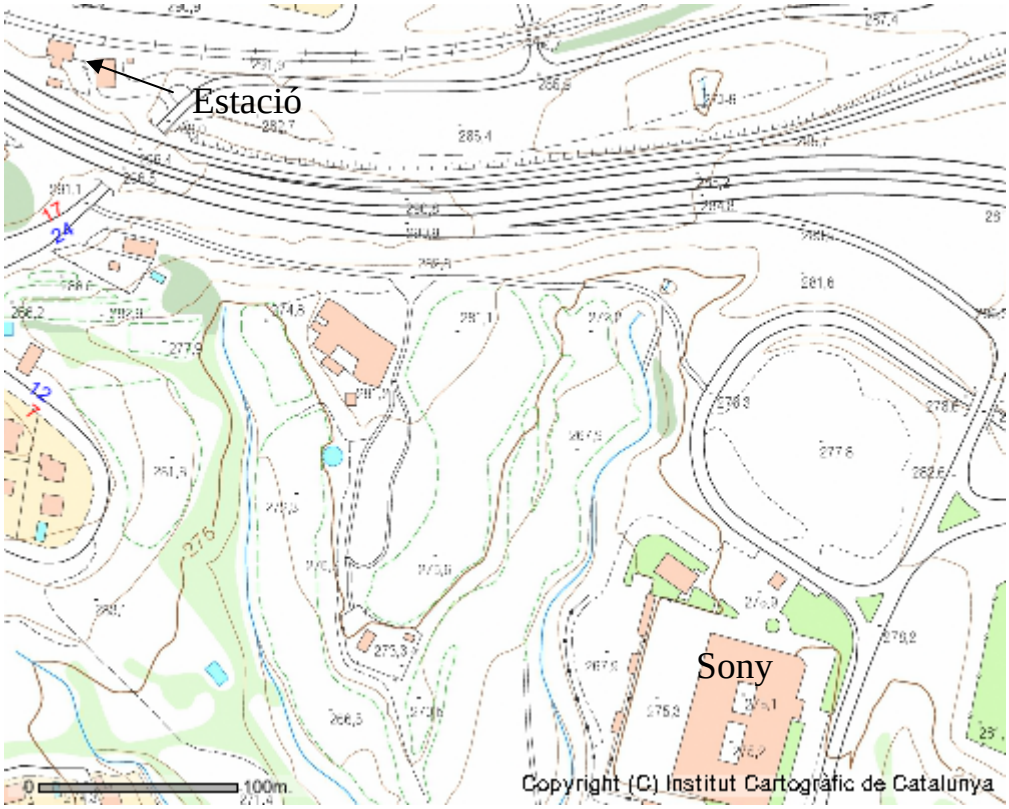
### 4. Propostes

Construir accessos o ascensors perquè les persones amb mobilitat reduïda puguin accedir fins a les andanes. A més a més, instal·lació d'una passarel·la per connectar l'estació de manera normal i segura amb la zona est, perquè pugui ser utilitzada per persones que es desplacin al polígon industrial Can Torres i Can Llobet. També cal esmentar que aquest polígon és molt freqüentat a les nits i els dies festius, ja que hi ha un gran nombre de locals d'oci, el que es coneix com la «Zona Hermètica».




**1. Nom**
Estació de Viladecavalls

**2. Localització (incloent-hi plànol o foto aèria)**


Estació
Sony
0
100m
Copyright (C) Institut Cartogràfic de Catalunya

**3. Descripció del problema (incloent-hi foto)**

Hi ha una distància aproximada de 400 metres entre l'estació i la factoria Sony. El desplaçament a peu es fa per un camí de terra sense pavimentar i sense il·luminació.

**En primer terme, l'inici del camí per accedir a la factoria Sony**

**El camí sense pavimentar que uneix l'estació amb la factoria Sony**

## 4. Propostes

S'hauria de pavimentar el camí, per evitar que es converteixi en un fangar quan plou, i il·luminar, per millorar-hi la sensació de seguretat quan es fa fosc.

**Ramal ferroviari SEAT Martorell i polígon Ca n'Amat d'Abrera**

El baixador ferroviari permetria canviar el model actual d'accés al polígon dels treballadors de la fàbrica de SEAT i de les empreses proveïdores (12.000 + 7.000 persones) del que està basat en el vehicle privat i en uns autobusos d'empresa finançats per la mateixa SEAT. Amb aquest baixador es pretén, doncs, oferir un mitjà de transport alternatiu en transport públic a una zona en la qual els problemes continuats de congestió fan evident la necessitat d'un canvi en el model de transport. Es pretén aprofitar el ramal de mercaderies que s'introdueix a SEAT fins a la platja de vies i que, des d'allà, s'allarga uns sis-cents metres fins a l'altura de l'edifici del magatzem central de recanvis. La proposta consisteix en la construcció de dos baixadors al costat oest de la planta de SEAT a Martorell, sobre el ramal de mercaderies de Renfe, a més d'un baixador al polígon Ca n'Amat, projecte GISA.

Per a la seva explotació es proposa allargar els serveis de trens que arriben a Martorell provinents de Barcelona, de la línia 4 de rodalies. Portar a terme això implicaria analitzar una possible remodelació dels horaris de la línia, així com la utilització de trens especials per donar servei als treballadors del torn diürn, ja que l'inici d'aquest torn és a les 5.45 i queda fora de la franja horària actual del servei de tren. Amb aquesta solució s'habiliten dos accessos controlats a la fàbrica per a tots els treballadors que utilitzen el tren, fet que permet repartir bé els viatgers segons l'edifici on treballin i, al mateix temps, es dóna servei al parc de proveïdors de Ca n'Amat. Una altra proposta és la construcció d'un baixador ferroviari a la línia R6 dels Ferrocarrils de la Generalitat entre les estacions de Martorell i Sant Esteve Sesrovires. En concret, la solució proposada és un baixador al sud-est de la planta de SEAT. Amb aquest baixador es dóna un accés a la zona de muntatge, el 44 % del total. Per a la resta, es proposa muntar un servei de jardineres, en concordança amb els horaris d'arribada i de sortida dels trens, que connecti el baixador amb els diferents accessos de la fàbrica.

**Vallès Occidental**

El servei de Renfe al Vallès Occidental té una sèrie de mancances que es podrien esmenar amb diferents actuacions, unes de molt simples i poc costoses i d'altres de més complexes i cares. Anirem població a totes aquelles poblacions on hem detectat dèficits i avancem propostes que creiem necessàries.

Sabadell. L'estació de Sabadell Sud està mal comunicada amb les empreses que es troben a la part contrària de la sortida actual de l'estació. La gran amplària de l'estació dificulta la solució de posar-hi una passarel·la, que podria ser una solució per a les empreses del polígon del sud-oest que estan més pròximes a l'aeroport, sense haver d'anar primer en direcció nord per després tornar enrere. En qualsevol cas, la solució ideal seria un autobús llançadora pel polígon esmentat i pel confrontant, ja de Sant Quirze, de Can Torres i Can Llobet.

Terrassa. Posada en marxa de les noves estacions de La Grípia i Can Boada. Aquesta última s'hauria d'ubicar més enllà de l'actual estació del Nord a Manresa, i s'hauria d'intentar que la freqüència dels trens fos la mateixa que per a la resta d'estacions de Terrassa; en cas contrari, posaria fi a un servei molt deficient, i tot això comptant que encara no s'ha redactat el projecte. L'estació de La Grípia, als afores de Terrassa en direcció a Sabadell, hauria de tenir places d'aparcament dissuasiu (unes 300) i s'ubicaria en una de les zones de la ciutat que més ha crescut els últims anys. L'obra porta un retard de 4 anys des de la primera data provisional d'inauguració (2001) i les obres, que havien de començar al principi de 2005, encara no han estat adjudicades (*Diari de Terrassa* d'11/01/05) i és segur un nou ajornament de la data d'inauguració que s'havia donat (final del 2005). Fóra bo en les noves estacions, cosa que és impossible en la ja existent per la seva ubicació cèntrica, habilitar-hi places d'**aparcament dissuasiu**.

Vacarisses. **Incrementar la freqüència**, especialment en les hores d'entrada i sortida dels torns industrials. És possible que només faci falta que parin alguns dels trens semidirectes que no tenen parada en aquesta estació en l'actualitat. Posar en funcionament un servei d'autobús llançadora per comunicar l'estació amb el polígon de Can Torrella.

Viladecavalls. Té els mateixos problemes de freqüència que l'estació de Vacarisses, i la solució hauria de ser la mateixa. A la llarga potser farà falta un autobús llançadora al polígon, que encara no està ocupat plenament. Com a mínim, s'hauria de condicionar la senda que ja han obert els pocs treballadors que utilitzen el tren per anar a treballar.

Sant Cugat del Vallès. Quan es posi en funcionament la línia que vindrà de Martorell en direcció a Cerdanyola, farà falta una comunicació amb autobús amb el centre urbà pel sud i, pel nord, una sortida i una connexió amb els polígons industrials que hi ha a banda i banda de l'autopista.

Per fer la connexió per la vessant nord s'ha d'habilitar una sortida de l'estació que salvi el desnivell entre les vies i el camí de Sant Cugat a Sabadell i el carrer de l'Alcalde Barnils, uns quatre metres. Però això no tindria gaire utilitat si no es complementa amb la posada en servei d'una llançadora amb el polígon industrial de Sant Joan. L'opció més raonable, en principi, seria compartir el servei que ja presta l'autobús llançadora de FGC a Sant Joan, connectant les dues estacions, cosa que permetria compartir costos i rendibilitzar el servei.

Rubí. L'estació està bastant retirada del nucli urbà i dels polígons propers, els de la zona sud de Rubí. És imprescindible relacionar l'estació amb el seu entorn perquè sigui una opció real per al transport de viatgers. Caldrà facilitar l'accés directe per a

vianants amb el polígon de Ca n'Alzamora, per mitjà d'un pas elevat per sobre de la via. S'hauria de modificar el recorregut de la línia 2 dels autobusos urbans perquè arribin a l'estació i la comuniquin amb el centre urbà i els polígons de Rubí Sud, Cova Solera, Can Jardí i Ca n'Alzamora.

Cal completar la interconnexió entre els diferents mitjans amb un autobús llançadora que doni servei des de l'estació de l'Hospital General de FGC fins al polígon de Rubí Sud passant per l'estació de Renfe, Can Jardí i Cova Solera. Això permetria que l'estació de Rubí de Renfe es pogués utilitzar per anar a treballar, o per altres motius, a l'Hospital General i que la línia de FGC fos útil per accedir als polígons del sud de Rubí. Els costos de la línia es podrien compartir entre FGC i Renfe i, fins i tot, formar part d'un acord de col·laboració més ampli que inclogués, per exemple, Sant Cugat.

Castellbisbal. L'estació enllaça amb el nucli urbà amb una línia d'autobús. En canvi, no té connexió amb les empreses ubicades al marge dret del riu, pròximes però amb dificultats d'accés. Un autobús llançadora que creués el riu i oferís servei a aquestes empreses hauria de ser objecte d'estudi. En aquest cas, les repercussions afectarien el territori del Baix Llobregat, encara que el punt de partida del servei fos el Vallès Occidental.

Torre del Baró. Visita pendent per estudiar la connexió amb la L-11 i Can Cuiàs.

**Altres criteris**

Ajustar horaris d'entrada i sortida de torns industrials i de serveis, com és el cas de l'aeroport del Prat de Barcelona, on arriba el primer tren a les 6 i uns minuts al recinte aeroportuari, amb la qual cosa els treballadors i treballadores arriben tard a la seva incorporació al torn assignat.

El mateix problema tenen els treballadors i usuaris de l'aeroport a partir de les 11 de la nit. Cal considerar la proposta seriosa d'establir-hi un nou servei ferroviari.

Coordinacions horàries entre serveis ferroviaris

C-7 Martorell - l'Hospitalet de Llobregat

El 23 de maig de 2005 va començar a funcionar el servei de transport de rodalies de Barcelona de Renfe de la línia C-7. Els dies laborables, en la franja horària punta del matí, i en concret des de les 7.18 fins a les 9.15, no arriba cap tren al centre de la ciutat. Surt un tren de Rubí a les 7.38 i finalitza el recorregut a Sant Andreu Arenal a les 8.07, i el següent surt a les 8.17 i finalitza una altra vegada a Sant Andreu Arenal a les 8.45; el següent ja surt a les 8.32 i arriba a Barcelona Sants a les 9.15.

Segons Renfe, aquesta carència no és deguda a limitacions de capacitat dels túnels de Barcelona ni a la falta de material rodant, sinó que l'oferta de trens s'ajusta a la demanda prevista.

- Impulsar la millora en la coordinació horària entre les línies C-4 i C-7 de rodalies de Barcelona, que permeti aconseguir temps màxims d'espera de 10 minuts.
- Impulsar la millora progressiva de la freqüència de trens en la línia C-7 i aconseguir, a la fi de 2005, una freqüència de pas de quatre trens per hora.
- Modificar els horaris actuals del servei ferroviari i ampliar els horaris de

funcionament matinals i nocturns de la nova línia C-7, a l'efecte d'igualar la franja horària de servei amb la línia C-4, que permeti un servei combinat entre les dues línies.

- Ampliar fins a l'estació de Barcelona Sants el recorregut dels trens de la línia 7 en sentit Martorell - l'Hospitalet, que actualment finalitzen el recorregut a Sant Andreu Arenal.
- Programar al 2007 la remodelació de les estacions de Castellbisbal i Martorell i iniciar-ne els tràmits necessaris durant l'any 2006.
- Incorporar una partida específica per a la línia C-7 al Projecte de Pressupostos Generals de l'Estat de l'any 2007, amb la dotació necessària per a l'obertura del servei ferroviari de viatgers en el tram entre Cerdanyola Universitat i Mollet del Vallès durant l'any 2007.

Aspectes relacionats amb les infraestructures ferroviàries

**Intercanviadors**

Iniciar els tràmits necessaris amb la Generalitat de Catalunya i els municipis afectats per la redacció del projecte d'interconnexió de les estacions de **Rubí (línia C-7 Renfe**) i **Hospital General (FGC)**, així com per a l'intercanviador **de Vullpalleres**, situat entre les estacions de Sant Cugat (C-7) i Sant Joan (FGC).

**Estació Baricentro**

Obertura de nova línia UAB – Mollet, línia C-7

**Estació de Montmeló**

Baixador de Montmeló al circuit de Catalunya

**Estació d'Arc de Triomf**

Intercanviador metro línia 1, Renfe C-1, C-3, C-4 i C-7 i tramvia i estació de bus.

Redacció de projecte a càrrec de la Generalitat. Instar la Generalitat a portar el tramvia a l'intercanviador. Pla previst en el PDI.

**Estació de França**

Connexió de l'estació de la Barceloneta de la línia 4 del metro amb l'estació de França, de la qual parteix la nova línia C-10, que va fins a l'aeroport del Prat de Barcelona.