

Barcelona, 16 de desembre de 2024

## ***Celebrem la posada en marxa de la línia de Rodalies RL4, Lleida - Terrassa***



***La nova línia RL4 substitueix l'R12, que fins ara ostentava el títol de pitjor línia ferroviària regional catalana tant per la seva baixa freqüència com per l'hora del seu primer tren cap a Barcelona, que no arribava fins a les 12 del migdia.***

***La nova RL4 millorarà notablement l'oferta de transport públic entre Ponent, l'Alta Segarra, el Bages i el Vallès Occidental, amb més freqüència i amplitud horària.***

***Reclamem que totes les Rodalies del Vallès connectin amb els dos ramals del Metro del Vallès de FGC, tant a Terrassa com a Sabadell, així com una millor informació sobre la intermodalitat i la integració tarifària entre Manresa i St. Martí Sesgueioles***

### **Unes millores molt esperades**

Ahir diumenge es va aconseguir una demanda històrica de la PTP per a millorar el servei ferroviari de Catalunya: l'increment de freqüències del servei regional que connecta Lleida amb el Vallès Occidental i Barcelona (antiga R12) a través de Manresa.

El corredor ferroviari Manresa - Lleida ha estat objecte de reivindicacions de millora per part de la PTP, sindicats com CCOO de Lleida i molts ajuntaments de la zona. Es tracta d'una línia més competitiva que l'autobús entre les seves poblacions servides, entre les quals hi ha 5 capitals comarcals: Lleida, Mollerussa, Tàrraga, Cervera i Manresa. A més, compta amb estacions centríques a totes les capitals excepte a Manresa.

**La nova línia RL4 connectarà les comarques de Ponent, l'Alta Segarra, el Bages i el Vallès Occidental des de primera hora del matí, millorant notablement l'amplitud horària de l'antiga R12, el primer tren de la qual no arribava al Vallès fins a les 11 del matí.** Aquesta

nova amplitud horària és bàsica per tal de poder accedir als centres universitaris, centres sanitaris, mercats i centres de treball. **En comparació amb l'R12, la nova RL4 incrementarà el nombre de viatges en cada sentit de 3 a 5 en dia feiner, i de 3 a 4 en dissabtes i festius.**

**L'RL4 suposa una reducció del recorregut de l'antiga línia R12, però garanteix un servei més freqüent.**

La nova RL4 té un recorregut inferior a l'antiga R12, i ja no entra a Barcelona. En un primer moment, la línia RL4 s'havia plantejat com un servei Lleida-Manresa, enllaçat amb la línia R4 de Rodalies. El principi d'aquesta idea, defensat durant anys també per la PTP, era no solapar el servei regional amb les rodalies i dedicar tots els seus recursos a intensificar el servei entre Manresa i Lleida.

Darrerament, es va plantejar allargar la línia RL4 des de Manresa fins a Terrassa Estació del Nord, on hi ha més freqüència de Rodalies R4, cosa que afavoreix l'enllaç en cas de retards, i s'afavoreix també l'enllaç amb el Metro del Vallès d'FGC.

Sobre aquest nou model operatiu, la PTP vol manifestar el seu posicionament:

**1) Aplaudim que la nova línia RL4 arribi al Vallès Occidental**, la segona àrea urbana de Catalunya en nombre d'habitants, en comptes de limitar-se a Manresa com s'havia plantejat inicialment.

**2) Que la nova línia RL4 no entri a Barcelona no és necessàriament un problema.** L'antiga línia R12 tenia com a principal missió connectar el corredor Lleida - Manresa amb el Vallès Occidental, ja que el servei entre Lleida i Barcelona és més competitiu mitjançant l'alta velocitat o per Valls (línia R13). Les connexions des de Cervera i Tàrrrega fins a Barcelona són, a dia d'avui, més competitives en bus pel que fa als temps de viatge. En canvi, a nivell d'operació del servei l'estalvi de recórrer el trajecte dins de Barcelona (fins ara els R12 anaven pràcticament "seguits" a un R4) permet millorar la freqüència sense un increment de recursos significatiu. En qualsevol cas reclamem una millora de la puntualitat de la línia R4, afavorint la continuïtat al llarg del corredor fins a Barcelona.

**3) Ara bé, la connexió amb el Vallès Occidental hauria d'integrar Sabadell i no només Terrassa.** Terrassa i Sabadell, cocapitals del Vallès Occidental, sumen una població propera al mig milió d'habitants, separades només per 10 quilòmetres. Cada ciutat té un ramal del Metro del Vallès d'FGC, un servei d'alta freqüència que connecta Terrassa Nord amb Rubí i Sant Cugat, i Sabadell Nord amb Sant Quirze del Vallès, la **Universitat Autònoma** i Sant Cugat.

Ferroviament, a efectes d'intermodalitat i per similar càrrega demogràfica, considerem que les estacions de Terrassa Estació del Nord i Sabadell Sud han d'actuar com a terminals conjuntes, igual que Sants i Sagrera a Barcelona, o Reus i Tarragona al Camp de Tarragona.

### **Manresa-Lleida: una infraestructura encara precària**

L'antiga línia R12, i actual línia RL4, discorren per una línia de via única entre Lleida i Manresa amb abundància de passos a nivell i escassos punts de creuament.

Són especialment crítiques les distàncies entre Cervera i Calaf, i entre Calaf i Manresa, amb una trentena de quilòmetres de via única on no és possible creuar trens. Aquest darrer, de

fet, és el tram de via única entre punts de creuament més llarg de la xarxa ferroviària de Catalunya, des que es va desmantellar la via desviada que hi havia a l'estació d'Aguilar de Segarra. Cal habilitar, doncs, noves estacions de creuament per donar més fiabilitat i puntualitat a la línia.

### **Marge de millora en matèria d'integració tarifària i intermodalitat**

A diferència de la millora que ha significat el nivell de servei que s'assoleix amb l'RL4, lamentem que part del tram servit exclusivament per aquest servei ferroviari, el comprès entre Sant Martí Sesgueioles i Manresa, resti sense formar part del sistema tarifari integrat de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) de l'Àrea de Barcelona, malgrat trobar-se dins de l'àmbit geogràfic del sistema (a les zones 6C i 6D), on les línies d'autobús sí que hi estan incloses. Aquesta situació contrasta amb la part de la nova RL4 pertinent a l'àmbit geogràfic de l'ATM de Lleida, que es troba integrada fins a Sant Guim de Freixenet.

En matèria d'intermodalitat, també resulta molt difícil d'entendre com en el full d'horaris de les línies RL3-RL4, on també es mostra l'oferta de serveis de bus que comuniquen poblacions del corredor Lleida-Cervera, no s'hi indiquin també els serveis de l'R4 que transcorren entre Manresa i Terrassa i continuen cap a Barcelona, amb els quals precisament la nova línia RL4 promou el transbordament. També seria desitjable que s'informés obertament dels serveis concrets en què el mateix tren, per logística ferroviària, continuaria fins a l'Hospitalet com a R4.

Per altra banda, també resultaria raonable reflectir-hi els de l'Eixbus entre Manresa i Lleida. De fet, en el cas d'algunes expedicions Girona-Vic-Manresa d'aquest servei que per horari fan possible un transbordament amb l'RL4, seria interessant estudiar que l'Eixbus afegís una parada a l'estació de Rodalies de Manresa per facilitar la connectivitat bus-tren. En un context en què veiem com es torna a posar al debat públic un projecte de gran magnitud (i cost) com l'Eix Transversal Ferroviari, explotar al màxim les oportunitats que ofereix la xarxa de transport públic a dia d'avui per promoure la mobilitat al llarg d'aquest eix en transport públic -ferroviari i per carretera- resulta indispensable.

### **Futur traspàs a FGC**

La PTP celebra que les millores de servei sobre el corredor de Lleida a Manresa i Vallès Occidental s'hagin pogut avançar amb Renfe operadora amb la posada en marxa de l'RL3 el passat febrer, i aquest desembre amb l'RL4, i no esperar a la construcció, homologació i posada en marxa dels nous trens d'FGC.

De cara al futur canvi d'operador, de Renfe a FGC, proposem noves millores:

- Mantenir i millorar la connectivitat de Lleida i Manresa amb el Vallès Occidental, enllaçant amb els dos ramals del metro del Vallès, a Terrassa Estació del Nord i Sabadell Nord (especialment per a la Universitat Autònoma).
- Bitllet únic FGC entre el Metro del Vallès, la línia Llobregat-Anoia, les línies RL3-RL4, i les línies RL1-RL2 (Lleida - Balaguer - La Pobla).
- Coordinació amb Renfe per a la connexió R4-RL4
- Coordinació amb la línia Llobregat-Anoia (R5) a Sant Vicenç de Castellet.