

Comunicat // 05-08-2011

El tall ferroviari planificat més gran dels últims temps no servirà per millorar el transport públic de Catalunya

- L'únic objectiu del tall és el de culminar un projecte urbanístic que ha implicat una flagrant reducció de la capacitat de l'ample ibèric a Barcelona
- Encara hi ha planificades tres grans obres que reduiran, encara més, la capacitat ferroviària potencial de Barcelona
- Els usuaris del transport públic s'haurien de duplicar als propers anys, però les decisions dels urbanistes sobre la infraestructura ferroviària ho posen molt difícil

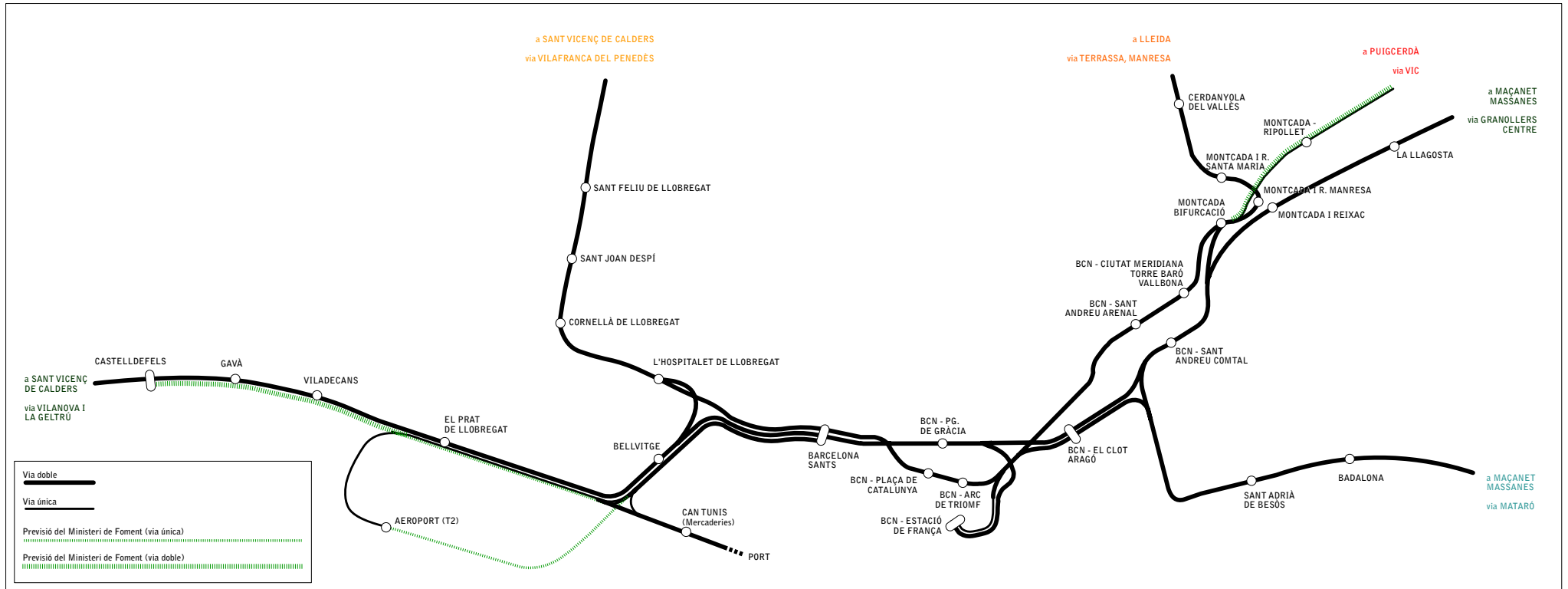
Història d'un fracàs planificat. Ni l'Ajuntament de Barcelona, ni la Generalitat de Catalunya, ni el Ministeri de Foment estan exempts de culpa en la progressiva reducció de capacitat ferroviària de la capital catalana. Sota el pretext de la integració urbanística i de facilitar el camí de l'AVE, s'ha perpetrat una flagrant asfíxia sobre el sistema ferroviari català que compromet els temps de viatge entre Barcelona i el sud de Catalunya: línies de Tarragona – Reus – Móra la Nova, Reus – Lleida, Valls – Lleida i Salou - Tortosa. Així, l'any 2005 les tres administracions van acordar suprimir dues de les quatre vies amb què comptava la línia Barcelona – Vilanova – Sant Vicenç en l'accés al sud de Sants. Aquestes vies eren la primera part d'un projecte amb què el Ministeri de Foment pretenia quadruplicar el tram entre Castelldefels i Sants de forma semblant a com s'ha fet a Madrid. L'objectiu era permetre la convivència dels nombrosos trens de Rodalies amb els Regional Exprés sense afectar els temps de viatge dels darrers. Des de la pèrdua d'aquestes vies no s'ha pogut recuperar el temps de viatge de 55 minuts entre Sants i Tarragona i, ni molt menys, es podrà escurçar a 45 minuts com estava previst al *Plan General Ferroviario de 1987*. [S'adjunta infografia]

Noves amenaces poden hipotecar el futur ferroviari de Barcelona. El túnel de l'AVE serà útil per captar nous trànsits de llarg recorregut i una part d'usuaris de la línia regional de Girona, però no serà la solució definitiva a la congestió ferroviària de Rodalies i Regionals dels túnels actuals del Pg. de Gràcia i Pl. Catalunya. Mentre es parla de construir un tercer túnel d'ample ibèric a llarg termini no es parla dels projectes actuals que hipotecaran la capacitat ferroviària de Barcelona:

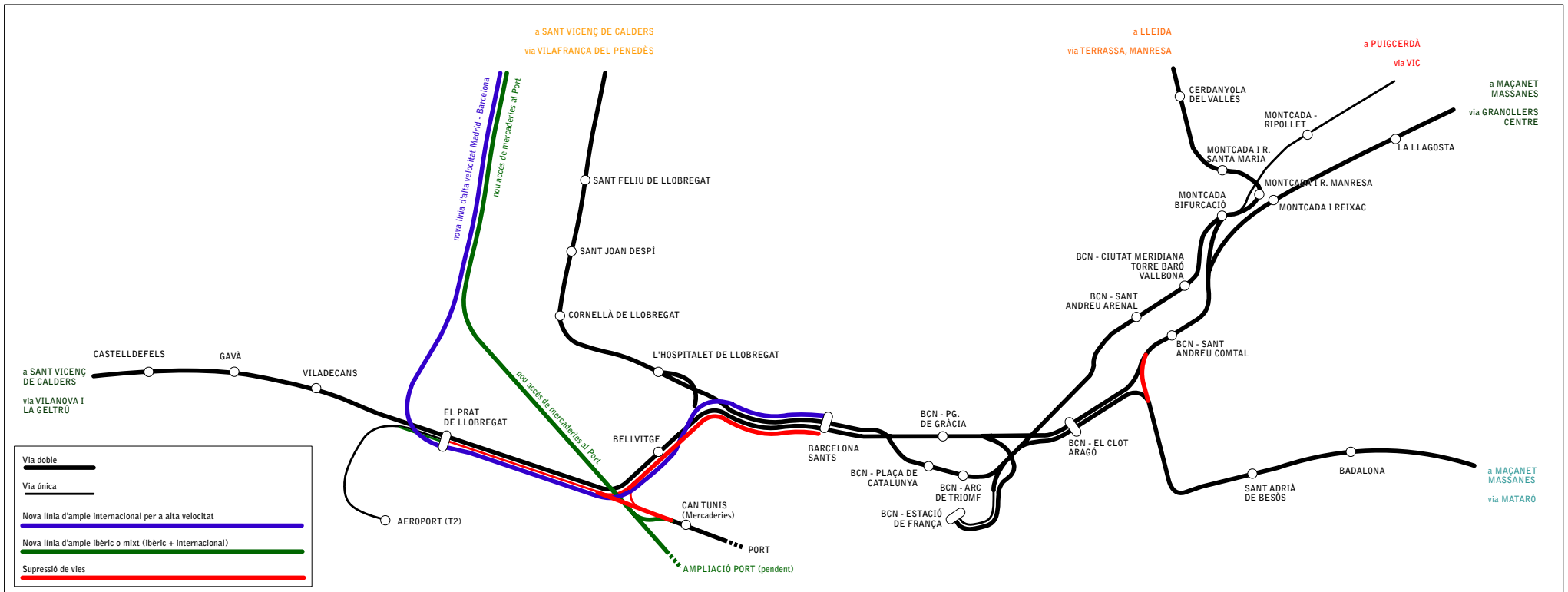
- **El calaix Sant Andreu – Sagrera TAV (en obres).** Es construeix només amb tres vies en comptes de quatre, fent impossible que les línies R2 NORD i R4 disposin de vies independents entre l'estació de Sagrera TAV i Montcada per realitzar reforços de serveis no passants per Barcelona.
- **El soterrament de vies a l'Hospitalet** de la línia R2 SUD s'ha planificat només amb dues vies en comptes de quatre, que és el que es disposava inicialment. Això dificulta una quadruplicació de vies completa entre Barcelona i Castelldefels, un projecte possible a mig termini per trams.
- **La supressió dels usos ferroviaris de l'Estació de França**, un caramell de l'especulació urbanística que farà impossible utilitzar aquella terminal per als trens regionals i de llarg recorregut, o per una nova línia de Metro comarcal entre Barcelona i el Vallès utilitzant el túnel de Meridiana.

Per evitar nous desencerts la PTP emplaça les recents renovades administracions municipals i autonòmica a revisar profundament la planificació ferroviària i supeditar-la a millorar l'oferta del ferrocarril de Rodalies i Regional. Per això proposem adoptar les bases del Pla Tren 2014, que faria possible doblar el nombre de trens que donen servei a Barcelona posant al centre de la planificació els usuaris del transport públic.

XARXA D'ADIF PRÈVIA A L'AVE I AL CALAIX DE SANTS



XARXA D'ADIF POSTERIOR A L'AVE I AL CALAIX DE SANTS



OPORTUNITATS I RISCOS DE LA PLANIFICACIÓ VIGENT

