

El trencaclosques de l'R3, una línia a pedaços: del mur de Montcada als túnels del Pirineu

Cinc mesos després de l'accident de Gelida i l'inici de la crisi de Rodalies, l'R3 continua sent la línia més precària de la xarxa i les obres provoquen talls en diversos trams

Al gener, amb l'accident de Gelida, va esclatar la crisi més greu d'aquest segle a Rodalies. Cinc mesos després, **encara hi ha trams de l'R3, l'R7 i l'R13 sense servei** i, allà on circulen, **els trens encara tenen retards i cancel·lacions** amb freqüència.

No es tracta de fer rànquings, perquè els usuaris de totes les línies tenen motius de queixa, però si una línia condensa tots els mals de la xarxa ferroviària, és l'R3. 160 quilòmetres entre l'Hospitalet de Llobregat i Puigcerdà, del Barcelonès a la Cerdanya. Un traçat amb molta història (el tren ja arribava a Vic el 1875 i a Puigcerdà el 1922), però que amb prou feines ha millorat l'eficiència en totes aquestes dècades.

L'octubre passat van començar **les obres de desdoblament** entre Parets i la Garriga, esperades des de fa molt, i que s'havien d'allargar 16 mesos, fins a principis de 2027. Al contratemps que significava això per als usuaris, en tots aquests mesos s'hi ha sumat un reguitzell de maldecaps: **robatoris de coure, esclavissades** i, fins i tot, un ensurt majúscul per la **caiguda parcial d'un pont**.

A dia d'avui, l'R3 és un trencaclosques, amb servei ferroviari tan sols entre la Garriga i Vic i des de Torelló a Ribes de Freser. Dit d'una altra manera: **els trens s'aturen només en 14 de les 35 estacions de la línia**. Dit d'una altra: **només circulen trens en 65 quilòmetres, mentre que n'hi ha 100 sense servei**.

Tenim la sensació que tot és etern, que ningú té pressa per a res, quan el servei i la via estan caient a trossos.

Montcada, el mur de la lamentació

A l'R3 hi plou sobre mullat, i a més en mal moment. A principis de març, un aiguat va provocar **l'esfondrament d'un mur de càrrega d'una empresa cimentera** a tocar de l'estació de Montcada

Bifurcació. El formigó es va despendre i va provocar una petita esllavissada sobre una de les vies.

Tres mesos després, tot continua igual. **L'empresa propietària del mur no se'n fa càrrec** i, finalment, serà Adif qui assumirà les obres per poder-les fer més ràpidament. Fa pocs dies es va signar el conveni entre les dues parts. **Qui ho pagarà, però? "Encara no ho sabem"**, admeten fonts ferroviàries.

Les obres seran força complexes, ja que no es limitaran a reconstruir els 15 metres de mur que han caigut, sinó que es reforçarà tot un tram de 500 metres. Tot plegat ha tirat per terra el calendari previst per a les obres: **la primera fase del tall de l'R3, que havia d'acabar a finals de maig, s'allargarà fins a finals d'any**. De retruc, tot i que encara no està confirmat, és molt probable que les obres entre Parets i la Garriga vagin més enllà del gener vinent, quan haurien d'estar acabades.

El gran guanyador de les obres: el bus

El tall de 16 mesos iniciat l'octubre passat era **el més llarg establert mai a Rodalies**. Per suplir la manca de trens, s'ha posat en marxa un servei alternatiu en autobús que, curiosament, **convenç més els usuaris** per la seva fiabilitat.

Les obres, actualment entre Parets i La Garriga, són fonamentals per donar més capacitat a una de les línies més ineficients de la xarxa ferroviària, on qualsevol incidència provoca una cascada d'endarreriments. Els treballs avancen, però amb entrebancs, com la caiguda parcial d'un pont a la Garriga. Per Janera, de Pqnoensfotinetren, el ritme de les obres és clarament insuficient.

Els responsables de Rodalies no volen revertir aquest problema. Només volen escenificar unes obres que no arriben mai.

Caigudes de pedres i ponts en mal estat

Les mancances de la línia van fer que, el primer mes del tall per les obres, el nombre d'usuaris **caigués un 20%**. Després va arribar el pitjor: l'aturada total provocada per l'accident de Gelida i **una represa tan accidentada** que, el primer dia que els trens tornaven a circular, es van haver d'aturar de nou **per una esllavissada**.

Adif va aprofitar la paralització del servei per accelerar les obres previstes a dos túnels de la línia, ubicats a Toses i Planoles. És una

actuació complexa, perquè el primer d'aquests túnels fa gairebé quatre quilòmetres de llarg.

Segons ha pogut saber 3CatInfo, **la reobertura d'aquest tram està prevista per abans que acabi el juny**, molt probablement la setmana vinent. A hores d'ara, però, encara hi ha operaris treballant a les boques del túnel, i no se sap si les obres a l'interior estan acabades o es reprendran més endavant.

Carles Garcia, nou president de l'**Associació per a la Promoció del Transport Públic**, reclama celeritat en les obres i lamenta que el trencaclosques actual pot tenir conseqüències a llarg termini:

És una línia que està molt castigada, ja abans d'aquesta crisi acumulava molts problemes. Costarà molt recuperar la confiança dels usuaris.

Les limitacions de velocitat es mantenen

I això no és tot: allà on circulen els trens, n'hi ha menys freqüències i van més lents. L'R3 té a dia d'avui **27 limitacions temporals de velocitat, tantes com el mes de febrer**. En aquests quatre mesos, se n'han arreglat 12 però n'han aparegut 12 de noves. En conseqüència, els trens continuen patint tants problemes com abans que comencessin les obres d'emergència a la xarxa ferroviària.