

EL FUTUR DE RODALIES

Col·legi de Camins, Canals i Ports de Catalunya
25 d'abril de 2017

Ricard Riol Jurado
President de PTP

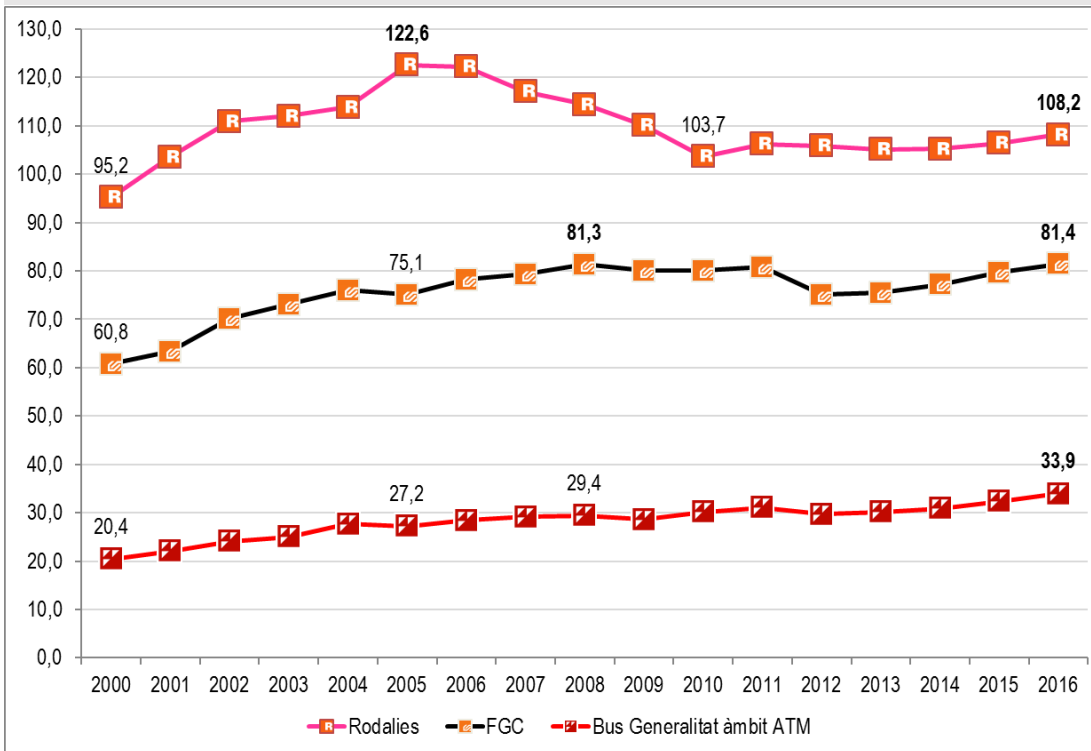


Rodalies ha perdut massa viatgers

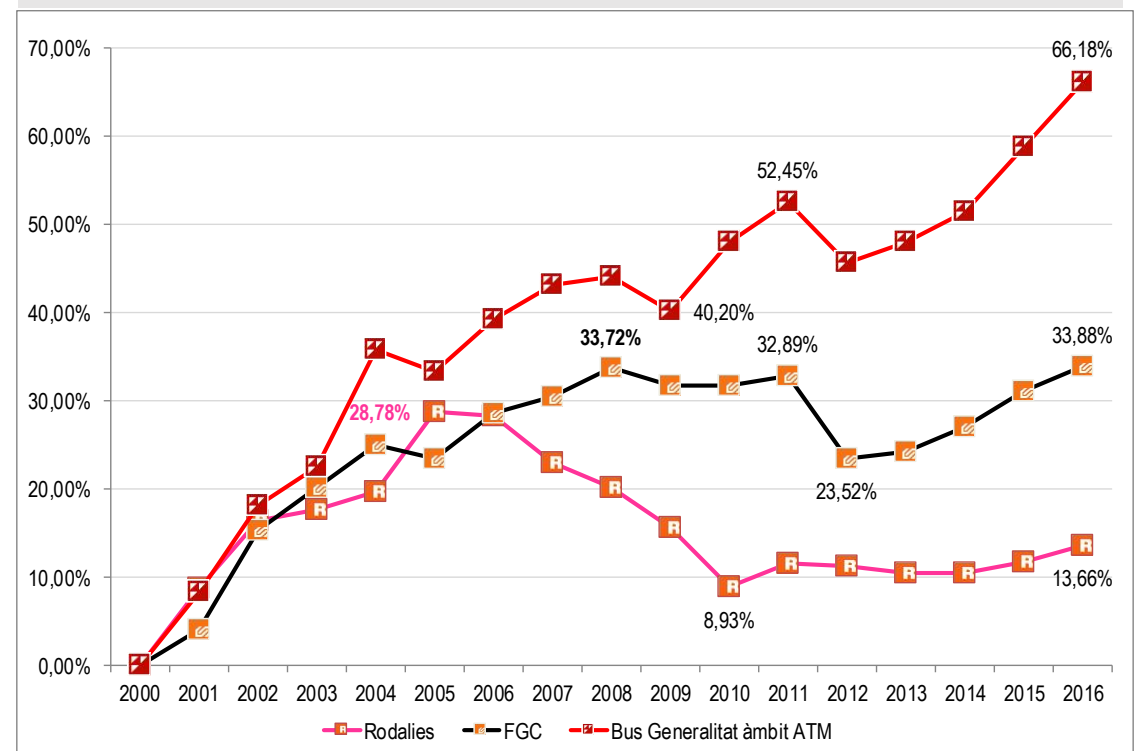
La crisi de les Rodalies es reflecteix en la pèrdua de 14,4 milions de viatgers entre 2005 i 2016.

- **Punts febles:** manteniment d'infraestructura, senyalització, vies úniques i cisallaments.
- **Oportunitats:** millora de freqüències, de capacitat i dels temps de viatge.

Milions de viatgers anuals a Rodalies, FGC i bus GenCat



Percentatge creixement anual respecte any 2000



Què estem fent malament?

Han faltat inversions del Ministeri de Foment

- Rodalies ha estat víctima del seu èxit: grans creixements de demanda entre 1989 i 2005 no acompanyats d'inversió. Incompliment global de plans: PDI, Pla de Rodalies...
- **El Ministeri de Foment ha tingut com a prioritats les línies d'alta velocitat, les autovies i els aeroports** (triple A), no la mobilitat metropolitana.

El territori ha estat mancat de criteri i d'unitat per fiscalitzar el compliment del Pla de Rodalies 2008-2015

- La Generalitat ha afegit **incertesa** (privatització tren aeroport, complicació de traçats sobre línies projectades...), i ha tingut **altres prioritats en obres** (carril bus-VAO, metro a l'aeroport), **projectes** (túnel d'Horta) i **serveis** en modes competidors.
- Alguns projectes han estat massa ambiciosos i han fracassat al mateix temps que punxava la bombolla immobiliària (**soterraments**).
- Alguns projectes no tenen **estudis d'explotació** prou desenvolupats: què passarà amb els semidirectes i regionals si enllacem les línies de costa? Podem explotar el costa-costa amb trens de dos pisos? On s'ha de connectar el túnel del Turó de Montcada?
- Algunes actuacions del Pla de Rodalies tenen una **escàs recolzament municipalista**. De vegades prima una visió de barrera urbana sobre la visió de rodalies com a servei públic i vertebrador del territori (desdoblaments R1 i R3).

Com podem superar la situació actual?

Ministeri de Foment

- Prioritat per la **mobilitat quotidiana** (a tota Espanya)
- Inversions **sostingudes i realistes** al llarg del temps a rodalies, a la regió metropolitana de Barcelona en particular



Generalitat de Catalunya

Àrea Metropolitana de Barcelona

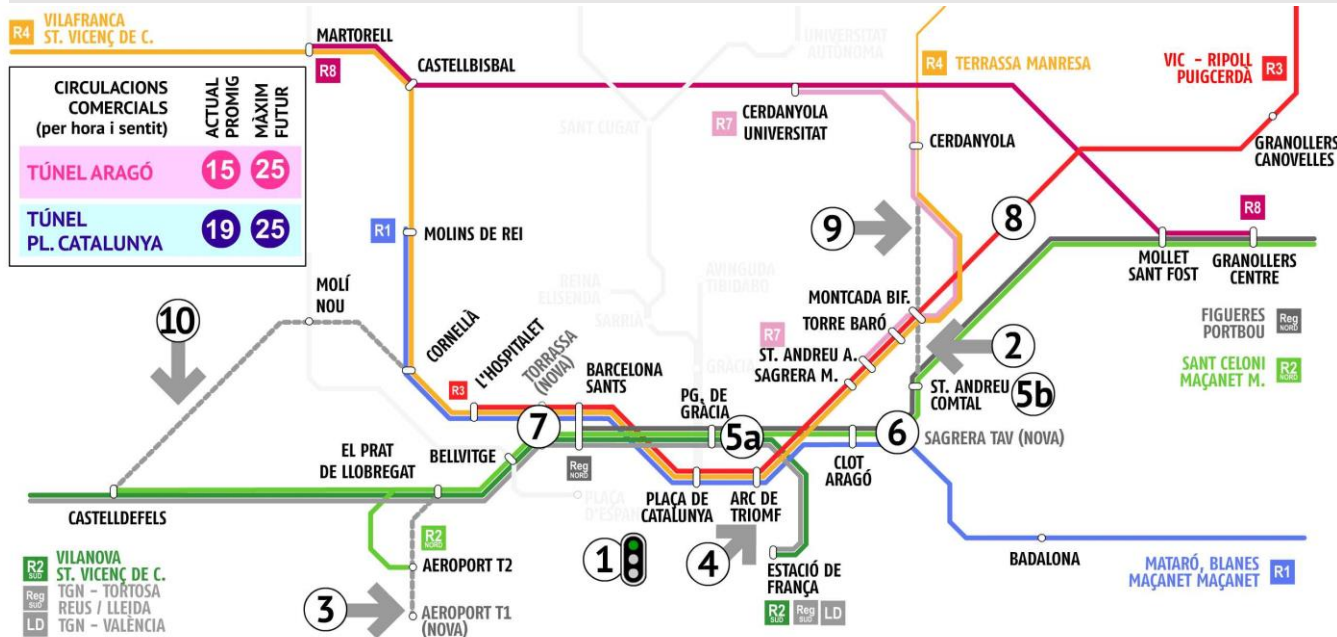
Ajuntaments

- **Visió de sistema**, no de suma de localismes
- Demandar projectes **més viables** econòmicament
- Demandar projectes **més concrets** tècnicament i més **possibilistes** amb l'exploració
- **Compartir** discurs
- **Control** d'execució

- Mantenir les **idees fortes del Pla de Rodalies 2008-2015**: increment de freqüències, equilibri de circulacions pels túnels, equilibri d'oferta-demanda, duplicacions de via, millora dels temps de viatge i intercanviadors.

Proposta de prioritització del Pla a curt termini

Mesures del Pla de Rodalies 2008-2015



El Pla de Rodalies 2008-2015 és un bon projecte, però cal prioritzar les **accions més efectives** a curt termini per abordar el repte de la Zona de Baixes Emissions:

- **Senyalització** adequada a línies i trens.
- Avançar la nova estació de **St. Andreu Comtal** amb rebotadors, per eliminar la bifurcació de Pg. de Gràcia (Est. França)
- **Acabar el nou accés a l'aeroport**, però no segregarlo de l'exploració de Rodalies! (no privatització).
- **Salt de moltó al ramal Aigües**, per equilibrar les circulacions dels túnels i generar un nou equilibri oferta-demanda.

Mesures del Pla de Rodalies per ampliar la capacitat

- | | |
|--|--|
| 1 ERMTS / SENYALITZACIÓ | 5a ELIMINACIÓ BIFURCACIÓ PG. GRÀCIA |
| 2 HABILITACIÓ DE SALT DE MOLTÓ AL RAMAL AIGÜES | 5b REBOTADOR I REFORMA ESTACIÓ ST. ANDREU COMTAL |
| 3 NOU ACCÉS A L'AEROPORT AMB VIA DOBLE | 6 INTERCANVIADOR DE LA SAGRERA ALTA VELOCITAT |
| 4 AMPLIACIÓ D'ANDANES A ARC DE TRIOMF | 7 INTERCANVIADOR DE LA TORRASSA |
| | 8 DUPLICACIÓ DE LA LÍNIA DE VIC (R3) |

Mesures del Pla de Rodalies per millorar la rapidesa

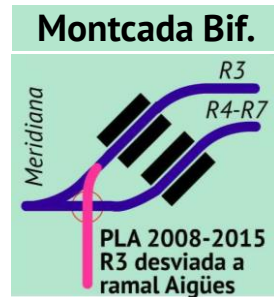
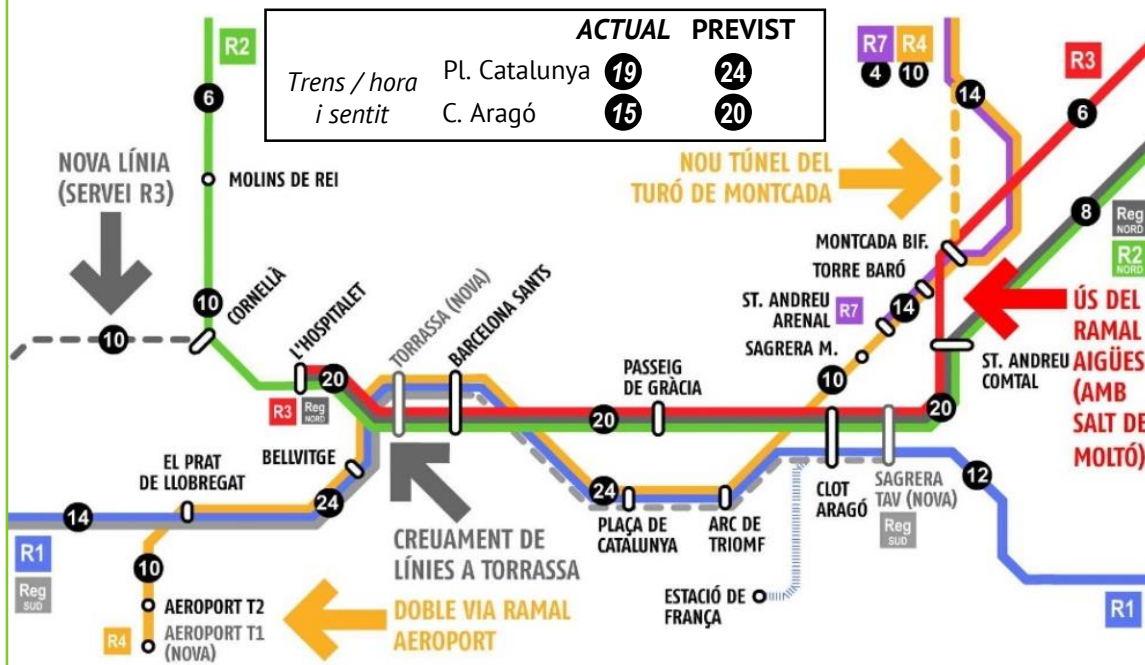
- 9 TÚNEL DEL TURÓ DE MONTCADA (Baipàs R4)

Mesures del Pla de Rodalies per servir noves àrees

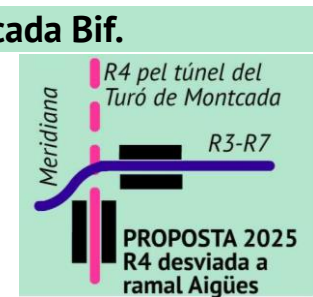
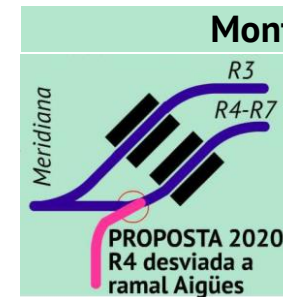
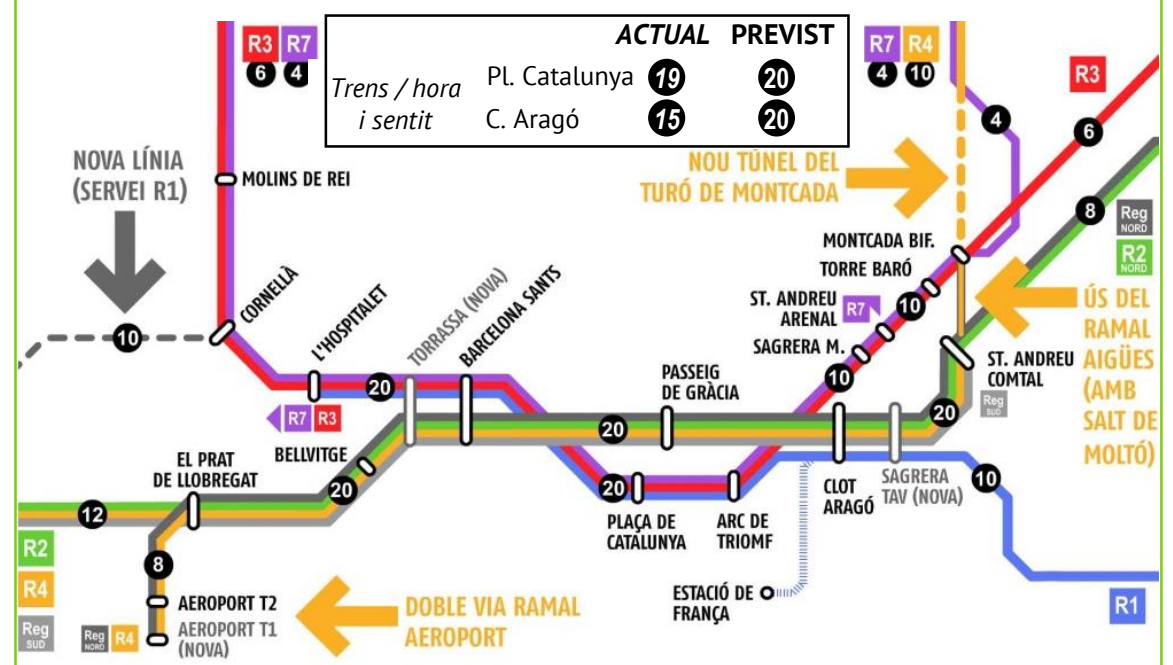
- 10 NOVA LÍNIA CORNELLÀ CASTELLDEFELS

Reequilibri oferta-demanda més econòmic i funcional

Situació prevista Pla de Rodalies 2008-2015



Proposta de canvi



Reequilibri oferta-demanda més econòmic i funcional

Millora de la capacitat dels túnels de Barcelona

40 M€

Acabar est. St. Andreu C. i salt moltó Aigües

+40%

CAPACITAT ALS TÚNELS

Capacitat horària 2016

Capacitat horària 2020

C. Aragó
Pl. Catalunya

18.155 pers. (15 trens)

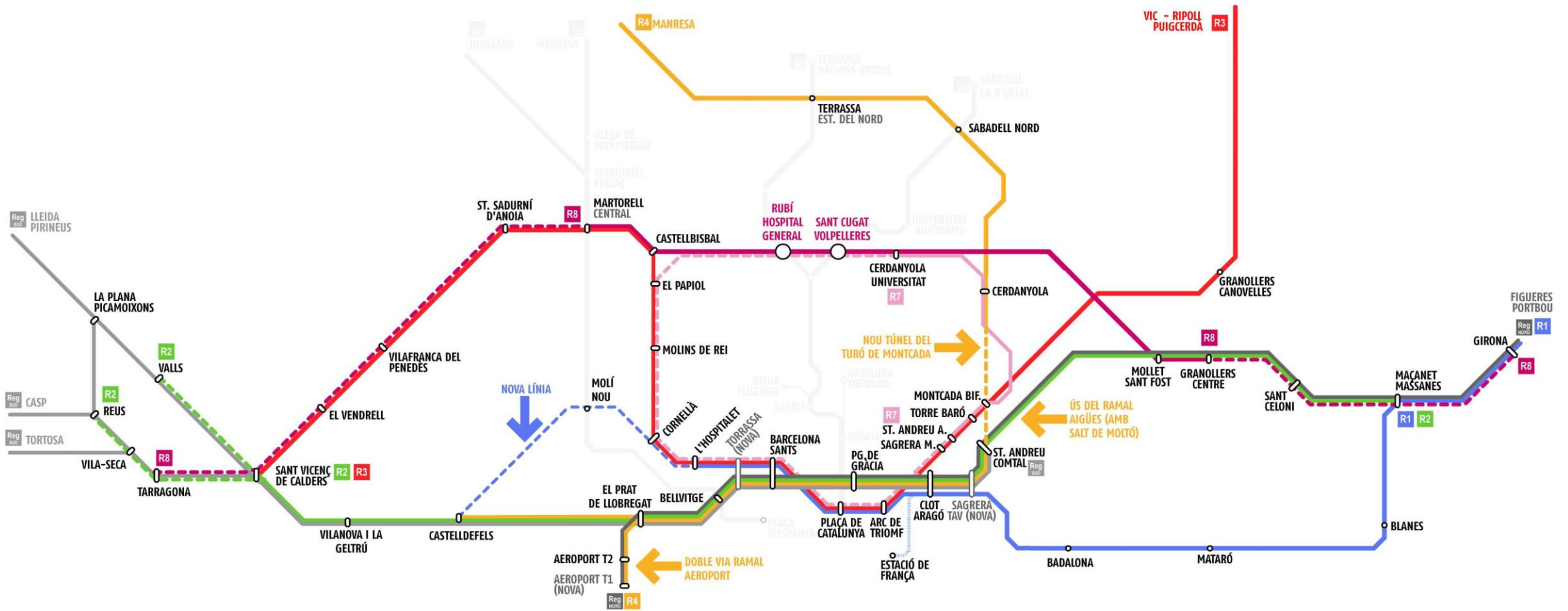
18.838 pers. (19 trens)

26.408 pers. (20 trens)

26.408 pers. (20 trens)

Millora de temps de viatge, R2 sud i R4 més directa.	Millora de les connexions, aprofitament de Sagrera TAV	Millora de l'exploració, transició més tranquil·la	Reducció de costos, cap increment
Reducció de 10 minuts de temps de viatge entre el Vallès Occidental: de Cerdanyola a Sants, 4 parades menys.	Les línies més utilitzades del nord, R1 i R4 nord, connectades a Sagrera TAV. Connexió més directa Vallès O – Maresme.	S'evita el cisallament R3-R4 a Montcada Bifurcació	S'aconsegueix un nou equilibri d'oferta-demanda per només els 10 M€ del salt de moltó al ramal Aigües.
Manteniment de semidirectes amb trens de 2 pisos a la R2, que ja no hauria d'unificar-se amb els trens locals R1.	Connexió de l'àmbit més dens de la RMB amb l'alta velocitat a Sagrera TAV i amb l'aeroport	Manteniment de semidirectes a la R2 sud	Soterrament de l'Hospitalet més viable: amb 250 M€ menys en evitar-se soterrament molt profund i creuaments.
	Possibilitat de fer arribar els regionals del nord a l'Aeroport, i parada dels regionals del sud al Prat.	Es manté la compatibilitat del material mòbil a la línia R2 sud (sèries 448 i 450), de difícil encaix a R1 i Pl. Catalunya.	S'integra el túnel del turó de Montcada amb la reforma de l'estació i barri de Montcada Bifurcació.

Esquema resultant



Moltes gràcies!

