

Barcelona, a 9 de desembre de 2022

La PTP celebra l'augment de freqüències al Metro del Vallès d'FGC



A partir d'avui, Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) reorganitza i incrementa el servei entre el Vallès i Barcelona per fer front l'increment de demanda.

En hora punta la xarxa disposa d'un interval de pas de 2,5 minuts entre Barcelona Plaça Catalunya i Sant Cugat, i cada 5 minuts als ramals de Terrassa i Sabadell.

Des de la PTP celebrem aquesta millora del servei i felicitem als FGC per tot l'esforç en aquest nou sistema d'operació.

Avui, 9 de desembre de 2022, és un dia històric per a la línia Barcelona-Vallès. Amb aquest augment de freqüències, la xarxa passa a operar al màxim de la capacitat de la infraestructura. **Concretament, els trens de les línies S1 i S2 circulen cada 2,5 minuts entre les estacions de Barcelona Plaça Catalunya i Sant Cugat, i cada 5 minuts a cadascun dels ramals (Terrassa i Sabadell) a l'hora punta. D'aquesta manera, s'optimitza la capacitat de transport entre Barcelona i les dues capitals del Vallès Occidental.**

Aquestes millores de servei han estat possibles gràcies a les inversions que ha anat realitzant la Generalitat de manera contínua durant els últims anys: adaptació de la infraestructura per a la conducció automàtica (Automatic Train Operation (ATO)), ampliació de les cotxeres de Rubí, adquisició de 15 nous trens de la sèrie 115, arribant a les 61 unitats disponibles, etcètera... Per tant, avui culmina un llarg procés que integra les necessitats operatives al disseny de les infraestructures des del minut zero i que tenia per objectiu oferir la màxima capacitat possible al metro del Vallès: **32 trens per hora i sentit entre**

Gràcia i Pl. Catalunya, rècord de circulacions ferroviàries a tota Espanya, i **24 trens per hora i sentit entre Sant Cugat i Gràcia**.

Explotació tipus metro: Simplificació de línies, més freqüència i parada a totes les estacions

Amb aquesta nova operativa, cada ramal del Vallès queda cobert per una sola línia: S1 per a Rubí i Terrassa i S2 per a la Universitat Autònoma i Sabadell. Les dues línies, convenientment reforçades amb freqüència, i amb parada a totes les estacions fins a Plaça de Catalunya, absorbeixen els anteriors serveis parcials S5, S6 i S7, fins a Sant Cugat, Universitat Autònoma i Rubí Centre, respectivament. Les línies urbanes de Barcelona seguiran com a L6 (Sarrià), L7 (Av. Tibidabo) i L12 (Llançadora Reina Elisenda). D'aquesta manera, **el sistema s'explota com un metro pur, amb alta freqüència i parada a totes les estacions**. Anteriorment, les línies tenien un règim de parades semidirecte que estalviava únicament 3 parades, però que impedia l'actual increment d'oferta. El nou servei incrementa en 5 minuts els trajectes de Terrassa/Sabadell a Barcelona Plaça de Catalunya, passant de 48/49 a 53/54 minuts. Tanmateix, com que es passarà d'una freqüència d'entre 8 i 12 minuts a una de 5 minuts als ramals, **l'augment del temps de viatge queda compensat per un menor temps d'espera en hora punta**.

D'altra banda, per fer possible l'increment de circulacions Barcelona - Vallès, l'L7 (Pl. Catalunya - Av. Tibidabo), on la pressió de la demanda és menor, redueix el servei de trens cada 6 minuts a tenir-ne cada 8.

Nova informació a les persones usuàries

La nova explotació millora la comprensió de la xarxa i simplifica la informació a les persones usuàries: les pantalles indiquen el temps d'espera en lloc de l'hora prevista, ja que amb intervals tan baixos el més important és la regularitat, tal com ja feia la xarxa de metro de TMB. Les pantalles de les estacions estrenen, a més, un format en fons negre, més visual i estalviador d'energia.

Una solució tècnicament molt avançada

Des d'un punt de vista tècnic, aquest nou esquema presenta alguns aspectes d'especial rellevància.

1. **Aquesta nova operativa està concebuda per minimitzar l'impacte del cisallament a la bifurcació Sant Cugat entre els ramals de Terrassa i Sabadell**. El disseny del nou servei intenta evitar els cisallaments (creuament al mateix nivell de trens en sentit contrari) que es produeix quan coincideix un tren procedent del ramal de Sabadell amb un que té per destinació el ramal de Terrassa.
2. **A l'hora punta el terminal de Plaça Catalunya redueix el temps de rotació** (temps des que un tren arriba a l'estació fins que torna a sortir) **fins als 3 minuts**, que són els necessaris perquè el/la maquinista canviï de cabina. En hora punta els trens de la S1 arriben la via 1 i surten com a S2 i els de la S2 entren a via 2 i surten com a S1. La via 4 queda reservada per a l'L7.
3. Cal destacar que hi ha entre 55 i 57 trens (és a dir, vehicles diferents) funcionant alhora en hora punta.

Durant els dissabtes a primera hora de les últimes setmanes, s'han dut a terme les proves del nou sistema, que han estat un èxit. A partir d'ara, esperem que el nou sistema funcioni també correctament en dies feiners d'una setmana regular, quan hi ha la pressió de demanda realment forta.

Per les seves característiques, considerem que **aquest servei és una fita transcendental de la història del transport públic a Catalunya**. Tant la planificació, com el finançament i el model de gestió, integrant operació d'infraestructura i de serveis, han demostrat una gran eficàcia i resultats.

Augmentar el servei en cap de setmana, una assignatura pendent

A més de reduir la freqüència de pas en hora punta, quan els trens van més plens, a partir d'avui **la freqüència de pas també es redueix fora d'aquestes hores de major demanda, passant de 6-7 minuts a únicament de 5 minuts d'espera entre Barcelona i Sant Cugat, i de 12-15 minuts a 10 als ramals de Terrassa i Sabadell**.

Tot i això, però, **no s'ha anunciat cap millora en cap de setmana, de manera que es mantindrà en un interval de pas de 10 minuts fins a Sant Cugat i de 20 fins a Terrassa i Sabadell**. Des de la PTP creiem que el pas següent pot ser l'augment de freqüències en dissabtes i festius, passant a 7,5 minuts entre Barcelona i Sant Cugat i de 15 fins a Sabadell i Terrassa.

I ara, què?

Clarament, amb aquesta solució el túnel de Vallvidrera, excavat fa més de 100 anys, ha arribat al límit de la seva capacitat: **és molt difícil, amb la tecnologia actual, encabir més trens en el tram entre Pl. Catalunya i Sant Cugat**. Per tant, cal començar a pensar ja els següents passos per a poder donar resposta a un més que probable augment de la demanda entre Barcelona i el Vallès Occidental en els pròxims anys.

D'entrada, cal recordar que **la línia R4 de rodalies, que també connecta Terrassa i Sabadell amb Barcelona, encara té capacitat per a créixer**: amb la construcció del túnel de Montcada, que fes un bypass de la línia per un recorregut similar al corredor on avui ja passa la C-58, permetria **reduir el temps de recorregut entre 7 i 8 minuts** entre Barcelona i les capitals del Vallès, i milloraria l'accés a la zona est de la capital i ajudaria a descongestionar FGC. Aquesta actuació cal planificar-la urgentment i compaginar-la amb **una gestió responsable dels túnels d'Adif a Barcelona i amb l'arribada de trens de 200 metres de longitud**, que permetrà que en cada tren hi puguin viatjar més persones.

Tanmateix, però, la **veritable assignatura pendent del transport públic del Vallès són les seves connexions internes, en les quals s'ofereix un servei molt millorable**: es fan 845.000 desplaçaments cada dia dins del Vallès i només el 13% són en transport públic, comparat amb 580.000 que es fan del Vallès a Barcelona i el 43% són en transport públic¹. En aquest sentit, és molt urgent fer realitat els intercanviadors d'Adif entre l'R8 i FGC, i dotar el Vallès d'una xarxa de busos d'altres prestacions a l'estil BRT.

Per ara, però, **celebrem aquesta important millora que permet augmentar la capacitat del servei al màxim i felicitem a FGC per haver-ho fet possible**.

¹ <https://govern.cat/salaprensa/notes-premsa/397625/aprovat-definitivament-pla-especific-mobilitat-del-valles>