

Les obres de desdoblament de l'R3 comportaran talls parcials durant dos estius

► S'haurà de tallar de Granollers a Parets i de Granollers a la Garriga per fer la doble via

► Caldrà establir un servei alternatiu per carretera amb autobusos en tots dos trams

Granollers

Ferran Polo

Les obres de desdoblament de la línia R3 entre Parets i la Garriga comportaran dos talls de la circulació de trens que es faran durant dos estius consecutius: un any en el tram entre les estacions de Parets i Granollers-Canovelles i l'altre entre Granollers-Canovelles i la Garriga. El servei es mantindrà amb autobusos. Els talls es faran durant l'estiu quan hi ha menys usuaris per minimitzar l'impacte de les obres en el servei. No és clar si seran durant els estius de 2022 i 2023 o de 2023 i 2024. Dependrà de la data d'inici de les obres i del calendari que s'estableixi amb les empreses que s'adjudiquin l'obra civil i la instal·lació de les noves vies i la catenària, que aniran en un mateix paquet. Ho avança Pere Macias, coordinador del Pla de Rodalies, en una entrevista a EL 9 NOU.

Segons Macias, el projecte executiu de desdoblament d'aquest tram de l'R3 "està pràcticament enllestit". De fet, es tancarà "en les properes setmanes". D'aquesta manera, "estarà en condicions de licitar-se aquest 2021". "Esperem que sigui així", diu Macias, que fixa l'inici dels treballs de construcció de la doble via per a finals d'aquest any o inicis de 2022. "Les obres grosses començaran de forma important a partir de l'any vinent."

Més enllà de la construcció de la doble via, Macias recorda que l'actuació entre Parets i la Garriga –dividida en vuit projectes diferents– ja ha anat fent camí en els darrers anys. Ja s'han completat les actuacions per suprimir els passos a nivell al sud de Granollers i la zona de Can Terrers, a la Garriga; s'està tancant el procés de contractació dels treballs que permetran eliminar el pas a nivell de la carretera de Samalús, al centre de la Garriga, i que preveuen un seguit d'actuacions per garantir la connectivitat amb vehicle i a peu entre les dues bandes del nucli urbà dividides pel traçat ferroviari, i ja està adjudicat a l'empresa Als-



Un tren passant pel tram de l'R3 a la zona de Can Baldich, a Llerona

tom la redacció del projecte i l'obra de renovació dels enclavaments. "Ja ha lliurat el projecte i ara es podrà començar les obres de tota l'electrònica", exposa Macias. També estan molt avançats els projectes d'arquitectura de les quatre estacions incloses en aquest tram: Parets, Granollers-Canovelles, les Franqueses i la Garriga i que actuarà en els edificis de passatgers, andanes, ascensors o passos soterrats. Finalment, queda el projecte de les instal·lacions de la nova senyalització per a la via doble. És l'únic que encara no s'ha començat a redactar.

EL TRAÇAT A LLERONA

Sobre el canvi de traçat que l'Ajuntament de les Franqueses va demanar a la zona dels Gorcs, a Llerona, per reduir l'afectació en unes parcel·les municipals, Macias explica que van propiciar "un contacte entre el consistori i els redactors del projecte". "Tinc la sensació que alguna correcció s'hi ha fet per mirar de minimitzar l'afectació." "Era una millora de traçat per aconseguir velocitats millors en un punt que també és complicat perquè hi passa la carretera, hi ha un torrent... Potser es va ocupar una mica massa de la zona verda."

Un tren més per hora i sentit

Granollers

F.P.

El desdoblament del tram Parets-la Garriga anirà acompanyat d'una altra actuació de millora d'1,1 quilòmetres al sud de l'estació de Vic, que té un pressupost d'uns sis milions i que també es vol tirar endavant de manera immediata.

Segons Pere Macias, coordinador del Pla de rodalies, les dues actuacions permetran incrementar la capacitat de tota la línia en un tren més per hora i sentit. "Ajudarà que la capacitat de tota la línia sigui superior i ens donarà més fiabilitat perquè, si hi ha un tren que

s'endarrereix, tenim més marge perquè no es contagii a altres trens", apunta. A més, facilitarà el pas de trens semidirectes. Les dues obres intervenen en els tres punts de l'R3 on la distància entre estacions és més llarga. Per tant, on ara hi ha més dificultats per creuar combois. "Condiciona la capacitat de tota la línia."

50 MILIONS D'INVERSIÓ

El nou Pla de Rodalies preveu fins al 2025 tot un seguit d'actuacions que sumen més de 50 milions d'inversió a curt termini a l'R3. "Són bàsicament obres de millora de ponts,

túnel i trinxeres. Sobre tot, en el tram de Vic fins a Puigcerdà." "Els projectes estan molt avançats i alguns podran ser adjudicats aquest any." S'afegiran a la remodelació del túnel de Toses, on s'instal·la una catenària rígida que reduirà les incidències en unes obres que s'han allargat més del previst però que han d'acabar al maig. "La via i la catenària de la línia ja estan molt bé però ara volem que túnel, ponts i trinxeres també estiguin en perfecte estat", diu Macias, que explica que la majoria de punts on els trens circulaven amb limitacions de velocitat ja s'han pogut aixecar.

Barcelona

Ferran Polo

Amb el desdoblament de la línia R3 s'ha optat per un plantejament més realista?

Abans s'havia fet un estudi informatiu per desdoblar tota la línia. Hi va haver moltes al·legacions i el document va decaure. Des de fa un parell d'anys, es va iniciar una estratègia diferent: seguim el mètode alemany o francès o el que també s'ha fet servir a Ferrocarrils de la Generalitat: no es tracta de voler-ho fer tot de cop perquè no ho farem. Es tracta de partir les coses i anar fent per paquets. És una bona decisió que ha permès que ja tinguem engegat el tram de Parets a la Garriga.

Cal tenir paciència...

El drama de l'R3 és que no s'ha començat mai res. Se n'ha parlat molt, s'ha volgut tot però no s'ha fet res. Aquesta és una manera d'actuar que ja sabem on condueix: a no fer res. Portem retard amb aquesta línia, i això és evident. El pla no enganya ningú. Oferim un camí i si anem persistint durant uns quants anys ens en sortirem. Tothom hi ha de posar de la seva part.

Per què ha començat pel tram Parets-la Garriga?

Desdoblant aquest tram i fent una millora de Vic podrem posar ja un tren més per hora i sentit. Augmentem la capacitat i la fiabilitat. Fent aquest tram, tindrem fet ja un terç dels de 60 quilòmetres que hi ha entre Montcada i Vic.

Per ara no s'inclou la construcció d'una estació a tocar del Circuit.

Però es deixa preparat per fer-la. Ja s'hi serà a temps.

Seria interessant?

Té molt a veure amb la vida del Circuit. Es pot justificar si el Circuit té una afluència de gent important un mínim de dies. Llavors, té sentit fer-hi parar trens. Però imagini's que es perd la fórmula 1 i només es fan les motos. Per un dia i mig l'any, potser no valdria la pena.

I recuperar l'antic baixador de Llerona per a les zones industrials properes?

S'ha de fer un balanç i tenir en compte el temps que perden tots els passatgers de la línia, dos minuts i mig de baixada i dos minuts i mig de pujada cada dia. Segurament, és més barat tenir un autobús a l'estació de les Franqueses que, quan arribi un tren, se'n vagi cap al polígon. L'obsessió per fer baixadors és d'una societat on el tren era l'únic mitjà de transport i tenia un cert sentit. Ara té sentit fer una aposta per a la intermodalitat i no farcir la línia d'estacions que acaben perjudicant tot el sistema.



Un enginyer de camins al capdavant del Pla de Rodalies

Barcelona

El setembre de 2018 el govern del PSOE va anunciar el fitxatge de Pere Macias per coordinar la redacció i execució del Pla de Rodalies de Catalunya, un document que s'ha treballat en els darrers dos anys i que es va presentar aquest desembre passat. Macias, de 64 anys i doctorat en Enginyeria de Camins, Canals i Ports, havia estat alcalde d'Olot, la seva ciutat natal, durant 12 anys (de 1984 a 1996), conseller de Medi Ambient (entre 1996 i 1997) i conseller de Política Territorial i Obres Públiques (de 1997 a 2001) en els governs de Convergència i Unió. També va fer carrera política a Madrid com a senador i com a diputat al Congrés per CiU. També va tenir càrrecs a la federació.

GRISelda ESCRIGAS

“Voler tot el desdoblament de cop sabem que no porta enlloc”

Entrevista a Pere Macias, coordinador del Pla de Rodalies de Catalunya

Quin criteri segueixen al Pla de Rodalies per a la creació de noves estacions?

Som molt estrictes. Les volem molt justificades perquè, si no, el conjunt del sistema en surt perjudicat. Una estació, evidentment, és una possibilitat de servei i això és bo. Però una nova estació és també una pèrdua de temps per als usuaris de la línia que no són d'aquella estació.

Quina és l'alternativa?

Una visió intermodal del transport com la que hi ha a Europa. Els alemanys són referents i els francesos, també. No fan gaires estacions, tenen autobusos a les estacions preparats per quan arriba un tren portar la gent.

Després de desdoblant el tram entre Parets i la Garriga per on cal seguir?

Volem afrontar el tram entre Centelles i Vic. Aprofitarem mentre fem les obres per fer l'estudi informatiu, la tramitació ambiental i els projectes de manera que, quan acabem el primer tram, puguem començar la fase entre Centelles i Vic.

Com es planteja?

S'aprofitarà el desdoblament per millorar aquest tram on, tot i que és molt pla, hi ha alguns radis de curvatura que fan reduir la

velocitat màxima dels trens. Permetrà millors velocitats i reduir el temps de viatge.

La durada del viatge ara és excessiva?

El temps de trajecte de Barcelona a Vic és prou competitiu. Fins i tot, ho és més que el de Manresa, que té doble via. El problema és que no tenim prou freqüències i es tracta de tenir-ne més. És fonamental.

Què diu el pla per desdoblant entre Montcada-Bifurcació i Parets?

Que ens hem de posar ja a treballar per arribar a un acord amb els ajuntaments: hem de travessar Mollet, Santa Perpètua i Montcada. Durant aquests primers cinc anys, cal veure quins acords es poden fer amb els municipis. Fins al 2026, les actuacions del pla estan molt programades. A la segon meitat, n'hi ha menys perquè certs temes que es deslloriquin durant el primer quinquenni els puguem incorporar en el segon. Si hi ha acords i es fan avenços, es podrà afrontar en la segona meitat del pla.

Mollet ha insistit molt per soterrar la línia. És viable?

N'hem de parlar i no em vull pronunciar abans de començar a estudiar-ho. El pla diu que aquest tram s'ha

“A Mollet, es tracta de trobar un punt d'equilibri i per això cal parlar”

“No té sentit desdoblant de Vic cap amunt. Anem sobrats de capacitat”

de desdoblant i, per fer-ho, hem de parlar amb els ajuntaments. Cadascú defensarà els seus criteris: l'administració ferroviària vol que les seves actuacions tinguin el màxim rendiment ferroviari possible amb el mínim cost i els ajuntaments volen una integració urbana al millor possible. Es tracta de trobar un punt d'equilibri i això s'ha de fer negociant i parlant.

I l'opció de moure l'estació de Santa Rosa a una posició més centrada?

Té sentit. Fa que l'estació sigui més competitiva i això interessa. Una estació és un punt de captació de clientela

i, com més ben situada estigui, més gent hi entrarà.

I més al sud, entre Montcada i Santa Perpètua?

Santa Perpètua planteja una variant sobre el traçat actual i ja n'hem parlat amb ells. Sí que és veritat que el pla recull una de les peces d'aquesta variant.

Quina?

Un tram que, venint de Vic, permeti anar cap a la línia del Vallès. Inicialment, donaria servei a trens de mercaderies que ara han d'anar fins a Montcada i els hem de fer recular. Amb aquesta actuació, podrien anar cap al Port de Barcelona directament. El pla ja preveu aquest ramal i això és la meitat de la variant que ells proposen. Està inclosa al pla, programada i tenim ganes d'executar-la.

A banda de moure mercaderies es podrien moure persones?

Hipotèticament, si la Generalitat ho digués, podries fer un servei, per exemple, entre la Garriga i Martorell i, possiblement, tindria molt de sentit. Però nosaltres hi posem la xarxa i els serveis els decideix la Generalitat.

Quedarà el tram entre la Garriga i Centelles. Es farà?

S'ha d'acabar fent.

Com? Amb un gran túnel?

Si hi ha pobles com Figaró o Sant Martí de Centelles i Aiguafreda que tenen estació sóc partidari de mantenir-la. No m'agrada suprimir ni traçats ferroviaris ni estacions però s'han d'estudiar les possibilitats i veure què té sentit. Què guanyarem amb un gran túnel? Dos minuts i mig? Llavors potser no val la pena deixar aquests pobles sense un servei que tenen des de fa 150 anys.

El túnel seria una obra faraònica...

Un túnel de 15 quilòmetres el fan als Alps per comunicar països com França i Itàlia. Ha costat 40 anys de fer-lo i hi passen al dia no sé quants milers de persones i de camions. S'han de saber ponderar les coses perquè estem treballant amb diner públic.

Cal desdoblant de Vic en amunt?

No té sentit. L'única cosa que pot tenir sentit, pel que fa a serveis, és acabar de servir bé la vall del Ges, és a dir, fer que algun dels trens que ara acaben a Vic arribessin fins a Torelló i per això no ens cal desdoblant. Anem sobradíssims de capacitat.

L'opció d'uns Jocs Olímpics als Pirineus pot ajudar a accelerar les millores?

Sempre ajuden aquestes coses. Ens podria posar un horitzó per tenir acabat el màxim de trams i millorar la capacitat de la línia.

I els fons europeus de la Covid?

El problema ara no és presupostar, el problema és que es necessiten projectes.

(Continua a la pàgina següent)

“Calen infraestructures ferroviàries per connectar les ciutats del Vallès”

Macias aposta per treballar la unió amb tren de Granollers i Mollet amb Sabadell i Terrassa

(Ve de la pàgina anterior)

Falta infraestructura ferroviària al Vallès?

Hem de ser capaços de fer una xarxa que estructuri el gran Vallès: Terrassa, Sabadell, Mollet, Granollers i, fins i tot, per una banda la Garriga i per l'altra, Sant Celoni. Calen infraestructures ferroviàries que permetin connectar aquestes ciutats.

Què preveuen al pla?

Hi ha l'enllaç de Barberà de la línia del Vallès amb la línia de Manresa. És una peça de la línia orbital i creiem que és la primera que s'ha de fer, i amb diferència. Té un caràcter estructurant molt potent i va més enllà de l'obsessió per més i més comunicacions amb el centre de Barcelona. S'ha de fer perquè hi ha demanda i si

volem equilibrar el sistema metropolità hem d'anar per aquí: el nucli de Barcelona i el del Baix Llobregat ja estan molt ben estructurats. En canvi, el Vallès, no. I hi ha un àmbit de ciutats que és molt important. Parlem de gairebé un milió d'habitants.

També se'n parla al Pla Específic de Mobilitat del Vallès (PEMV) que promou la Generalitat.

Al Pla de Rodalies, anem en la línia i recollim propostes del Pla Específic de Mobilitat del Vallès, tot i que ens va arribar molt tard, quan teníem el pla de rodalies pràcticament tancat. Però ens va semblar que valia la pena recollir algunes d'aquestes propostes que creiem que són interessants i estan ben vistes pel territori.

Com lliguen els dos documents?

El PEMV agafa tots els modes i tota la mobilitat. El nostre és un pla més d'infraestructures. Hem de veure dels plans de mobilitat. Els hem estudiat tots molt i hi hem participat al màxim que ens han deixat. Hem donat la nostra opinió de quin és el paper que poden assumir les rodalies. Allò que pot assumir Rodalies ho hem comprat.

Fem Vallès proposava 20 noves estacions al Vallès en l'horitzó de l'any 2030. Ho veu possible?

És una proposta molt treballada i agafem moltes coses de la filosofia de Fem Vallès amb una visió estratègica per relligar el Vallès. Crec, però, que té l'error de no creure en la intermodalitat. Amb algunes de les estacions que proposa hi estic d'acord; una l'estem fent, a Santa Perpètua, i s'obrirà aquest any. Can Boada, a Terrassa, està assumida i el pla recull estudiar la viabilitat de Can Llong, a Sabadell. El pla de rodalies també estudiarà la viabilitat dels intercanviadors amb Ferrocarrils de la Generalitat a Sant Cugat i Rubí. Per tant, agafem coses de Fem Vallès.

N'hi ha que no les compareixen?

En proposen d'altres com les de Can Volart o Llerona que no veiem. Creiem que no corresponen al sistema ferroviari almenys si volem que aquest funcioni de manera coherent. I n'hi ha que venen vinculades a actuacions urbanístiques com la de l'encreuament de la línia de Manresa amb la del Vallès. És una operació interessant però si hi ha unes plusvàlues urbanístiques i no té sentit que la paguem entre tots amb diners públics.



GISELDA ESCRIGAS

Pere Macias al seu despatx de l'Oficina de Coordinació del Pla de Rodalies a l'antic edifici que havia estat la seu de l'antiga companyia de ferrocarrils MZA

Barcelona

F.P.

El Pla de Rodalies preveu la construcció d'una tercera via entre Barcelona i Mollet-Sant Fost pel corredor de la línia de França. Què permetrà?

Donar més capacitat i que els regionals que ara s'han de posar a la cua de Rodalies puguin passar i guanyar algun minut i fer més competitiva la línia de regionals de Girona. També fer serveis semidirectes que parin a Sant Celoni, Granollers...

La tercera via l'haurien pogut plantejar fins a Granollers si no hi hagués el túnel de Montmeló?

Sí. Això de Montmeló va ser un error molt gros. És una solució òptima des del punt de vista urbà però és pessima des del punt de vis-

“Soterrar a Montmeló amb dues vies va ser un error molt gros”

ta ferroviari perquè acabes fent un coll d'ampolla. Ens agrada integrar però que llavors no ens vegem sacrificats ferroviàriament.

Ara no hi ha alternativa?

Per molt poc, però el túnel no té amplada suficient per posar-hi una tercera via. I voler fer-la tindria un cost que no seria assumible.

El PSC proposa que la línia a l'Aeroport es faci des de l'R2 com fins ara i afegint l'R4 i no amb llançadora des de Barcelona com diu la Generalitat. Com ho veu?

Des d'un punt de vista ferroviari, una llançadora no és bona. La faci qui la faci.

És una mala solució perquè contribueix a incrementar el principal problema que tenim: els dos túnels de Barcelona van molt plens. M'agradaria molt que la Generalitat no cometés aquesta errada. Ens complica la vida. Crec que ho acabaran entenent. Si el govern vol entrar fent serveis de Rodalies, ho pot fer de Manresa a l'Aeroport o de Granollers a l'Aeroport. La competència amb Renfe segur que seria positiva per al servei.

Calen més trens a l'R8?

Hauria d'anar a més. Una línia de rodalies ha de tenir més freqüències.

S'ha d'allargar fins a Sant Celoni?

No ho tinc estudiat. Potser no ho ha de començar a Sant Celoni però sí que han d'estar coordinats amb els trens de l'R2 perquè quan n'arribi un, marxi l'altre. No es tracta de fer anar trens buits amunt i avall, sinó de coordinar-los.

Podrien passar passatgers d'alta velocitat aprofitant el tercer fil del ramal del Vallès?

Sempre hi ha hagut propostes. Té cert sentit que no tots els trens regionals del nord i del sud passin per Barcelona. Però tot això va amb l'òptica del servei i, per tant, corres-

pon a la Generalitat.

L'R2 i l'R3 havien tingut una connexió a les Franqueses que es va eliminar fa uns anys. Tindria sentit recuperar-la?

És seria útil però és clar que, un cop l'aixequés i el terreny s'ocupa, és molt difícil de recuperar. Soc absolutament contrari a aixecar traçats ferroviaris. Hi hauria d'haver una llei que els protegís i impedís que, per una pressió o un moment de debilitat d'una administració, es deixés perdre un corredor. Costa molt fer-los i deixar-los perdre és insostenible. Ara hem viscut el cas de Tarragona i és vergonyós. És inaudít i més que ho digui una declaració d'impacte ambiental que sembla que l'hagi redactat un enemic del tren.