

Diari AVUI , 20/06/2005

Foment encarrega un estudi per remodelar la xarxa que costarà un milió d'euros i durarà dos anys

Rodalies guanya en 10 anys un 53% d'usuaris amb el 4% més de trens

Les aglomeracions a les hores punta continuaran fins que s'acabin les obres per a l'arribada del TGV a Barcelona

Oriol Pàmies

BARCELONA

Un informe del govern situa la màxima saturació de Premià de Mar i Cerdanyola a Plaça Catalunya

La xarxa de Rodalies de Renfe de la regió de Barcelona va transportar l'any passat 114,7 milions de passatgers, el 53% més que deu anys enrere, amb 156 trens, pràcticament els mateixos de què disposava fa una dècada. La dispersió de la població, la millora del servei i la integració tarifària han disparat la utilització del ferrocarril fins al punt que les aglomeracions són el pa de cada dia, sobretot a l'hora punta del matí. La solució encara trigarà ben bé tres anys.

A principis dels anys 90 Rodalies va fer un salt endavant extraordinari. Sent-ne presidenta Mercè Sala, RENFE va invertir 120 milions d'euros a la xarxa i 265 més en material mòbil. L'arribada dels trens de la sèrie 470, llavors polèmics perquè no tenien lavabos, va simbolitzar la transformació del servei en una mena de metro regional. Els usuaris van augmentar a ritmes del 15%-18% anual, fins que el 1994 va culminar el canvi.

Llavors el nucli -en terminologia de l'empresa- comptava amb 150 combois i rebia 249.000 viatgers els dies feiners.

Des de llavors l'afluència de passatgers ha continuat una línia ascendent, a ritmes d'entre el 3% i el 7% anual. El 2004 la mitjana de passatgers en dia feiner ja arribava als 382.000, segons els aforaments de la mateixa operadora. No ha d'estranyar, doncs, que s'hagin multiplicat les queixes per les aglomeracions a les hores punta.

Un estudi de la xarxa ferroviària de viatgers realitzat per tècnics del departament de Política Territorial i Obres Públiques detecta una situació "propera a la saturació" de 7 a 9 del matí. Els principals problemes són a la línia 1, entre Premià i Plaça Catalunya, i a la línia 4 entre Cerdanyola i Plaça Catalunya. En aquests trams se superen el 65% de la capacitat de confort,

fixada en 2,75 persones per metre quadrat, i els vint minuts de viatge dret, considerat un altre llindar de qualitat.

Per la seva banda Renfe nega que els seus trens estiguin saturats, remarca que ha augmentat l'oferta de places un 6% des del 1995 i addueix que l'ocupació mitjana dels seus trens és del 41%. Només admet que a la part central de la xarxa, la més carregada, l'ocupació en hores punta arriba al 80%, un percentatge calculat sobre un topall màxim de quatre persones dretes per metre quadrat (considerat excessiu pels experts). També compten amb el reforç que suposarà l'arribada de les primeres unitats Civia, a finals del 2006 o al 2007, els primers trens accessibles.

Les queixes per la congestió i el mal servei de Rodalies Renfe a Barcelona tindran una resposta, encara que en un termini de dos anys. Aquest és el temps que trigarà a elaborar-se un pla de remodelació a fons de la xarxa perquè es pugui portar a la pràctica quan hagi passat el període d'excepció que suposaran les obres de l'entrada del TGV fins a Sants. Es revisarà i redissenyarà tot: els traçats, les estacions, els túnels i les línies, que es reestructuraran per adaptar-les a la demanda real de viatgers.

L'estudi, valorat en poc més d'un milió d'euros, l'elaborarà una consultoria, que tindrà dos anys per fer l'inventari complet de les instal·lacions ferroviàries de la xarxa de Rodalies, quantificar la demanda actual mitjançant una enquesta als usuaris, analitzar cada corredor, examinar al detall l'ús de les estacions i els intercanviadors, l'ocupació dels trens per franges horàries, etcètera. Amb la informació recopilada s'elaborarà un diagnòstic dels serveis i una proposta de nou esquema d'explotació de la xarxa, amb canvis en els recorreguts de les línies.

També s'hi inclouran propostes d'ampliació, cobertura i prolongació de vies, de noves estacions i trasllat o supressió d'algunes d'existents, i dissenys bàsics de nous traçats. El plec de condicions establert per la direcció general de Ferrocarrils fa èmfasi en la necessitat de coordinar les actuacions amb les que s'estan fent per prolongar les xarxes de metro i de Ferrocarrils de la Generalitat.

This document was created with Win2PDF available at <http://www.daneprairie.com>.
The unregistered version of Win2PDF is for evaluation or non-commercial use only.