

Viure



Madonna, provocadora a la gala dels premis Grammy

PÀGINA 8

Dimarts, 10 de febrer del 2015

ELS PROBLEMES D'UN SISTEMA DE TRANSPORT ESTRATÈGIC

Rodalies no surt del túnel

■ El servei ferroviari de Barcelona requereix obres urgents per superar els seus dèficits

RAÚL MONTILLA

Barcelona

L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va facilitar setmanes enrere les dades d'usuaris d'autobusos, metres, ferrocarrils, tramvia... L'increment mitjà va ser de l'1,7% en el conjunt del sistema de transport de la regió de Barcelona, que va sumar 915,5 milions de passatgers (el 2013 van ser 900,1). El creixement més baix en un moment de reactivació econòmica en diversos àmbits va ser el de Rodalies, amb un inapreciable 0,1%, de 105,1 a 105,2 milions de passatgers. Per què aquest increment tan exigü quan la idea és que la xarxa funcioni amb l'agilitat del metro, que va passar de 369,9 milions de passatgers a 375,7 milions? Quina és la situació actual de la xarxa després de l'època negra que va viure durant més d'un any i que va començar amb els esfondraments de Bellvitge? Com funcionaria la xarxa de Rodalies avui si recuperés els 110,1 milions de passatgers que, per exemple, tenia l'any 2009?

“Les pantalles de Sants funcionen, però les de l'Hospitalet no van mai”, es queixa una usuària del servei a l'estació de la segona ciutat de Catalunya. “De vegades no és que no sàpigues quan arribaràs, és que no saps quan sortiràs”, comenta un altre usuari habitual a Molins de Rei. “Hi ha poca freqüència, és insuficient”, afegeix un tercer a l'estació de Rodalies de Viladecans abans de reconèixer que “jo solc agafar el cotxe”. Tres casos que es repeteixen molt sovint.

“En els desplaçaments quotidians busques fiabilitat, i Rodalies ha perdut la confiança, té una crisi de credibilitat. Es parla bé del tramvia, dels Ferrocarrils de la Generalitat, fins i tot dels autobusos, els de TMB, i els de l'Àrea Metropolitana de Barcelona, que ha fet una gran feina amb les seves línies... Però Rodalies té mala imatge i encara hi ha inversions importants pendents”, apunta Cristian Bardají, responsable d'Infraestructures del departament d'estudis econòmics de la Cambra de Comerç de Barcelona.

Segons dades facilitades per Adif, l'empresa que gestiona la infraestructura per on circulen els trens de Renfe, l'operadora d'un servei que administra la Generalitat, en tot el 2014, a la xarxa de Rodalies de Barcelona hi va haver un total de 317 incidències. Segons el protocol establert per les



tres parts es compten tan sols els problemes que sumen 100 minuts totals (a tall d'exemple, una incidència que provoqui retards de més de deu minuts a deu trens). Del total d'incidències, 163 van ser per causes alienes al servei: actes vandàlics, atropellaments, condicions meteorològiques adverses... Per problemes de la infraestructura es van donar tan sols 76 incidències, i 9 per execució d'obres. En principi, res a veure amb els problemes del 2007, l'any dels famosos esfondraments de Bellvitge que van atipar de retards i de tedi els usuaris fins al punt que es van arribar a suprimir quasi completament dues línies durant 42 dies. La de la costa, estratègicament, i tradicionalment amb un dels trànsits de passatgers més importants, va ser de les més perjudicades. De fet, el primer semestre de 2008 Renfe va confirmar la caiguda de 2,2 milions de passatgers d'aquesta línia (llavors es deia C2) després del llarg tall entre Sants i Gavà. Ni el cafè i el te de franc que es va arribar a servir a l'estació del Baix Llobregat als passatgers durant aquells dies no van servir per calmar-los. I després van venir les obres de Sants, les de Sant Andreu... Renfe -és el que han transmès fonts de la companyia- s'acull a aquesta mala imatge no superada, a més de la crisi, per argumentar que és per això que no creix com convindria. I més en un moment, apunten, en què 68 dels 200 trens de la xarxa són Civia i la mitjana d'edat del parc supera els 15 anys.

AL LÍMIT DEL COL-LAPSE: NOVES CENTRALITATS

La mala fama és perceptible a qualsevol estació, a qualsevol tren, tot i que la situació, objectivament, ha millorat. Però ho ha fet per sempre? “Cal donar fiabilitat al servei. Encara queden pendents problemes com la falta de capacitat, la congestió de túnels”, diu Ricard Riols, president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP). Tot i que els últims anys s'han construït grans infraestructures, l'AVE ha arribat a Barcelona i s'han renovat moltes estacions (56 des de l'any 2008, segons dades d'Adif), no ha augmentat la capacitat de Rodalies. Deu, potser només cinc milions d'usuaris més podrien arribar a tornar a posar en un compromís tota la xarxa. “Ara no hi ha tants

Aturat. El servei de Rodalies va registrar un creixement de passatge inapreciable el 2014

CONTINUA A LA PÀGINA SEGÜENT >>

RODALIES NO SURT DEL TÚNEL

Claus per fer viable el sistema

» VE DE LA PÀGINA ANTERIOR

problemes com quan hi havia obres com les de l'AVE, però el sistema continua saturat. Si hi hagués més demanda que ara, Rodalies es podria col·lapsar", afegeix Bardají.

Aquest augment de demanda és més que probable a mesura que es vagi superant la crisi, que, a més, ha provocat una transformació de la geografia urbana metropolitana. Hi ha més àrees de centralitat, ja no només compta la gran metròpoli. "Nosaltres estem demanant més freqüències des de fa molt de temps", manifesta Carles Ruiz, alcalde de Viladecans, un dels municipis que potser representa millor l'amenaça real d'un augment de demanda. En aquesta ciutat, a la qual dona servei la molt col·lapsada R2, en els últims anys s'hi estan implantant multinacionals com Unilever o Desigual. També està previst un nou centre comercial i altres activitats. "Entre l'Hospitalet i Tarragona, som la ciutat més gran amb menys freqüència", es lamenta Ruiz.

Fonts del Departament de Territori i Sostenibilitat apunten que durant aquest any es faran una sèrie d'actuacions per guanyar en "fiabilitat" que suposaran la inversió d'uns 306 milions d'euros. Però reconeixen que aquestes obres no acabaran de solucionar el problema, només poden suposar una mica més de temps. Fa poc també han creat una unitat especial per determinar com es pot millorar les línies adequant, per exemple, l'oferta a la demanda, a partir dels recursos materials que hi ha. Per bé que les actuacions per evitar el col·lapse estan ben identificades.

MÉS CAPACITAT DELS TÚNELS

"Resoldre la congestió dels túnels de Barcelona ha de ser prioritari", assenyala el president de la PTP. "Travessar Barcelona és lent", afegeix Riol des d'una entitat que també defensa que hi hagi almenys quatre vies entre Castelldefels i l'Hospitalet o el Prat, perquè els trens de llarg recorregut no col·lapsin més el servei. "Però el primer ha de ser actuar en el tram central i millorar la senyalització i la capacitat dels túnels a passeig de Gràcia i plaça Catalunya", afegeix el president de l'associació.

Territori i Sostenibilitat ha fet arribar, assenyala fonts de la Generalitat, un informe sobre la qüestió als responsables d'Adif. També creuen que és prioritari. "Ara pels túnels de Rodalies hi passen 20 trens cada hora, però aquesta senyalització no està pensada per als trens que circulen per allà, o almenys no per a

tots el que ho fan. Per als de Rodalies, no", manifesta en la mateixa línia Jordi Julià, president de la comissió d'urbanisme i mobilitat del Col·legi d'Enginyers de Catalunya. "Canviar la senyalització, adequar-la a la realitat, podria permetre que passessin pels túnels uns 24 o 25 trens cada hora; si es fa bé, fins i tot 30", apunta Julià, que assegura que seria una obra de desenes de milions, no pas de centenars. Aquesta seria una mesura prioritària, permetria guanyar capacitat i temps.

EL NECESSARI INTERCANVIADOR DE LA TORRASSA

La gran obra, però, per poder fer fiable el servei i eliminar el perill de col·lapse s'ha de dur a terme a l'Hospitalet. És la gran obra per la PTP, la Cambra de Comerç, el Col·legi d'Enginyers i també per la Generalitat. Des de l'any 2012, l'Ajuntament d'aquesta ciutat la reclama intensament: el túnel i l'intercanviador de la Torrassa. És l'actuació clau per posar fi a la saturació de línies com l'R1 i l'R2, optimitzar la xarxa en conjunt i millorar la connexió amb l'aeroport de Barcelona.

L'Institut Cerdà, a instàncies de l'Ajuntament de l'Hospitalet, va fer un estudi fa tres anys que conclouia que si no es desenvolupava l'intercanviador de la Torrassa i el túnel que va lligat a aquesta actuació, qualsevol altra mesura per millorar Rodalies seria inútil. Llavors l'anàlisi de la xarxa dibuixava el pitjor escenari possible, amb els túnels urbans de plaça Catalunya i passeig de Gràcia al límit i congestionats. També el corredor costaner, les línies R1 i R2. L'escenari de llavors era terrible i és el mateix que hi ha actualment, "Fins que no es faci aquesta actuació, no es podrà millorar Rodalies", sentència l'alcalde de l'Hospitalet, Núria Marín.



Un servei millorable.

A la imatge superior, l'Eva, estudiant de Relacions Públiques i Màrqueting, que cada dia fa el viatge d'anada i tornada entre Sitges i Barcelona. A sota, passatgers esperant el tren en una andana de Sants



No portar bitllet, una de les causes dels retards a l'R3

LIBERT TEIXIDÓ

Els robatoris i l'incivisme

■ Segons dades d'Adif, el 2014 es van posar un total de 605 denúncies per sostracció de material, 378 en línies convencionals i 227 amb l'AVE. El 71% va ser per robatori de cable. A Barcelona li corresponen 339 denúncies (68% per cable), de les quals 250 es van produir a Rodalies. A part també van interposar 132 denúncies per actes vandàlics a tot Catalunya: 84 a Barcelona, 26 a Tarragona, 12 a Girona i 10 a Lleida. Els robatoris i aquests actes van

representar el 30% de les afectacions del servei que es van produir en tot el 2014 a rodalies de Barcelona. L'incivisme en el cas d'algunes línies, com l'R3, que encara discorre en la via única entre Vic i Montcada-Bifurcació, esgota massa sovint la paciència dels passatgers. En aquest cas concret es tracta d'un habitual viatger sense bitllet que en ser detectat es nega a baixar del tren, cosa que provoca que l'interventor truqui a la policia.



FOTOS: ANA JIMÉNEZ

No hi ha calendari sobre aquesta gran obra, però sí que hi ha hagut una proposta de Foment d'estudiar la possibilitat de fer l'intercanviador per fases. "Però no té sentit fer-la així", afegeix Marín. "Quan faran les obres? Quan el servei ja no pugui més?", es pregunta el responsable d'infraestructures de la Cambra. "Algún dia s'hi deuen haver de posar, no? A més, amb els problemes de capacitat que hi ha...", sentència Cristian Bardají.

L'R2, amb tres ramals diferents, recorre les comarques del Baix Penedès, el Garraf, el Baix Llobregat i, després de travessar Barcelona, continua al nord cap al Vallès Oriental i la Selva. En el tram sud està totalment col·lapsada; al nord, l'ocupació ja baixa en picat.

La línia de Mataró, l'R1, també registra una alta demanda en el traçat costaner. L'intercanviador de la Torrassa i la construcció del nou túnel, corresponent al corredor de Vilanova, permetrien connectar les dues línies de la costa i seguir aquest esquema costa-costa, interior-interior, de manera que s'equilibrarien els volums de passatgers al llarg de tot el recorregut: es podrien incrementar les freqüències, sense problemes, en funció de les necessitats de punta a punta. En definitiva, adequar l'oferta real a la demanda. La reconfiguració permetria, a més, transferir serveis de llarg i mig recorregut a la línia de Vilafranca, alliberant també la línia de la costa.

"El de la Torrassa és un projecte important per a Rodalies, però

és que, a més, hi va una estació de la línia 9, que el fa encara més important en la mobilitat metropolitana", recorda Jordi Julià.

UNA LLANÇADORA A L'AEROPORT PER SORTIR DEL PAS

"La Torrassa ha d'anar abans, fins i tot, del tren llançadora a l'aeroport, que, si no, tal com està previst, acabarà col·lapsant més l'actual xarxa de Rodalies", manifesta el president de la PTP. I afegeix que el projecte actual amb prou feines crea infraestructura i que el pes recau en l'existent, concretament en la col·lapsada R2. Contràriament, el Col·legi d'Enginyers creu que l'accés ferroviari a l'aeroport "és necessari i urgent", ja que l'LN9 no cobrirà adequadament les necessitats de la majoria d'usuaris: anar-hi del centre de Barcelona pot suposar un trajecte de 50 minuts. El Col·legi d'Enginyers opina, això sí, que la connexió ferroviària amb les terminals aeroportuàries s'ha de fer a través de la prolongació de la xarxa ferroviària convencional, de manera que es connectin directament amb les principals estacions de la ciutat, un projecte que era el previst inicialment per Foment i que incloïa estacions sota cadascuna de les dues terminals. "El projecte actual no preveu l'estació de la T2, i això que és l'estació *low cost*, els seus usuaris seran els que faran servir més el tren", apunta Jordi Julià.

PLA CONJUNT PER A RODALIES

"Rodalies és un servei estratègic i hauria de tenir un pla especial", afegeix el responsable d'infraestructures de la Cambra de Barcelona. Es refereix a la gestió del servei mateix. Ara Adif hi posa la infraestructura, Renfe és la companyia que opera i la Generalitat la que administra. "S'hauria de fer el mateix que es va fer quan l'ampliació de l'aeroport", apunta Bardají, que proposa una oficina comuna, integrada per totes les parts, que es dediqui a detectar els problemes de la xarxa i actuar-hi, amb pressupost.

Fonts de Territori i Sostenibilitat van una mica més enllà i fins i tot parlen d'una possible cessió d'Adif al Govern autonòmic, si més no d'aquests serveis, com passa amb les carreteres, en què queden en poder del Govern central les línies "d'interès general", com l'AVE o les frontereres. Aquestes mateixes fonts recorden que Rodalies, de fet, té un pla, dotat amb 4.000 milions d'euros, d'actuacions necessàries que, ara per ara, són només paper mullat. Si més no per ara. ●



VICENÇ LLURBA

La majoria dels trens de rodalies van buits

Els usuaris demanen replantejar els horaris dels rodalies per millorar les connexions amb Barcelona

Tarragona, més lluny

SARA SANS
Tarragona

Gairebé un any després que es van posar en marxa, la major part dels trens que cobreixen les dues línies de Rodalies de Tarragona (Reus-Tarragona i Arboç-Cambrils) van pràcticament buits, una situació que contrasta amb la massificació dels combois que van fins a Barcelona. La plataforma Pdf.camp, en defensa del transport públic i ferroviari, atribueix el "fracàs" dels rodalies a l'horari, ja que els "nous" trens circulen pocs minuts després que passin altres combois regionals que estan cobrint la mateixa línia.

"Prolongant un de cada dos trens que cada mitja hora arriben a Sant Vicenç de Calders -l'última estació dels Rodalies de Barcelona- fins a Reus o Cambrils solucionaria la demanda dels qui fan servir aquest servei i també del moviment a Barcelona, que és el gran problema que té el territori", manté Josep Maria Olivé, enginyer d'obres públiques i vocal de la Pdf. Una altra opció per millorar el ser-

vei consistiria a allargar la línia de Vilafranca fins a Cambrils. Els usuaris del ferrocarril reclamen com a prioritat desenvolupar la connexió de Reus i Tarragona amb Barcelona: "Si millorés aquest servei, millorarien els rodalies. La realitat és que circulen els mateixos trens a Barcelona ara que fa vint anys", afegeix Olivé. Amb un agreujant: als anys noranta, el Catalunya Exprés cobria el recorregut entre la capital catalana i Tarragona en menys d'una hora i ara no hi ha cap connexió ferroviària (tret de l'Euromed) que cobreixi la mateixa distància en menys d'una hora i vint minuts. "L'entrada a Barcelona està col·lapsada i l'única manera de millorar la connexió seria amb el tercer carril, cosa que permetria l'arribada de trens d'alta velocitat fins a Tarragona", afegeix Olivé. Aquesta reclamació està vinculada amb la millora integral de l'estació, que ha quedat totalment desfasada, fins al punt que tots els partits i entitats socials de la ciutat han llançat un manifest i estan recollint signatures per exigir-ne al Ministeri de Foment la remodelació. ●

Visqui sense preocupacions

La Residència Sitges Park és més que una residència, és una llar per als residents. Un lloc agradable i còmode que fa sentir a les persones com a la seva pròpia casa. Ens preocupem de la salut però també del benestar integral. Cures professionals perquè les persones són el primer, tracte personal, càlid, familiar i sempre respectant la privadesa i intimitat de cada persona.

Una llar com a casa

Places des de 1.700 €/mes tot inclòs.

Truqui sense compromís

93 811 44 57

Sitges Park
Residència i Apartaments