

Pirineus Digital, 25/11/22

## **El govern espanyol licitarà l'any que ve l'estudi informatiu per desdoblar part de l'R3**

**S'ha anunciat durant la presentació de la Proposta per al desenvolupament del corredor de l'R3**



L'estació de tren de Puigcerdà. / G.L.T.

**REDACCIÓ.-** El govern espanyol té previst licitar l'any que ve l'estudi informatiu per desdoblar la línia de tren R3, la que dona servei a Cerdanya, en el tram entre la Garriga i Centelles. Així ho ha anunciat des de Vic el secretari d'Infraestructures de l'executiu espanyol, Xavier Flores, durant la presentació de la Proposta ferroviària per al desenvolupament del corredor de l'R3, un document elaborat per l'Oficina Tècnica de l'R3. Aquest òrgan tècnic, constituït fa un any sota el paraigua de l'agència Creacció, ha estat impulsat per la Comissió Tècnica pel desdoblament de la línia R3 i liderat per l'Ajuntament de Vic, el Consell Comarcal d'Osona, la Cambra d'Osona i la UVic-UCC.

Tal com han explicat els seus impulsors, el text, consensuat amb els agents implicats del territori, recull una visió integral del servei, així com allò que hauria de tenir la línia ferroviària i les necessitats en infraestructura que se'n deriven, com l'històricament reivindicat desdoblament de la línia, però anant més enllà en altres actuacions clau.

### **Calendarització del desdoblament**

Des del punt de vista de les necessitats en infraestructura, el document de l'Oficina Tècnica de l'R3 marca una agenda per etapes respecte al desdoblament per trams de la línia fins a Vic amb un horitzó de 2035. Totes aquestes etapes s'haurien d'activar amb l'objectiu de construir, en primer lloc, els consensos territorials i acords polítics necessaris a cadascun, especialment en relació amb els trams més urbanitzats, com a pas previ per iniciar la tramitació de l'estudi informatiu i la redacció dels projectes executius.



Intervenció de Flores a l'acte sobre l'R3, a Vic. / CREACCIÓ

El calendari marcat per l'Oficina té la intenció de trobar l'equilibri entre l'ambició i el realisme, si bé és fonamental que es dugui a terme una revisió del Pla de Rodalies que prevegi una planificació del conjunt sencer de trams. En especial, considera que caldria que s'encarregués el proper 2023 l'estudi informatiu del tram la Garriga-Centelles. Aquest, afegeix, és un tram de cost econòmic elevat però relativa poca complexitat urbanística, que no està previst al Pla de Rodalies vigent, però que, justament en aquest acte de Vic, el govern espanyol ha anunciat que s'activarà l'any que ve.

Així mateix, el treball elaborat detecta poca previsió de capacitat d'estacionament a les estacions en remodelació al Vallès Oriental - especialment Granollers-Canovelles-, proposa considerar la possibilitat de mantenir la via actual al tram del Congost per realitzar avançaments dels serveis directes pel nou túnel de via doble, planteja canvis a curt termini en l'operativa de l'estació de Vic per tal d'aprofitar el desdoblament de la sortida sud de la ciutat prevista pels pròxims dos anys, proposa l'allargament dels serveis amb terminal a Vic fins a Torelló, on probablement caldria construir una via nova a l'estació actual, i la reobertura de vies desviades a les estacions de Campdevàrol i Toses per poder fer encreuaments en aquests punts.

### **Puigcerdà, estació internacional**

Així mateix, el document proposa la reobertura de la via d'ample estàndard entre Puigcerdà i la Tor de Querol–Enveig per tal que els serveis de l'SNCF francesa cap a Tolosa de Llenguadoc i de tren nocturn diari cap a París arribin a la capital cerdana, convertint així la de Puigcerdà en una estació internacional.

En relació amb Cerdanya, el document també suggereix l'estudi d'una nova línia "RP1", de menors costos operatius i trens de menys capacitat entre Ripoll i la Tor de Querol–Enveig, com a complement per cobrir la connexió entre en el Ripollès i Cerdanya en les hores sense servei fins a Barcelona. Un trajecte, afegeixen, per al qual el ferrocarril és significativament més competitiu que el bus o el vehicle privat per carretera i que podria servir per Renfe o bé per FGC si habilités, per exemple, una ampliació de les instal·lacions del Cremallera a Ribes de Freser com a base operativa.

### **Torelló, nova estació de referència de la Garrotxa**

La proposta també cerca sumar la Garrotxa com un nou pol de demanda al corredor, amb la potenciació d'una llançadora en autobús entre Olot i Torelló, per a la qual un segon pas seria la construcció d'una nova estació al sud de Torelló, a la intersecció amb la C-37, per tal de facilitar l'accés al tren des dels túnels de Bracons.

### **Més trens i diferenciats**

La proposta de l'Oficina Tècnica parteix d'una hipòtesi de serveis al conjunt de la xarxa de Rodalies de Catalunya segons la qual deu trens per hora i sentit de l'R3 podran passar pels túnels de Barcelona, plantejada a partir de les determinacions del Plan de Cercanías 2008-2015, que és el darrer a incorporar un esquema de serveis, ja que l'Actualització del Pla de Rodalies 2020-2030 no ho fa en ser una competència de la Generalitat.

Amb l'objectiu de facilitar que l'R3 disposi d'aquesta capacitat, la proposta de l'Oficina Tècnica planteja que la línia pugui fer entrar els seus serveis per ambdós túnels de Barcelona -Plaça Catalunya i Passeig de Gràcia- amb una nova connexió a l'altura del nus de Mollet cap a les vies de l'R2, sense descartar en absolut, però, l'ús del traçat actual i el seu desdoblament. Fins ara, l'R3 només entra per Plaça Catalunya, un punt de la línia que està totalment saturat.



Foto de família després de l'acte de l'R3 a Vic. / CREACCIÓ

Per altra banda, l'enllaç amb la línia el Papiol-Mollet permetria fer arribar una part dels serveis de l'R8 a Granollers–Canovelles i facilitar, així, la correspondència entre R3 i R8. En aquest marc, també és important la connexió amb la UAB, destaquen.

Des de la perspectiva dels serveis al corredor, l'objectiu principal se situa en la fiabilitat i la reducció del temps de viatge global, la qual es preveu guanyar tant en temps d'espera com en temps de recorregut, amb una distinció dels serveis de la línia entre els de l'R3, és a dir els serveis amb parada a totes les estacions, amb més freqüència com més a prop de l'Àrea Metropolitana, amb terminals a Granollers–Canovelles, Torelló i Ripoll; i els serveis regionals directes anomenats "R18", els quals haurien de poder funcionar un cop cada hora amb parades a les estacions de les capitals de comarca (Puigcerdà, Ripoll, Torelló-la Garrotxa, Vic, Granollers i Barcelona) i a les correspondències amb connexions intercomarcals.

En conjunt, els agents polítics, socials i econòmics impulsors de l'Oficina Tècnica demanen que aquesta esdevingui un interlocutor del territori amb les administracions i empreses del sector ferroviari per tal de promoure la millora contínua i substancial del corredor ferroviari. "Cal aconseguir l'equilibri territorial i coordinar les obres d'infraestructura", ha reclamat Jordi Julià, tècnic de l'Oficina, en l'apartat de conclusions.