

## VIURE



GENT

Cher, molt activa als 77: treu disc, prepara memòries i crea un negoci de gelats

# L'inici del desdoblament de l'R3 posa fi a dècades sense inversió

Les obres entre Parets i la Garriga són el primer pas d'un camí que serà llarg



MANE ESPINOSA

Un tren de Rodalies circulant entre la Garriga i les Franqueses pel traçat de via única de l'R3

DAVID GUERRERO  
Vic

Fa anys que la via única de la línia de Vic és l'aneguet lleig de la xarxa de Rodalies. Quan arribaven inversions a Catalunya sempre hi havia alguna prioritats més urgent que l'R3, fos la línia de Vilafranca, la del Garraf, el corredor mediterrani... Després de diverses dècades de reclamar el desdoblament de la línia per guanyar fiabilitat i poder millorar els horaris, ha arribat el seu moment.

"Tanquem una etapa d'incredulitat, per fi veiem les obres!", celebra Marçal Ortuño, alcalde de Torelló i vicepresident del Consell Comarcal d'Osona. La reivindicació de les administracions locals i entitats en defensa del transport públic ha estat constant. El seu clam finalment ha estat escoltat, una demostració en tota regla que qui bé busca, bé troba, i que alguna cosa es mou a Rodalies.

La muntanya de balast acumulada al costat de l'estació de les

Franqueses o a l'aparcament de Parets del Vallès, ple de travesses que s'han d'instal·lar a les estacions entre aquest municipi i la Garriga, són els senyals més visibles per als veïns i els més observadors des del tren. Tots els viatgers de la línia R3 seran conscients d'això a partir del dijous 12 d'octubre i fins a finals de gener, moment en què es tallarà la circulació en aquest tram de 17,1 quilòmetres de via única per adaptar a la futura via doble les estacions de Parets, Granollers-

Canovelles, les Franqueses i la Garriga. L'obra inclou els treballs en l'àmbit ferroviari, i també nous passos inferiors i una modernització de les instal·lacions. Posteriorment, l'estiu que ve, es duplicarà la via en tot el tram, cosa que comportarà un altre tall encara més llarg.

Aquesta és la part visible, la més avançada del projecte integral de millora de la línia R3, en què s'estan invertint 155 milions i que serà una realitat el 2025 si res no es torça. La resta de trams es quedaran per a més endavant, cadascun al seu ritme. Al nord del tram en obres, entre Vic i Centelles, ja es troba en redacció l'estudi informatiu, mentre que el de

Centelles a la Garriga acaba de ser licitat i té un termini de dos anys i mig. Al sud, també va sortir a concurs aquest estiu l'estudi informatiu de la duplicació entre Mollet i Montcada, un tram d'especial complexitat perquè la via es troba encaixonada en la trama urbana.

"El lament que el ministeri no inverteix és fals, aquesta actuació

demostra que aquest mantra ja s'ha superat", remarca el secretari general d'Infraestructures, Xavier Flores, que ahir es va traslladar a Vic amb responsables de Renfe i l'administrador d'infraestructures ferroviàries (Adif) per explicar el detall de les obres als alcaldes de la zona i membres d'entitats locals. També hi van ser presents representants del departament de Territori de la Generalitat, encapçalats pel secretari de Mobilitat, Marc San-

**El servei alternatiu de bus durant tres mesos inquieta els ajuntaments i els usuaris de la línia**

glas, que va insistir en els retrets de sempre cap al Ministeri de Transport i va anunciar un reforç dels busos exprés entre Vic i Barcelona -amb cinc freqüències més al matí i quatre a la tarda- per fer front als efectes del tall.

Es precisament el tràmit del tall el que més inquieta a curt termini als municipis afectats. A banda i banda del tall el servei es mantindrà amb les freqüències habituals, però els que passin pel tram afectat hauran de combinar el tren i el bus.

Renfe ha invertit 13 milions d'euros en un servei alternatiu d'autobusos que cobreix el traçat afectat entre Mollet i Figaró i incorpora busos directes des d'aquest últim punt i des de Centelles cap a La Sagrera-Meridiana al matí i en sentit invers a la tarda. D'aquesta manera es volen minimitzar les afectacions sobre els 12.000 viatgers que fan servir aquesta línia diàriament, especialment els que venen de més lluny i ja tenen un trajecte llarg per si mateix, malgrat que hi ha casuístiques com les dels estudiants de la Universitat de Vic que es desplacen des del Vallès que han quedat desatenses i fins i tot han provocat una recollida de signatures.

Tant Renfe com la Generalitat es comprometen a analitzar els fluxos de viatgers dels primers dies per adaptar i reforçar el servei si és necessari, per evitar que es repeteixi el col·lapse dels busos que van patir els usuaris de l'R4 a Vilafranca durant les obres del corredor mediterrani.●

## Remodelació a Castelldefels

■ Altres obres que també es comencen la setmana que ve són les de remodelació de l'estació de Castelldefels. Es tracta d'una actuació estratègica per al conjunt del mapa ferroviari, ja que es reestructuraran les vies i les andanes amb l'objectiu de separar el flux dels trens de Rodalies (que estacionaran a les vies centrals) dels regionals i els serveis de llarga distància

(que estacionaran per les vies passants en tots dos sentits). L'objectiu és evitar interferències i optimitzar la combinació d'uns trens i els altres al dens corredor del Garraf. Els treballs, a càrrec de l'administrador d'infraestructures ferroviàries (Adif), suposen una inversió de 20,2 milions d'euros, en què s'inclou la construcció d'un nou pas inferior dotat d'ascensors.