

R2 i R3 al corredor del Besòs

El corredor del Besòs, entre Montcada i Granollers presenta una oferta important de xarxa ferroviària de rodalies amb dues línies pràcticament en paral·lel, fet inexistent a altres llocs del país. Però, la R2 cap a Girona i la R3 cap a Vic, assoleixen una oferta molt diferent. La primera té dues vies i molts més serveis que la segona, amb una sola via i unes freqüències molt espaiades en el temps.

En la línia de Vic hi ha, en dia laborable, uns 39 combois com a màxim en cada direcció, mentre que en la de Girona són uns 71, quasi el doble. L'excusa per a uns serveis tant diferents ha estat sempre explicada en base la insuficiència de la infraestructura: una sola via, no dues.

En valors de síntesi, els serveis de la R2 se situen en els 32,28 viatges per resident i any en els municipis amb estació en la línia, per contra d'una tercera part en la R3 (11,11 viatges). Hem comparat les xifres des de Montcada fins Sant Celoni i el Figaró, respectivament (vegi's l'annex de dades). La R3, amb una oferta de poc més d'una meitat dels combois de la R2, assoleix un llindar d'ús que està en la proporció d'una tercera part. En conclusió, menor oferta implica encara menys ús. La R3 és, doncs, molt menys rendible que la R2.

R3 i R6

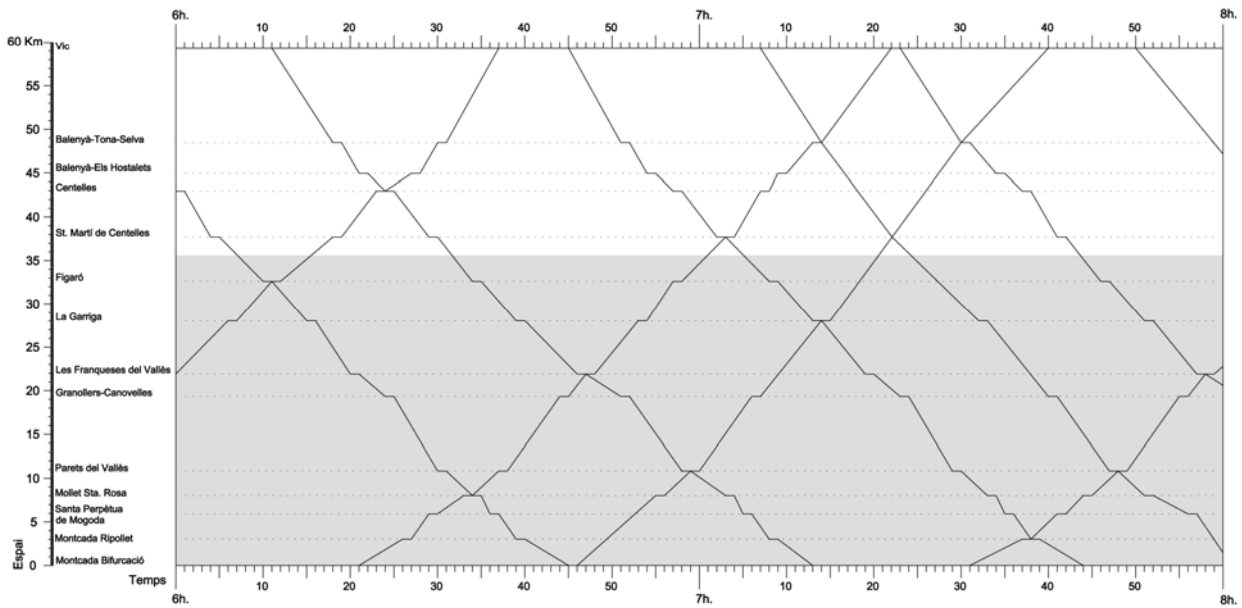
Per comparar i entendre aquesta situació de la R3 podem veure el llindar de serveis en dues altres línies de rodalies que disposen també d'una sola via. Aquestes són la R5 i la R6, gestionades per Ferrocarrils de la Generalitat, FGC. La via de Martorell a Igualada, R6, assoleix una longitud que és comparable a la R3 entre Montcada i Reixac i el Figaró. La R5 fins Manresa és molt més irregular en el seu servei a les poblacions, amb nuclis amb pocs usuaris al costat d'altres amb molt pes (Montserrat, per exemple). Compararem bàsicament la R3 amb la línia a Igualada, R6.

Les dades ens expliquen que les línies R5 i R6, entre Martorell i Manresa o Igualada assoleixen un estàndard d'ús molt comparable a la línia R3, ja que absorbeixen uns 8 viatges per resident en les R5 i R6 per uns 11 de la R3, valors allunyats dels 32 de la R2. La síntesi, resultaria que unes línies allunyades del centre metropolità (Barcelona en particular, per bé que també hi arriben) assoleixen un llindar d'ús situat en el mateix ordre de magnitud que una línia situada al costat de la capital i dins d'un context densament metropolità.

Per a més coincidències, entre la R3 i les R5 / R6 resulta que les tres línies fan circular en dia laborable el mateix nombre de combois en les seves línies (de 35 a 37 al dia), però, tot i aquests valors coincidents, les R5 / R6 són capaces d'oferir un millor servei en hora punta, tal i com el gràfic adjunt demostra.

Mentre que en hora punta els combois de la R6 es creuen cada dues estacions, en el cas de la R3 ho fan molts menys cops i cada tres estacions com a màxim. Per aquest fet, la capacitat dels FGC de teixir combois en dues direccions apareix molt superior a RENFE.

R3 - Laborables (dilluns-dijous)



R6 - Laborables (dilluns-dijous)

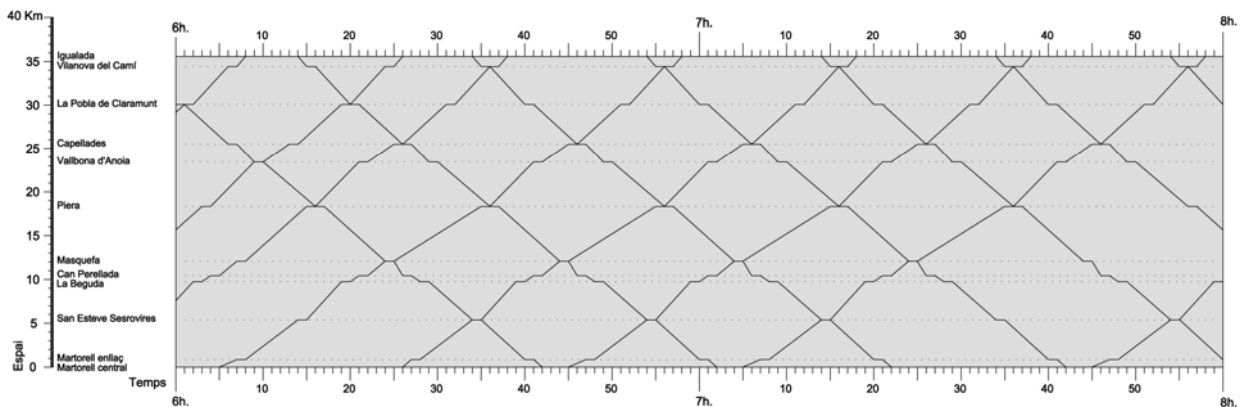


Figura 1: Aranya de serveis en hora punta en les línies R3 i R6, de 6 a 8 del matí. La superfície en gris mostra l'àmbit territorial comparable de la R6 aplicat sobre la R3 (poc més de 35 Km).

Es pot esmentar, finalment, que la totalitat de les estacions de RENFE, en l'àmbit considerat de la R3, estan plenament preparades per a fer intercanvis. O sigui que, tot i haver-hi una sola via entre estacions, aquestes disposen d'apartadors, dobles vies i dobles andanes per a poder aprofitar molt millor el potencial actual, sense que hàgim de pensar únicament i de forma inexcusable en la disponibilitat d'una segona via al llarg de tot el recorregut per tal d'oferir un millor servei.

Comparativament, la R3 mou molt més ferro que les R5 i R6 (amb combois més lleugers en els FGC), que ho fan en un àmbit menys poblat i de manera molt més eficient. En la mesura que les tres línies R3, R5 / R6 funcionen amb una sola via, entendrem llavors que el baix rendiment de la R3 no es pot al·legar només a un fet infraestructural físic, sinó a una molt diferent concepció dels serveis i a oposada voluntat de ser present en un territori.

Una dada més ens indica que la població al costat de la R3 (de Montcada al Figaró) és de 239.144 habitants (any 2010) en els municipis directament connectats, als qual encara es podrien afegir els veïns immediats), per 348.609 habitants en la R2, 175.627 en la R5 i 118.024 en la R6, incloent en aquestes dues darreres les poblacions de Manresa i

Igualada (sense, però, Martorell, com tampoc Barcelona en la R2 i R3). Així, doncs, la població al llarg de la R3 dobla la de la R6, amb la qual cosa es podria esperar un molt millor comportament en demanda i oferta de la R3.

Finalment, en nombre d'estacions, la línia R3 té, des de Montcada Bifurcació al Figaró, 9 estacions, mentre que la R2 en té 10 (en ambdós casos hem considerat l'estació inicial i la final, però en el cas de la R2 no hi ha actualment aturada a Montcada Bifurcació i no s'ha comptat). En la R5 i la R6, el nombre d'estacions són 12 entre Martorell Central i Manresa o bé Igualada, també tenint en compte les estacions extremes. Així, doncs, amb distàncies de recorregut molt coincidents en aquestes quatre línies, es mostra que les suburbanes dels FGC serveixen molt millor el territori que les metropolitanes de RENFE. I, en comparació, el fet metropolità demanaria més densitat territorial d'estacions que una dispersió suburbana.

Aquests fets reforçarien la hipòtesi de la possible opció de l'increment del nombre d'estacions en el cas de la R3, que disposa de tres quartes parts de les existents a la R5 o a la R6.

Conclusió: on hi ha oferta hi ha ús

Els valors d'ús de les línies plantejades, explica que on hi ha suficient població i oferta, l'ús és considerablement major, com hem vist en la R2 respecte de la R3, i que les poblacions servides per diverses línies (com Martorell, amb FGC i RENFE) acostumen a aprofitar aquesta oferta.

De qui depèn tot plegat?

Les responsabilitats són de Madrid, Barcelona i els afectats.

Del Ministeri de Foment a Madrid, perquè està molt lluny. Una gestió de rodalies portada des de 600 Km és poc sensible a les demandes i a les oportunitats del territori.

De Barcelona, perquè la Generalitat n'està igualment distant, tot i haver assumit les competències de direcció del servei de rodalies. Una visió massa exclusivament infraestructural ha portat a ignorar la realitat dels serveis possibles, així com la dimensió relativa i existent a altres àrees del país que funcionen millor, com és el cas de l'explotació dels FGC.

I, en tercer lloc, de nosaltres mateixos, del Vallès i de les poblacions servides per la R3, per no haver sabut mai mirar-ho des d'ulls més directes d'usuari i amb sentiment de territori marginat i mal atès.

manel larrosa
mlarrosa@coac.net
juny 2012.

Annex:

Ús dels les línies dels FGC en la línia de Manresa i la d'Igualada des de Martorell, i de la R2 i la R3 de Montcada a Sant Celoni i al Figaró.

Estacions agrupades per municipis	viatgers a les estacions FGC, 2010	habitants, 2010	viatges per habitant i any 2010
R5			
Abrera	112.696	11.469	9,83
Olesa de Montserrat	313.759	23.646	13,27
Esparreguera	42.529	22.042	1,93
Monistrol de Montserrat (2 estacions)	259.879	3.027	85,85
Castellbell i el Vilar	3.240	3.731	0,87
Sant Vicenç de Castellet	135.025	8.688	15,54
Manresa (3 estacions)	308.032	76.209	4,04
conjunt	1.175.160	148.812	7,90
R6			
Sant Esteve Sesrovires	96.510	7.329	13,17
Masquefa (3 estacions)	133.500	8.295	16,09
Piera	181.011	14.576	12,42
Vallbona d'Anoia	34.754	1.423	24,42
Capellades	44.736	5.498	8,14
La Pobla de Claramunt	37.556	2.295	16,36
Vilanova del Camí	39.298	12.644	3,11
Igualada	231.274	39.149	5,91
conjunt	798.639	91.209	8,76
R3			
	viatgers a les estacions ADIF, 2010	habitants, 2010	viatges per habitant i any 2010
Montcada i Reixac (2 estacions)	632.787	33.656	18,80
Santa Perpètua de la Mogoda	158.676	25.191	6,30
Mollet del Vallès	561.531	52.459	10,70
Parets del Vallès	417.527	17.805	23,45
Granollers - Canovelles	401.468	59.691 + 16.076	5,30
Les Franqueses	93.907	18.114	5,18
La Garriga	362.799	15.069	24,08
El Figaró	27.945	1.083	25,80
conjunt	2.656.640	239.144	11,11
R2			
Montcada i Reixac (1 estacions)	1.166.081	33.656	34,65
La Llagosta	942.607	132.713	7,10
Mollet del Vallès	1.826.269	52.459	34,81
Montmeló	1.078.122	9.001	119,78
Granollers	2.489.004	59.694	41,70
Les Franqueses	1.063.093	18.114	58,69
Cardedeu	1.107.642	16.897	65,55
Llinars del Vallès	718.028	9.170	78,30
Sant Celoni	863.051	16.905	51,05
conjunt	11.253.897	348.609	32,28
Martorell, R4	922490	26.815	34,40
Martorell, R5-R6	623.257	26.815	23,24
Martorell, R4-R5-R6, conjunt	1.545.747	26.815	57,64

Font: dades Memòria FGC 2010 i IDESCAT, elaboració pròpia.