



Camins.cat

Col·legi d'Enginyers de Camins,
Canals i Ports de Catalunya

La xarxa ferroviària de Barcelona en risc de col·lapse

- Rodalies necessita un nou model d'exploració de la xarxa que aprofiti al màxim la capacitat dels dos túnels d'ample ibèric que creuen Barcelona. En aquest model, l'aeroport no s'ha de servir amb una llançadora, sinó amb la línia procedent del Vallès (Sabadell, Terrassa).
- Celebrem l'anunci dels soterraments de l'Hospitalet i Montcada, però advertim que els projectes han de ser coherents amb el nou model d'exploració de la xarxa que cal haver definit i consensuat prèviament.
- Posar en servei l'estació de la Sagrera és imprescindible per poder continuar desenvolupant els serveis de rodalies i d'alta velocitat.
- És una bona notícia que es posi en servei l'estació d'alta velocitat del Prat, per tal de consolidar un important intercanviador al Baix Llobregat (alta velocitat, rodalies, línia 9) i reforçar el servei ferroviari a l'aeroport.
- L'estació de Sants necessita ampliar el vestíbul i millorar la integració amb els altres modes de transport i amb el seu entorn urbà.

Barcelona, 5 de març de 2018. - El Col·legi d'Enginyers de Camins, Canals i Ports de Catalunya considera que la xarxa ferroviària de Barcelona s'apropa al límit de la seva capacitat i planteja reptes urgents a resoldre. L'entrada del nou servei Eva d'alta velocitat, del Corredor Mediterrani i del nou accés ferroviari a l'aeroport del Prat afectaran el funcionament de les infraestructures actuals saturant serveis essencials per a la mobilitat com Rodalies.

L'entrada en servei del Corredor Mediterrani qüestiona la capacitat de l'estació de Sants. Aquesta posada en servei fa que els trens que presten servei entre Barcelona i València s'encaminin entre el Camp de Tarragona i Barcelona a través de la línia d'alta velocitat, arribant a Sants a les vies d'ample internacional que actualment utilitzen els serveis de la línia Madrid-Barcelona-França.

Cal posar en servei l'estació d'alta velocitat del Prat, que té tota la infraestructura (4 vies i 2 andanes) ja construïda. En el futur, hi haurien de parar també serveis Ave, Avant, Corredor Mediterrani, etc., per potenciar l'accés a l'aeroport de Barcelona des de Saragossa, Lleida, València, Tarragona, Girona, Figueres, Perpinyà, etc.

Una altra mesura necessària és ampliar el vestíbul i accessos de l'estació de Sants i millorar la seva relació amb la resta de modes de transport i amb l'entorn urbà.



Camins.cat

Col·legi d'Enginyers de Camins,
Canals i Ports de Catalunya

El sistema ferroviari de Barcelona està concebut per al funcionament conjunt de les estacions de Sants i Sagrera i fins que totes dues no estiguin en servei, ni la xarxa de rodalies ni la d'alta velocitat podran assolir la seva capacitat màxima. A més, la Sagrera ha d'esdevenir un node intermodal de primer ordre, com ja ho és Sants.

Pel que fa als serveis d'alta velocitat, es proposa que Sagrera sigui estació de capçalera dels trens que des de Barcelona es dirigeixin cap al sud i Sants ho sigui dels trens que es dirigeixin cap al nord. Aquesta configuració permetrà incrementar el nombre de circulacions al corredor Madrid-Barcelona-França i absorbir les circulacions del Corredor Mediterrani.

Pel que fa a la connexió amb l'aeroport del Prat, el Col·legi d'Enginyer de Camins considera que la millor opció és que el servei de Rodalies a les dues terminals sigui una línia procedent del Vallès (Sabadell, Terrassa), l'actual R4, tal com ja preveu el Pla de Rodalies redactat pel Ministeri de Foment l'any 2008. Un servei llançadora entre Barcelona i l'aeroport suposaria encabir trens amb una freqüència de pas elevada en un sistema ja molt dens.

Seria interessant estudiar la possibilitat que el nou túnel a l'aeroport estigui també connectat amb la línia d'alta velocitat per tal d'oferir serveis d'alta velocitat entre l'aeroport del Prat, Sants, Girona (amb parada al seu aeroport), Figueres i ciutats del sud de França.

Per a la millora de la xarxa de Rodalies de Barcelona cal compensar el trànsit ferroviari que travessa la ciutat mitjançant dos túnels: el de Plaça de Catalunya i el de Passeig de Gràcia. Això suposa una reorganització de les línies de Rodalies actuals que implica importants obres d'infraestructura en els àmbits de l'Hospitalet-Sants i de Montcada-Sagrera. Abans d'escometre els soterraments de l'Hospitalet i de Montcada cal haver resolt tècnicament i acordat políticament aquestes qüestions.

El Col·legi d'Enginyers de Camins considera clau disposar d'un model d'explotació global i consensuat per tots els actors: els planificadors del transport, els gestors de la infraestructura i els operadors. Cal que projectes com els soterraments de Montcada i de l'Hospitalet i la connexió amb la xarxa general del nou accés ferroviari a l'aeroport siguin concebuts en funció d'un nou esquema d'explotació de la xarxa que cal acabar de definir i acordar entre totes les administracions implicades: Estat, Generalitat, Àrea metropolitana i ajuntaments.
