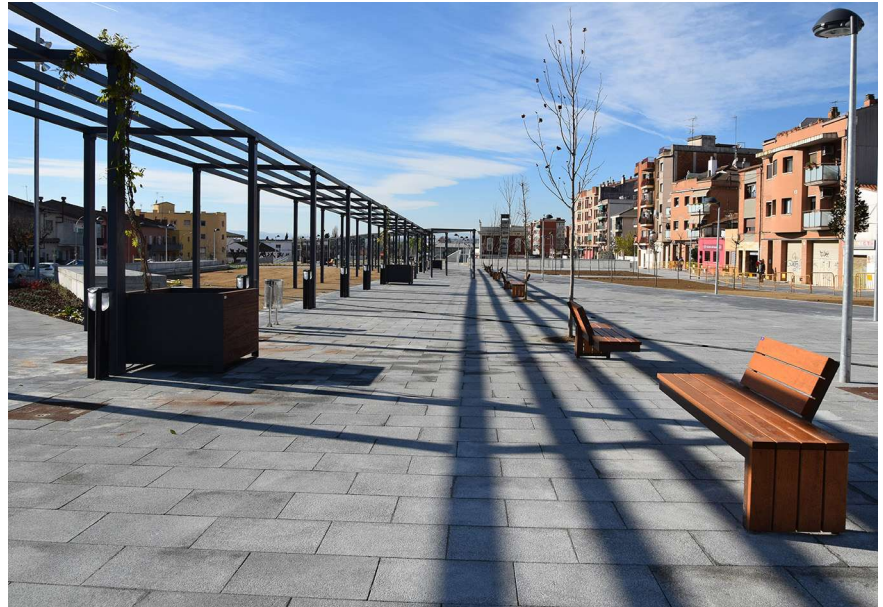




A Montmeló vies soterrades



1998-2018 Vint anys per unir Montmeló



L'obertura de la primera fase de l'espai urbanitzat de la llosa de soterrament és sens dubte, una fita històrica que tanca una "ferida" oberta per la línia fèrria l'any 1852 i que va començar a tancar-se fa 20 anys.



El 17 de desembre de 1998 el Ple de l'Ajuntament de Montmeló va presentar les al·legacions per a l'esmena del projecte que el Ministeri de Foment va aprovar durant el mes d'octubre del mateix any, després de presentar l'estudi del projecte on s'indicava que les vies de l'AVE passarien per Montmeló.

Aquest va ser el punt de partida d'una llarga trajectòria de reivindicacions i negociacions amb l'objectiu de soterrar les vies fèrries al seu pas per Montmeló.

20 anys després, s'obre l'espai central urbanitzat sobre la llosa de soterrament de les vies de tren a Montmeló. Un projecte llarg i feixuc, per la seva envergadura tècnica i per la importància urbanística i social que suposa per al nostre municipi.

L'administració i la ciutadania de Montmeló sempre han anat de la mà al llarg d'aquest procés, perquè des

del principi el poble de Montmeló ha contemplat el soterrament de les vies del tren com una necessitat i una oportunitat per unificar el teixit urbanístic del municipi.

Per remarcar aquest esforç col·lectiu, us deixem a les mans un breu document que repassa les diferents fases d'aquests 20 anys que culminen ara amb la urbanització de la zona central de la llosa de soterrament.

És un document gràfic i informatiu dividit en sis parts, de les quals les tres primeres recullen el procés previ al començament de les obres. Les pàgines centrals són una cronologia dels fets més importants d'aquests vint anys. I la part final del document recull els moments més importants del procés de construcció i urbanització, per finalitzar amb una sèrie d'imatges del Montmeló actual i futur, quan es duguin a terme les dues fases d'urbanització que resten per realitzar. ▲

1854-2012

Les quatre estacions



Primera estació del tren que es va construir a Montmeló, coneguda com Estació Vella

Segona estació, coneguda com Antiga Estació. Ferrocarril de la M.Z.A. (*Compañía de ferrocarriles de Madrid a Zaragoza y Alicante*), amb dos trens de càrrega tirats per màquines de vapor. Data 1931-1936



L'any 1852, la població de Montmeló és travessada per la construcció de la línia de ferrocarril Barcelona-Girona. A partir d'aquest moment, el poble quedava dividit en dues meitats unides per un únic pont per al trànsit rodat.



23 de juliol de 1854 s'inaugura la primera estació de tren de Montmeló. Estava situada a uns 100 metres de l'estació que ha estat funcionant fins al soterrament de les vies en direcció a Granollers, tocant al pont sobre la via, on havia estat la parada de taxis. A l'andana s'hi accedia per una escala.

L'any 1906 es construeix la segona estació i va estar en funcionament fins al 31 de juliol de 2010 a causa de les obres de la Línia d'Alta Velocitat Madrid-Saragossa-Barcelona-Frontera Francesa. Al davant s'hi construeix un magatzem.

L'antiga estació s'ha conservat i actualment és d'ús municipal. És la

seu de l'Espai Socioeducatiu TOC i del centre juvenil "Estació Jove".

L'1 d'agost de 2010 es posa en funcionament l'estació provisional de Montmeló, situada a un dels túnels per on actualment passen els trens d'alta velocitat.

El 9 d'abril de 2012 es posa en funcionament l'estació actual on les instal·lacions dels serveis es troben en l'edifici envidriat de planta baixa i el pas de vies en el túnel de la línia de Rodalies. Hi tenen parada els trens de Rodalies de Catalunya de les línies R2 i R2 Nord i R8 dels serveis de rodalia de Barcelona, operats per Renfe Operadora.



Tercera estació o baixador, coneguda com Estació Provisional. Va funcionar durant un any i vuit mesos, mentre finalitzaven les obres de la nova estació

Quarta i actual estació de trens



2002-2006 Jo també vaig baixar a les vies



Manifestació de la ciutadania de Montmeló, amb el tema "A Montmeló vies soterrades"

La Plataforma Cívica, constituïda per 32 entitats i les formacions polítiques, va iniciar al maig del 2002 la seva activitat, per tal d'organitzar la mobilització ciutadana a l'entorn del soterrament total de les vies



Els principals objectius i tasques de la Plataforma Cívica van ser:

- Informar la població de les intencions del Ministeri de Foment amb el traçat aprovat l'octubre de 1998.
- Rebutjar al traçat proposat pel Ministeri i exigir de soterrament de les vies de Rodalies i d'alta velocitat.
- Crear consciència del repte i de les conseqüències que, en cas de prosperar les intencions del Ministeri, suposaria el pas del TGV per Montmeló.
- Organitzar i vehicular la mobilització ciutadana entorn de l'objectiu unitari de soterrament total.

La Plataforma va fer un seguit d'accions aprofitant els Grans Premis d'Automobilisme i Motociclisme al Circuit per donar a conèixer la reivindicació del nostre municipi.

El 15 de desembre d'aquell mateix any es va dur a terme la convocatòria d'una jornada festiva i reivindicativa, amb una concentració i manifestació ciutadana i el tall de les vies. Unes 1000 persones van sortir al carrer per demanar al Ministeri el soterrament de les vies.

El 5 de setembre de 2006, en la darrera assemblea, es va decidir de forma majoritària la dissolució de la Plataforma. ▲



Novembre 2003: protesta de la Plataforma Cívica a la Delegació de Govern



Els joves també van reivindicar les vies soterrades



15 desembre 2002: tall de les vies per reivindicar el soterrament de les vies

1998-2010 Montmeló Barcelona Madrid



Novembre 2003: entrega de 5.372 al·legacions a la Delegació del Govern

Les accions conjuntes dels ajuntaments afectats i el Consell Comarcal aconseguixen frenar el projecte del Ministeri que passa de 150 m de fals túnel a 300 m. Però Montmeló ho té clar: vol el soterrament de totes les vies.



El descontentament social i polític culmina amb l'entrega de 5.372 al·legacions a la Delegació del Govern el novembre de 2003, en contra del projecte del Ministeri. La lluita i les gestions continuen entre Montmeló, Barcelona i Madrid.

El 2004, amb el canvi de govern espanyol, els nous responsables del Ministeri de Foment accepten passar de 300 m a 1.250 m. Aquest acord es materialitza en la signatura, el 12 de desembre de 2005, del Protocol de Cooperació per la integració urbana del ferrocarril en el nucli urbà de Montmeló, entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Montmeló.

Aquest acord, però, va topar amb una nova realitat derivada de la crisi econòmica que va colpejar tot el país. Amb la caiguda del preu de l'habitatge i la frenada de la construcció, va deixar de ser viable el plantejament del protocol i calia reformular-lo.

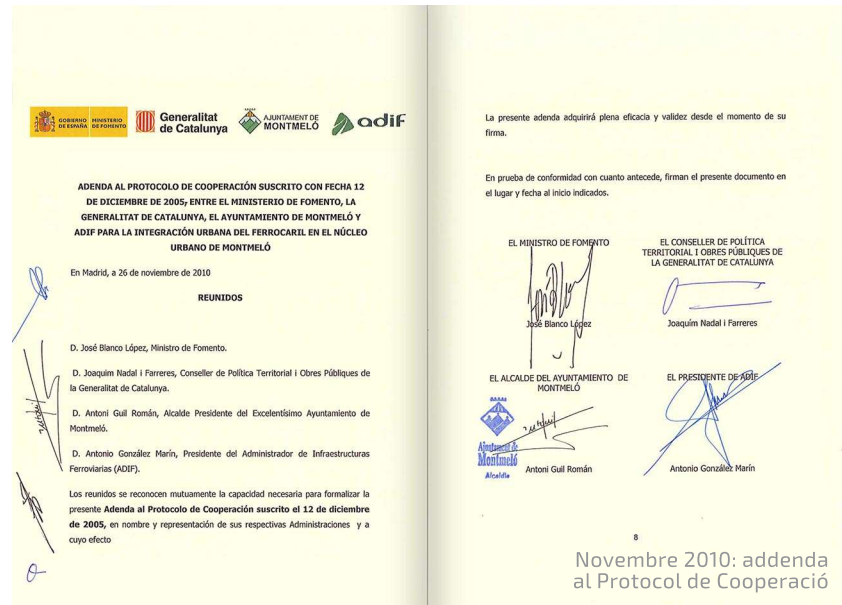
Nous viatges a Madrid i a Barcelona, noves reunions amb les diferents administracions per arribar el novembre de 2010, a l'acord de l'Addenda al Protocol. Amb la signatura d'aquest nou document l'Ajuntament quedava exempt d'abonar els 18 milions d'euros a què l'obligava el primer document.



Desembre 2005: signatura del Protocol de Cooperació per la integració urbana del ferrocarril a Montmeló, entre el Ministeri de Foment, la Generalitat de Catalunya i l'Ajuntament de Montmeló



Novembre 2003: protesta de la Plataforma Cívica a la Delegació de Govern



8
Novembre 2010: addenda al Protocol de Cooperació

Octubre 1998
El Ministeri de Foment
aprova l'estudi informatiu
del projecte

Desembre 1998
El Ple de l'Ajuntament
presenta al·legacions a
l'esmenat projecte

Gener 1999
Presentació de 1661
signatures demanat el
soterrament de les vies

Maig 2002
Constitució de la Plataforma
Cívica

12 desembre 2005
Signatura del Protocol de
Cooperació per la integració
urbana del ferrocarril en el
nucli urbà de Montmeló

5 setembre 2006
Dissolució de la Plataforma
Cívica

2008
Inici de les obres

5 juliol 2008
Enderroc del pont de
l'avinguda Pompeu Fabra

9 abril 2012
Inauguració de la nova
estació

Novembre 2012
Obertura de dos nous
passos a banda i banda de
l'estació

2013
Fi de les obres de
construcció de la llosa de
soterrament

Gener 2018
Inici de la primera fase de les
obres d'urbanització

Desembre 2002
Manifestació, concentració i tall de vies

Octubre 2003
El Ministeri de Foment aprova un nou projecte on passa de 150m a 300m de soterrament

Novembre 2003
Es presenten 5.372 alegacions a la Delegació del Govern

2004-2005
Reunions amb Generalitat i Ministeri on s'acorda passar de 300m a 1.250m de soterrament

18 i 19 juliol 2009
Construcció del pont provisional del ferrocarril sobre el riu Congost

1 agost 2010
Entra en funcionament l'estació provisional

26 novembre de 2010
Signatura de l'addenda al Protocol de Cooperació per la integració urbana del ferrocarril en el nucli urbà de Montmeló

Abril 2011
Obertura del pas per l'avinguda Pompeu Fabra

Abril 2018
Adif entrega el projecte de la segona fase de les obres d'integració urbana

Juliol 2018
Reunió amb ADIF per tal de licitar les obres de la segona fase de forma imminent

15 desembre 2108
Obertura de la llosa del soterrament

Primer semestre 2019
Compromís d'Adif d'inici de la segona fase de les obres d'integració urbana

2008-2013 Jo també vaig fer la ruta alternativa



La ruta alternativa per anar a la zona del Piquet

Les obres del projecte de la línia d'AV Madrid-Zaragoza-Barcelona-Frontera francesa que es van iniciar en el 2008, van durar cinc anys. Durant aquest període, la circulació i el dia a dia de la ciutadania es van veure modificats en funció de les obres.



La Ruta Alternativa n'és un clar exemple. Des del mes de juliol de 2008 i fins que es va tornar a obrir el pas per l'avinguda de Pompeu Fabra, l'abril de 2011, tots els cotxes passaven per la ruta paral·lela al riu.

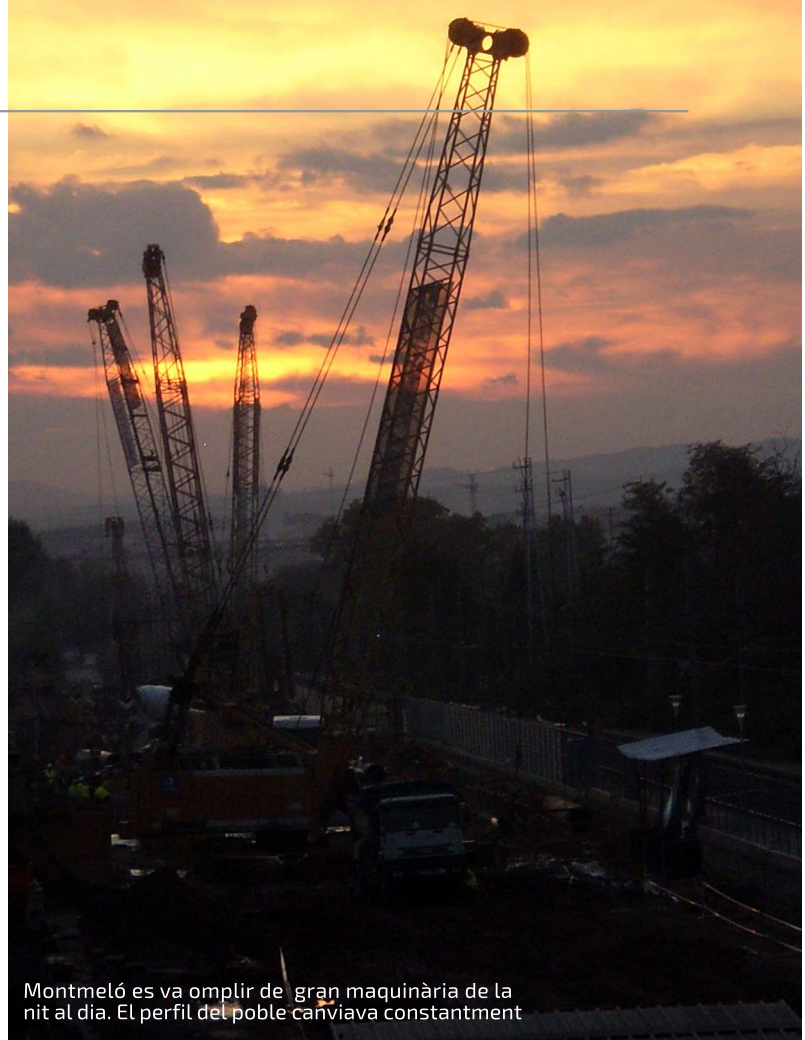
Des del mes de novembre de 2008 i fins al mes de maig de 2009, les empreses que treballaven en la construcció del túnel de la línia d'alta velocitat a Montmeló van treballar durant les nits per poder avançar en la construcció de les pantalles.

El cap de setmana del 18 i 19 de juliol de 2009, es va posar en servei el pont provisional del ferrocarril que es va construir sobre el riu Congost a Montmeló per on passaven els

trens mentre es construïa el pont definitiu del TAV i de la línia convencional.

La zona entre el carrer del Dr. Robert i el carrer Mogent, on l'impacte visual de la plataforma ferroviària és un dels més importants de tota la traça al seu pas per Montmeló, es va integrar paisatgísticament mitjançant un talús de terres i amb un caminet que connecta el carrer Dr. Robert amb la superfície del soterrament a l'altura del carrer Dr. Ferran.

L'abril de 2011 s'obre de nou el pas per l'avinguda de Pompeu Fabra. El pas rodat pel centre urbà es restableix.



Montmeló es va omplir de gran maquinària de la nit al dia. El perfil del poble canviava constantment



L'enderrocament del pont de la via donava inici a la ruta alternativa



L'enderrocament del pont va ser una imatge històrica per a la ciutadania



2008: primeres perforacions per a construir el calaix de l'AVE



2008: L'Antiga Estació continuava funcionant, malgrat les obres



2009: Les obres s'allarguaven durant la nit



2009: El calaix de la llosa continuava avançant dia a dia



2010: vista de les obres des de dins



2010: l'estació provisional entra en funcionament



2010: els dies de pluja donaven un aspecte especialment gris a la zona



2011: les dues parts de la llosa començaven a cobrir-se



2011: tancament del pas per la passera, abans de fer les obres d'asfaltat

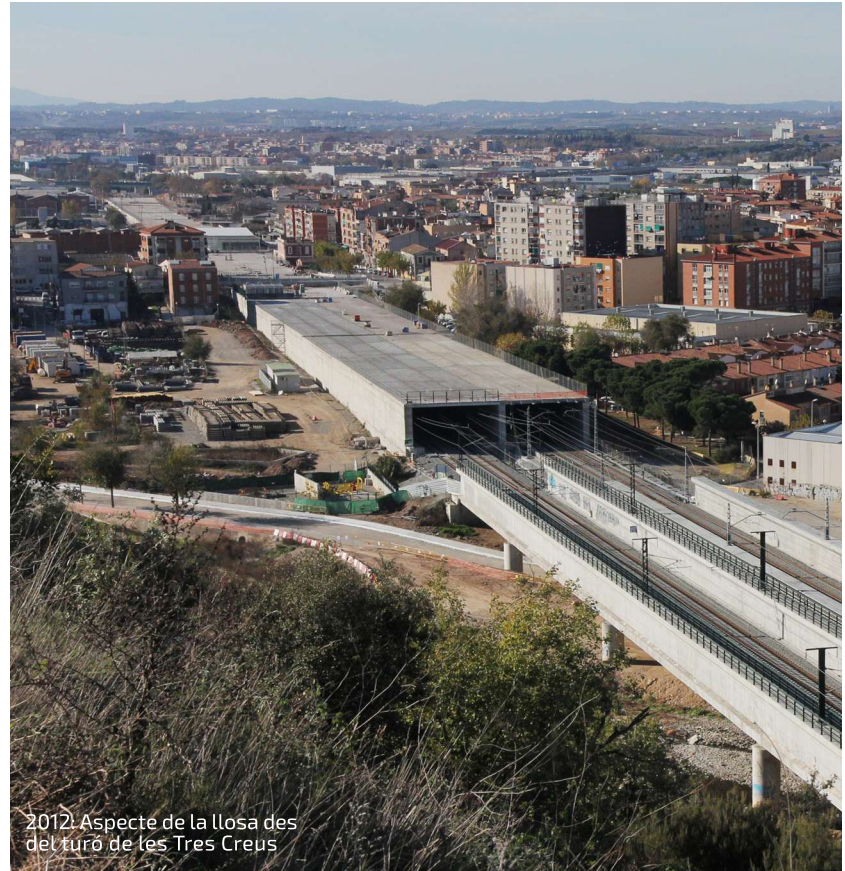


2011: obertura de l'avinguda de Pompeu Fabra. S'acabava la ruta alternativa

2012-2018 Una ferida tancada



1972: Pont sobre l'avinguda de Pompeu Fabra. Foto feta per demanar al Governador Civil l'ampliació del pont



2012: Aspecte de la llosa des del turó de les Tres Creus

Un cop finalitzades les obres, hem passat de tenir un pas per creuar el poble a tenir-ne quatre. L'estudi urbanístic preveu un total de set passos al llarg del trajecte de soterrament de les vies pel municipi.



El pont de l'avinguda Pompeu Fabra que va ser enderrocat el dia 5 de juliol de 2008 era l'únic pas entre les dues bandes del municipi. El pas per aquest tram va ser restablert el 2011.

El novembre de 2012, després d'uns mesos obert als vianants, el tram que creua la plataforma de soterrament del TAV al costat de la nova estació de ferrocarril, es va obrir al trànsit rodat, prolongant així l'actual carrer Lluís Companys. Paral·lelament, es va obrir també el tram entre els carrers del Sant Crist i Navarra.

Ara, amb l'obertura de l'espai urbanitzat de la llosa, es guanya un nou pas entre Pompeu Fabra i l'antiga

estació, que duu al carrer Major.

Un altre pas obert durant les obres de soterrament ha estat el viaducte de la verneda del Congost. L'11 de febrer de 2013 es va obrir aquest vial sota el viaducte ferroviari. Aquest nou pas de vehicles, és una infraestructura molt important, especialment per desfogar el pas de transport pesat pel centre del municipi.

Finalment, l'agost de 2013 s'obre el pas superior sobre les vies entre les empreses Farmhispania i Ros Casares. El seu accés per la cara nord té, de moment, efectes provisionals, i prendrà protagonisme amb el futur desenvolupament del sector urbanístic de Can Gurguí. ▲



2013: Vista aèria de la llosa



2014: Aspecte de la llosa des



2016: Vista panoràmica del nucli urbà amb la llosa de soterrament visible

2018

Montmeló, un sol nucli urbà



Els diferents equips de govern que han tingut responsabilitat municipal durant aquests 20 anys, comptant amb el suport de tot un poble, han lluitat de valent per aconseguir una fita reservada a molt pocs municipis: la integració urbana del ferrocarril.



Amb la nova estació en marxa, les negociacions de l'equip de govern van continuar per tal que Adif portés a terme les diferents fases d'urbanització al més aviat possible.

El 2002 l'aleshores diputat delegat de l'àrea de Territori i Sostenibilitat de la Diputació de Barcelona, Josep Llobet, va visitar Montmeló.

L'any 2013 va ser un any amb diferents reunions de treball, sobre el terreny, amb autoritats d'Adif i Renfe.

El 2014 va ser Dolors Montserrat, com a vicepresidenta tercera del Congrés, qui va efectuar una visita a la nova estació i a la zona de la llosa.

Durant aquests tres últims anys van ser varies les vegades que l'Alcalde i tècnics de l'Ajuntament van visitar

Delegacions i Ministeris de Madrid.

El juliol de 2018, en reunió amb la directora de projectes d'Adif, que ara n'és la Presidenta, es va acordar el compromís per part de l'ens de dur a terme la licitació de les obres un cop el projecte de la segona fase estigués revisat i aprovat amb la intenció d'iniciar-ne l'execució el segon semestre de 2019. La segona fase comprèn el tram des de Pompeu Fabra fins el final del soterrament en sentit Granollers.

A partir d'aquest moment, restarà pendent l'encàrrec del projecte executiu i les obres d'urbanització de la tercera fase que va des de l'estació cap a Mollet del Vallès.

El desembre de 2018, Montmeló recupera part de l'espai que el pas del tren es va fer seu. ▲



Imatges de diferents àmbits de l'espai urbanitzat sobre la llosa de soterrament ente l'avinguda de Pompeu Fabra i el carrer de Lluís Companys

15/12/2018

Una fita històrica per a Montmeló



La recuperació d'aquest espai sobre les vies fèrries de Montmeló és un fet històric que interconnecta el municipi i que canviarà la fesomia de Montmeló. Per això és hora d'agrair el recolzament i esforç de totes les persones, entitats i administracions que ho han fet possible.



Quan el 22 de juliol del 1854 s'inaugurà la primera estació de tren de Montmeló a la línia ferroviària entre Barcelona i Granollers, el poble quedava dividit en dues meitats unides per un únic pont per al trànsit rodat. Durant 164 anys, l'església, el barri del Piquet o la Cucurny quedaven a un costat de la via i el Carrer Major, l'Ajuntament o les escoles, a l'altre.

Han estat vàries les generacions de montmelonins i montmelonines que han crescut i viscut tenint el pas dels trens per Montmeló com a escenari de la seva rutina. Trens i més trens, de passatgers i de mercaderies, de dia i de nit, que marcaven el compàs. Aviat un nou espai sobre les vies del tren donarà nova centralitat al nostre poble i passarà a formar part, com una troballa llargament desitjada, de les nostres vides.

És moment, entre altres coses, d'agrair. Agrair a Manel Ramal i a Antoni Guil, els alcaldes que ho han fet possible amb innumbrables es-

forços, negociacions i sacrificis. Agrair als diferents ministres i ministeris, consellers i conselleres que, de vegades de manera aspra i de vegades col·laborativa, han contribuït a aquesta consecució. Agrair a tots els regidors i regidores de govern o d'oposició que han servit el seu poble durant aquests anys. Agrair a la Plataforma Cívica pel Soterrament, que va aglutinar les voluntats i anhels pràcticament unànimes de tot un poble per reivindicar el soterrament de les vies. Agrair a les moltes entitats que amb els anys han reivindicat aquesta fita. Agrair a la ciutadania, per la comprensió i la paciència durant el llarg període d'obres fins a arribar al dia d'avui.

Amb la feina feta gràcies a tothom, ara és moment de donar la benvinguda a aquest nou espai a la vida cívica i ciutadana de Montmeló, també com una forma d'agrair i agrair-nos aquesta important fita.

Pere Rodríguez, Alcalde ▲



AJUNTAMENT DE
MONTMELÓ

Edita: Ajuntament de Montmeló - **Redacció i maquetació:** Oficina de premsa i comunicació
Impressió: Copymont - 4.500 exemplars - Distribució gratuïta

Gràcies a totes les persones, entitats, empreses i institucions que han col·laborat en la recopilació fotogràfica d'aquest document

