

La PTP lamenta el rebuig del Parlament de Catalunya a la proposta de connexió ferroviària de la línia R4N de rodalies amb l'Aeroport del Prat



Una llançadora independent Barcelona – El Prat, que és l'alternativa dels grups que es van oposar a la proposta de resolució, perjudicaria tot el servei de rodalies

La PTP insta a la revisió de la decisió, i expressa el seu ple suport a les autoritats locals i entitats cíviques que s'han pronunciat a favor de la prolongació de la R4 nord fins a l'aeroport.

La Comissió de Territori del Parlament de Catalunya va rebutjar en la seva sessió de 13 de juliol una proposta de resolució que plantejava donar servei al nou ramal ferroviari de l'Aeroport del Prat mitjançant la prolongació de la línia de rodalies R4 nord, tal com han sol·licitat els alcaldes de diverses poblacions del Vallès. Lamentablement, la proposta no va prosperar per l'oposició dels grups parlamentaris que donen suport al govern, que van manifestar la seva preferència per una llançadora independent desvinculada dels actuals serveis de rodalies.

Si es fa una anàlisi rigorosa de l'operació en termes de riscos i oportunitats, on es pensi en totes les persones usuàries de Rodalies i no només en les de l'aeroport, crear una llançadora

en comptes d'un ramal de Rodalies és una autèntica temeritat. En canvi, integrar el ramal en construcció com a part del servei de rodalies actual, ajudaria a descongestionar el servei donant al mateix temps una bona oferta a l'aeroport.

La PTP ja ha alertat repetidament (<https://transportpublic.org/llançadora-no-rodalies-si/>) dels riscos d'una llançadora exclusiva Aeroport T1 – Barcelona, i la preferència per un sistema d'exploració a partir de la prolongació de l'actual línia de rodalies R4 nord. Sense entrar en el debat de quin ha de ser l'operador del servei, la PTP insisteix en els arguments que avalen aquesta alternativa:

- **La millora la capacitat dels túnels passants d'ample ibèric s'ha de destinar a poder ampliar el servei global de Rodalies, no per a llançadores d'ús exclusiu entre la Barcelona i el seu Aeroport**, com han proposat els grups que donen suport al Govern de la Generalitat. La segregació del tren de l'Aeroport del sistema de Rodalies amb una línia exclusiva Barcelona-El Prat-Terminal T1 que consumiria ella sola 4 o 6 solcs per hora del túnel del C.Aragó, justament les reserves que s'havien previst per reforçar serveis d'altres línies de Rodalies.
- **L'accés a l'Aeroport mitjançant una prolongació de la línia R4 nord presenta els següents avantatges:**
 - **Explotació.** Permet equilibrar el nombre de circulacions entre els túnels d'Aragó i de Plaça Catalunya i incrementar el servei a Rodalies.
 - **Demanda.** La línia R4 nord és la que cobreix les ciutats més grans del Vallès, disposa de via doble a tot el trajecte (més fiabilitat) i més població. Juntament amb la R1 és la semilínia amb més demanda de passatgers, i actualment han de compartir els solcs disponibles del túnel de PL. Catalunya.
 - **Connexions.** El trasllat de la línia R4 al túnel del C. Aragó permet connectar els dues àrees metropolitanes més grans, ÀMB i Vallès (part Oriental) entre sí i amb l'alta velocitat (Sagrera Alta Velocitat) i l'Aeroport.
 - **Permet mantenir el ramal actual de la terminal T2 com a terminal de la línia R11 de regionals (Barcelona – Girona – Figueres – Cervera de la Marenda)**, incrementant les zones del país servides directament amb l'aeroport de Barcelona.

Per contra, la solució d'una llançadora exclusiva Aeroport T1 – Barcelona, promoguda primer com a iniciativa públic-privada (2015) i després com a FGC (2018), presenta els següents inconvenients:

- **Una llançadora “premium” hipotecaria la capacitat dels túnels ferroviaris de Barcelona en comptes de millorar el servei al màxim de població possible.** La necessitat d'ampliar la capacitat del sistema de rodalies és una mesura fonamental contemplada al Pla de Rodalies (i imperativa per fer front al Pla de Qualitat de l'Aire). Dedicar gran part d'aquest romanent de capacitat a una llançadora que només connecta l'Aeroport amb Barcelona és una estratègia molt desencertada tenint en compte les necessitats actuals del servei. Precisament FGC

és un exemple de prioritització dels serveis de més llarg abast sobre els curts en túnels amb capacitat compromesa: l'any 2016 reformava l'estació de Sarrià amb un esquema de vies que permetrà convertir l'actual línia urbana curta L6 (PL. Catalunya – Sarrià) en serveis que vagin cap al Vallès.

- **S'hipotecaria la capacitat de rebotar trens de rodalies procedents del nord sense cisallar vies.** La inexistència de terminals on els trens que canvien de sentit no envaeixin el sentit contrari és una de les mancances de Rodalies. La línia R11 (Barcelona Sants – Girona – Figueres – Cervera) està rebotant els trens de manera precària a les estacions de Bellvitge i el Prat de Llobregat, on a més està restant capacitat ferroviària a la línia de Vilanova. El nou ramal a l'Aeroport permetria rebotar en bones condicions la línia regional R11 i alguna línia de rodalies del nord (R2 nord actual i R4 nord al futur)
- **S'hipotecaria la capacitat de rebotar trens de rodalies procedents del sud sense cisallar vies.** La llançadora exclusiva Aeroport – Barcelona també reduirà la futura capacitat de l'estació de Sant Andreu Comtal, on està en construcció una platja de vies capaç de rebotar trens regionals R13, R14, R15 i R16 i alguna línia de rodalies del sud en bones condicions.

La PTP porta anys [exigint al Ministeri de Foment el compliment i millora del pla de Rodalies 2009-2015](#). El que no podem subscriure són propostes que -tot i utilitzar el bon nom de FGC- siguin tècnicament ineficaces i perjudicials per a la majoria de les persones usuàries, o que impedeixin que les rodalies siguin beneficiàries de noves infraestructures com el **nou ramal de l'Aeroport o la platja de vies per rebotar trens de Sant Andreu Comtal**, actualment en construcció.

Barcelona ja té un precedent fracassat de llançadora a l'Aeroport, l'antiga línia R10 Aeroport – Estació de França, i que va haver de suprimir-se per explotar-se com a línies R2 Sud i R2 Nord per tal d'optimitzar la capacitat dels túnels i garantir una més bona accessibilitat ferroviària a l'Aeroport. El mateix pla de Rodalies indica que l'Aeroport s'havia de servir amb la línia R4 Nord: Aeroport – Barcelona – Sabadell – Terrassa – Manresa; per tal d'equilibrar l'oferta i la demanda del nord i sud de Barcelona i aprofitar al màxim la capacitat dels túnels (màxim de 22 trens per hora i sentit a Rodalies).

Per tots aquests motius, des de la PTP lamentem profundament la decisió presa en el si de la comissió de territori del Parlament de Catalunya i instem a la seva reconsideració. Al mateix temps, expressem el nostre ple suport a les autoritats locals i entitats cíviques del Vallès, del Bages i de l'àrea metropolitana de Barcelona que s'han pronunciat a favor de la connexió de l'aeroport amb la R4 nord.

Barcelona, 22 de juliol de 2020.