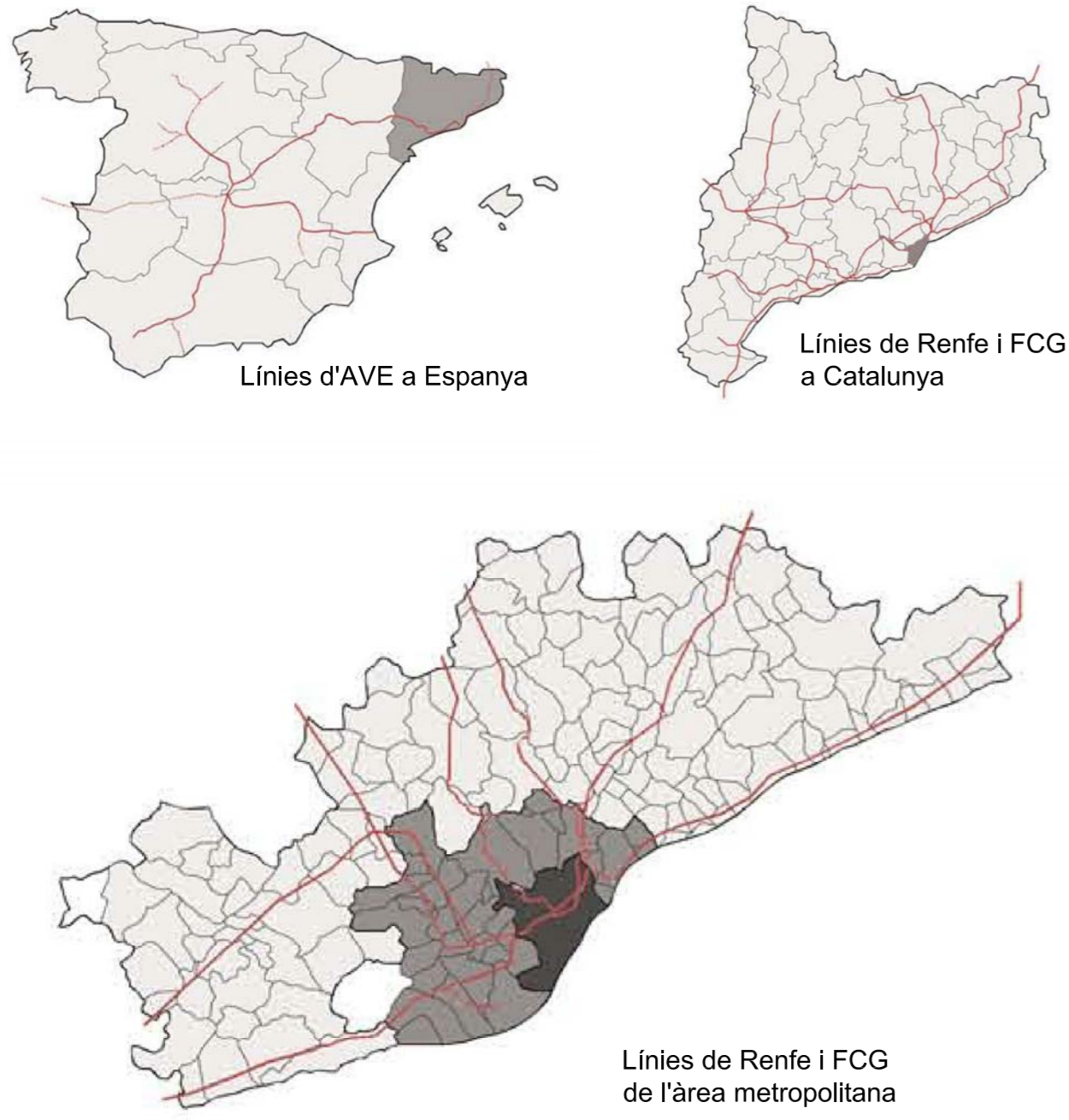
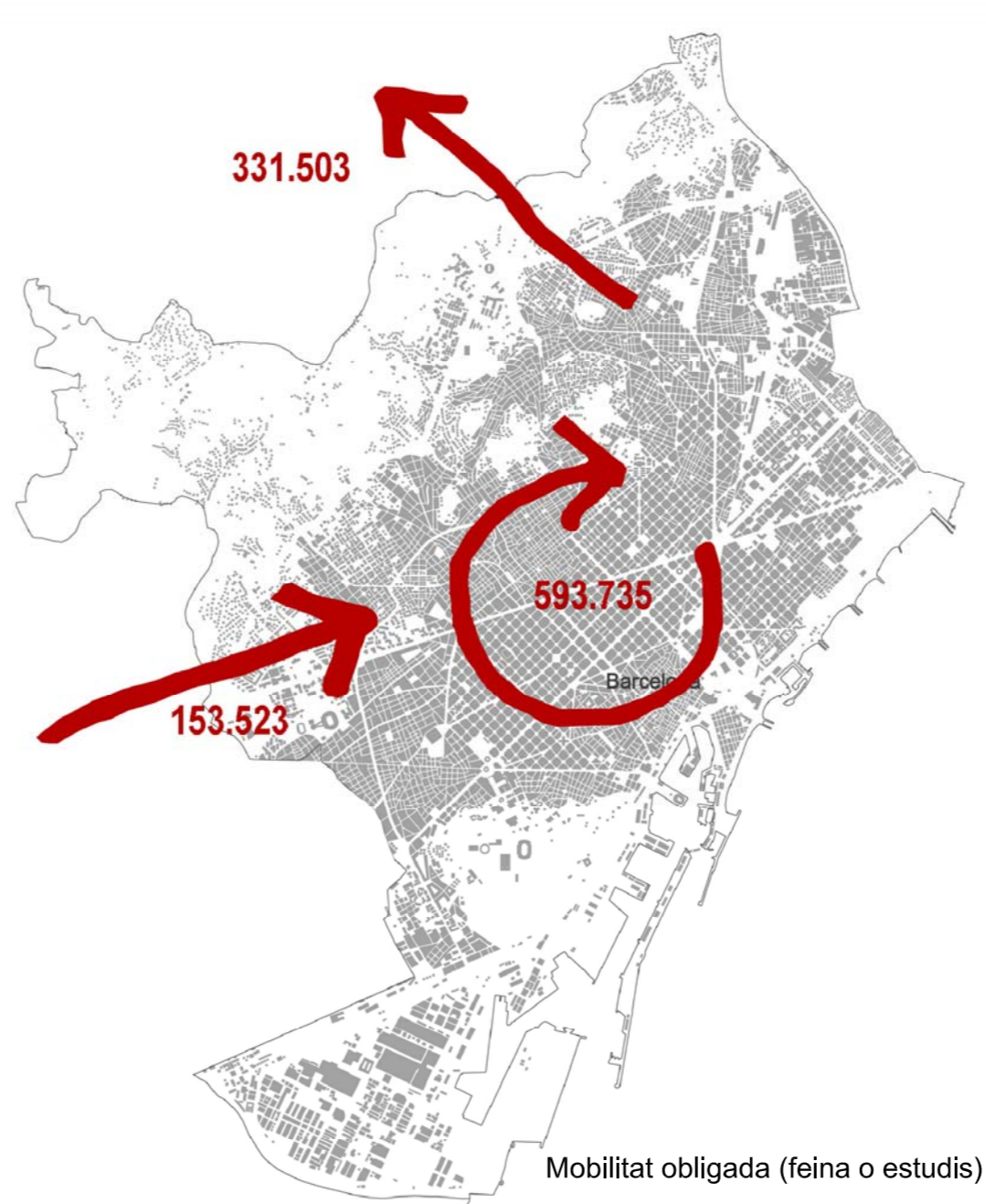


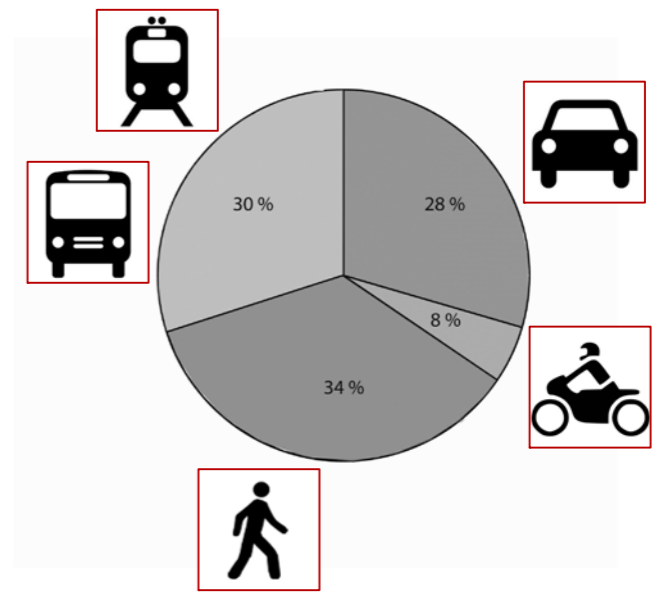
## Sistema radial de les línies de ferrocarril



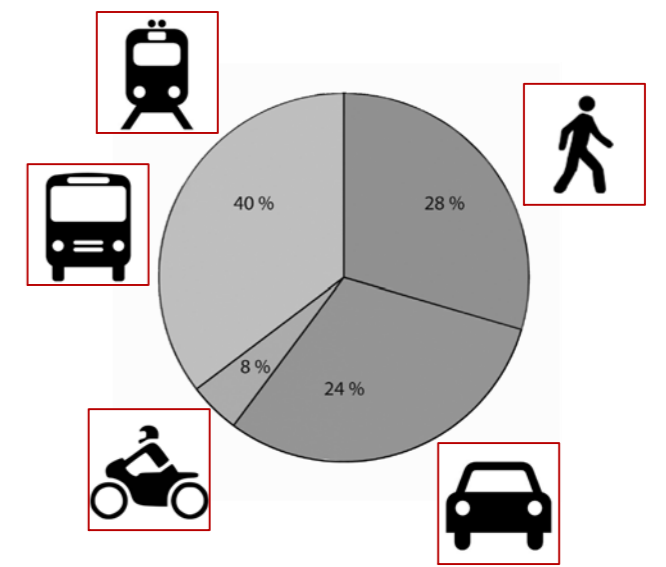
## Mobilitat de Barcelona (font IDESCAT)



Àrea metropolitana:



Barcelona ciutat:



## Punts d'arribada i espais de connexió de Barcelona

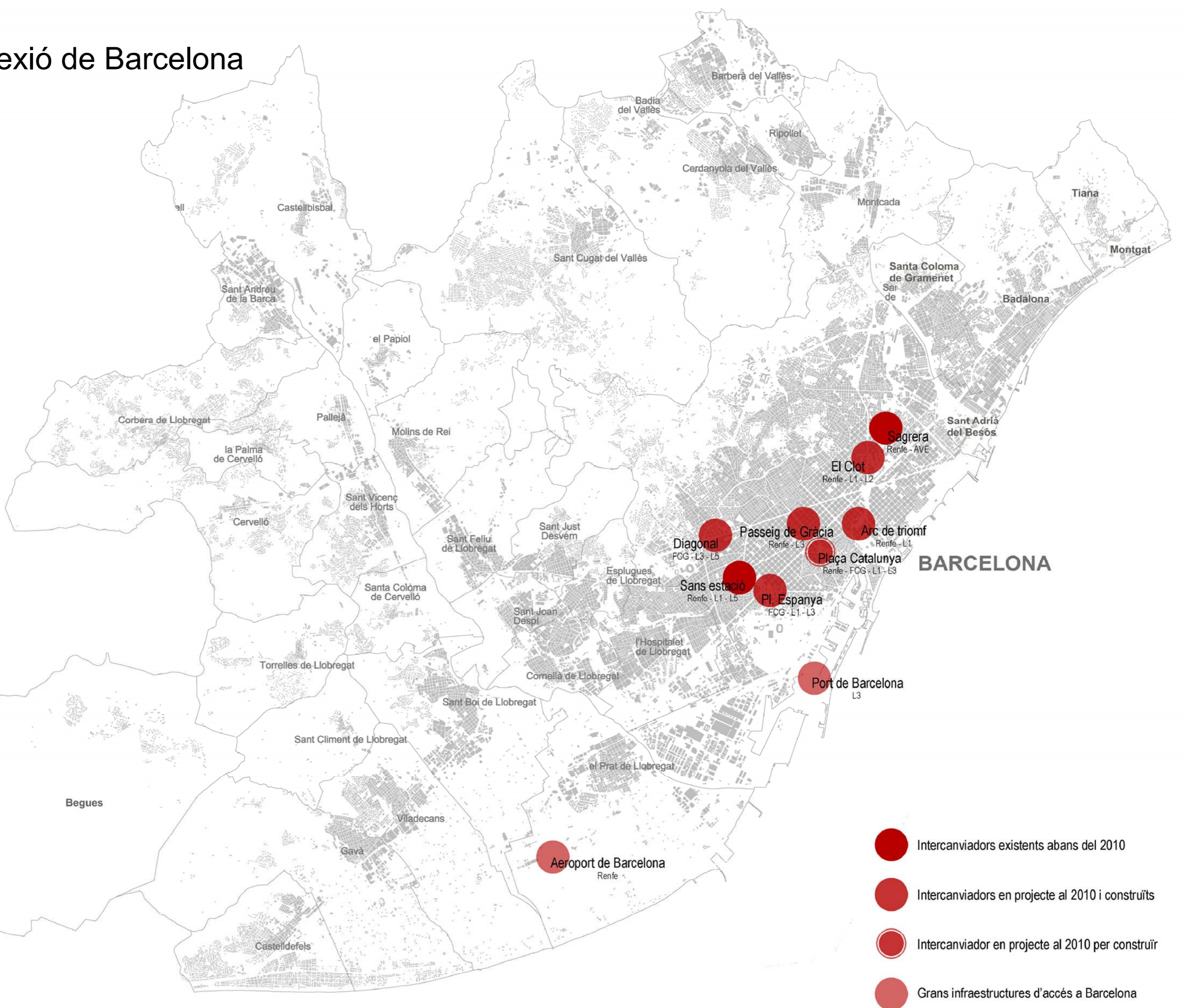
La ciutat de Barcelona porta uns anys posant al dia les seves estacions per facilitar els canvis entre diferents sistemes de transport públic (Metro, TRAM, Bus, FCG i Renfe) i entre diferents línies del mateix sistema (línies de metro, línies de bus,...)

Al 2010 la ciutat ja disposava de les estacions Inter-nodals de Sans estació i Sagrera, i s'estaven reformant les estacions de Diagonal i Arc de Triomf per millorar les connexions entre línies. Al mateix moment es plantejava que es tenien que refer les estacions de El Clot, Gràcia, Plaça Espanya i Plaça de Catalunya per aconseguir aquest intercanvi entre els diferents transports presents en cada estació, en els casos que no existís aquesta relació, o millorar-lo, en les estacions ja dotades d'un espai d'intercanvi.

En l'actualitat ens trobem que s'han construït o reformat totes les estacions que s'havien marcat a excepció de la de Plaça Catalunya.

Això és degut, entre altres motius, a que és el projecte més problemàtic ja que el subsòl de la Plaça Catalunya és complicat i la construcció d'aquest nou intercanviador podria suposar tindre en obres durant anys el centre simbòlic de la Ciutat. També es va topor de ple amb la situació econòmica actual que no deixa molt marge de maniobra i estem parlant d'una obra important. I per últim, un canvi en l'alcaldia de la ciutat que ha comportat canvis en les preferències de la ciutat.

Tot això no significa que l'intercanviador a Plaça Catalunya no sigui necessari ja que ho és. Els motius per fer aquest espai són, entre d'altres, que l'intercanvi entre Renfe i FCG és inexistent (actualment la gent que fa aquest transbord ha de sortir a la plaça per anar a buscar l'altra estació), l'intercanvi per anar de Renfe/L1 a L3 de Metro no funciona (molts dels usuaris de Renfe prefereixen sortir a l'exterior per accedir directament a l'estació de la L3, els usuaris de la L1 no ho fan per no tornar a pagar bitllet)



## Canvis en el subsòl de Plaça Catalunya



Hi ha el projecte de construcció d'una cua de maniobres per aconseguir una major fluència de convois.

El nou llaç ferroviari dels FCG s'entén com un desdoblament de la línia. El seu objectiu és descongestionar i donar confort als seus usuaris, ja que actualment en les hores punta es troba quasi al límit de la seva capacitat.

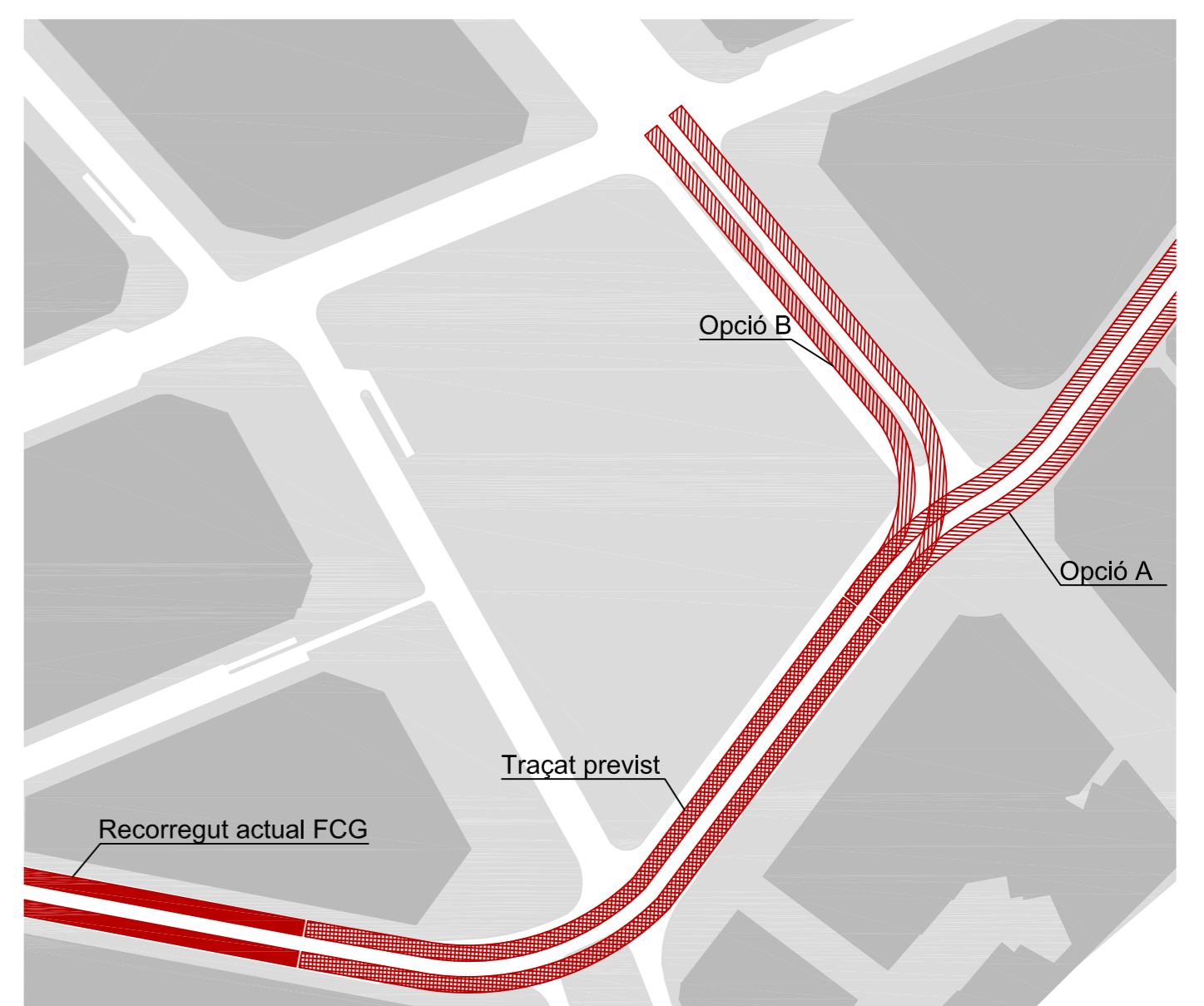
Opció A: Enllaç ferroviari Barcelona - Sant Cugat del Vallès

El llaç funcionaria en doble sentit en tot el seu traçat, amb petits canvis: - els trens provinents de Terrassa arribarien a Sant Cugat soterrats i continuarien cap al nou túnel fins a l'Avinguda Tibidabo i Plaça Catalunya. Aquest mateix tren continuaria fins a Sabadell on finalitzaria el seu recorregut. - els trens provinents de Sabadell arribarien fins a Plaça Catalunya pel traçat actual, des d'on continuarien cap a Avinguda Tibidabo per sota Passeig de Gràcia pel nou túnel de Collserola, i finalitzarien el seu trajecte a Terrassa. - l'estació de Plaça Catalunya deixaria de ser estació Terminal i n'apareixeria una nova sota Passeig de Gràcia que participaria de l'intercanviador entre les línies: L1, L2, L3, L4, la Renfe i els FCG.

Opció B: Enllaç ferroviari Barcelona - Badia del Vallès.

Aquesta proposta busca acostar-se a nous usuaris i connectar la zona del Vallès amb la nova zona del 22@ que s'està convertint en un gran centre logístic. Aquest intercanviador també connecta amb el tren d'alta velocitat i creua el Parc de Collserola seguint el traçat del túnel d'Horta, que es troba actualment en projecte. Sabadell seria el final del recorregut del ferrocarril passant per la Universitat Autònoma de Barcelona.

Les dues opcions han estat actualment descartades per motius de canvis en l'alcaldia de la ciutat, manca de finançament econòmic i, la situació financera actual. De totes maneres es reconeix que la cua de maniobres és necessària per augmentar la freqüència de pas dels convois en hores punta i de moment està previst fer el túnel fins a l'encreuament amb Portal de l'Àngel.



## 1.1- Motius del projecte

Estació intercanviador de transport públic i reurbanització de la Plaça Catalunya

introducció

Tribunal 1: Miguel Usandizaga  
Pepa Gómez  
Fernando Marzá

© E s/e  
Primavera 2014  
Marta Arnan Peña  
Tutor, J. L. Oyon