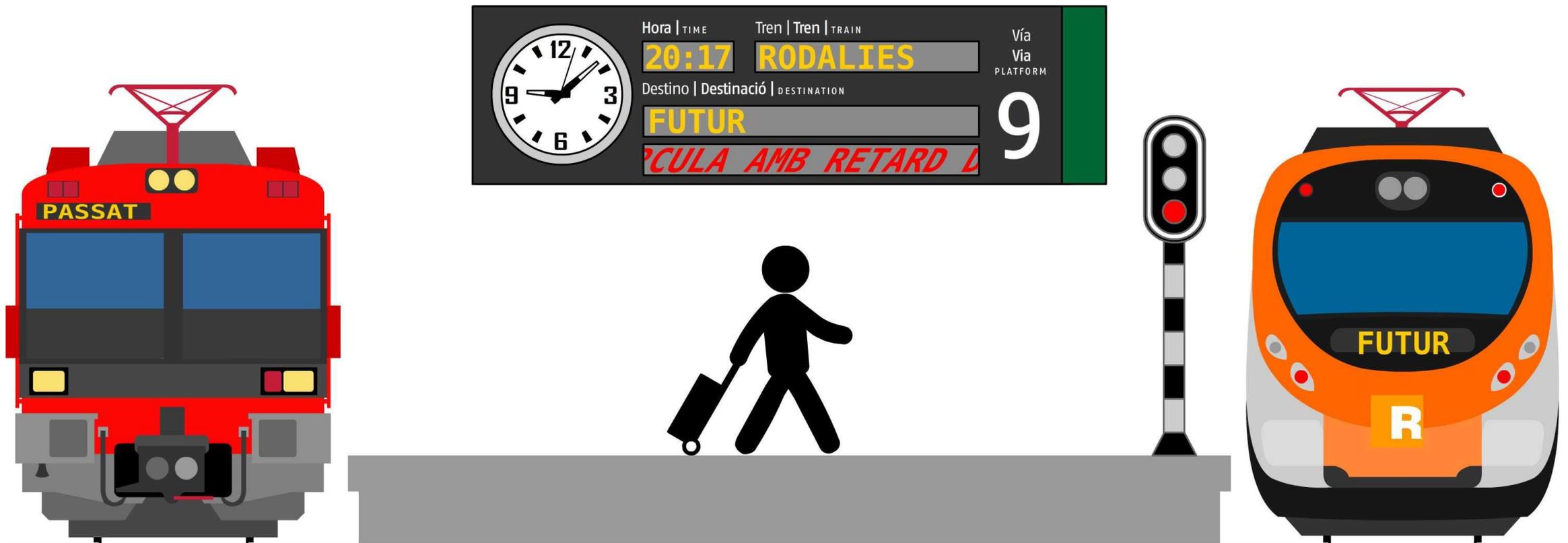


# EL FUTURO DE CERCANÍAS

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

Ricard Riol Jurado  
Presidente de PTP

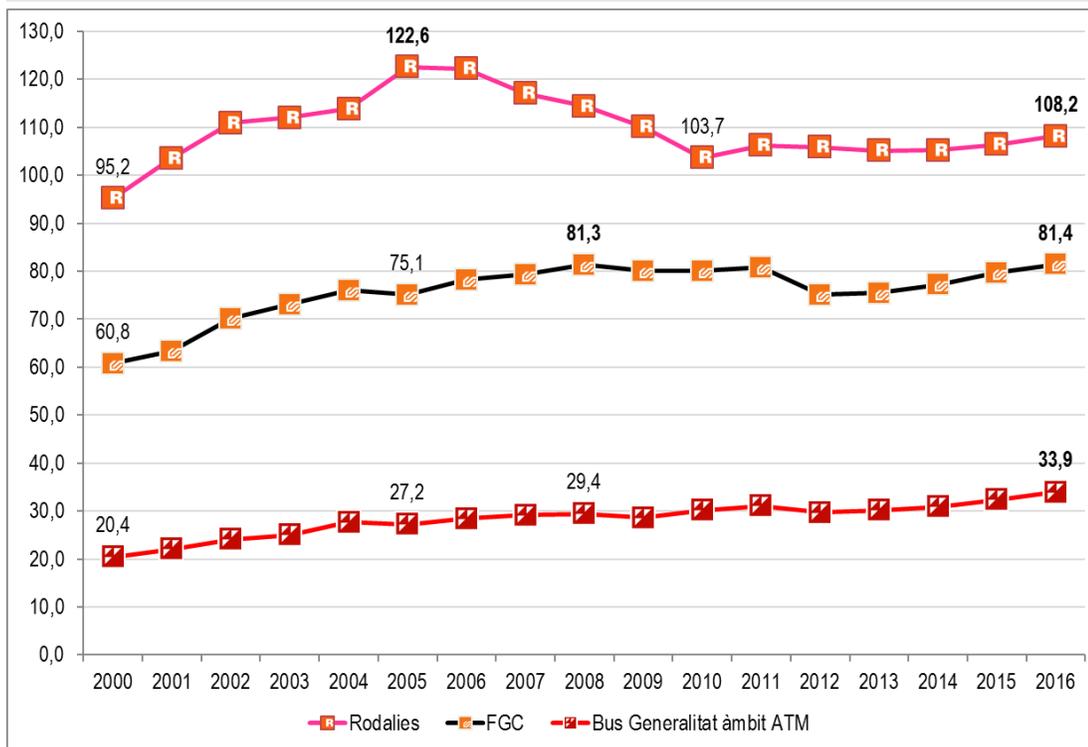


# Cercanías ha perdido demasiados viajeros

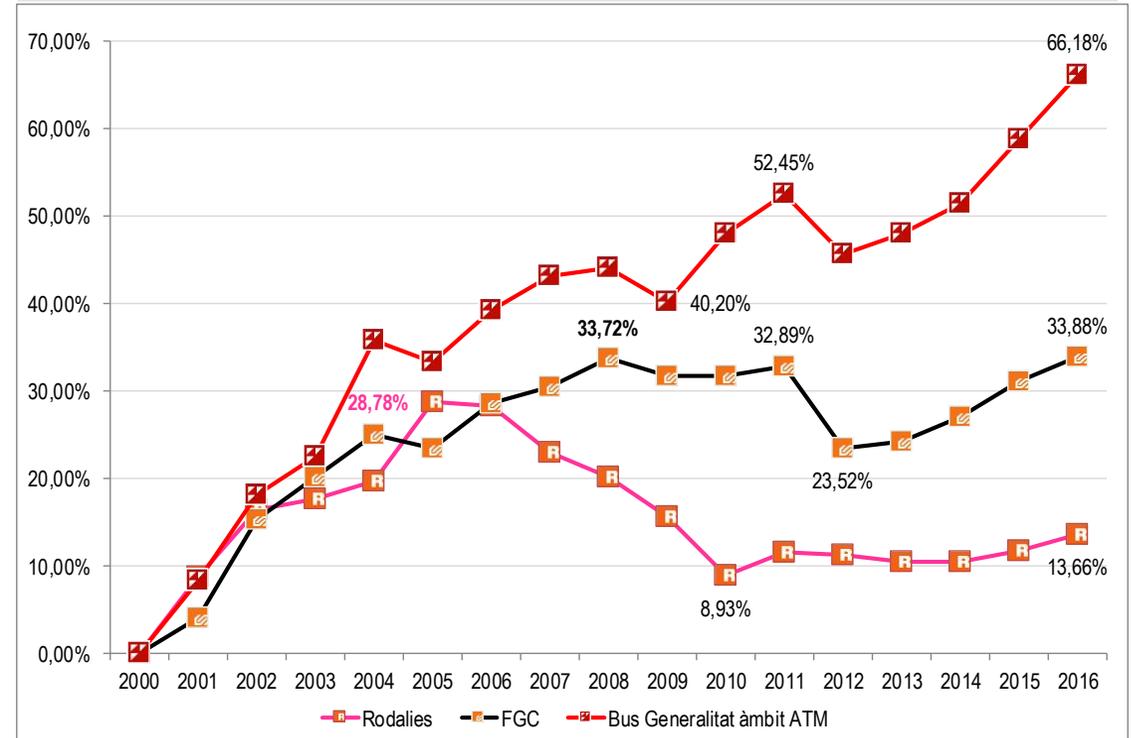
La crisis de las Cercanías se refleja en la pérdida de 14,4 millones de viajeros entre 2005 y 2016.

- **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

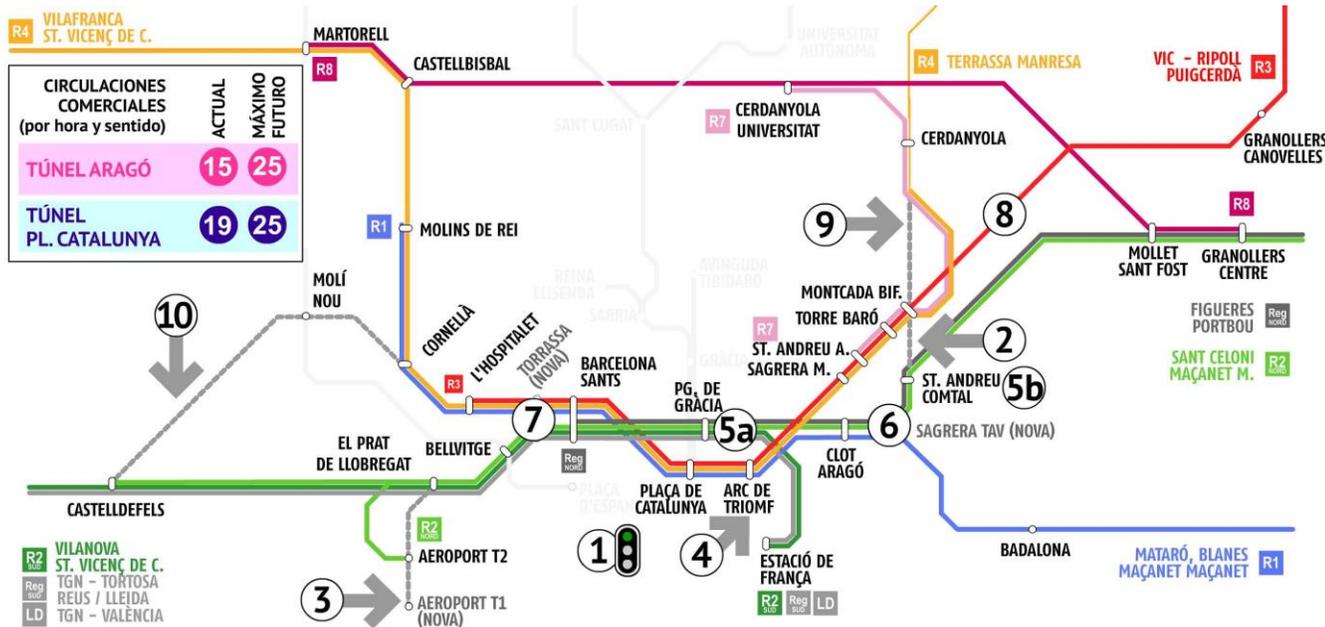
## Ayuntamientos

- **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)

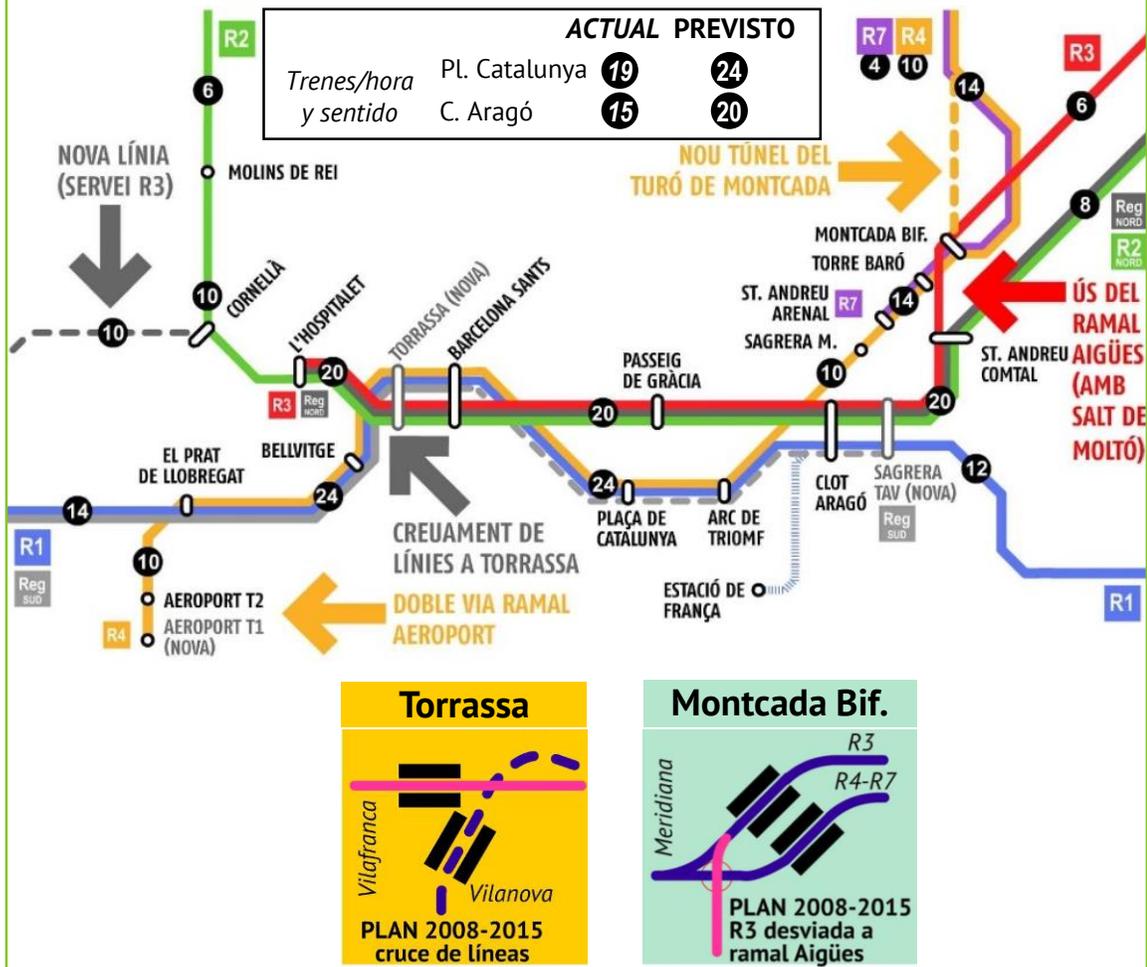
### Medidas del Plan de Cercanías para servir nuevas áreas

- 10 NUEVA LÍNEA CORNELLÀ CASTELLDEFELS

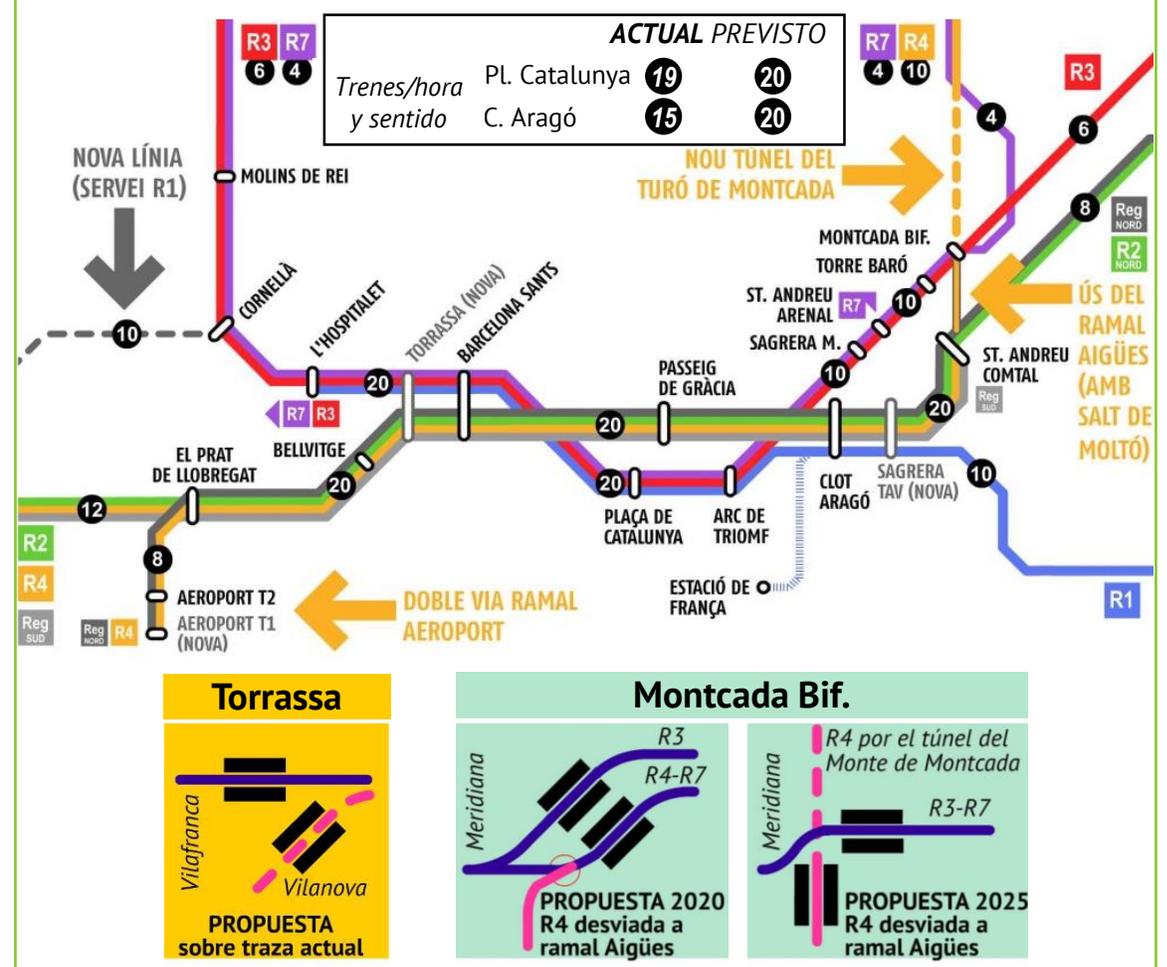


# Reequilibrio oferta-demanda más económico y funcional

## Situación prevista Plan de Cercanías 2008-2015



## Propuesta de cambio

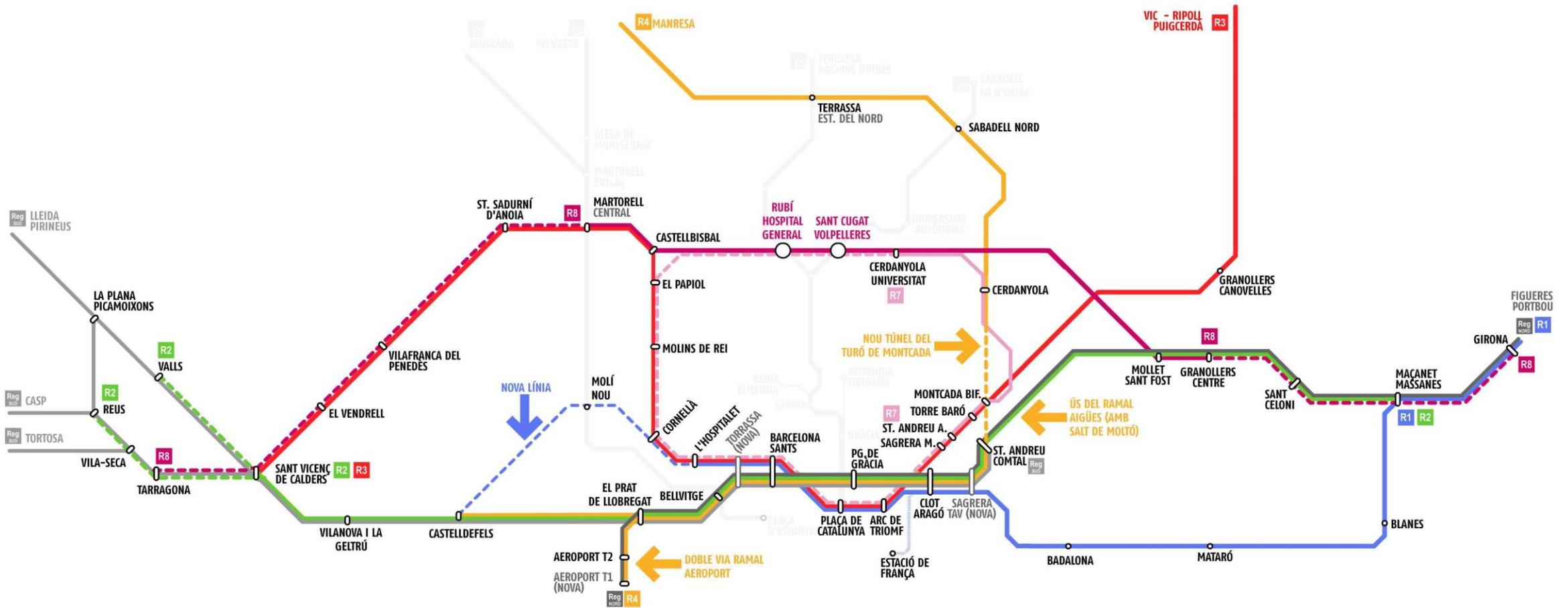


# Reequilibrio oferta-demanda más económico y funcional

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

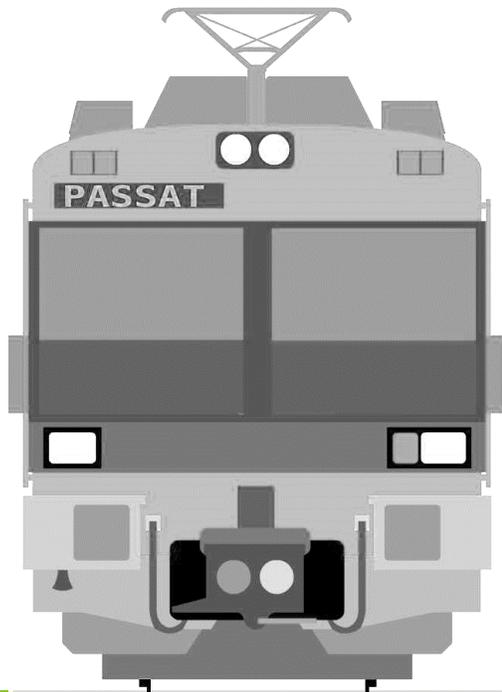
| Mejora de tiempos de viaje, R2 sur y R4 más directa  | Mejora de las conexiones, aprovechando Sagrera TAV  | Mejora de la explotación, transición más tranquila  | Reducción de costes, ningún incremento   |
|--|---|---|--|
| <b>Reducción de 10 minutos de tiempo de viaje entre el Vallès Occidental:</b> 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)

