

Barcelona, 22 de noviembre de 2023

La escuela de transporte público lleva a debate el futuro de la red de Cercanías



La PTP presenta una propuesta para reordenar las circulaciones en los túneles y hacer posible incrementar el servicio en las líneas R1, R2, R3, R4 y R7 de Cercanías.

Coincidencia en el debate en la necesidad de trabajar para evitar cizallamientos y abordar también la capacidad de las terminales.

Poner al usuario en el centro es clave para un sistema eficiente e intermodal, en un contexto de cambios y retos en la movilidad.

Un año más, la PTP ha consolidado a la escuela de transporte público como un espacio de debate y reflexión de la actualidad pero también del futuro del transporte público. Este año, coincidiendo con el aniversario de la llegada del tren a la península, la escuela se ha centrado en la red de Cercanías de Barcelona. Para poner puntos de debate sobre la mesa, la PTP presentamos nuestra propuesta de servicios durante la jornada.

Puede recuperar la presentación en [vídeo en este enlace](#) y descargarla [aquí](#).

¿Cuál es la propuesta de la PTP?

En primer lugar, la propuesta que hacemos desde la PTP parte de tres principios básicos:

- 1) Las necesidades de movilidad deben motivar los servicios, ya partir de los servicios deben definirse las infraestructuras, y no al revés.

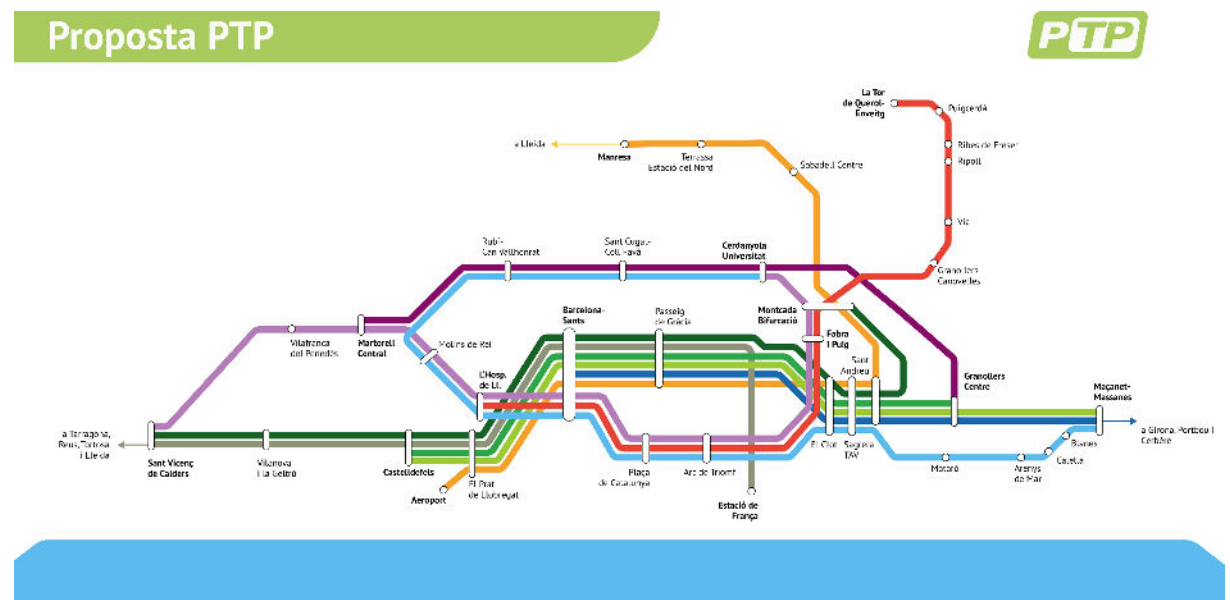
- 2) Es necesario aprovechar al máximo las posibilidades que tenemos con la infraestructura actual, teniendo en cuenta los cuellos de botella, cizallamientos, tramos de vía única y capacidad de las estaciones.
- 3) A corto plazo, la capacidad de los túneles en Barcelona, no podrá superar las 18/20 circulaciones/hora/sentido.

Teniendo en cuenta esto, en primer lugar, proponemos el alargamiento de algunas circulaciones de la R1 desde Hospitalet de Llobregat y Molins de Rei hasta la UAB. De esta forma, atamos mejor gran parte del Baix Llobregat con el Vallès Occidental sin tener que pasar por Barcelona. Así reducimos la presión en el cizallamiento de L'Hospitalet, uno de los puntos más críticos de la red ahora mismo.

También proponemos el cambio de terminal del R2 sur, que actualmente finaliza en la Estación de Francia. La repartiríamos entre Sant Andreu y Montcada Bifurcació, aprovechando el Ramal de las Aguas cuando tenga el salto de carnero.

A continuación, y para descongestionar el túnel de Plaça Catalunya, proponemos llevar el R4 norte hasta el Aeropuerto, cambiando la cabecera del R2 norte en Castelldefels, y el R4 sur pasaría a formar parte del R7 (es decir, partir el R4 puesto que se trata de una línea muy larga).

Con estos cambios, sacamos presión sobre los dos túneles de Barcelona, liberando 7 surcos en el túnel plaza de Catalunya para incrementar el servicio de las líneas R1, R3 y R7, y dejando 2 surcos libres en el túnel de Passeig de Gràcia para incrementar el servicio de la R2, R4 o regionales, , sobre todo con la llegada de nuevos trenes a partir de 2026.



La mejora del sistema actual no es sólo pensar en nuevas infraestructuras

Oriol Martori, director General de Transportes y Movilidad de la Generalidad de Cataluña, dio la bienvenida a los asistentes a la jornada coincidiendo con la PTP en que **tan importante es pensar en nuevas infraestructuras como aprovechar las existentes y exprimir las al máximo**; destacando que las nuevas infraestructuras, deben ser diseñadas una vez se ha pensado el servicio.

Tras la presentación, hubo un debate a 4 bandas con la Subdirectora General de Transporte Ferroviario, Laia Mercadé, el director de movilidad de la ATM, Lluís Alegre, el vocal del colegio de Camins, Jordi Julià, y el vocal de la junta de la PTP, Ricard Riol. La R-aeropuerto no faltó en este debate, en contraposición a la propuesta de la PTP de hacer llegar el R4 hasta el aeropuerto. En este sentido, Ricard Riol defendió que el R-aeropuerto no tiene cabida en el sistema sin perjudicar otras líneas.

Tenemos una red ferroviaria compleja

La cantidad de servicios, operadores, anchos de vía, entre otras particularidades, hacen de la red de Cercanías un sistema de alta complejidad. Jordi Julià destacó qué **las propuestas que se presenten deben pensar en el futuro no inmediato, donde soluciones y mejoras para la red actual estén implementadas** (referenciando Sagrera TAV, intercambiadores del Vallès...). Mercadé, en la misma línea, se inclinaba a trabajar en mejorar tanto actualmente como en un futuro la red, en la línea de **no sólo pensar en lo que debe venir nuevo sino también en aprovechar la infraestructura actual**.

La capacidad fue uno de los puntos más clave del debate, visto que la propuesta de la PTP se basa en una **capacidad máxima de 18 circulaciones**, ampliable a 20 de forma puntual, por sentido y hora de los túneles. Esta capacidad máxima fue cuestionada en el debate, donde algunos ponentes apuntaron que las mejoras tecnológicas deberían permitir sobrepasarlo, como ya se hace en otros sistemas.

En el debate sí se coincidió en el hecho **que la capacidad de la red está limitada por los cizallamientos, indicándolos como punto altamente crítico de la red** sobre el que actuar.

El futuro de cercanías debe poner al usuario en el centro de las discusiones

Para garantizar un mejor servicio, es fundamental que el transporte público sea un sistema eficiente e intermodal, trabajando con la totalidad de operadores presentes. Esta premisa apareció también durante el debate posterior, donde se puso en valor la necesidad de **coordinar no sólo los servicios de cercanías sino todo el transporte público completo**. Entender la movilidad como un derecho fundamental y no dejar sistemas aislados, ya sea ferroviarios o por carretera, puesto que **la intermodalidad garantiza la resiliencia del sistema**.

La información para el usuario también fue mencionada en más de una ocasión como herramienta clave para ganar la confianza del usuario, destacando la necesidad de ser capaces de planificar y anunciar los servicios alternativos cuando se realizan obras de mejora en la red.