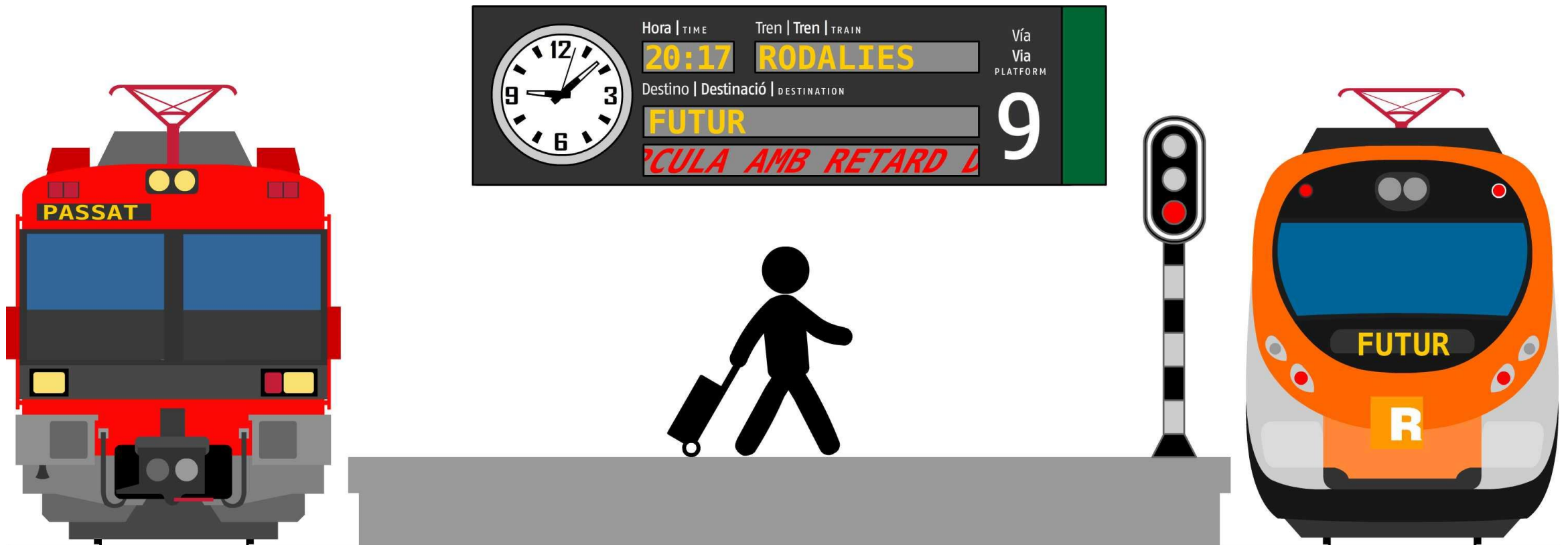


# EL FUTURO DE CERCANÍAS

Colegio de Caminos, Canales y Puertos de Cataluña  
25 de abril de 2017

Ricard Riol Jurado  
Presidente de PTP

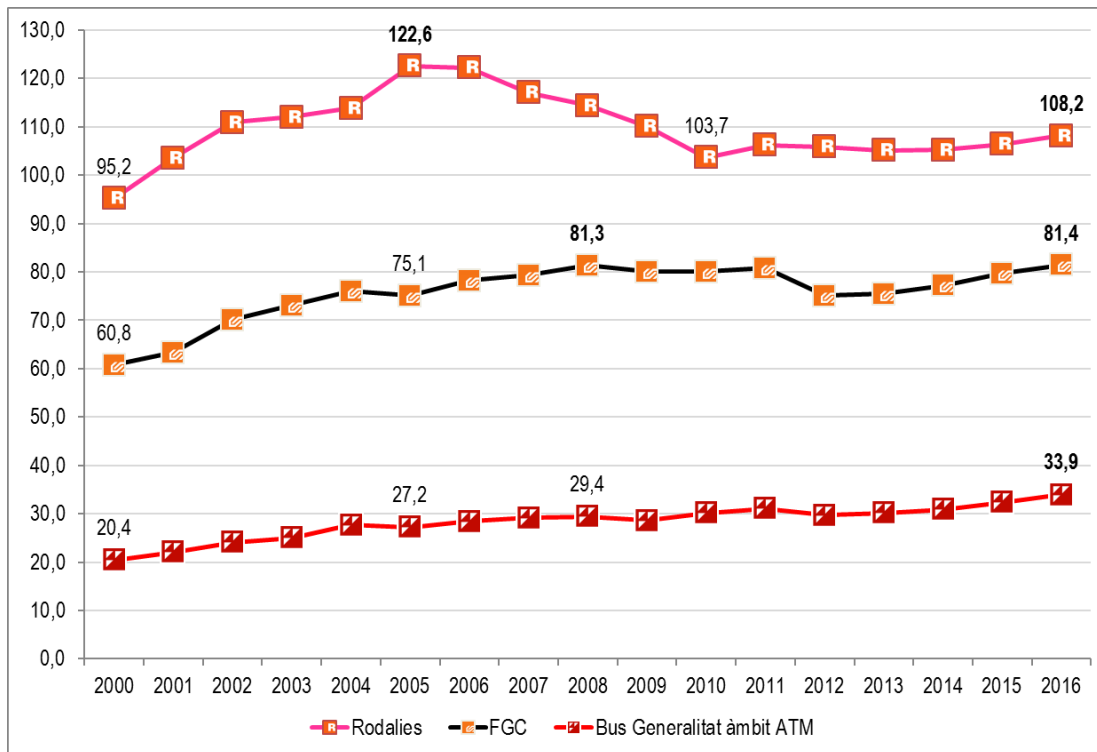


# Cercanías ha perdido demasiados viajeros

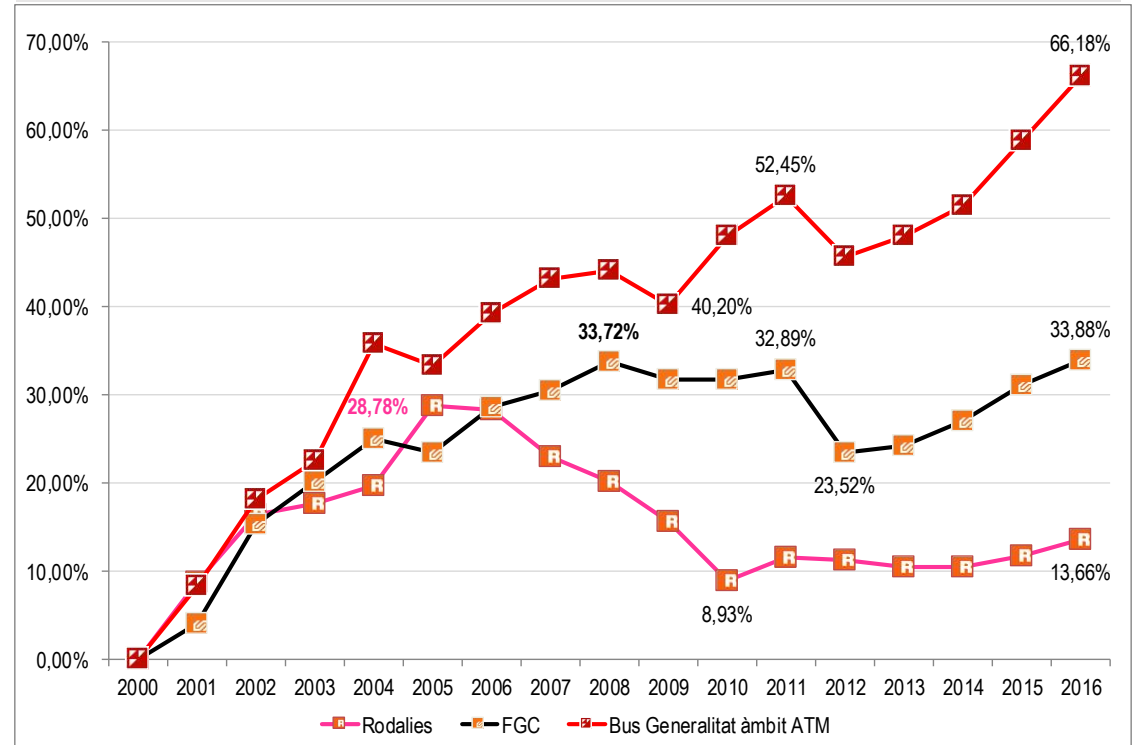
La crisis de las Cercanías se refleja en la pérdida de 14,4 millones de viajeros entre 2005 y 2016.

- **Puntos débiles:** mantenimiento de infraestructura, señalización, vías únicas y cizallamientos.
- **Oportunidades:** mejora de frecuencias, capacidad y tiempos de viaje

Millones de viajeros anuales en Cercanías, FGC y bus GenCat



Porcentajes de crecimiento anual respecto al año 2000



# ¿Qué estamos haciendo mal?

## Han faltado Inversiones del Ministerio de Fomento

- Cercanías ha sido víctima de su éxito: grandes crecimientos de demanda entre 1989 y 2005 no acompañados de inversión. Incumplimiento de planes: PDI, Plan de Cercanías...
- **El Ministerio de Fomento ha tenido como prioridades las líneas de alta velocidad, las autovías y los aeropuertos** (triple A), no la movilidad metropolitana.

## Al territorio le ha faltado criterio y unidad para fiscalizar el cumplimiento del Plan de Cercanías 2008-2015

- La Generalitat ha añadido **incertidumbre** (privatización tren aeropuerto, complicación de trazados sobre líneas proyectadas...), y ha tenido **otras prioridades en obras** (carril bus-VAO, metro al aeropuerto), **proyectos** (túnel de Horta) y **servicios** en modos competidores.
- Algunos proyectos han sido demasiado ambiciosos y han fracasado al mismo tiempo que pinchaba la burbuja inmobiliaria (**soterramientos**).
- Algunos proyectos no tienen **estudios de explotación** suficientemente desarrollados: ¿qué pasará con los semidirectos y regionales si enlazamos las líneas de costa? ¿podremos explotar el costa-costa con trenes de dos pisos? ¿Dónde debe conectarse el túnel del Monte de Montcada?
- Algunas actuaciones del Plan de Cercanías tienen un **escaso apoyo municipalista**. A veces prima una visión de barrera urbana sobre la visión de Cercanías como servicio público y vertebrador del territorio (desdoblamientos R1 y R3).

# ¿Cómo podemos superar la situación actual?

## Ministerio de Fomento

- Prioridad por la **movilidad cotidiana** (en toda España)
- Inversiones **sostenidas y realistas** a lo largo del tiempo en Cercanías, en la región metropolitana en particular



## Generalitat de Catalunya

### Àrea Metropolitana de Barcelona

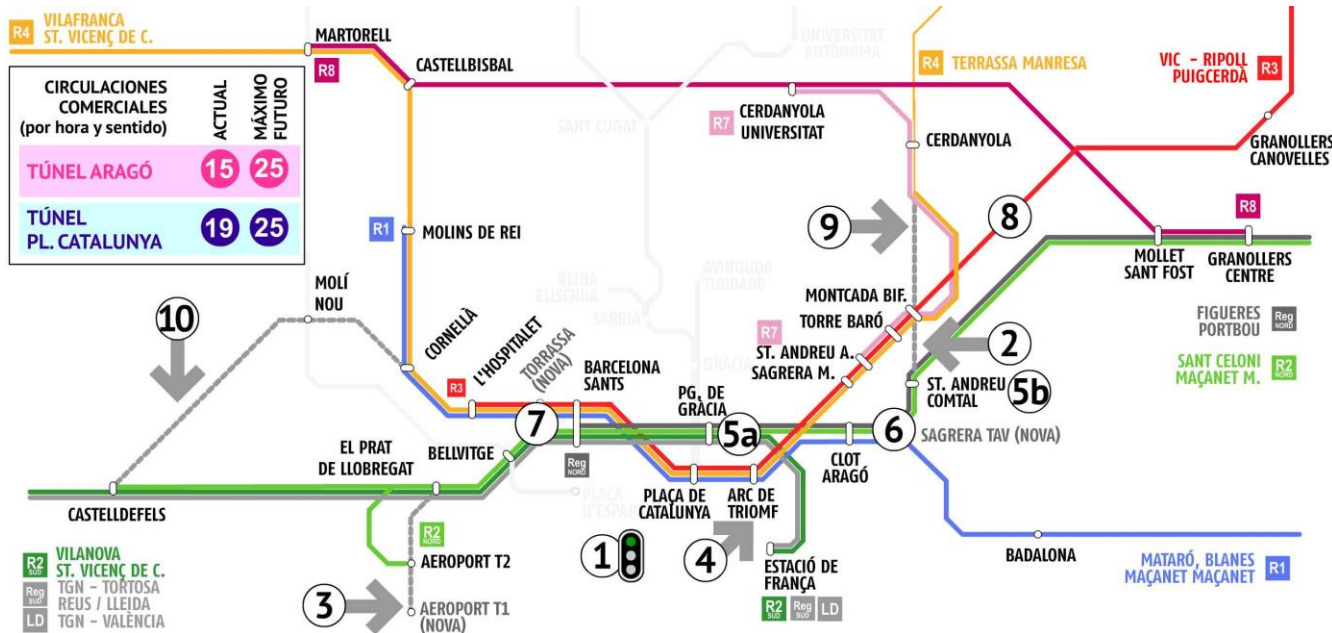
## Ayuntamientos

- **Visión de sistema**, no de suma de localismos
- Demandar proyectos **más viables** económicamente
- Demandar proyectos **más concretos** técnicamente y **posibilistas** con la explotación
- **Compartir** discurso
- **Control** de ejecución

- Mantener las **ideas fuertes del Plan de Cercanías 2008-2015**: incremento de frecuencias, equilibrio de circulaciones por los túneles, equilibrio de oferta-demanda, duplicaciones de vía, mejora de los tiempos de viaje e intercambiadores.

# Propuesta de priorización del Plan a corto plazo

## Medidas del Plan de Cercanías 2008-2015



El Plan de Cercanías 2008-2015 es un buen proyecto, pero hay que priorizar las **acciones más efectivas** a corto plazo para abordar el reto de la Zona de Bajas Emisiones:

- **Señalización** adecuada en líneas y trenes.
- Avanzar la nueva estación de **St. Andreu Comtal con rebotadores**, para eliminar la bifurcación de Pg. de Gràcia (Est. França)
- **Acabar el nuevo acceso al aeropuerto** en vía doble, pero ¡sin segregarlo de la explotación de Cercanías! (no privatización).
- **Salto de carnero en el ramal Aigües**, para equilibrar las circulaciones de los túneles y generar un nuevo equilibrio oferta-demanda.

### Medidas del Plan de Cercanías para ampliar la capacidad

- |   |   |
|---|---|
| 1 ERMTS / SEÑALIZACIÓN                        | 5a ELIMINACIÓN BIFURCACIÓN PG.GRÀCIA              |
| 2 MONTAJE DE SALTO DE CARNERO EN RAMAL AIGÜES | 5b REBOTADOR Y REFORMA ESTACIÓN ST. ANDREU COMTAL |
| 3 NUEVO ACCESO AL AEROPUERTO CON VÍA DOBLE    | 6 INTERCAMBIADOR DE SAGRERA TAV                   |
| 4 AMPLIACIÓN DE ANDENES EN ARC DE TRIOMF      | 7 INTERCAMBIADOR DE LA TORRASSA                   |
|   | 8 DUPLICACIÓN DE LA LÍNEA DE VIC (R3)             |

### Medidas del Plan de Cercanías para mejorar la rapidez

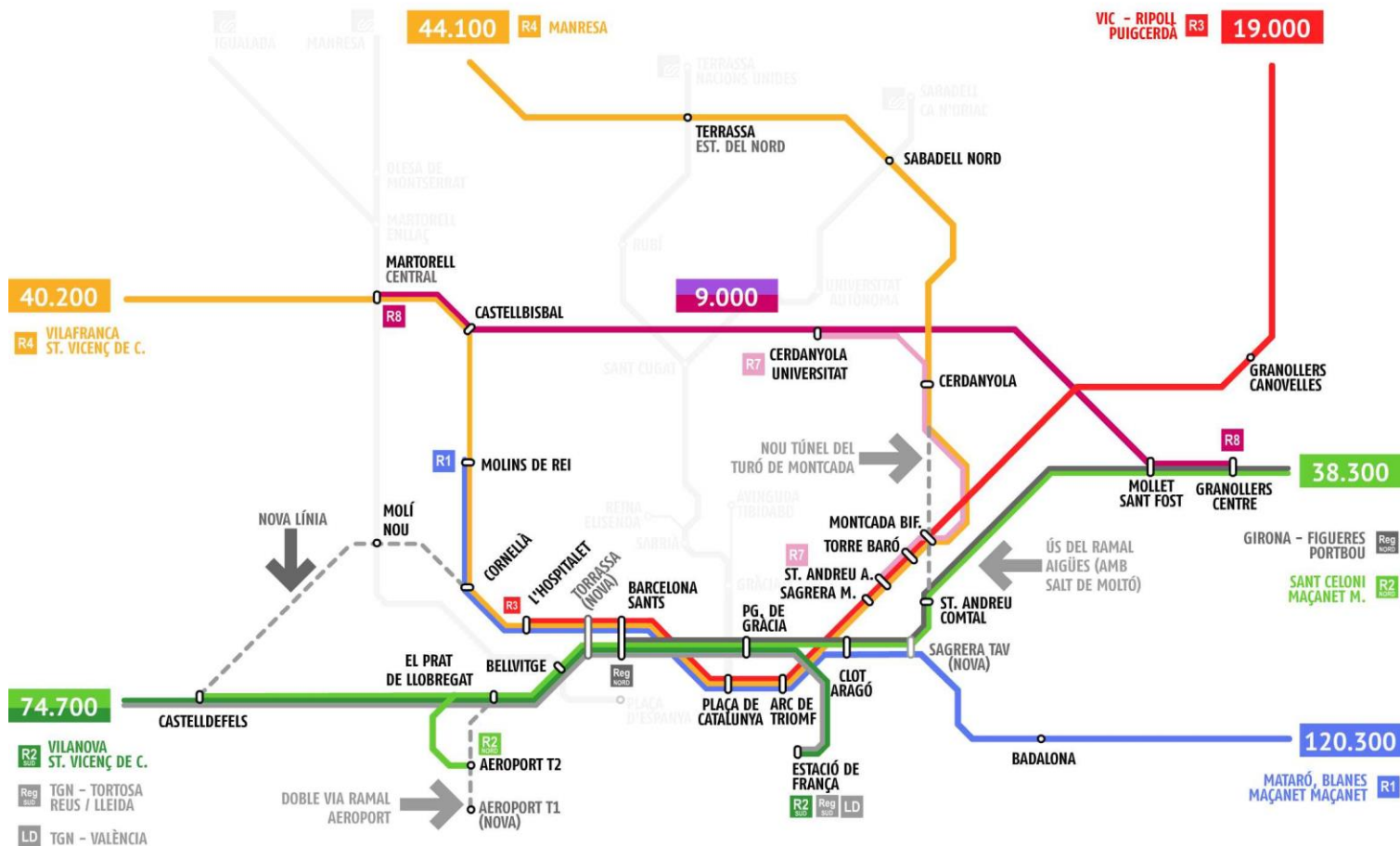
- 9 TÚNEL DEL MONTE DE MONTCADA (Baipás R4)

### Medidas del Plan de Cercanías para servir nuevas áreas

- 10 NUEVA LÍNEA CORNELLÀ CASTELLDEFELS

# Reequilibrio oferta-demanda más económico y funcional

Demanda diaria actual por líneas

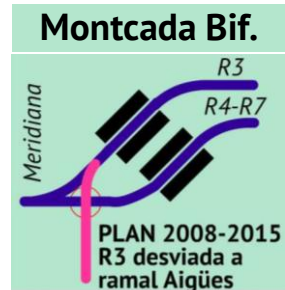


El reequilibrio entre oferta y demanda puede ser más económico y funcional unificando R2 sur, R2 norte y R4 norte, en lugar de unificar R2 sur y R1 como estaba inicialmente planteado. Se ahorrarían 250 millones de €, haciendo más económico el soterramiento en l'Hospitalet, y los regionales podrían mantener su camino actual, más conveniente por C. Aragón que por pl. Catalunya.

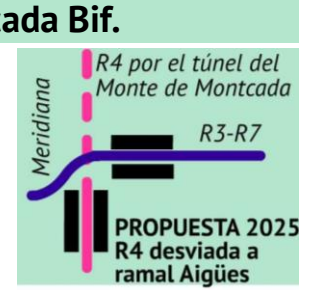
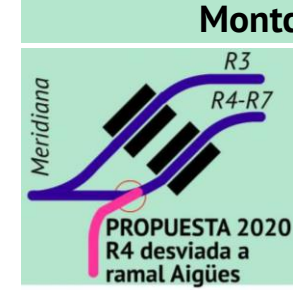
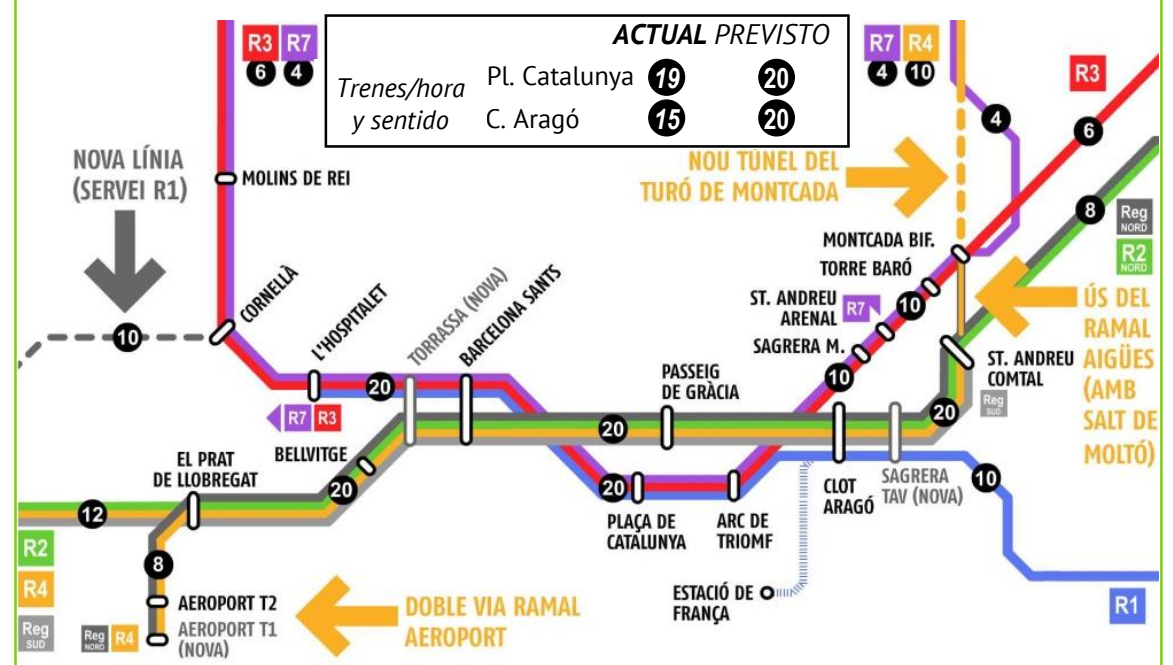
Hacer más viables los proyectos de nuevas líneas (Castelldefels-Cornellà) y túnel del Monte de Montcada, así como los cuatro soterramientos de Montcada, Sant Feliu, l'Hospitalet y St.Andreu-Sagrera.

# Reequilibrio oferta-demanda más económico y funcional

## Situación prevista Plan de Cercanías 2008-2015



## Propuesta de cambio



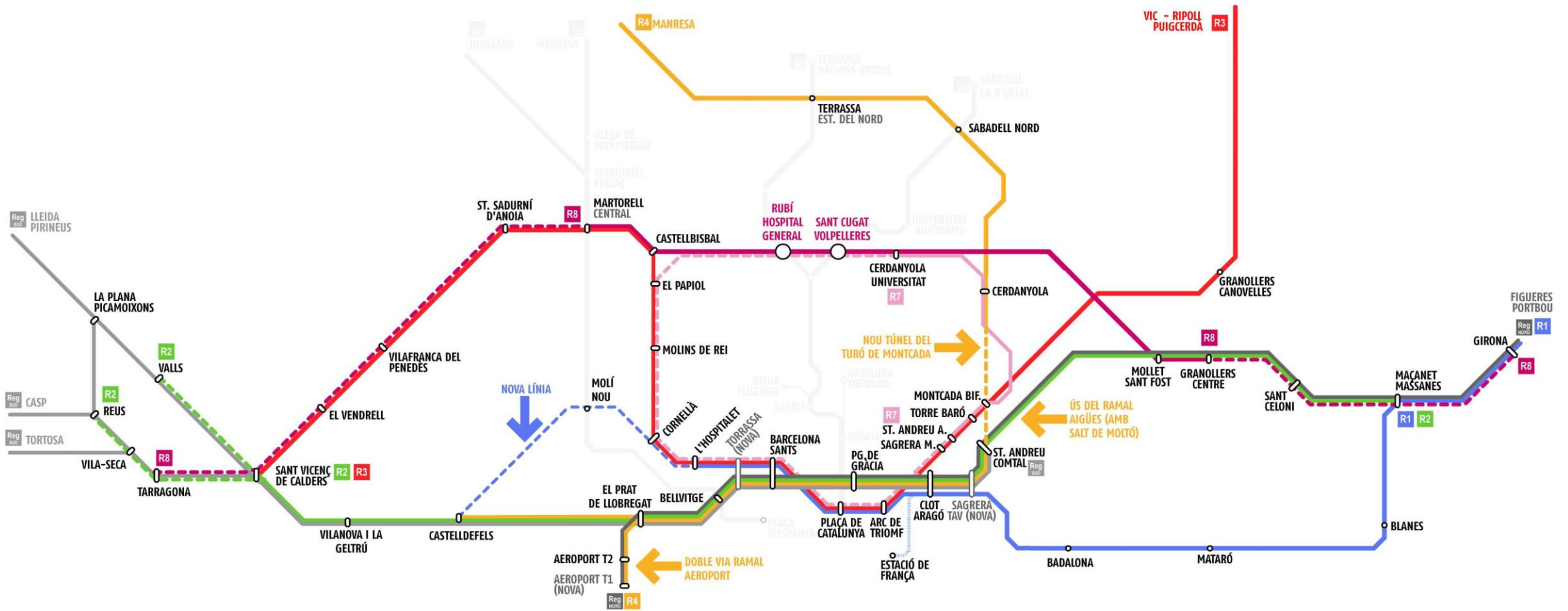
# Reequilibrio oferta-demanda más económico y funcional

Mejora de la capacidad de los túneles de Barcelona	<b>40 M€</b> Acabar est. St. Andreu C. y salto Aigües	<b>+40%</b> CAPACIDAD EN LOS TÚNELES		<b>Capacidad horaria 2016</b>	<b>Capacidad horaria 2020</b>
			<b>C. Aragón</b>	18.155 pers. (15 trenes)	26.408 pers. (20 trenes)
			<b>Pl. Catalunya</b>	18.838 pers. (19 trenes)	26.408 pers. (20 trenes)

Mejora de tiempos de viaje, R2 sur y R4 más directa	Mejora de las conexiones, aprovechando Sagrera TAV	Mejora de la explotación, transición más tranquila	Reducción de costes, ningún incremento
<b>Reducción de 10 minutos de tiempo de viaje entre el Vallès Occidental:</b> de Cerdanyola a Sants, 4 paradas menos.	Las líneas más utilizadas del norte, R1 y R4 norte, conectadas en Sagrera TAV. Conexión más directa Vallès O – Maresme.	Se evita el cizallamiento R3-R4 en Montcada Bifurcació.	Se consigue un nuevo equilibrio oferta-demanda por sólo los 10 M€ del salto de carnero en el ramal Aigües.
Mantenimiento de semidirectos con trenes de dos pisos en R2, que ya no tendría que unificarse con los trenes locales R1.	Conexión del ámbito más denso de la RMB con la alta velocidad en Sagrera TAV y con el aeropuerto.	<b>Mantenimiento de semidirectos</b> en la R2 sur.	Soterramiento de l'Hospitalet más viable: <b>con 250 M€ menos</b> al evitarse un soterramiento profundo y cruce de líneas.
	Posibilidad de cubrir el Aeropuerto con los regionales del norte, y hacer parar a los regionales del sur en el Prat.	Se mantiene la <b>compatibilidad del material móvil</b> en la línea R2 sur (series 448 y 450), de difícil encaje en R1 y Pl. Cat.	Se integra el túnel del Monte de Montcada con la reforma de la estación y barrio de Montcada Bifurcació.

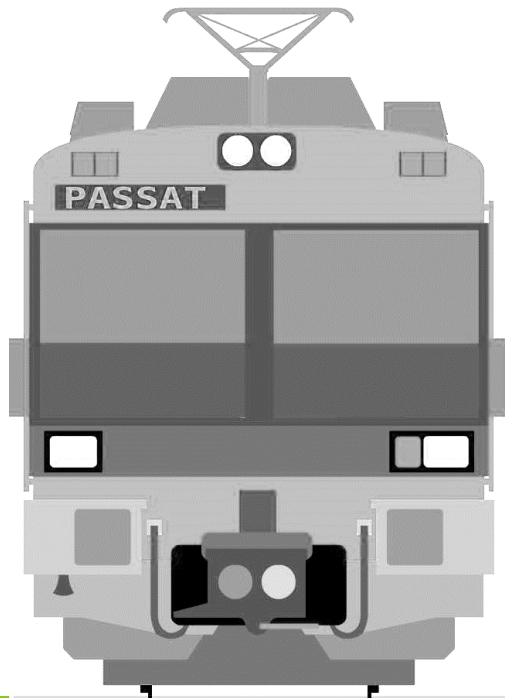


# Esquema resultante



# ¡Muchas gracias!

---



MUÉVETE POR EL  
TRANSPORTE PÚBLICO

**PTP** PROMOCIÓN DEL  
TRANSPORTE PÚBLICO

[www.transportpublic.org/actua](http://www.transportpublic.org/actua)

