

Barcelona, 14 d'Octubre de 2024

Tall ferroviari a Tarragona: molt a millorar



Estació de Sant Vicenç de Calders

El servei alternatiu pateix importants retards les primeres setmanes del tall, afectant la mobilitat dels usuaris.

Els serveis substitutoris d'autobús es presten de manera regular, però els enllaços amb el tren mostren una clara descoordinació.

Hi ha hagut un descens important del nombre d'usuaris, que serà difícil de recuperar quan es normalitzi el servei.

El passat 1 d'octubre va començar el tall entre les estacions de Sant Vicenç de Calders i Tarragona, que ha comportat un canvi molt rellevant per al dia a dia de les persones usuàries dels regionals sud. Des de la PTP, juntament amb Dignitat a les Vies i Trens Dignes Ebre, hem observat importants desajustaments i situacions que caldria solucionar immediatament. Si bé entenem que és un dels Plans Alternatius de Transport (d'ara endavant, PAT) més complexos de Rodalies fins ara, durant aquestes últimes setmanes hem viscut una situació insostenible.

L'alternativa ferroviària, la principal perjudicada

Els principals problemes que hem detectat durant aquests dies han tingut l'epicentre, per una banda, als trens Barcelona-Reus; de l'altra, entre Sant Vicenç de Calders i Barcelona. Pel primer cas, els temps de viatge estan resultant ser molt més elevats respecte al que està previst per horari, de tal manera que un viatge inicialment previst d'1 hora i 50 minuts a dues hores (és a dir, ja amb penalització respecte a la situació abans del tall) passa a fer-se en dues hores i mitja, o fins i tot, en tres. Aquests temps de viatge fan que l'alternativa ferroviària sigui molt poc atractiva per les persones que facin aquest trajecte.

Pel que fa al trajecte Barcelona-Sant Vicenç, no s'estan complint les hores de sortida publicades als horaris, especialment de sortida de Sant Vicenç. Això fa que els viatgers que provenen del sud de Catalunya en autobús agafin el primer tren que va cap a Barcelona, que moltes vegades resulta ser un tren de la línia R2Sud que efectua parada a la majoria d'estacions del recorregut. Això fa que aquests trens vagin molt més plens del normal, especialment durant l'hora punta del matí, afectant també els usuaris de la resta d'estacions de l'R2Sud.

Si bé el servei proposat pel PAT suposava un empitjorament del servei dur, però segurament inevitable, els incompliments que descrivim generen una experiència especialment dolenta. Ens preocupa especialment l'impacte que això pugui tenir el descens en el nombre de viatgers. El transvasament cap a altres modes de transport (majoritàriament el vehicle privat) no serà gens fàcil de revertir quan el servei estigui normalitzat.

Les nostres reivindicacions

Des de la PTP la principal reivindicació és que es duguin a terme actuacions urgents per tal d'assegurar els temps de viatge del servei ferroviari entre Barcelona i Reus estipulats per horari. Mentrestant, cal assegurar una alternativa per carretera entre la capital catalana i la del Baix Camp a través de l'augment de l'oferta dels busos directes i la implementació del bitllet T-10/120, tal com es fa des del passat dimarts per a la relació entre Barcelona i Tarragona.

Per altra banda, cal encaminar els usuaris que facin el recorregut Sant Vicenç-Barcelona cap als regionals, i no cap als rodalies especialment durant l'hora punta del matí, quan es donen les situacions d'atapeïment a la R2sud. Per això, cal vetllar per assegurar que es dona prioritat als trens regionals de sortida de Sant Vicenç en lloc dels rodalies, complint l'horari marcat als horaris oficials.

La problemàtica de retards en les circulacions desviades té també a veure amb el règim de circulació i la regulació dels trens de mercaderies. En la mesura que estem en una situació anòmala, demanem que aquesta regulació es faci amb la mínima afectació per als trens de viatgers.

Reivindiquem també que l'actual marc tarifari per a regionals (abonament recurrent) es mantingui per aquesta línia fins al final del tall.

Finalment, i ja com a lliçó per a talls posteriors, lamentem que prèviament al PAT no s'hagin fet actuacions d'urgència per part del titular de la infraestructura a les línies que havien de servir d'alternativa, per tal d'assegurar que es deixaven en les millors condicions possibles. Per contra, les actuacions a la zona del Prat del Llobregat just el cap de setmana anterior a l'inici del tall van derivar en noves limitacions que van afectar greument els regionals sud.

Millores en el servei post-tall

Recordem que el motiu principal de les obres és facilitar el pas dels trens de mercaderies en ample UIC, però que no aportaran ni més operativitat ni disminució dels temps de recorregut pel que fa als trens de viatgers. Els efectes positius per als usuaris de les circulacions de regionals, que són els que estan patint el tall, seran importància moderada i es limitaran als guanys en fiabilitat per la renovació de la infraestructura en el tram entre Tarragona i Sant Vicenç de Calders.

Per aquest motiu, plantegem ja des d'ara que s'implementin les següents millores en el servei post-tall:

- Cadència de 30 minuts entre Barcelona i Tarragona durant tot el dia; i mínima d'una hora entre Barcelona i Reus
- Allargar l'horari del servei en la franja de nit. Darrera sortida de Barcelona mínim a les 22.30
- Allargar la circulació de la RT2, que ara acaba a l'Arboç, fins a Vilafranca del Penedès. Considerar que alguna circulació tingui per origen Reus (en comptes de Port Aventura)
- Mantenir un tren a primera hora (anada) i de vespre (tornada) en la relació TGN/Reus a Barcelona via Valls.
- Posar en marxa com més aviat millor el baixador de Bellisens a Reus, una reivindicació històrica de la PTP i del moviment veïnal de Reus i que ara sembla que entra finalment en fase de construcció.