

## **ANÀLISI DE LES LÍNIES R3, R12, R15 i R16**

### Esquema

1. La situació de les línies R3, R12, R15 i R16
  - Sobre l'R3
  - Sobre l'R12
  - Sobre l'R15
  - Sobre l'R16
2. Conclusions de la reunió
3. Informe sobre els drets de les persones usuàries dels serveis ferroviaris a Catalunya

### **1. LA SITUACIÓ DE LES LÍNIES R3, R12, R15 i R16**

#### **Sobre l'R3**

La línia R3 de Rodalies/Regionals de Barcelona és una línia nord-sud que comunica l'àrea de Barcelona amb el Pirineu. El seu trajecte s'inicia a l'Hospitalet de Llobregat i, després de servir Barcelona i les poblacions del Vallès i Osona (Montcada, Granollers, Vic), es dirigeix cap al Pirineu per comunicar Ripoll, Ribes de Freser, Puigcerdà i la Tor de Querol, a la Catalunya Nord.

Segons dades de 2008 que es recullen en la web de Rodalies, l'R3 té 6,6 milions de passatgers per any i poden viatjar-hi 22.841 passatgers en dia laborable. En el tram de l'Hospitalet de Llobregat fins a Vic són 20.956 viatgers/dia laborable i en el de Vic fins a la Tor de Querol, 1.885 viatgers/dia laborable. En el recorregut l'Hospitalet de Llobregat – Vic hi ha 6,2 milions de passatgers l'any i el de Vic-la Tor de Querol, 0,4 milions l'any. Actualment a l'R3 hi circulen una mitjana de 76 trens cada dia laborable de la sèrie 447.

Actualment la línia encara conserva moltes característiques del seu traçat original, com ara les seccions de via única a partir de Montcada Bifurcació.

Aquest fet provoca que en casos d'avaria o incidència en què l'única via es veu afectada no hi hagi alternativa de transport ni possibilitats de realitzar de mantenir el servei

ferroviari fins a la resolució final de la incidència.

En el marc de l'actuació d'ofici 04675/2014, el mes de novembre de 2015 el Departament de Territori i Sostenibilitat va informar el Síndic de les previsions de duplicació parcial del tram Montcada-Vic segons informació rebuda pel Ministeri de Foment:

- Montcada-Parets del Vallès: es redactarà un nou estudi informatiu.
- Parets del Vallès-la Garriga: es farà la tramitació ambiental i la informació pública que sigui necessària i la redacció dels projectes constructius corresponents, prioritzant els trams Parets del Vallès-Granollers-Canovelles i les Franqueses del Vallès-la Garriga.
- La Garriga-Vic: es redactarà un nou estudi informatiu en què es desenvoluparà inicialment el tram entre Balenyà-Tona-Seva i Vic.

El Departament de Territori i Sostenibilitat també va informar del següent:

- El 10 de setembre de 2015 Adif va adjudicar el contracte “Servicios para la redacción del proyecto básico y constructivo para la duplicación de vía de la Línea de Cercanías R-3 entre Parets y La Garriga (Barcelona)” per un import de 744.150 euros i un termini de redacció de 18 mesos. L'objectiu d'aquesta actuació en aquest tram de 17,4 km és augmentar la freqüència de l'R3, mitjançant l'increment de la capacitat i la flexibilitat de l'explotació que dotarà la nova infraestructura, i millorar la regularitat del servei.
- En el tram Vic-Puigcerdà, el Ministeri de Foment va anunciar que es farà un estudi de capacitat per definir les necessitats d'actuacions per augmentar la capacitat i la fiabilitat dels serveis ferroviaris en aquesta línia.

## **Sobre l'R12**

La línia R12 dels serveis regionals connecta l'Hospitalet de Llobregat amb Lleida, passant per Barcelona i Manresa, amb dos recorreguts principals: el primer arriba a Lleida des de l'Hospitalet de Llobregat i el segon, més curt, dona servei a Lleida des de Cervera. L'R12 té una longitud de 176 km, amb 38 estacions i una mitjana de circulacions en dia feiner de 18.

Actualment a l'R12 hi circulen trens de la sèrie 447 i 470.

La manca d'inversions va fer que el tram de Manresa a Lleida no fos electrificat fins al 1981, fet que va anar relegant el paper de l'R12 dins la xarxa ferroviària catalana.

Segons la Plataforma Trens Dignes a Lleida, “el principal problema de la línia són les poques freqüències de què disposa. Des de fa anys no s'ajusten a la demanda i [la línia]

s'ha degradat fins al punt que hi ha un tren cada sis hores en direcció Barcelona. Entre Lleida i Cervera s'ha potenciat l'autobús, amb la creació de la línia exprés e1, en comptes d'apostar pel tren, que és més ràpid i barat. Les Rodalies de Lleida s'han limitat a la integració tarifària i no s'hi ha incorporat cap nova freqüència, a diferència de Tarragona i Girona. Pel que fa a la infraestructura, el principal problema es troba entre Lleida i Mollerussa, per on s'ha de circular a velocitats de 70-80 km/h pel mal estat de la via (una de les més perilloses de Catalunya). La velocitat en aquest tram era de 140”.

La Plataforma també assenyala que “a tot això s'hi han de sumar els dèficits en manteniment, neteja i seguretat a les estacions”.

Tanmateix, amb relació a l'R12, cal destacar les actuacions següents:

- En data 25 d'agost de 2016 es va restablir el servei ferroviari entre Tàrraga i Cervera, que des del 4 de juliol de 2016 es feia en autocar a causa de les obres que Adif havia dut terme en un tram de 350 metres de longitud per consolidar i aixecar un nou talús, substituir la via i col·locar la catenària, obres que han de permetre que els trens deixin de circular amb la lentitud amb què ho feien des de fa anys en aquest punt.
- Segons informacions publicades en premsa, el Departament de Territori i Sostenibilitat té previst que, a principis del 2017, al tram de Lleida a Cervera (que forma part de les Rodalies de Lleida) s'hi afegeixin cinc freqüències més, que se sumaran a les sis que hi ha ara en aquest tram. De tota manera, la Plataforma Trens Dignes a Lleida remarca que el Departament no els ha confirmat aquesta informació ni els ha concretat cap data específica.

### **Sobre l'R15**

Segons la Plataforma Trens Dignes Terres de l'Ebre-Priorat, “a l'R15, a la franja del matí no hi ha cap tren entre les 8.26 hores i les 12.15 hores, un marge de tres hores i mitja que s'hauria de resoldre amb alguna mena de transport públic, ja fos tren o transport col·lectiu per carretera, autobús”. A més, cal no oblidar les nombroses limitacions temporals de velocitat que afecten tota la línia, la que en té més de tot Catalunya.

### **Sobre l'R16**

La línia R16 connecta Barcelona amb Tortosa i Ulldecona, passant per Tarragona. L'R16 ofereix serveis de tipus Regional, Regional Exprés i Catalunya Exprés que connecten Tortosa amb Cambrils, Salou, Port Aventura, Tarragona i Barcelona. La història de la línia R16 de Barcelona a Tortosa i Ulldecona té tres seccions ben definides, amb les estacions de Sant Vicenç de Calders i Tarragona com a vincles d'unió. L'R16 té una longitud de 172 km, 19 estacions i una mitjana de circulacions en dia feiner de 51. Actualment a l'R16 hi

circulen trens de les sèries 470 i 448.

Retards flagrants, d'hores en alguns casos, per avaries a l'estació de Mont-roig del Camp i limitacions "temporals" de velocitat en tot el traçat afecten encara més especialment aquesta línia des del mes de juny de 2016, amb unes ràtios de puntualitat notablement per sota de la resta de línies de Rodalies i Regionals de Catalunya. Segons el Departament de Territori i Sostenibilitat, la puntualitat a l'R16 el gener de 2014 era del 74% i el maig de 2016 ha caigut fins al 22,6%, i les causes d'aquest deteriorament de la fiabilitat són l'estat deficient de l'estructura, les limitacions temporals de velocitat, l'existència d'un tram de via única i l'avaría a l'enclavament de Mont-roig del Camp.

Arran de l'actuació d'ofici 00137/2016 iniciada a aquest efecte, en data 10 de juny de 2016 el Síndic va sol·licitar informació sobre l'afectació de la incidència de Mont-roig del Camp i de la vaga de maquinistes al Departament de Territori i Sostenibilitat, al Ministeri de Foment i a l'empresa Renfe.

En data 29 de juny de 2016 Renfe va informar el Síndic del següent:

“Segons informació d'Adif, a les 21.17 hores del dia 6 de juny 2016 es produeix pèrdua de comunicació amb l'enclavament de l'estació de Mont-roig del Camp, des del lloc central del CTC (Adif). Posteriorment, Adif informa que l'enclavament de Mont-roig s'ha vist afectat per una derivació de tensió i que es troba fora de servei. Aquesta situació provoca l'establiment de bloqueig telefònic suplementari (BTS) entre Mont-roig i l'Hospitalet de l'Infant.

La situació afecta les línies R16 (Barcelona estació de França – Tortosa) i RT2 (l'Arboç – l'Hospitalet de l'Infant).

Renfe no té competències en el manteniment de la infraestructura ferroviària. No obstant això, es pot indicar que, a causa de la limitació de capacitat provocada pel règim de circulació esmentat (BTS), des del dia 8 de juny 2016, Renfe ha decidit restringir el recorregut de la línia RT2 al trajecte l'Arboç – Salou i implantar un servei alternatiu per carretera entre Salou i l'Hospitalet de l'Infant per als trens d'aquesta línia.

El Centre de Gestió de Rodalies (CGR) informa els viatgers a través de la megafonia centralitzada en trens i estacions de l'àrea de rodalia (\*) de Barcelona, i dels canals de la Plataforma Informa (telèfon d'informació, web de Rodalies de Catalunya, sistema SMS, Twitter i APP de Rodalies i Renfe).

(\*) Adif informa directament a les estacions de Barcelona-Sants, Barcelona-Passeig de Gràcia i Barcelona-Estació de França, i també a les estacions no pertanyents a l'àmbit de rodalia. No obstant això, en incidències, Renfe subministra la informació a les estacions de Barcelona.

Segons s'indica en la descripció de la incidència, a partir del dia 8 de juny 2016, es restringeix el recorregut de la línia RT2 al trajecte l'Arboç-Salou i s'estableix un servei alternatiu per autobús per als viatgers d'aquests trens a les estacions de Cambrils, Mont-roig del Camp i l'Hospitalet de l'Infant.

Adif no ha informat oficialment d'un termini de previsió per al restabliment del normal funcionament d'aquest equipament.

Les afectacions al temps de viatge habitual, en la línia R16, se situen en 40 minuts de retard de mitjana (temps mitjans acumulats des de l'inici de la incidència fins al 27 de juny)".

En data 12 d'agost de 2016 el Ministeri de Foment va informar el Síndic del següent:

“La incidencia tuvo su origen en la rotura de un cable guarda del sistema de electrificación de la línea, y su desprendimiento sobre la catenaria en la estación de Mont-roig del Camp, que provocó la inutilización del enclavamiento.

Inicialmente, el tráfico se reanudó con Bloqueo Telefónico Suplementario (BTS), que supone una reducción sensible de la capacidad de la línea y retrasos por las paradas que requiere; esta situación provocó en primera instancia la implantación de un servicio alternativo por carretera entre Salou y L'Hospitalet de l'Infant en la relación RT2 L 'Arboç - L'Hospitalet de l'Infant y viceversa y, asimismo, se decidió trasladar el tráfico de mercancías al período nocturno.

Progresivamente se han realizado actuaciones provisionales que han permitido la reducción de los retrasos medios a valores de entre 5 y 20 minutos por tren. El pasado 19 de julio se suprimió el Bloqueo Telefónico Suplementario para pasar nuevamente a circular con Bloqueo Automático, haciendo más ágil la circulación de trenes de modo que gradualmente se vuelva a las condiciones de circulación anteriores a la incidencia.

Hasta aquí el relato de las actuaciones realizadas y previstas para resolver la incidencia en la línea R16, no obstante, con anterioridad a que se produjese la misma se había constituido un grupo de trabajo, entre la Generalitat de Catalunya, RENFE-Operadora y ADIF, para el análisis de las causas de impuntualidad de diversas líneas, entre ellas la R16, y fruto de los trabajos se acordó implantar unos nuevos horarios más acordes a la realidad del tramo que se irán adaptando según evolucione la situación, esperando mejorar paulatinamente la puntualidad.

En cuanto a la información a los usuarios de la R16 sobre la incidencia, las alternativas, su previsible duración y la afectación a los tiempos de viaje habitual, el Centro de Gestión de Cercanías de Rente informa a los viajeros a través de la megafonía centralizada en trenes y estaciones del área de Cercanías de Barcelona, de los canales de la Plataforma Informa y Transmet.”

El Departament de Territori i Sostenibilitat no ha enviat la informació sol·licitada, tot i la reiteració feta en data 11 de juliol de 2016.

Tanmateix, en relació amb la línia R16 cal destacar diverses actuacions recents del Departament:

- En data 5 d'agost de 2016 va entrar en vigor la modificació provisional dels horaris (amb l'increment del temps del trajecte 8 minuts de mitjana sobre els horaris anteriors), que es condiona a la finalització de les obres pendents d'Adif: en primer lloc, la finalització, al setembre, dels treballs per eliminar una limitació temporal de velocitat que hi ha a l'entrada a Barcelona, concretament entre Sants i l'estació de França; en segon lloc, el nou enclavament de Mont-roig, previst per a l'octubre, i, finalment, la posada en servei del tram de via doble entre Vandellós i Tarragona.

Sobre aquest punt, la Plataforma Trens Dignes Terres de l'Ebre-Priorat destaca les dades següents: Entre l'11 de juliol i el 4 d'agost de 2016, hi ha hagut 8.754 minuts de retard totals (350 minuts de retard diari mitjà), és a dir, 145,6 hores perdudes, més de 6 dies de retard sobre 25 dies que s'han analitzat. Entre el 5 d'agost i l'11 de setembre de 2016 (ja amb els nous horaris), s'han produït 4.771 minuts de retard oficial, que, sumats als 169 minuts diaris afegits arran de la modificació dels horaris (6591 minuts), donen un total d'11.362 minuts (és a dir, 189,4 hores o 8 dies). Com a conclusió, i segons dades de la Plataforma Trens Dignes Terres de l'Ebre-Priorat, entre l'11 de juliol i l'11 de setembre de 2016, hi ha hagut 20.116 minuts de retard, que equivalen a 335 hores o 14 dies. En qualsevol cas, aquestes dades posen de manifest que cal millorar l'índex de puntualitat de l'R16.

- En la mateixa data (5 d'agost de 2016) s'ha inclòs un nou servei amb la incorporació d'un últim tren que surt de Tortosa a les 20.48 hores i arriba a l'estació de França a les 23.30 hores. Aquest nou servei s'aconsegueix allargant un tren que només circula a l'estiu des de Salou (Tarragonès) i que a partir del 4 de setembre de 2016 fa el recorregut des de Tortosa fins a Barcelona durant tot l'any.
- En data 12 de setembre de 2016 va entrar en vigor un règim especial de la Devolució Xpress per als usuaris de l'R16, que podran demanar-la a partir de retards superiors a 7 minuts, en comptes dels 15 minuts habituals. La mesura es perllongarà mentre es mantinguin els horaris provisionals de la línia R16, implantats el 5 d'agost de 2016.
- Es preveu que a partir de l'1 de novembre de 2016 vuit serveis de trens Euromed tinguin parada a l'estació de l'Aldea, una mesura temporal mentre no s'acaben les diferents incidències i obres que afecten el tram del corredor del Mediterrani que permetrà guanyar entre 40 minuts i una hora en el temps del trajecte entre Tortosa i Barcelona.



## 2. CONCLUSIONS

El Síndic exposa les conclusions següents, que són el resultat de la reunió mantinguda amb representants de diferents plataformes creades per exigir millores a diferents línies de Rodalies i Regionals de Catalunya:

1. Les greus deficiències que des de fa temps pateix el servei de Rodalies i Regionals de Catalunya són causades fonamentalment per la **manca d'inversions en la xarxa de Rodalies i Regionals de Catalunya**. Un servei de qualitat esdevé imprescindible per assegurar l'eficiència econòmica i la qualitat de vida de la regió metropolitana de Barcelona i del conjunt de Catalunya, i, per a això, **cal un pla d'inversions d'abast ampli que garanteixi tant la fiabilitat del servei, en termes d'horaris i de freqüències, com la seguretat, en termes d'interconnexions, i l'eficiència, en termes de gestió de les línies**. Els problemes quotidians que pateix la xarxa de Rodalies i Regionals i les dificultats per incrementar serveis en determinats horaris i línies que ja estan pràcticament al límit de la seva capacitat palesen un dèficit d'inversions que hauria de ser corregit, especialment pel Ministeri de Foment (Adif), com a titular de les infraestructures.
2. Les infraestructures i el material rodant són propietat d'organismes estatals (Adif i Renfe) i, per tant, és rellevant la responsabilitat del Ministeri de Foment envers el servei de Rodalies i Regionals, el més necessari per a la mobilitat quotidiana de milions de persones, fonamentalment persones que van a treballar, a estudiar, etc. Per tant, **cal que el Ministeri de Foment defineixi inversions que prioritzin la millora del servei de Rodalies i Regionals de Catalunya i les executi dins dels terminis previstos**.
3. A banda d'això, cal tenir present que **la gestió de les xarxes correspon al Departament de Territori i Sostenibilitat i, per tant, cal exigir també els esforços necessaris, econòmics i gestió per complir les responsabilitats** que li corresponen. Tot i que segurament els termes dels traspàs de les competències no són prou satisfactoris per garantir la gestió de Rodalies i Regionals amb plena eficiència, cal reclamar rigor en la gestió de les competències sobre Rodalies i Regionals que corresponen a la Generalitat de Catalunya.
4. A la reunió amb els representants de diferents plataformes creades per exigir millores a diferents línies de Rodalies i Regionals de Catalunya s'ha pogut constatar que, a la pràctica, **el traspàs de les competències de gestió del servei a la Generalitat queda fortament condicionat per unes infraestructures que no són titularitat seva i una empresa operadora del servei que no té la mentalitat d'estar treballant per a la Generalitat de Catalunya i que manté la inèrcia històrica de Renfe**. A això, s'hi suma que el Ministeri de Foment (Adif) no dóna

**prioritat a les necessitats econòmiques de la població de Catalunya a l'hora d'administrar les infraestructures ferroviàries, sinó als interessos polítics.**

5. L'actual gestió separada de la infraestructura (vies, catenàries, estacions, etc.) i del servei per part de l'Administració de l'Estat (Ministeri de Foment, Adif) i de la Generalitat de Catalunya (Departament de Territori i Mobilitat), respectivament, genera **evidents problemes de coordinació** amb massa freqüència que repercuteixen bàsicament en les persones usuàries.
6. S'han d'emprendre les iniciatives adequades per millorar la gestió del sistema i fer-lo més eficient i eficaç, de manera que l'Administració titular de la competència sobre el servei també assumeixi la plena responsabilitat en la gestió de totes les infraestructures necessàries per a la prestació del servei de Rodalies i Regionals a Catalunya, ja sigui mitjançant un acord per al **traspàs de la titularitat de les infraestructures pertinents a la Generalitat de Catalunya o per a la creació de les fórmules consorciades** adequades que en permetin una gestió integrada tot assumint les funcions que actualment té Adif.
7. **Cal que el Ministeri de Foment impulsi de manera decidida les actuacions necessàries per fer efectiu el desdoblament de les línies de rodalies i regionals**, com a mínim en els trams de més demanda de persones, ja que les dades mostren que són les més impuntuals. Hi ha línies que encara conserven moltes característiques del seu traçat original, com ara les seccions de via única a partir de Montcada Bifurcació en la **línia R3** o bona part de la **línia R16**. Tot i que hi ha projectes de convertir a via doble alguns dels trams, les limitacions actuals que provoquen les vies úniques fan que, en casos d'avaria o incidència en què l'única via es veu afectada, no hi hagi alternativa de transport ni possibilitats de reals de mantenir el servei ferroviari fins a la resolució final de la incidència.
8. **Cal que Adif treballi de manera activa per assegurar l'estat correcte de les infraestructures (com ara vies, talussos, catenàries o altres instal·lacions o elements imprescindibles per al funcionament del servei de ferrocarril)**. Les limitacions de velocitat en molts trams o les conseqüències de descarrilaments de trens de mercaderies (com ha succeït, per exemple, a la línia R15 en el primer trimestre del 2016) afecten negativament els temps de viatge i la qualitat dels serveis de Rodalies i Regionals, per qual cosa cal evitar que aquestes limitacions temporals de velocitat es perllonguin en el temps sense un calendari concret de resolució.
9. S'ha de **millorar la informació sobre el servei i sobre els drets de les persones usuàries que ofereix el personal de les empreses operadores present en estacions, andanes i trens** perquè puguin oferir una informació acurada i de qualitat sobre qualsevol aspecte relatiu al servei, i més especialment en el cas d'incidències, de retards o de cancel·lacions.



10. La **Generalitat de Catalunya** ha de **millorar la fiabilitat (puntualitat) dels serveis**, especialment a les línies de rodalies i regionals amb unes ràtios més baixes. També cal millorar les freqüències de serveis en aquelles línies on hi ha àmplies franges horàries desateses.
11. Els **trens regionals han d'estar dissenyats i equipats** d'acord amb la màxima durada dels trajectes per garantir el confort de les persones.
12. S'ha de treballar en la **racionalització dels horaris d'alguns serveis de rodalies i regionals, que haurien d'estar definits d'acord amb les lògiques de mobilitat quotidiana de les persones**, és a dir, que permetin, per exemple, arribar a Barcelona o la seva àrea metropolitana en uns horaris compatibles amb els torns més habituals d'entrada i de sortida als llocs de treball o estudi o d'anada i de tornada els caps de setmana.
13. **Els combois de Rodalies i Regionals han d'estar dimensionats per atendre la demanda esperada de persones**, especialment a les hores i en les dates en què és previsible una utilització més alta del servei, per evitar les aglomeracions de persones.
14. Cal que **les empreses operadores informin clarament les persones usuàries dels drets i les obligacions en el transport ferroviari, dels nivells de qualitat del servei i de les vies de reclamació i dels mitjans de resolució alternativa de conflictes**, i també del Síndic de Greuges de Catalunya. Aquesta informació ha de figurar de manera destacada a les estacions, als plafons informatius, a les pàgines web i als establiments o oficines d'atenció als usuaris. **S'ha de garantir la informació i la participació ciutadana i de les entitats vinculades a la mobilitat i el transport públic**, per mitjà del Consell Català de la Mobilitat i dels consells territorials de la mobilitat.
15. La **Devolució Xpress de Rodalies i Regionals de Catalunya també ha de preveure els retards originats per actes de vandalisme, incivisme, vagues o robatoris de coure o altres materials**, de manera que aquestes situacions també puguin generar el dret a la compensació de la persona usuària del servei i, és a dir, a l'aplicació del sistema Devolució Xpress. **S'ha de reformular la Devolució Xpress de manera que s'agiliti el procediment, se suprimeixin les actuals restriccions i se'n faciliti la sol·licitud per part de les persones afectades.**
16. **S'ha de treballar per la integració tarifària** a les zones que encara no en disposen, com ara les **Terres de l'Ebre**, i treballar per què la integració tarifària sigui completa a l'àrea de Lleida.

### **3. INFORME SOBRE ELS DRETS DE LES PERSONES EN ELS SERVEIS FERROVIARIS A CATALUNYA**

A partir de les reunions mantingudes, de les actuacions d'ofici en tramitació i de les queixes rebudes, el Síndic està ultimant un informe que recollirà un seguit de recomanacions adreçades a l'Administració de l'Estat i a la Generalitat.

Aquest informe inclourà **75 conclusions, recomanacions i suggeriments** a les administracions públiques per a la millora dels drets de les persones usuàries del ferrocarril (tren, metro i tramvia), amb una referència especial a l'accessibilitat de les persones amb mobilitat reduïda.

Actualment està pendent de presentació.