

Al·legacions // 11-11-2010

Al·legacions a l'Estudi informatiu de la nova línia de Rodalies Castelldefels – Cornellà – Barcelona (Zona Universitària)

Ricard Riol Jurado, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XX.XXX.XXX- X i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix al Ministeri de Foment en relació a l' "Estudi informatiu de la nova línia de Rodalies Castelldefels – Cornellà – Barcelona (Zona Universitària)".

AL·LEGACIONS (S'enumeren)

La PTP fa una valoració positiva de la proposta del recorregut del tram Castelldefels – Cornellà, ja que s'ha fet una racionalització de les anteriors propostes i comporta una reducció del temps de viatge entre els municipis del Delta del Llobregat fins a Cornellà. Però no es veu amb tan bons ulls el tram entre Cornellà i Barcelona ja que aquesta infraestructura condicionarà el futur desenvolupament del tercer túnel per rodalies a Barcelona.

AL·LEGACIÓ 1. El problema dels enllaços. El projecte només presenta com alternativa possible l'explotació de la infraestructura entre Castelldefels – Cornellà – Barcelona (Zona Universitària) i des de Sant Feliu de Llobregat cap a Zona Universitària, però no contempla la possibilitat de poder realitzar Castelldefels – Cornellà – Torrasa – Sants.

D'aquesta manera, la nova línia restaria aïllada dels actuals túnels passants i l'accés a la mateixa des del nord només seria possible amb les línies R1 i R4. A més, amb el metro només connectaria amb l'L5 a Cornellà i amb l'L3 a Zona Universitària. A la pràctica, aquesta línia funcionaria com una línia segregada de la resta, perdent la oportunitat de mallar la nostra saturada xarxa ferroviària de rodalies (Fig. 1).

Es proposa resoldre la qüestió dels enllaços a l'entrada a Cornellà pel costat Barcelona amb una solució més propera a l'alternativa C2 de l'estudi informatiu, que permeti circulacions directes entre el Vallès i el Maresme i les zones servides per la nova infraestructura entre Cornellà i Castelldefels. D'aquesta manera, els serveis que actualment acaben el seu recorregut a l'estació de l'Hospitalet de Llobregat podrien continuar fins a Castelldefels. Amb el servei existent actualment, això suposaria quatre trens per hora i sentit, que es podria incrementar amb expedicions de reforç entre Castelldefels i Cornellà, si la demanda així ho requereix (Fig.2).



Fig. 1: En vermell, esquematització de la nova línia Zona Universitària – Cornellà – Castelldefels dins la xarxa actual de rodalies de Barcelona, segons l'estudi informatiu.



Fig. 2: Resolent els enllaços a Cornellà, les línies R3 i R7, que ara acaben a l'Hospitalet de Llobregat, podrien continuar fins a Castelldefels per la nova infraestructura en una primera fase. El tram entre Cornellà i Barcelona passaria a una segona fase en què s'aclarís la forma de resoldre la manera de travessar Barcelona i poder oferir un servei passant (veure al·legació 2).

AL·LEGACIÓ 2. Condiciona el tercer túnel a Barcelona. Tal com s'ha avançat, encara no s'ha abordat amb suficient maduresa i reflexió el debat del tercer túnel de rodalies per Barcelona. Aquest projecte no deixa marge per aquesta qüestió i hipoteca la solució per la infraestructura ferroviària més important per la ciutat de Barcelona i entorpeix el mallat de la xarxa, ja que crea una línia segregada de la resta, com s'ha comentat a l'al·legació 1.

La construcció del tercer túnel passant per la ciutat ha de permetre descongestionar els actuals túnels, en què trobem el tram ferroviari més col·lapsat de l'Estat espanyol, i connectar els dos intercanviadors més importants de la ciutat (La Torrassa i La Sagrera) especialitzant cada passant per tal d'evitar els actuals colls d'ampolla i creant un esquema "caramel" (Fig. 3).

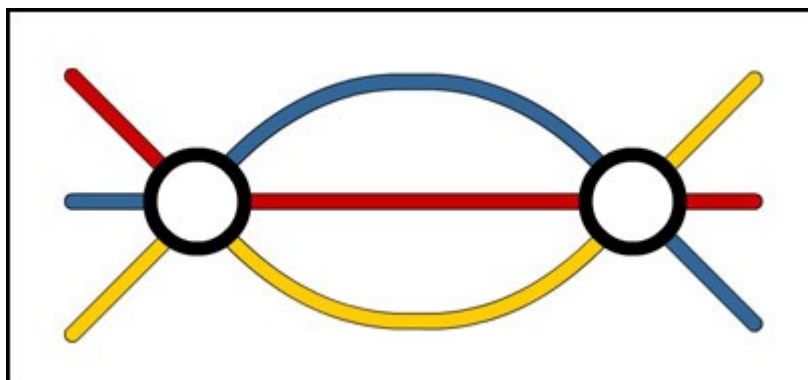


Fig. 3: L'esquema "caramel" articula tots els serveis de manera passant i connectant a dos nodes, un a cada banda del centre, de manera que entrant per qualsevol dels accessos tots els moviments són possibles amb com a màxim un transbordament. En aquest esquema teòric, per exemple, un usuari que accedeixi per la dreta amb línia groga que viatgi al centre pot continuar dins el "caramel" amb la mateixa línia o canviar al passant vermell o blau, si viatja cap a la dreta pot anar cap als altres corredors sense entrar al centre, i si ha de viatjar a l'esquerra pot sortir per qualsevol corredor, i tot això amb només un màxim d'un canvi a qualsevol dels dos nodes.

A l'annex d'aquestes al·legacions s'adjunta un document de reflexió sobre la necessitat de un tercer túnel de Rodalies i Regionals a Barcelona.

AL·LEGACIÓ 3. Solapament amb altres modes ferroviaris. El traçat proposat de la línia de rodalies entre Cornellà i Zona Universitària té un solapament rellevant amb el projecte de perllongament de la L3 de Metro fins a Sant Feliu de Llobregat en la relació Barcelona – Esplugues, i amb el tramvia existent entre Esplugues i Cornellà.

Com ja es comenta a l'al·legació anterior, es proposa aplaçar aquesta decisió a un estudi més madurat del que hauria de ser una xarxa mallada de rodalies que servís per a resoldre de forma òptima la mobilitat de la ciutadania i la congestió de la infraestructura existent.

Barcelona, a 11 de novembre de 2010