

Barcelona, 22 de novembre de 2023

L'escola de transport públic porta a debat la capacitat de la xarxa de Rodalies a Barcelona



La PTP presenta una proposta per a reordenar les circulacions als túnels i fer possible incrementar el servei a les línies R1, R2, R3, R4 i R7 de Rodalies.

Coincidència al debat en la necessitat de treballar per evitar cisallaments i abordar també la capacitat de les terminals.

Posar l'usuari al centre és clau per a un sistema eficient i intermodal, en un context de canvis i reptes en la mobilitat.

Un any més, la PTP ha consolidat l'escola de transport públic com un espai de debat i reflexió de l'actualitat però també del futur del transport públic. Aquest any, coincidint amb l'aniversari de l'arribada del tren a la península, l'escola s'ha centrat en la xarxa de Rodalies de Barcelona. Per tal de posar punts de debat sobre la taula, la PTP hem presentat la nostra proposta de serveis durant la jornada.

Podeu recuperar la presentació en [vídeo en aquest enllaç](#) i descarregar-vos-la [aquí](#).

Quina és la proposta de la PTP?

En primer lloc, la proposta que fem des de la PTP parteix de tres principis bàsics:

- 1) Les necessitats de mobilitat han de motivar els serveis, i a partir dels serveis s'han de definir les infraestructures, i no al revés.

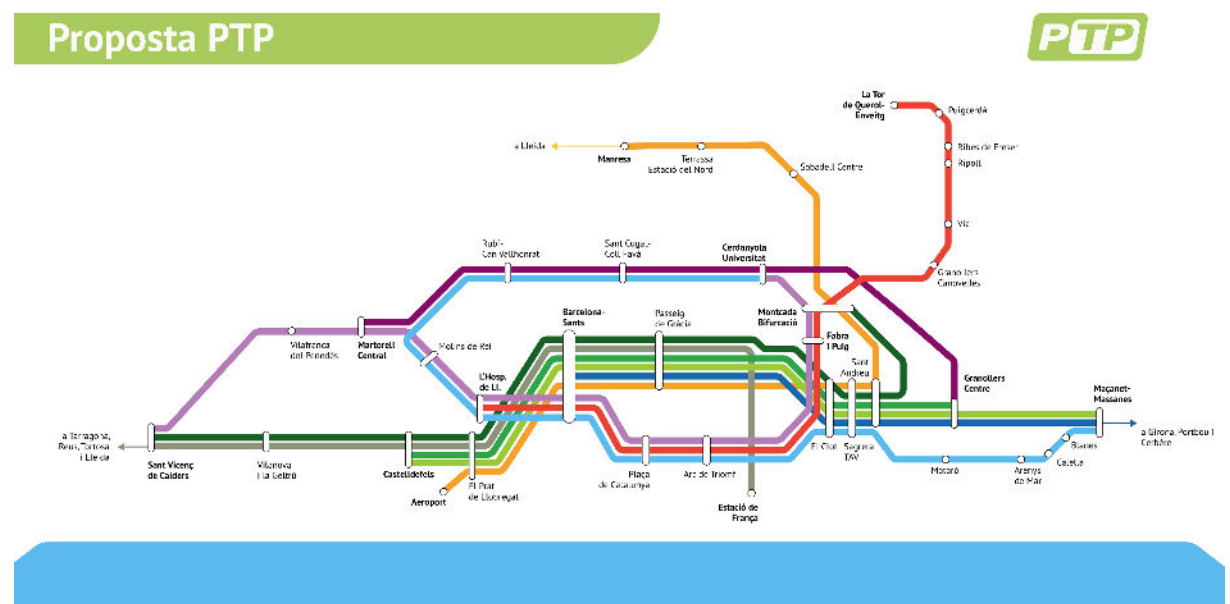
- 2) Cal aprofitar al màxim les possibilitats que tenim amb la infraestructura actual, tenint en compte els colls d'ampolla, cisallaments, trams de via única i capacitat de les estacions.
- 3) A curt termini, la capacitat dels túnels a Barcelona, no podrà superar les 18/20 circulacions/hora/sentit.

Tenint en compte això, en primer lloc, proposem l'allargament d'algunes circulacions de l'R1 des de l'Hospitalet de Llobregat i Molins de Rei fins a la UAB. D'aquesta manera, lliguem millor gran part del Baix Llobregat amb el Vallès Occidental sense haver de passar per Barcelona. Així reduïm pressió al cisallament de l'Hospitalet, un dels punts més crítics de la xarxa ara mateix.

També proposem el canvi de terminal de l'R2 sud, que actualment finalitza a l'Estació de França. La repartiríem entre Sant Andreu i Montcada Bifurcació, aprofitant el Ramal de les Aigües quan tingui el salt de moltó.

A continuació, i per tal de descongestionar el túnel de Plaça Catalunya, proposem portar l'R4 nord fins a l'Aeroport, canviant la capçalera de l'R2 nord a Castelldefels, i l'R4 sud passaria a formar part de l'R7 (és a dir, partir l'R4 ja que es tracta d'una línia molt llarga).

Amb aquests canvis, traiem pressió sobre els dos túnels de Barcelona, alliberant 7 solcs al túnel plaça de Catalunya per incrementar el servei de les línies R1, R3 i R7, i deixant 2 solcs lliures al túnel de Passeig de Gràcia per incrementar el servei de la R2, R4 o regionals, , sobretot amb l'arribada de nous trens a partir de 2026.



La millora del sistema actual no és només pensar en noves infraestructures

Oriol Martori, director General de Transports i Mobilitat de la Generalitat de Catalunya, va donar la benvinguda als assistents a la jornada coincidint amb la PTP en el fet que **tant important és pensar en noves infraestructures com aprofitar les existents i esprémer-les al màxim**; destacant que les noves infraestructures, han de ser dissenyades un cop s'ha pensat el servei.

Després de la presentació, hi va haver un debat a 4 bandes amb la Subdirectora General de Transport Ferroviari, Laia Mercadé, el director de Mobilitat de l'ATM, Lluís Alegre, el vocal del col·legi de Camins, Jordi Julià, i el vocal de la junta de la PTP, Ricard Riol. La R-aeroport no va faltar en aquest debat, en contraposició a la proposta de la PTP de fer arribar l'R4 fins a l'aeroport. En aquest sentit, Ricard Riol va defensar que l'R-aeroport no té cabuda al sistema sense perjudicar altres línies.

Tenim una xarxa ferroviària complexa

La quantitat de serveis, operadors, amplex de via, entre altres particularitats, fan de la xarxa de Rodalies un sistema d'alta complexitat. Jordi Julià va destacar que **les propostes que es presentin han de pensar en el futur no immediat, on solucions i millores per a la xarxa actual estiguin implementades** (referenciant Sagrera TAV, intercanviadors del Vallès...). Mercadé, en la mateixa línia, s'inclinava a treballar a millorar tant actualment com en un futur la xarxa, en la línia de **no només pensar en allò que ha de venir nou sinó també en aprofitar la infraestructura actual**.

La capacitat va ser un dels punts més clau del debat, vist que la proposta de la PTP es basa en una **capacitat màxima de 18 circulacions** per sentit i hora dels túnels, ampliable a 20 de forma puntual. Aquesta capacitat màxima va ser qüestionada al debat, on alguns ponents van apuntar que les millores tecnològiques haurien de permetre sobrepassar-lo com ja es fa en altres sistemes.

En el debat sí que es va coincidir en el fet **que la capacitat de la xarxa està limitada pels cisallaments, indicant-los com a punt altament crític de la xarxa** sobre el qual actuar.

El futur de rodalies ha de posar a l'usuari al centre de les discussions

Per a poder garantir un millor servei, és fonamental que el transport públic sigui un sistema eficient i intermodal, treballant amb la totalitat d'operadors presents. Aquesta premissa va aparèixer també durant el debat posterior, on es va posar en valor la necessitat de **coordinar no només els serveis de rodalies sinó tot el transport públic complet**. Entendre la mobilitat com un dret fonamental i no deixar sistemes aïllats, ja sigui ferroviaris o per carretera, ja que **la intermodalitat garanteix la resiliència del sistema**.

La informació per a l'usuari també va ser mencionada en més d'una ocasió com a eina clau per a guanyar la confiança de l'usuari, destacant la necessitat de ser capaços de planificar i anunciar els serveis alternatius quan es realitzen obres de millora a la xarxa.