

Proposta de remodelació de rodalies Barcelona

Horitzó 2016 – Esborrany 1

Introducció

Rodalies Barcelona va ser centre d'atenció dels mitjans de comunicació els anys 2007 i 2008. A la precària situació de la xarxa, s'hi van unir la falta de manteniment i les obres de l'Alta Velocitat, que van mutilar la xarxa bàsica.

Des d'aquell moment, s'han realitzat petites millores i s'ha començat a fer un esforç inversor en la remodelació d'estacions i vies. Malgrat això, la situació de falta de puntualitat, lentitud i avaries continuades, continua essent molt similar a la que ho havia els esmentats anys 2007 i 2008, amb la diferència que ara els mitjans de comunicació ja no se'n fan ressò. Únicament els usuaris saben el que pateixen cada dia. Els pocs usuaris que queden, perquè any rere any Rodalies Barcelona perd passatgers, en una tendència negativa que podem considerar gairebé única a Europa.

Context històric recent

Per entendre la situació en que es troba la xarxa de rodalies avui dia, hem de tenir en compte que la encara manté la mateixa base que a principis del segle XX. No només això, sinó que fins i tot avui dia té menys vies i menys capacitat que els anys 70 del segle passat.

La demanda va anar augmentant durant els anys 80 i 90 del segle XX arran de les millores de freqüències a les línies del nou nucli de "Cercanías" Barcelona, malgrat que les infraestructures no ho van fer en absolut. Ens al contrari, es van tancar la línia *Estació de França - Sant Adrià* a causa de la construcció de la Vila Olímpica ja que es va considerar incompatible amb el naixement del nou barri de la "moderna" Barcelona. Curiosament, per allà on es deia que no cabia el ferrocarril i que suposava una greu barrera, s'hi va construir la Ronda Litoral, amb el doble d'amplada que el traçat ferroviari i molts més problemes de soroll i contaminació.

Mentre l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya obviaven totalment el ferrocarril en les seves polítiques, el govern de Madrid es dedicava a invertir grans quantitats de diners a Cercanías... Madrid. Mentrestant, la xarxa catalana en general agonitzava pel desinterès tant dels uns com dels altres. Es mantenia al límit de les seves (pobres) possibilitats, agafada "amb pinces", fins que l'arribada de l'Alta Velocitat i les afectacions que van comportar-ne les obres a la xarxa de rodalies (talls, esvorancs, etc) va fer esclatar la paciència dels usuaris.

Situació actual

Actualment s'ha aconseguit el traspàs de la gestió de Rodalies a la Generalitat. La infraestructura, no obstant, continua essent propietat de l'ens estatal ADIF.

S'ha començat un esforç inversor a Rodalies en diversos camps:

- Obres derivades de l'Alta Velocitat: remodelació de Sants-Estació, construcció de Sagrera-TAV.
- Obres de millora d'estacions: adaptació a PMR, tancaments tarifaris, modernització, etc.
- Nous intercanviadors: Sagrera-Meridiana, Torrossa (en estudi).

No obstant, el que és la infraestructura bàsica, és a dir, les vies, continuen essent les mateixes (en quantitat) que tenim des de fa anys. I el més preocupant, és que no hi ha intenció de fer un pas endavant en aquest punt.

En aquests moments, hem d'adonar-nos, tal com s'indica en el plànol de la situació actual, que tota la xarxa de rodalies de Barcelona disposa únicament de dues vies per sentit en el seu tram central: una pel corredor de Passeig de Gràcia, i una altra pel de Plaça Catalunya. A més, per aquestes mateixes vies també hi passen trens regionals, de llarg recorregut i material en maniobres. Una avaria d'un tren a Plaça Catalunya (per exemple, una porta que no tanca) o un incident amb passatgers, paralitza el 50% de la xarxa de rodalies de la capital de Catalunya. I això, és quelcom relativament habitual que passi.

Més encara: totes les línies de rodalies, regionals i llarg recorregut conflueixen a Sants-Estació, de manera que qualsevol problema en aquesta estació pot arribar a paraitzar gairebé tota la xarxa de ferrocarril catalana.

Actualment s'està construint un nou túnel pels carrers Mallorca i Provença, però que serà d'ús exclusiu per a trens d'Alta Velocitat. Això, traurà alguns trens del túnel de Passeig de Gràcia, però la quantitat serà mínima.

Pel sud, la connexió de l'Alta Velocitat entre Camp de Tarragona i l'eix mediterrani cap a València, porta anys parada amb bona part de la infraestructura a mig fer. El dia que estigui feta, es podran fer circular més trens per la línia Barcelona-Castelldefels-Sitges-Vilafranca-Sant Vicenç de Calders, però només servirà per agreujar el coll d'ampolla que pateixen totes les línies: el pas per Barcelona.

Cal tenir en compte que oferta i demanda van íntimament lligades. Actualment la demanda potencial de Rodalies és molt superior als usuaris que la fan servir. Molts d'ells, prefereixen utilitzar el seu vehicle privat, els autobusos, o simplement no desplaçar-se, abans que haver de perdre el temps i la paciència dins d'un tren de rodalies.

Si el servei fos de qualitat, els usuaris augmentarien exponencialment com ja ha passat en altres indrets. La mateixa Generalitat en té l'experiència a la línia traspassada Lleida-La Pobla de Segur, on una simple millora de freqüències i puntualitat va desembocar en un espectacular augment del 75% dels viatgers en un any (http://www.fgc.es/downloads/notes_prensa/descarga_1/nota_191_cat.pdf).

El problema, però, és que hem entrat en un cercle viciós on no es millora suficientment la infraestructura perquè no augmenta la demanda, però la demanda no augmenta perquè l'oferta és escassa i dolenta. Tots podem veure, però, com de demanda sí que n'hi ha i molta, només veient els grans embussos que es produeixen a les entrades de Barcelona dia sí i dia també. Això per no parlar de tots aquells desplaçaments que ni s'arriben a fer per part de persones que ni volen patir rodalies ni volen patir embussos, i la pèrdua d'oportunitats econòmiques que representa pel país.

La travessa de Barcelona

Tal com hem dit, el pas per Barcelona és un gran coll d'ampolla que cal solucionar. Els dos túnels actuals no donen l'abast en situacions punta, i encara menys permetrien el necessari augment dels serveis. El nou túnel de l'Alta Velocitat, tindrà un impacte molt feble que molt aviat s'hauria de veure compensat per l'augment de freqüències a la línia de Vilanova.

Els gestors, confien en que la capacitat dels túnels actuals es pot augmentar aplicant nous sistemes de control informàtic, però un ràpid anàlisi ens demostra que aquesta tampoc és la solució. Si bé una millor gestió dels intervals pot conduir a alguna petita millora, els trens han de parar igualment a les estacions i la gent ha de pujar-ne i baixar-ne. I ho faran a la mateixa velocitat per molt sistema informàtic que s'instal·li. I aquesta és una de les grans limitacions dels túnels actuals: la majoria d'estacions només tenen una via per sentit (Arc de Triomf, Passeig de Gràcia, Plaça Catalunya, etc) i no pot entrar un tren fins que l'anterior no ha sortit.

Els túnels també tenen només una via per sentit, i qualsevol parada d'un tren (avaría, vandalisme, etc) bloqueja tot el trànsit de diverses línies.

Un altre dels problemes és el fet que la quantitat de vies que provenen dels afores de Barcelona és molt superior a les que hi ha a l'interior de la ciutat. Per exemple, el túnel de Plaça Catalunya (2

vies, una per sentit) rep tot el trànsit de la línia de Mataró, la de Vic, la de Sant Cugat i la de Manresa. En total, són 7 vies (en el futur 8 si es porta a terme del desdoblament de la línia de Vic) que conflueixen sobre només dues. Com a conseqüència, és normal que els trens facin cua per entrar a Barcelona i que no es puguin augmentar de cap manera les freqüències a cap línia.

També cal tenir en compte que per un bon funcionament d'una xarxa de ferrocarril és bo que existeixin la menor quantitat possible de línies que conflueixin a les mateixes vies, ja que qualsevol problema en una línia acaba repercutint a les altres. L'ideal doncs és que cada línia tingui una via en exclusiva en tot el seu recorregut, o bé que si comparteix recorregut hi hagi més d'una via per sentit per poder sobrepassar trens amb problemes. Passa de forma similar a les autopistes, on cada entrada a la mateixa, cada accés, suposa una font de retencions quan la capacitat de la via s'aproxima al màxim.

Directrius de la reforma

Les idees vertebradores de la proposta són les següents:

1. Aprofitar els túnels existents.
2. Reordenar les estacions a les necessitats actuals més enllà de l'estructura heretada del passat.
3. Garantir que cada línia tingui un pas propi a través de Barcelona independent de la resta, per tal de que les incidències no s'encomanin en cascada. No obstant, tota la infraestructura estarà perfectament interconnectada per permetre desviar trens en cas necessari.
4. Aconseguir augmentar les freqüències a totes les línies de rodalies, sense haver-les de posar al límit, per tal de tenir un marge de reacció en cas necessari (esdeveniments de gran afluència puntuals, incidències, etc).
5. Diversificar els punts d'enllaç entre línies per evitar situacions de col·lapse com les actuals Passeig de Gràcia o Plaça Catalunya.

Actuacions previstes

Línies

Nova línia Cornellà-Castelldefels

Aquesta línia ja ha aparegut com a projecte en diverses ocasions. Primer es va plantejar com a línia 12 del metro, i posteriorment com a línia de rodalies que enllaçaria amb l'existent línia Hospitalet-Martorell a l'alçada de Cornellà.

Tal com està plantejada a l'actualitat enllaçant amb la línia de Martorell, només serviria per col·lapsar encara més les dues vies (una per sentit) d'aquesta fins a l'entrada de Sants-Estació. A més, continuaria pels actuals túnels col·lapsats d'Aragó o Plaça Catalunya. És, per tant, pràcticament inviable fer-ho d'aquesta manera.

En aquest cas, es proposa construir la línia tal i com està previst, però fer un túnel propi per a la mateixa des de Cornellà fins el centre de Barcelona.

Per això, des de Cornellà es continuaria fins a la Diagonal, on la gran amplada de l'avinguda facilitaria la construcció del citat túnel. Enllaçaria amb la L3, Trambaix i futura línia de metro de la Diagonal (que la travessaria de cap a cap). A més, serviria directament la futura estació d'autobusos de la Diagonal i la Zona Universitària.

A l'arribar a Avinguda de Sarrià, giraria cap al litoral per agafar posteriorment Urgell (o algun altre carrer paral·lel si les infraestructures de desaigua existent ho recomanen) fins a enllaçar amb l'actual túnel de Plaça Catalunya-Arc de Triomf.

A partir d'aquí, enllaçaria amb l'actual traçat de la línia Barcelona Girona, passant per Clot-Aragó, Sagrera-TAV i el nou intercanviador de Montcada-Bifurcació.

Remodelació Castelldefels-Aeroport-Barcelona

La construcció de la línia Castelldefels-Cornellà, servirà les zones poblades del Baix Llobregat. L'actual traçat de la línia Castelldefels-Barcelona, només serveix eficientment les poblacions de Castelldefels i Gavà, mentre que l'estació de Viladecans queda als afres de la ciutat.

D'altra banda, el ramal de l'aeroport inclòs en aquest tram ha quedat obsolet, ja que només connecta les terminals antigues, quedant lluny de la nova terminal que acull gairebé tot el tràfic aeri i, el que es pitjor, encarada en sentit contrari al de la nova terminal, amb la qual cosa es fa molt difícil la seva prolongació.

A més, al tractar-se d'un ramal, s'hi ha de fer arribar trens expressament, en cul de sac, i els enllaços només ho permeten en sentit Barcelona.

Per tot plegat, es proposa desviar l'actual línia a partir de Castelldefels cap al sud, per tal d'encarar directament la nova T1 de l'aeroport. Una vegada passada aquesta terminal, l'orientació permet construir una altra estació sota mateix de la terminal antiga, quedant perfectament lligades ambdues entre elles, amb Barcelona, amb el Baix Llobregat i amb el Garraf, sense necessitat de trens especials ja que formarien part integral de pas de la línia.

Una vegada sobrepassada la terminal antiga, el traçat recuperaria el seu traçat actual, passaria pel nou intercanviador de Can Tunis camí de Sants-Estació.

Seguiria pel túnel de Passeig de Gràcia, el qual caldria ampliar a quatre vies ja que coincidiria amb la línia Mataró-Martorell. L'ampliació caldria realitzar-la des del nou intercanviador d'Avinguda Roma fins al túnel de Meridiana i no seria massa costosa pel fet que el traçat passa molt a prop de la superfície i el carrer Aragó té amplada més que suficient, fins i tot per ampliar l'actual estació a les quatre vies comentades.

Posteriorment, continuaria per l'actual traçat de la Meridiana, l'intercanviador Montcada-Bifurcació i l'actual línia cap a Granollers-Centre.

Integració de la línia Llobregat-Anoia de FGC a Rodalies

Actualment, la línia Llobregat-Anoia acaba a Plaça Espanya, després d'un llarg tram entre Sant Boi i Plaça Espanya, servit amb el nom de L8 com a línia de metro, però amb la presència també de rodalies a Martorell, Igualada i Manresa.

Aquest tram quedaria desafectat del trànsit de rodalies, passant a ser una línia de metro com la resta, ja que les freqüents estacions en zones no centríques la fan molt poc adequada al trànsit de rodalies.

Els rodalies, doncs, utilitzarien un traçat nou a partir de Sant Boi. Des d'aquesta població, es travessaria el riu fins al proper intercanviador de Cornellà-Centre, on confluirien amb metro, trambaix i dues línies més de rodalies (Barcelona -Martorell i Barcelona -Cornellà-Castelldefels).

Tot seguit, enfilaria cap a Can Tunis, on es creuaria amb la línia Castelldefels-Aeroport-Barcelona. En aquest lloc, es construiria un nou intercanviador que acostaria les ribes del Llobregat a l'aeroport, i El Baix Llobregat al litoral de Barcelona.

Seguidament, s'aprofitaria l'actual traçat de mercaderies Can Tunis-Morrot pel pas de viatgers. Es seguiria per un nou calaix paral·lel a la Ronda Litoral, fins arribar a l'actual Estació de França. Des d'aquí, s'aprofitaria el traçat existent que passa per Clot-Aragó i Sagrera-TAV, enfilaria cap al nou intercanviador de Montcada-Bifurcació, i seguiria cap a Vic (comotant que aquesta línia ja estigui desdoblada fins a Granollers-Canovelles.

Nous intercanviadors

Intercanviador Cornellà-Centre

Seria el nou gran intercanviador del Llobregat. Agruparia les línies Llobregat-Anoia de FGC, la nova línia Barcelona-Cornellà-Castelldefels, l'actual línia Barcelona-Cornellà-Martorell, la L5 del metro i les T1 i T2 del Trambaix.

Intercanviador Can Tunis

Seria un intercanviador secundari, pensat per enllaçar amb l'aeroport als usuaris de la línia Llobregat-Anoia, i per acostar el litoral barceloní als usuaris de Garraf i Baix Llobregat

Intercanviador Avinguda Roma

Nova estació a construir prop de l'actual unió sud dels túnels de Passeig de Gràcia i de Plaça Catalunya.

La part superior, amb quatre vies, acolliria sobre el traçat actual les línies Martorell-Barcelona-Mataró i Castelldefels-Aeroport-Barcelona-Manresa.

A la part inferior, trobaríem la línia Castelldefels-Barcelona-Graollers Centre, que de manera gairebé perpendicular i procedent de Cornellà, agafaria el túnel existent de Plaça Catalunya

Intercanviador Montcada-Bifurcació

Seria el nou intercanviador del nord. Aprofitant la gran platja de vies existent, s'hi farien confluïr totes les línies que surten cap el nord excepte la de la cpsta (Mataró). La línia Castelldefels-Aeroport-Barcelona hi arribaria per l'actual traçat de la Meridiana i Torre Baró.

La línia Barcelona-Vic (integrada amb la de Llobregat-Anoia) hi arribaria a través de Sagrera-TAV, i Sant Andreu Comtal, de la mateixa manera com ho faria la línia Castelldefels-Barcelona-Granollers Centre. Per això, caldria passar de dues a quatre el número de vies de l'anomenat "ramal de les aigües", actualment només utilitzat per trens sense servei. Així mateix, el traçat actual de la línia de Granollers quedaria eliminat entre Trinitat Vella i l'entrada de Montcada, la qual cosa alliberaria el traçat que encercla el barri de Can Sant Joan de Montcada.

Paral·lelament, seria interessant aprofitar per cobrir les vies de la zona i el pas de les mateixes per Montcada, creant un enorme espai urbà lliure.

Conclusions

És evident que la reforma proposada implicaria la inversió d'una quantitat respectable de recursos. No obstant, cal tenir en compte que:

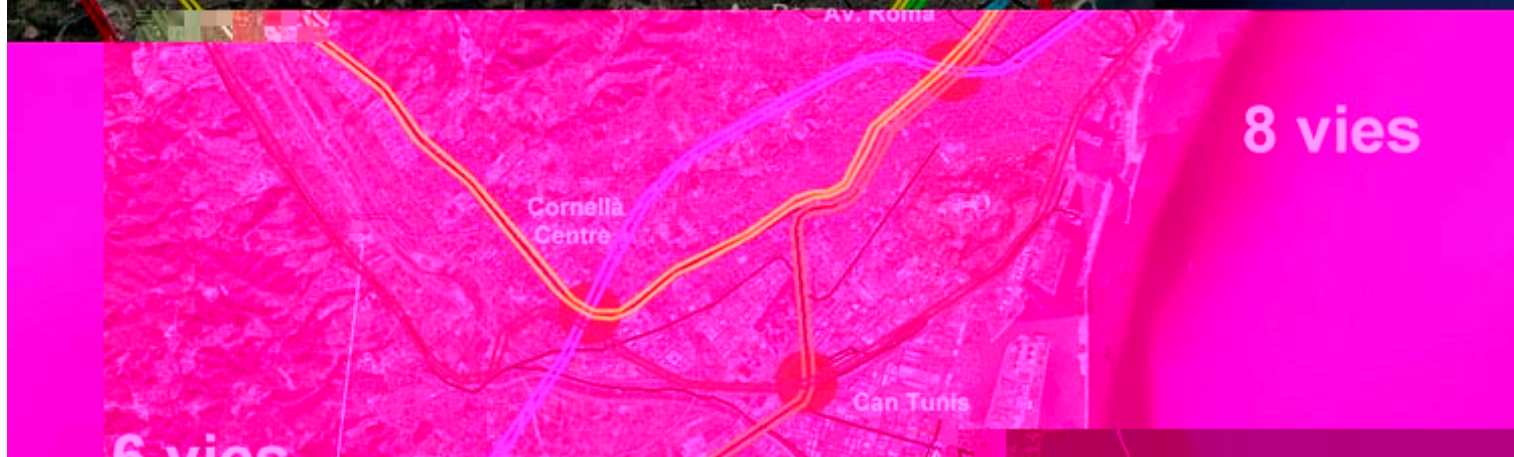
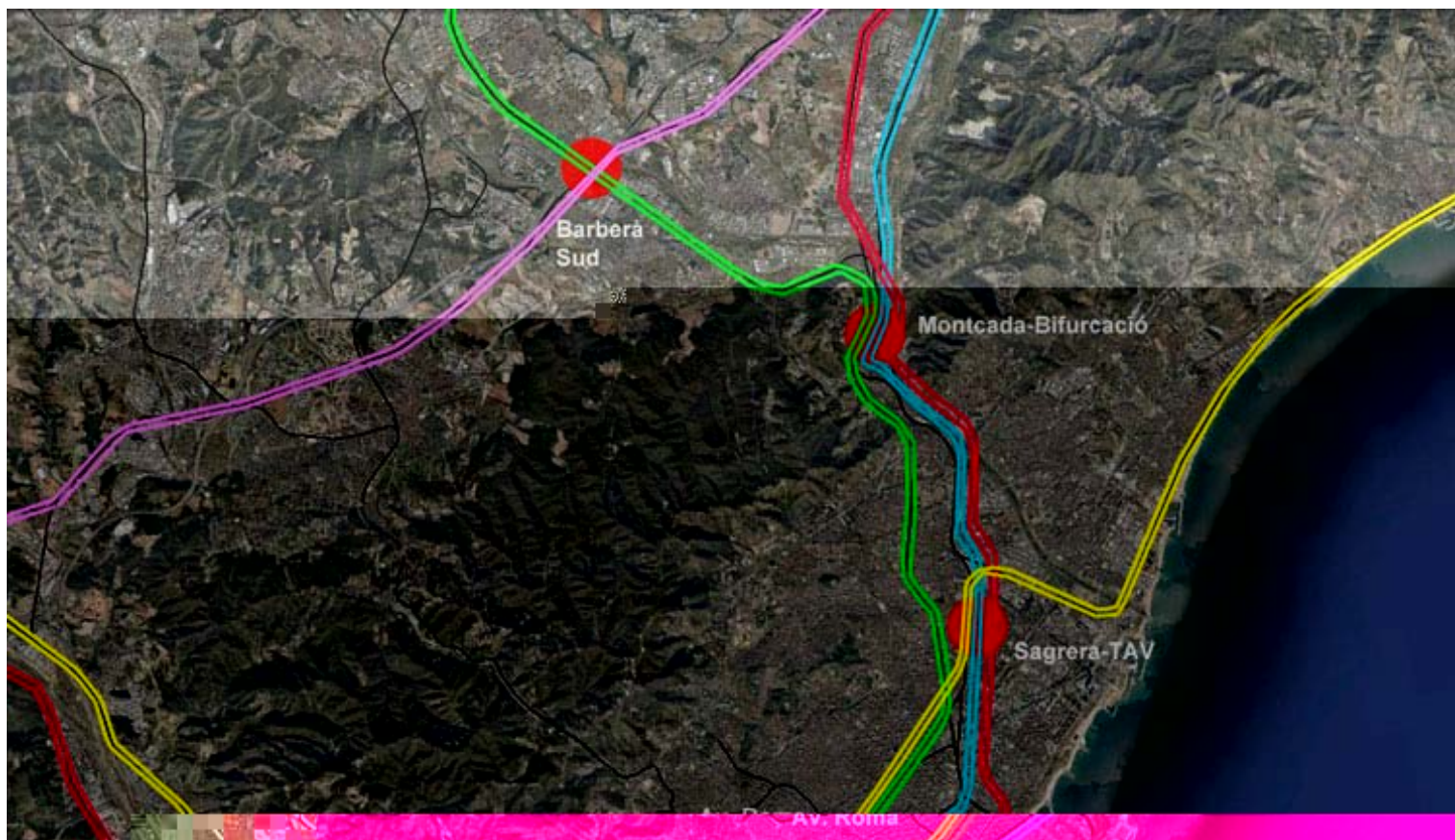
- El dèficit històric d'infraestructures en ferrocarril de rodalies s'arrossega des de fa dècades. Algunes actuacions proposades ja eren urgents a mitjans dels anys 80 del segle passat, és a dir, fa 20 anys. Per tant, ara cal invertir tot allò que no s'ha fet quan calia, si volem recuperar el temps perdut i posar-nos a l'alçada de la resta de grans ciutats europees.
- El pla presentat comporta la construcció de 34 nous quilòmetres de línia a l'Àrea de Barcelona, dels quals aproximadament la meitat són soterrats. Si bé és una xifra important, si la comparem amb la L9 del metro veiem que aquesta tindrà 49 quilòmetres, la gran majoria dels quals soterrats. Aquesta xifra queda lluny de la que presenta aquest pla, molt més econòmic i en canvi més necessari per a l'Àrea de Barcelona.
- Una vegada completat aquest pla, la fiabilitat de la xarxa seria exemplar a nivell mundial. A més, faria possible una flexibilitat que permetria afrontar qualsevol incident o increment de la demanda sense cap mena de problema.
- El pla presentat milloraria la puntualitat, les freqüències i els temps de correspondència entre línies i entre els diferents operadors, la qual cosa estalviaria moltes hores perdudes als usuaris el transport públic. Així mateix, augmentaria exponencialment el número d'usuaris i baixaria l'ús del transport privat i els seus problemes associats.
- No obstant, cal tenir present que una vegada acabat aquest pla, caldrà emprendre altres reformes encaminades a millorar els temps de viatge entre punts allunyats afegint trens semidirectes. Això només es podrà fer dotant de 4 vies tots els accessos a la ciutat, cosa que s'haurà de produir més enllà del 2016 amb el present pla finalitzat, ja que si s'augmenta la quantitat de trens que entren a Barcelona però el pas interior continua essent un coll d'ampolla, el sistema fracassarà.

Plànols

Atenció: es tracta de plànols de vies, no únicament de línies.

Cada línia de color representa una via, i cada color una línia diferent





8 vies



6 vies

Plànol de vi
Rodalies 20
(excepte Vallès FO

es
16
6C)