

Semidirectes a la línia de Rodalies R4, una visió regional

Objectius i qüestions a la R4:

- 1- Que els semidirectes actuals en la R4 des de Manresa només estalviïn temps més enllà de Terrassa i per a uns pocs combois és insignificant. Uns semidirectes fins la capital alleugerarien temps i afavoririen també determinats viatges locals de Barcelona a Terrassa. Un sistema d'informació més pràctic i immediat (tipus App), com existeix als països més ferroviaris, ajudaria aquest aprofitament dels semidirectes també per a desplaçaments dins la regió de Barcelona. Aquesta opció no és totalment nova, ja que avui hi ha 4 combois al llarg del dia que són semidirectes des de Torre del Baró, un nombre totalment insignificant.
- 2- L'organització de semidirectes en la capacitat actual de les línies d'ADIF és possible en el cas de la R4 (i segurament en les altres línies), amb l'ús d'una sola estació d'avançament (Sabadell Sud, en el cas). És més lògic un avançament amb un dels combois aturats que fer-ho entre dos en marxa, ja que les distàncies entre estacions i la manca d'infraestructura no ho permeten, però sí quan hi ha estacions amb 4 vies que ho permetrien des d'ara mateix (Montcada Bifurcació seria la segona, però massa propera a la capital). De fet, no tenim cap tram llarg amb quatre vies a la regió de Barcelona. Sí podríem, però, combinar serveis regional en les línies d'Alta Velocitat amb els serveis de Rodalies, amb nodes d'intercanvi i horaris coordinats, que és una opció de futur per a la vall prelitoral. En el cas de Sabadell Sud caldria recuperar un tram de via, a la banda est de la platja de vies de l'estació per a fer possible del tot aquesta proposta
- 3- Les estacions nodals (amb encreuament de línies) que quedarien millor servides per uns serveis semidirectes ja avui són estacions amb un llistat d'usuaris major que la resta (de l'ordre del doble), la qual cosa situa com a un fet de justícia distributiva el doble servei en elles respecte les simples (on hi aturarien tant els serveis normals com els semidirectes). A més, en les nodals hi ha els intercanvis entre línies (que les xifres d'usuaris per estació en nombre de sortides i arribades no ens mostren, però que sabem són importants i creixents, per exemple a Terrassa i Sabadell entre Rodalies R4 i els allargaments recents de FGC S1 i S2).
- 4- Tindria sentit una freqüència més alta en Rodalies, encara que fos amb combois menors dins la regió de Barcelona? -de fet, és el que ofereix FGC respecte RENFE i en resulta una oferta molt més tipus Metro que uns serveis clàssics a majors distàncies.
- 5- L'esquema proposat amb avançament a Sabadell Sud (vegi's plànols) combina línies semidirectes amb línies simples de manera prou eficient i amb nombroses variants possibles. Els plànols adjunts presenten en hora punta la situació actual, una proposta de semidirectes en la infraestructura actual i una disposant del túnel de Montcada, però són possibles moltes variants, senyal que el sistema seria flexible. A més del túnel de Montcada s'han previst noves estacions a Terrassa, Sabadell i de connexió amb la R8 (Riu-Sec). En síntesi, els semidirectes entre Manresa i Barcelona podrien reduir el seu viatge en uns 14 minuts, mentre que els combois fins Terrassa es mantindrien aproximadament en la durada actual, però els viatgers fins Terrassa es beneficiarien també de determinats de trajectes en semidirecte.
- 6- L'esquema ideal seria amb tres tipus de serveis: 1) semidirectes regionals, 2) línies metropolitanes de Barcelona fins Terrassa i 3) línies de rodalia a Manresa (de Terrassa a Cervera, per exemple), aquestes darreres amb combois més reduïts i ajustats a la demanda

local. No obstant, es podria seguir com actualment, amb combois idèntics, en solament dos tipus de serveis: semidirectes i normals.

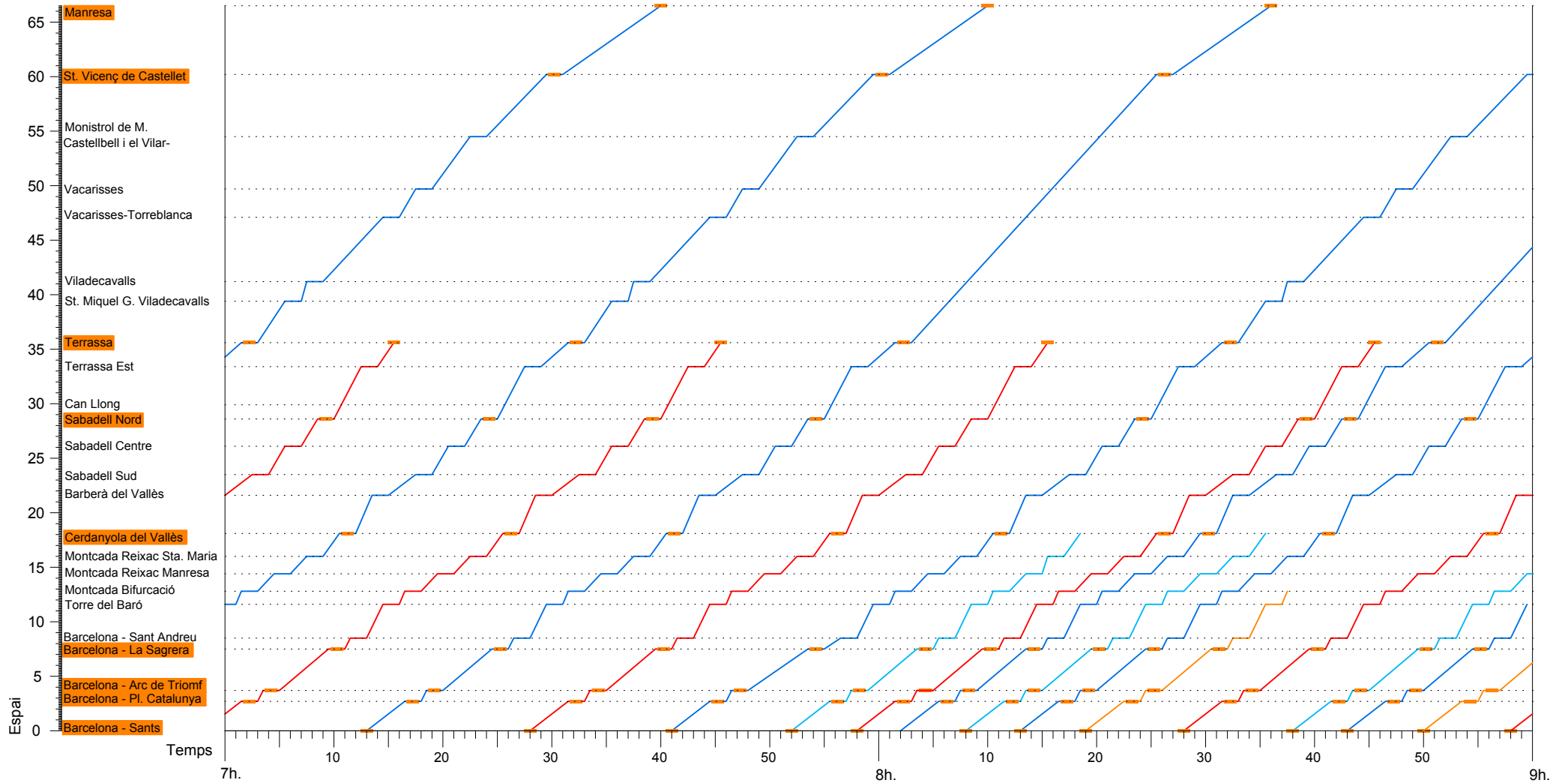
Objectius i qüestions en el marc català:

- 7- Reduir el temps de desplaçament a les distàncies majors de la geografia catalana ajudaria a la integració del país i reduiria la colmatació de la regió metropolitana. És positiu acostar en temps, respecte Barcelona, ciutats com Vic, Manresa, Vilafranca..., i en un segon grau també ho seria respecte les pròpies capitals regionals: Mataró, Granollers, Sabadell, Terrassa, Martorell... Hi ha, doncs, opcions de política territorial que empararien una reorganització dels serveis de Rodalies i més encara perquè les rodalies actuals són d'una dimensió enorme, les quals, servides sense semidirectes, penalitzen molt la qualitat dels serveis.
- 8- Els finals de les línies han de tenir serveis propis i calen nous centres nodals a Manresa, Vic, Reus, Figueres. Allò aconseguit en integració urbana entre Lleida, Balaguer i la Pobla, per part de FGC, cal aconseguir-ho entre Vic i Puigcerdà, entre Manresa i Lleida, entre Reus i Lleida, entre Reus i Riba-roja i entre Figueres i Port Bou... En tot cas, les Rodalies no poden ser únicament a les quatre capitals provincials sinó plantejades en una visió més integrada del país. Aquest model de funcionament existeix a altres països d'Europa en el quals no es conceben uns serveis només lligats al centre i que gradualment desapareixen, perjudicant, fins i tot, els desplaçaments des del centre a la perifèria amb uns serveis lents. Aquesta visió centralista i coixa avui ja és inadmissible.
- 9- Cal una visió de la Mitjana Distància catalana, o dels serveis regionals interiors, que aprofiti l'Alta Velocitat amb més estacions i que s'organitzi amb jerarquia: Alta velocitat – Rodalies de Barcelona – Rodalies menors.
- 10- Més serveis semidirectes serien compatibles amb l'increment de les estacions de curt abast, o de demanda limitada, les quals avui no es plantegen perquè "perjudicarien" la resta d'usuaris o perquè s'estima que assolirien "baixa demanda". La liberalització dels operadors i diferents escales de treball resultarien compatibles i eficients per a una oferta com la que aquí es planteja.

Via Vallès, gener 2020

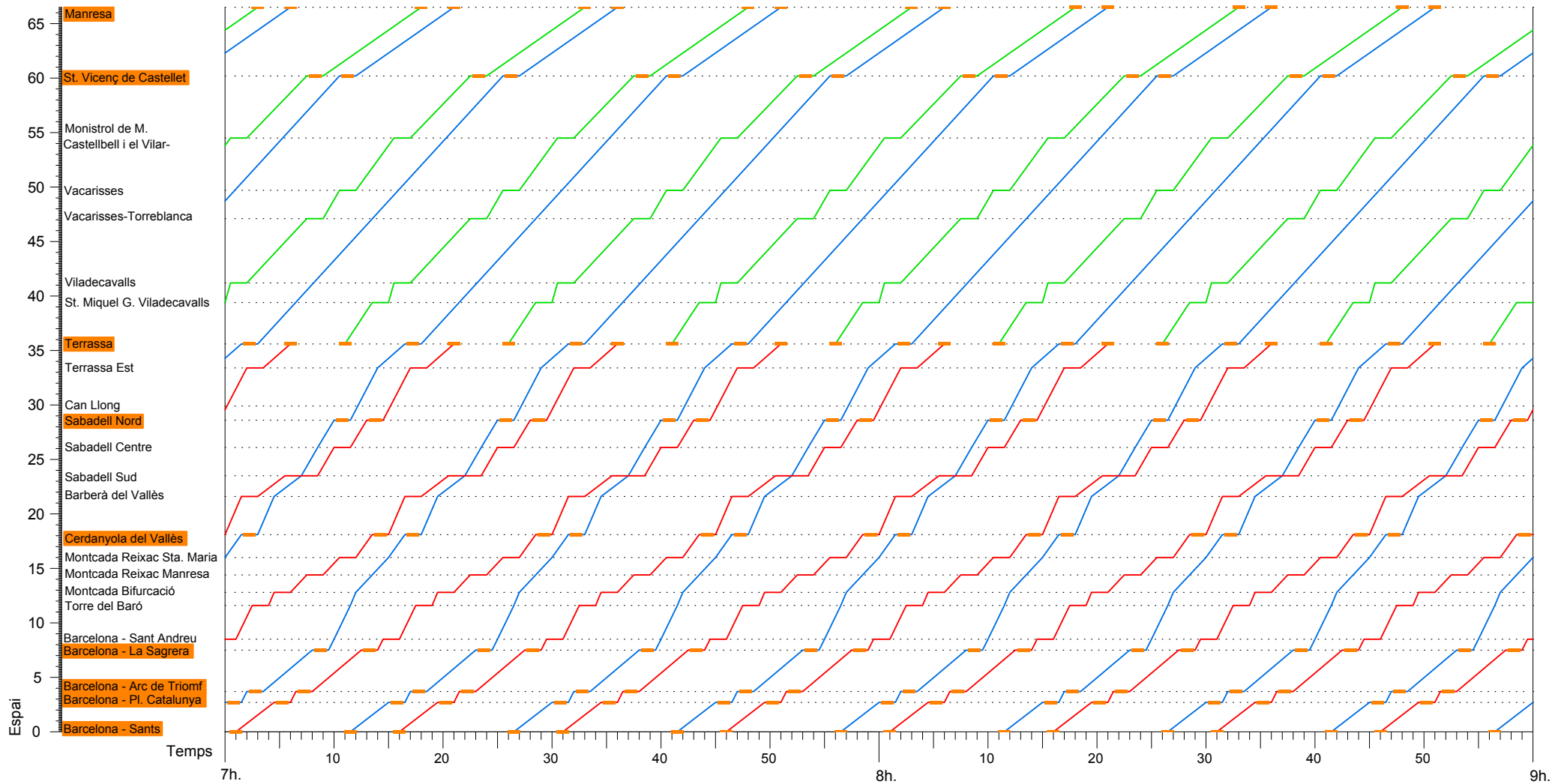
Laborables actual

- estació nodal
- rodalia metropolitana (89 minuts Barcelona-Manresa / 84 minuts semidirectes)
- rodalia metropolitana (47,5 minuts Barcelona-Terrassa)



Laborables, proposta semidirectes (infraestructura actual)

- estació nodal
- semidirectes regionals (69,5 minuts Barcelona-Manresa)
- rodalía metropolitana (50 minuts Barcelona-Terrassa)
- rodalía Manresa (37 minuts Terrassa-Manresa)



Laborables, proposta semidirectes (infraestructura amb túnel Montcada i noves estacions)

- estació nodal
- semidirectes regionals (67,5 minuts Barcelona-Manresa)
- rodalia metropolitana (48 minuts Barcelona-Terrassa)
- rodalia Manresa (38,5 minuts Terrassa-Manresa)

