

La PTP presenta el document Objectiu Tren 2024: Una proposta ferroviària per reduir a quasi zero les emissions de CO2 del transport públic a Catalunya



L'Associació per la promoció del transport públic (PTP) ha presentat el document "Objectiu Tren 2024", una proposta de serveis ferroviaris per a Catalunya per **doblar la demanda del servei ferroviari a Catalunya** (dels actuals 660 milions de viatgers al 2019 a 1.350 milions l'any 2030), i contribuir a **donar resposta a l'emergència climàtica** i la contaminació urbana.

"Objectiu Tren 2024" detalla els criteris i les actuacions prioritàries per aprofitar els avantatges del ferrocarril sobre la resta de transports motoritzats: capacitat, estalvi energètic, emissions zero de carboni i de gasos contaminants, seguretat, temps de viatge, millora l'equilibri territorial, estructurador de la xarxa de transport i socialment just. Es vol aconseguir un ferrocarril fiable i competitiu, per a tot el país (no només per "connectar Barcelona"), configurant una xarxa única amb serveis basats en els principis de cadència, correspondència i en la integració de les xarxes. Considerem imprescindible descentralitzar les inversions abandonant la màxima "Metro per a Barcelona, Autovies per al país".

Per assolir aquests objectius, el document proposa la creació d'un **programa únic d'inversions ferroviàries, global i integrat, per a tot Catalunya**, on es prioritzin les inversions que poden captar més passatgers i generar més connectivitat, al marge

de qui sigui l'operador. Aquest programa estaria **cofinançat al 30% per l'administració de l'estat, el 30% per la Generalitat i el 40% restant procedent de la instauració de peatges i vinyetes a la xarxa viària catalana.**

El document detalla les característiques que ha de tenir el servei ferroviari: freqüència, cadència (tota ciutat de més de 100.000 habitants ha de tenir una cadència mínima d'una hora) i amplitud horària (des de qualsevol estació s'ha de poder arribar a Barcelona abans de les 8 del matí), i detalla les actuacions necessàries prioritàries per assolir aquest nivell de servei.

Com a actuacions prioritàries en infraestructura, s'analitzen en profunditat mesures de reordenació d'enllaços i creació de noves vies d'estacionament i rotació, l'adaptació de les estacions a la llargada dels tren i completar d'adaptació a PMR, l'ampliació de les vies úniques o dobles més crítiques i la millora de la capacitat ferroviària de Barcelona mitjançant la unió dels tramvies i prolongació dels tramvies i la finalització de la línia 9 del metro. Complementàriament a les actuacions en infraestructura, es proposa l'adquisició de nous trens, la construcció d'intercanviadors (amb especial atenció als del Vallès i al del Camp de Tarragona) i millora de l'aprofitament de l'alta velocitat per a la connectivitat regional.

Més enllà de les mesures amb caràcter immediat, es proposen un seguit d'estudis de viabilitat que cal tenir enllestits en dos escenaris temporals diferents (2023 i 2030) per estendre la xarxa ferroviària a àrees que actualment no disposen d'aquest servei. El document conclou amb un estudi detallat, línia per línia, del nivell de servei desitjable.

“Objectiu tren 2024” és especialment explícit amb les discrepàncies que sorgeixen quan les decisions o planificacions administratives no contribueixen a fer avançar el ferrocarril o fins i tot hi van en contra. Així s'analitzen, entre altres, els següents casos particulars:

- Desaparició de les **estacions de Montcada-Ripollet i Santa Perpètua de Mogoda desapareixerien** si prospera la idea de la Generalitat de desviar la R3 pel corredor de la R2 com alternativa al seu desdoblament.
- **Paralització d'actuacions de desdoblament de vies que queden supeditats a costos soterraments, en comptes de proposar** solucions alternatives al problema de la integració urbana
- Intercanviadors no operatius o que exigeixen recórrer distàncies d'un quilòmetre a peu entre estacions. El Ministeri de Foment té pendent la seva part dels intercanviadors de Volpelleres i Hospital General.

- No a l'estació "central" del Camp de Tarragona, La estació projectada segueix sense connectar les Rodalies amb la velocitat alta.
- Prioritat per al túnel del Turó de Montcada. L'oposició de l'ajuntament de Montcada i Reixac pot perjudicar el sistema ferroviari de tota la regió metropolitana. A curt termini és la millor opció per donar capacitat i millores de temps de viatge al Vallès i al Bages via línia R4 de Rodalies amb trens de 200 metres i velocitats de 140 km/h., mentre que un nou túnel per a FGC entre Barcelona i Sant Cugat, molt més car i de termini d'execució molt més llarg, estaria limitat a trens de 80 metres i velocitats màximes de 80 km/h.
 - **Explotació del nou accés a la terminal T1 amb la línia R4 nord** de Rodalies (Barcelona – Sabadell Centre – Terrassa - Manresa), i no amb una llançadora segregada de les línies actuals. Cal tenir en compte que segons l'explotació que es faci del nou ramal el Prat – Aeroport T1, la xarxa de Rodalies podrà millorar la seva capacitat o empitjorar-la als propers 10 anys

La PTP posa aquesta proposta a disposició de la ciutadania i les administracions de Catalunya, i s'obre al diàleg i l'intercanvi d'idees amb les entitats i ens que així ho vulguin. A tal efecte, "Objectiu tren 2024" iniciarà properament una ronda de presentacions territorials i sectorials.

Barcelona, 18 de juny de 2020