

Rodalies girarà full amb més vies i estacions i millors andanes

1. •El pla preveu inversions per 4.000 milions d'euros, dels quals 2.250 ja s'estan utilitzant
2. •Es construiran 25 quilòmetres i es desdoblaran els trams que encara mantenen la via única

CRISTINA BUESA
BARCELONA

Avui, quan un tren Civia doble entra en una estació, els passatgers s'han de preocupar de si l'andana serà prou llarga. Unes 50 estacions de Rodalies, gairebé la meitat de la xarxa, tenen aquest problema. Només és un exemple, però revela la situació en què es troben les instal·lacions d'aquest transport públic. La infraestructura també ha quedat obsoleta, ja que la catenària o les subestacions elèctriques no s'han substituït des de fa dècades. I encara hi ha dues línies amb trams de via única, cosa que origina que el nombre de combois que circulen per hora sigui gairebé testimonial. Rodalies no només necessita un rentat de cara, necessita una remodelació a consciència.

El Consell de Ministres va aprovar divendres el pla que ha d'afavorir aquesta transformació, amb un cost que ascendeix a 4.000 milions d'euros, que s'han d'invertir fins al 2015. D'aquests, hi ha projectes per un valor de 2.250 que ja estan en marxa. Ahir, un vell conegut de les infraestructures ferroviàries barcelonines, l'actual secretari d'Estat de Planificació i Relacions Institucionals del Ministeri de Foment, Víctor Morlán, es va encarregar de desgranar-lo.

"EXPERIÈNCIA PRÒPIA" A

mitjans del 2007, l'alt càrrec de Foment es va instal·lar a Barcelona durant sis mesos per mirar de governar la caòtica arribada de l'AVE a Sants. Aquells dies, no només es van produir els esvorancs de Bellvitge, sinó que les incidències eren diàries.

"Per experiència aliena i pròpia", va dir ahir en algun moment. Morlán va recordar la sensació de llauna de sardines que va viure en pròpia pell al Clot. Un dels aspectes que preveu el pla és que les andanes de les estacions siguin un lloc mínimament transitable, un fet que podria semblar obvi però que no sempre és així. En aquests casos, s'ampliaran fins a un mínim de tres metres. També s'eliminaran les barreres arquitectòniques, que no només dificulten la vida d'aquells que van en cadira de rodes, sinó també la dels que arrossegueu una maleta o un cotxet o simplement els costa pujar escales per la raó que sigui.

DUPLICAR O CUADRUPLICAR

Les grans xifres són per a inversions com la duplicació de vies de la línia de Vic, amb 600 milions d'euros de pressupost. Sí, a les Rodalies de Catalunya encara hi ha trams, entre Montcada-Bifurcació i la capital d'Osona, i entre Arenys de Mar i Blanes (a la C-1 del Maresme), on existeix via única. Això fa que els trens no es puguin creuar. Però hi ha qui sosté, com CiU, que la duplicació en aquests 80 quilòmetres és clarament insuficient.

El diputat Josep Rull va afirmar ahir que el pla de Rodalies neix "obsolet" ja que no preveu la "quaduplicació" de les vies, com s'està fent a Madrid. El nacionalista va subratllar que això origina que no es pugui incrementar la velocitat comercial i, per tant, el servei no serà competitiu. No obstant, Foment manté que el seu pla permetrà reduir els temps de viatge origen-destí un 20% i incrementar l'oferta un 60%.

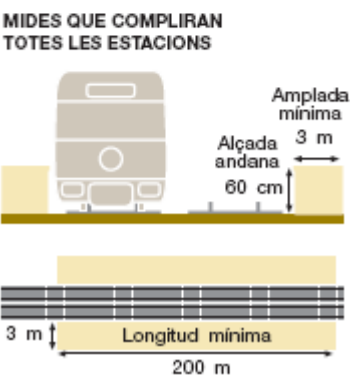
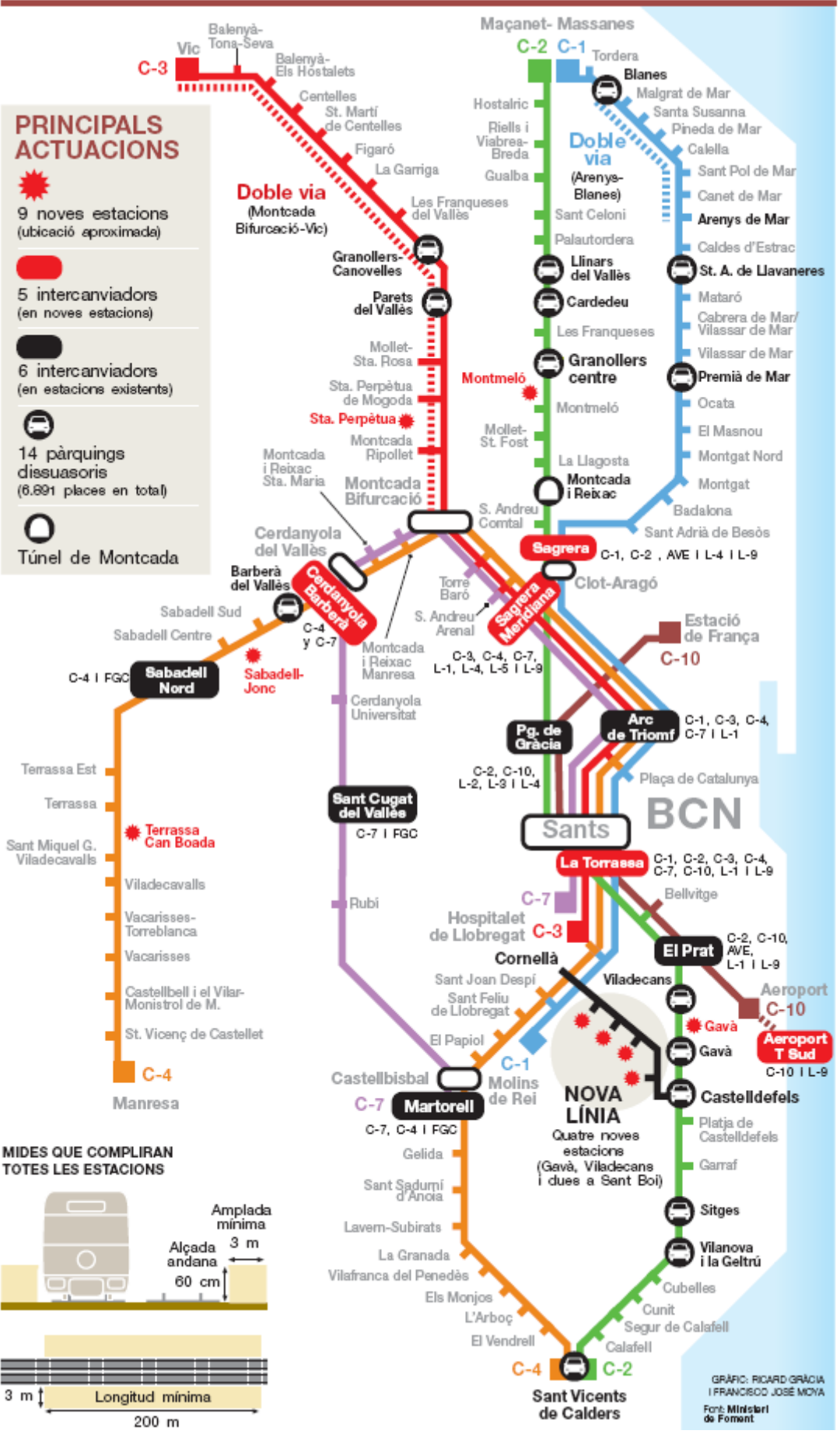
CAU SANT FELIU Aquest augment de serveis faria que es pogués absorbir el creixement de la demanda, que el ministeri xifra en el 5,2% anual durant els pròxims sis anys. A més, si fins ara hi havia 79 municipis que podien accedir a Rodalies (amb 4,1 milions de clients potencials), la millora de la xarxa comportarà que es doni cobertura a 80.000 habitants més.

Però aquest no serà el cas dels veïns de Sant Feliu de Llobregat, que, com ja va avançar aquest diari el juny del 2008, es quedaran sense servei ferroviari. Aquesta localitat del Baix Llobregat havia aparegut en els primers projectes de la futura línia Cornellà-Castelldefels, no obstant, en els documents fets públics ahir es confirma que la nova línia no passarà per aquest municipi. Aquest traçat, de 17 quilòmetres, és una de les novetats del pla, juntament amb el ramal d'accés a l'aeroport del Prat --que continua sense desencallar-se a l'espera de l'informe favorable d'Aeroports Espanyols i Navegació Aèria (AENA), va confessar Morlán-- i el nou túnel de Montcada, que agilitzarà el trànsit ferroviari. En total, 25 quilòmetres de noves línies.

Aquestes millores suposaran moltes, moltes obres. No obstant, el secretari d'Estat va defensar la realització d'aquests treballs. "M'arrisco que s'enfadin amb mi si hi ha incidències en el servei per aquesta modernització. Ho prefereixo", va exclamar. Tot perquè millorin les estacions, es posin més trens en circulació, es construeixin aparcaments dissuasoris, s'actualitzin les instal·lacions elèctriques i es canviïn les catenàries de 40 anys enrere.

PRINCIPALS ACTUACIONS

-  9 noves estacions (ubicació aproximada)
-  5 intercanviadors (en noves estacions)
-  6 intercanviadors (en estacions existents)
-  14 pàrquings dissuasoris (6.691 places en total)
-  Túnel de Montcada



GRÀFIC: RICARD GRÀCIA I FRANCISCO JOSÉ MOYA
Font: Ministeri de Foment