



Infraestructures de transport > Ferroviàries |

## PLA DE RODALIES DE BARCELONA 2008-2015 (2009)

Pol Huguet - X3 Estudis Ambientals

***Al principi de l'any 2009 el Consell de Ministres aprova el Pla de Rodalies de Barcelona, llargament reclamat per part de la societat catalana. La inversió de 4.000 MEUR hauria de permetre modernitzar i ampliar les infraestructures de la xarxa de Rodalies, augmentar-ne la capacitat de transport i desbloquejar el traspàs de Rodalies a la Generalitat. Tot i ser valorat positivament per part dels polítics i agents socials, alguns es mostren escèptics que s'acabi complint i altres consideren que és insuficient i que ignora projectes importants com la línia orbital. El mes de juliol, es pacta el traspàs de Rodalies a la Generalitat, previst per al 2010.***

Els darrers anys la xarxa de trens de Rodalies RENFE de Barcelona –el conjunt de línies ferroviàries de titularitat espanyola que comuniquen l'àrea metropolitana de Barcelona amb les comarques veïnes– havia estat notícia de manera freqüent a causa de nombroses incidències, com ara retards llargs o talls en algunes línies (**FERROCARRIL DE RODALIES**), que havien generat un fort descontentament entre els usuaris. Per això, des de feia temps, diversos sectors de la societat catalana reclamaven el traspàs de Rodalies a la Generalitat de Catalunya amb l'esperança que en milloraria la gestió. Aquesta reclamació va quedar recollida al nou **ESTATUT DE CATALUNYA** però, l'abril de 2007, es va ajornar el traspàs demanat ja que el Govern català exigia garanties econòmiques per poder-ne assumir la gestió sense haver de fer front a la forta mancança d'inversions que la xarxa acumulava des de feia anys.

Durant els mesos següents i al llarg de tot l'any 2008, els terminis promesos per l'executiu de José Luis Rodríguez Zapatero per pactar el traspàs es van anar incomplint successivament. Tot i així, a final de 2008 la ministra de Foment, Magdalena Álvarez, va assenyalar que el Pla d'infraestructures ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015 estava a punt per ser aprovat.

### **S'aprova el Pla de Rodalies**

El 20 de febrer de 2009 el Consell de Ministres va aprovar el Pla d'infraestructures ferroviàries de Rodalies de Barcelona 2008-2015, amb una inversió prevista de 4.000 MEUR. Segons va explicar la vicepresidenta espanyola, María Teresa Fernández de la Vega, el diagnòstic de la xarxa de Rodalies de Barcelona que havia portat a terme el Govern espanyol admetia que, si bé Rodalies tenia una bona cobertura territorial, calia modernitzar la xarxa i renovar i ampliar els elements de la infraestructura. També calia augmentar la capacitat de transport, amb més circulacions per línia i més capacitat dels trens, així com millorar l'eficàcia del sistema. La vicepresidenta va afegir que, amb aquestes inversions, es podria desbloquejar el traspàs de Rodalies a la Generalitat.

Pocs dies després, el secretari d'Estat de Planificació i Relacions Institucionals del Ministeri de Foment, Victor Morlán, va desgranar els detalls del Pla. Un cop finalitzat, Rodalies donaria cobertura a 80.000 habitants més, augmentaria un 60% l'oferta comercial fins a assolir la xifra de 160 milions de passatgers en l'horitzó de l'any 2015 (respecte dels 114 de l'any 2007), reduiria els temps dels viatges en un 20%, i el 99% dels trens tindrien retards inferiors als 3 minuts.

Per assolir aquests objectius, el Pla incloïa nombroses accions. Es preveia construir nou estacions noves (fins a un total de 121), projectar actuacions a les andanes a fi d'allargar-les fins als 200 m per acollir trens més llargs i millorar l'accés per a persones amb mobilitat reduïda. Una de les novetats era la voluntat de dotar totes les estacions de parades d'autobús i taxis, pàrquings de bicicletes i augmentar el nombre de places d'aparcament dissuasoris per a cotxes. Així, es construirien quinze aparcaments nous (nou dels quals a la línia C2) per a un total de 6.891 places, amb la voluntat de fomentar entre la gent la pràctica de deixar el cotxe a l'estació i agafar el tren per anar a Barcelona, amb l'objectiu final de reduir els embussos a l'entrada de la ciutat. Aquestes accions costarien 950 MEUR.

D'altra banda, el conjunt d'actuacions en infraestructures rebrien una inversió de 3.050 MEUR. Amb relació als intercanviadors, el diagnòstic reconeixia que n'hi havia pocs i que eren poc útils, ja que sovint permetien tan sols l'intercanvi amb línies paral·leles, o bé, en el cas de la perifèria, l'intercanvi entre Rodalies i Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya (FGC) era molt difícil. Així, es proposava construir onze nous intercanviadors (cinc dels quals amb estacions noves) per reforçar la connectivitat amb línies de metro transversals i amb línies d'FGC, fins a

arribar a un total de 21 intercanviadors.

El Pla també preveia millorar el sistema elèctric de la xarxa amb diverses actuacions, com renovar la catenària i instal·lar catenàries rígides als túnels, augmentar el parc de subestacions elèctriques i posar al dia el sistema de senyalització.

Pel que fa a les vies, el Pla apostava per duplicar un total de 80 km a les línies de via única, com el tram de la C3 entre Montcada i Vic, així com en els trams entre Arenys de Mar i Blanes sempre que la proximitat a la costa ho permetés. També preveia la construcció de 25 km de via, amb la línia nova entre Cornellà i Castelldefels, un nou accés a l'aeroport del Prat i un túnel per sota de Montcada. Aquest túnel, reclamat pel Consorci Viari de la Catalunya Central i per amplis sectors de la societat bagenca i vallesana, hauria de permetre reduir la durada del trajecte entre Barcelona i Manresa (i també la de totes les estacions entre Manresa i Montcada). El Pla preveia alhora iniciar els estudis per definir i programar la futura línia **ORBITAL FERROVIÀRIA** que uniria Vilanova i la Geltrú amb Mataró per l'interior, passant per Martorell, Terrassa i Granollers, aprofitant alguns trams de línies existents.

Finalment, el recorregut d'alguns trens també canviaria per tal de millorar l'eficiència del sistema. Si fins aleshores tres línies passaven per plaça Catalunya i només una pel passeig de Gràcia, el Pla preveia que a partir de l'any 2015 en passessin dues per cada estació. La línia de tren de Manresa, la C4 arribaria a l'aeroport del Prat, mentre que la línia de Vic arribaria fins a Castelldefels, passant per la nova línia entre Cornellà i Castelldefels. Unint la línia del Maresme, C1, amb la línia costanera del Garraf, C2 sud, es crearia una línia de costa, que permetria anar de Blanes a Sant Vicenç de Calders passant per Mataró i Vilanova i la Geltrú. Alhora, es crearia una línia interior que uniria la C2 nord i el tram sud de la C4 i que permetria anar de Maçanet a Sant Vicenç de Calders passant per Sant Celoni, Granollers, Martorell i Vilafranca del Penedès.

### **Celebració, dubtes i queixes**

El conseller de Política Territorial i Obres Públiques, Joaquim Nadal, va valorar positivament el Pla, però va demanar al Govern espanyol que complís les inversions com més aviat millor. Tot i així, segons el conseller, aquests inversions no eren suficients per al futur traspàs de Rodalies a la Generalitat, ja que, sense la millora garantida en les infraestructures, el traspàs seria "coix i condemnat al mal resultat".

El president de Convergència i Unió (CiU), Artur Mas, i el secretari general i portaveu d'Esquerra Republicana de Catalunya (ERC) al Congrés, Joan Ridaó, es van mostrar escèptics amb el compliment del Pla per part de l'executiu espanyol i Alicia Sánchez-Camacho, presidenta del Partit Popular (PP) de Catalunya, va témer una "nova promesa incompleta" del Govern espanyol. Tot i així, Ridaó afegia que el Pla permetria solucionar alguns dels problemes estructurals de Rodalies, però també en reclamava el traspàs. El secretari general d'Iniciativa per Catalunya-Verds (ICV), Joan Herrera, també en va reclamar el traspàs "immediat". En un altre sentit, Jordi Hereu (PSC), alcalde de Barcelona, va demanar que es desencallés el projecte de l'estació de la Sagrera.

Els sindicats Unió General de Treballadors (UGT) i Comissions Obreres (CCOO) van lamentar que els governs català i espanyol haguessin "menystingut els agents socials" a l'hora de discutir el Pla. Segons el responsable de mobilitat de CCOO de Catalunya, Manel Ferri, el Pla només permetria corregir les deficiències de la xarxa actual perquè tenia moltes mancances, i denunciava que s'havia prioritzat molt més el Ferrocarril d'Alta Velocitat. Ferri alertava que el túnel del passeig de Gràcia es podria col·lapsar amb el pas de la nova línia i reclamava la construcció d'un tercer túnel per sota Barcelona.

El Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya es va expressar en una línia semblant i va trobar a faltar que el Pla fes "una planificació més a llarg termini", ja que no reservava pressupost per al projecte de la línia orbital ni plantejava el tercer túnel per Barcelona (que se sumaria als existents de plaça Catalunya i passeig de Gràcia). Tot i així, el consideraven un bon pla a curt termini, que deixaria la xarxa "a punt per fer-ne el traspàs".

El director general de l'Agrupació de Municipis amb Transport Urbà (AMTU), Antoni Prunés, i el president de la Cambra de Comerç de Barcelona, Miquel Valls, van valorar positivament el Pla però també van reclamar la construcció de la línia orbital.

Els alcaldes de Gavà, Viladecans, Sant Boi de Llobregat i Castelldefels (Baix Llobregat) es van mostrar molestos pels canvis que hi havia hagut en la proposta del Ministeri de Foment respecte a l'acord a què havien arribat amb la Generalitat sobre l'anomenat "metro delta". Si bé l'acord català preveia que la línia C3 sud fes una funció de metro i tingués dotze estacions, el Pla de Rodalies només proposava sis estacions i no en preveia cap a Sant Feliu de Llobregat (**SISTEMA FERROVIARI DEL BAIX LLOBREGAT**). El secretari per a la Mobilitat de la Generalitat, Manel Nadal, va voler calmar els alcaldes i va afirmar que el Pla de Rodalies només concretava quins projectes s'havien d'abordar però que no definia com serien, ja que això s'havia d'establir a partir dels estudis informatius.

D'altra banda, segons un document presentat per la Generalitat i l'Ajuntament de Barcelona el 2006 al Govern espanyol, hi havia altres projectes que eren imprescindibles i que el Pla de Rodalies no havia considerat. Alguns d'aquests eren la línia orbital; la línia circular que uniria Barcelona, Montcada i Martorell; més intercanviadors; la

prolongació de la línia de Blanes fins a Lloret; i triplicar o quadruplicar algunes vies, apostant especialment pel tram entre Sabadell i Cerdanyola per crear serveis semidirectes.

A mitjan maig, l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) denunciava que era injust que Barcelona rebés 1.000 MEUR menys que el Pla de Rodalies de Madrid quan la capital catalana havia tingut inversions molt menors els 25 anys anteriors i tenia greus problemes estructurals. La PTP alertava que si no s'ampliaven les vies de Rodalies de Barcelona no podrien acollir trens ràpids semidirectes (com el Regio-Bahn a Berlín o el Transilien a París) i que el transport públic perdria competitivitat respecte del vehicle privat.

### **El Pla nacional per a les infraestructures i el traspàs de Rodalies**

Algunes de les demandes dels agents socials ja es recollien en l'esborrany del Pla nacional d'infraestructures, promogut pel Govern català a final d'abril. Així, amb relació a les infraestructures ferroviàries, l'acord proposava quatre vies per als corredors ferroviaris de Rodalies i Regionals a les entrades sud i nord de Barcelona. Als llocs on fos possible, com en el tram entre Granollers i Mollet del Vallès, el govern català mostrava la intenció de fer-ho a curt termini. També preveia la construcció del tercer túnel pel centre de Barcelona.

D'altra banda, el 21 de juliol la comissió bilateral Estat-Generalitat va segellar el traspàs de Rodalies a la Generalitat. A partir de l'1 de gener de 2010 la Generalitat i el Govern espanyol en seran cotitulars i a partir de l'any següent, l'executiu català n'assumirà la gestió en exclusiva, encara que les vies continuaran sent propietat de l'Estat. Una comissió formada per l'Estat, la Generalitat i Renfe hauria de desenvolupar diversos aspectes del traspàs. Gràcies a l'acord, la Generalitat s'encarregarà de la regulació, planificació, gestió, coordinació i inspecció de Rodalies. Segons va dir el conseller Joaquim Nadal, aquest traspàs era "el repte més gran" que hauria d'assumir la Generalitat, però va afirmar que ho farien "amb il·lusió i responsabilitat".

