

Barcelona, 28 d'octubre de 2023

## La línia Barcelona-Mataró fa 175 anys: una mirada al passat, present i futur d'aquesta línia



*Repassem la situació actual i reptes de futur de la línia del Maresme*

*Major capacitat i fiabilitat per a millorar la qualitat del servei*

*Cal començar a planificar noves infraestructures ferroviàries a llarg termini*

El pròxim 28 d'octubre es compleixen **175 anys des de la posada en servei de la línia Barcelona-Mataró**, el que va suposar l'arribada del ferrocarril convencional a la Península Ibèrica. Si bé és cert que al llarg d'aquest temps la línia ha patit alguns canvis (duplicació de la línia el 1899, electrificació el 1948 i modificació del recorregut a Barcelona a partir de 1989), la major part del traçat ha romàs intacte.

Amb aquest comunicat, repassem l'estat actual de la línia i el futur de la xarxa ferroviària al Maresme.

**El corredor amb més persones usuàries de la xarxa de Rodalies**

Segons dades del Pla de Rodalies, **la línia del Maresme transporta diàriament 117.000 persones**, amb intervals de pas mitjans de 15 minuts cada dia, si bé en hora punta podem arribar a trobar intervals de 6 minuts, donant una capacitat durant aquesta franja de fins a 5.000 persones per hora i sentit! A més, **l'estació de Mataró és la que té major afluència de viatgers fora del nucli de Barcelona**, amb 18.082 persones usuàries diàries!

Amb l'augment de la demanda en aquesta línia (especialment a partir del canvi de recorregut a la ciutat de Barcelona l'any 1989, i la creació de la xarxa de serveis de "Cercanías", quan la demanda es va doblar gràcies a una millor organització, informació i freqüència), **ha passat a tenir un tractament més de metro que no pas de ferrocarril convencional**, fent que tots els trens s'aturessin a totes les estacions. Això ha suposat un increment d'oferta a les estacions intermèdies i una explotació més senzilla. A més, l'obertura progressiva de nous baixadors (l'últim, el de Cabrera de Mar - Vilassar de Mar l'any 2003) ha reduït el temps d'accés a les estacions.

Per contra, aquesta remarcable millora del servei ha contrastat amb un lleuger augment del temps de viatge, fent que el trajecte entre Barcelona i Mataró es faci en 36 minuts, mentre que els serveis semidirectes entre la capital catalana i la del Maresme s'havien arribat a fer en 26 minuts. En qualsevol cas, **els temps de viatge actuals són molt millors que quan es va iniciar el servei, l'any 1848, quan el trajecte trigava 60 minuts.**

No es pot oblidar que, com bé succeeix a tota la xarxa de Rodalies, la línia del Maresme també pateix molt sovint retards i incidències, sobretot deguts a **l'existència de via única entre Arenys i Maçanet**, que amplifica les afectacions en cas d'incidència; **la congestió ferroviària a l'estació de l'Hospitalet**, terminal actual de tots els serveis d'aquesta línia pel costat Barcelona a causa de les obres que s'estan realitzant a l'R4 sud, i **l'efecte contagi en cas d'incidència greu en algun punt de la xarxa**, especialment si succeeix al nucli central de Barcelona. En aquest sentit, demanem que es millori la gestió de la informació de cara als usuaris, per tal de poder organitzar millor el seu desplaçament i generar més confiança al sistema.

### **L'augment de capacitat: element clau per a continuar creixent**

Actualment, la línia del Maresme té previstes algunes actuacions de millora en el seu traçat, per tal de donar un millor servei a la ciutadania. D'entrada, se'n destaca l'**allargament d'andanes de l'estació d'Arc de Triomf**, actualment en execució. Aquesta actuació permetrà l'ús de trens de fins a 200 metres a l'R1, amb una capacitat per vehicle de fins a 922 places.

També cal mencionar la **implementació del sistema de seguretat ERTMS nivell 2** entre l'Hospitalet i Mataró, també en una fase molt avançada d'execució, que permetrà una millora de capacitat al túnel de Plaça de Catalunya, sobretot en cas de congestió ferroviària.

La posada en servei de **l'estació de La Sagrera**, previst per a 2026, també suposarà un revulsiu d'aquesta línia, on les persones usuàries podran enllaçar amb la R2, l'L9/L10 de metro (i l'L4 en un futur), serveis regionals, trens d'alta velocitat i autobusos de llarg recorregut, i amb l'L1, L5 de metro, R3 i R4 de rodalies i autobusos interurbans a l'estació de Sagrera-Meridiana.

Pel que fa a l'accessibilitat, també cal destacar la **remodelació del baixador d'Ocata**, en un estat molt avançat d'obres, i molt especialment la **reforma de l'estació de Mataró**, que suposarà una millora de la capacitat de l'estació, tant pel que fa a l'estacionament de trens com de flux de persones usuàries, una millor accessibilitat i un excel·lent exemple d'integració del ferrocarril a la trama urbana.

## **Noves infraestructures ferroviàries al Maresme?**

Més enllà de les obres en curs i programades a curt termini a l'R1, cal pensar també en actuacions a mitjà i llarg termini.

En primer lloc, **cal plantejar de manera urgent la duplicació entre Arenys de Mar i Blanes**, per tal d'evitar els problemes de capacitat i d'amplificació d'incidències que actualment s'esdevenen en aquest tram. En aquest sentit, cal seguir un model similar al que s'està fent per a l'R3: planificació per trams, començant pels més senzills d'executar i acabant pels que tenen una major complexitat tècnica.

Per altra banda, en un futur caldrà planificar noves infraestructures ferroviàries a la comarca. En aquest sentit, cal plantejar la variant per l'interior de la comarca com una segona línia, paral·lela a l'existent, que serveixi especialment per a millorar els temps de recorregut entre Barcelona, Mataró i l'Alt Maresme.

**Des de la PTP no apostem, en cap cas, per un trasllat de la línia actual a l'interior**, ja que el traçat actual ha de continuar servint els nuclis de les poblacions de costa com ho ha seguit fent en els últims 175 anys. Tanmateix, **cal invertir més en mecanismes de protecció contra fenòmens meteorològics extrems**, com s'ha realitzat recentment entre Cabrera de Mar i Mataró.

### **Una millor coordinació administrativa per a un millor servei**

També demanem una millor coordinació entre administracions per a garantir un servei digne per a la ciutadania. Aquest fet passa, per una banda, per la intermodalitat: **les estacions han d'esdevenir hubs de connexió entre el tren, l'autobús i la bicicleta**, per tal de donar un servei competitiu també a les poblacions de l'interior i als barris més allunyats de l'estació, tenint en compte el projecte de pacificació de l'N-II, actualment en fase de redacció del projecte constructiu. Cal una entesa entre el Departament de Territori, Adif i els ajuntaments per a fer-ho possible.

En darrer lloc, des de la PTP apostem per a la **creació de l'oficina tècnica de l'R1**, que hauria de ser capitanejada pel Consell Comarcal del Maresme, que s'encarregui de fer el seguiment dels projectes i obres d'aquesta línia des del territori, tot seguint l'exemple de l'Oficina Tècnica de l'R3.