



NOUS HORARIS R3, UN PAS ENDAVANT PER A LA LÍNIA, ESPECIALMENT ENTRE L'HOSPITALET I VIC

El grup Perquè no ens fotin el tren fem una valoració global positiva dels nous horaris de la línia R3 que entren en funcionament el pròxim dia 23 d'abril i que, principalment, amplien i recuperen freqüències i aquestes són més homogènies i, per tant, comporten una major simplicitat de lectura de l'horari. Totes les millores afecten d'una manera especial el tram L'Hospitalet-Vic.

Els nous horaris responen, en part, a les [obres de millora de la xarxa al tram Barcelona – Martorell](#) que han de reformular intensament el servei de les línies R4, R8 i R1. Es tracta d'una alteració que repercuteix a totes les línies que comparteixen circulació pel túnel de Plaça Catalunya de Barcelona, com és el cas de la R3. Però, la racionalització dels horaris ha estat una de les lluites permanents del Grup.

El 2014 vam iniciar una campanya per la racionalització dels horaris a la R3 amb diversos documents que recollien molts aspectes a millorar i que, en gran mesura, eren viables (ara s'ha demostrat!) independentment de la millora de la infraestructura –urgent i absolutament necessària. Després de diverses reunions, es van aplicar uns pocs retocs. En aquell moment, i durant tots aquests anys, hem anat insistint que calia una revisió global dels horaris.

Tant en els documents inicials del Grup com a la Taula per la Mobilitat d'Osona de fa uns mesos s'insistia en l'aposta per un model cadenciat, és a dir, de circulacions regulars i simplificades en l'horari. El valor d'aquest model és que manifesta a l'usuari una continuïtat en la disponibilitat de servei, evitant l'alternança de llargs períodes sense oferta amb altres moments de trens successius, la qual cosa fa del ferrocarril un sistema poc amable a la mobilitat quotidiana.

Sabem que en una línia de via única és complicat aplicar un esquema cadenciat i que, inevitablement, això comporta, algunes penalitzacions de contrapartida. Entenem, doncs, que amb la nova proposta horària s'ha fet un esforç d'encaix de tot plegat i que la solució que es planteja des del punt de vista de la cadència és la millor possible amb la infraestructura actual. Agraïm als professionals que han fet possible aquesta millora, l'audàcia d'haver optat per reescriure una taula de serveis actualitzada, racionalitzada i moderna i no pas anar perpetuant inèrcies de l'actual, derivades amb condicionants que tenen poc a veure amb la demanda i les necessitats dels usuaris.

En conjunt, hi ha una millora notable en quasi tots els aspectes de l'oferta en el tram Barcelona - Vic, però la millora s'atenua a partir d'aquí. Probablement el condicionant d'encaix dels túnels de Barcelona ha portat a una mirada excessivament metropolitana, centrada en la mobilitat en dies laborables a l'entorn de Barcelona i la mobilitat als Pirineus en festius. En aquest punt continuem i continuarem recordant i reivindicant que la R3 és una línia que ha de donar serveis de mobilitat a diferents escales: unes rodalies "intenses" fins a Vic i que, en bona mesura, també s'han d'estendre fins a Torelló i Ripoll; una oferta que ha de complir la funció de transport comarcal per a Osona i Ripollès i, finalment, una línia que és també una connexió internacional amb altres xarxes. És especialment preocupant, per exemple, que amb els nous horaris es trenquin de nou les

correspondències amb els serveis de l'SNCF. Així doncs, considerem que és fonamental incorporar a partir d'ara aquestes mirades sobre el nou esquema per anar adoptant les millores oportunes.

IMPACTE DELS HORARIS PER ESTACIONS

En aquesta reforma dels horaris veiem reflectits diverses propostes que apareixien en els documents de racionalització dels horaris i, per tant, ens en congratulem. Tot i això, només podrem opinar sobre cada detall amb més temps d'anàlisi. Esperem recollir el *feed back* dels usuaris per saber en quina mesura els han beneficiat els canvis o si detecten encara alguna disfunció per a la qual puguem buscar propostes de millora.

A partir d'una primera lectura, els canvis més significatius que observem en les principals estacions de la línia són els següents:

- **Mollet i Parets del Vallès:** en aquestes estacions i en el conjunt del Vallès Oriental és on s'observa més clarament la cadència del servei, amb la major regularitat en la taula d'horaris i amb una freqüència uniforme de 30 minuts.
- **Granollers – Canovelles:** s'afegeixen 4 circulacions en sentit nord i 2 en sentit sud en laborable que, d'alguna manera, recuperen les 6 circulacions eliminades fa un any. En festiu també s'incrementa 2 circulacions per sentit, però es redueix sensiblement el servei als extrems de la jornada. Per exemple, l'últim retorn de Barcelona s'avança més d'una hora, fet que pot perjudicar mobilitat d'oci de vespre o activitats culturals.
- **La Garriga:** similarment a l'anterior, hi ha 6 circulacions més en conjunt, amb la millora afegida que es resol la disfunció generada per les obres de desdoblament de via en aquest tram que feia que 3 trens per sentit finalitzessin el recorregut a Les Franqueses del Vallès.
- **Centelles:** aquí trobem un dels majors canvis, ja que hi ha molts més trens que s'hi aturen. Des del Grup havíem denunciat des del primer dia l'anomalia que es produïa en tota la zona tarifària 5 de l'R3, que inclou Centelles, on molts trens no paraven i generaven forats sense servei molt amplis. D'altra banda, es donava el cas de trens semidirectes que paraven de forma programada per fer un creuament amb temps d'espera, però que no obrien portes perquè no hi tenien parada prevista a l'horari. Esperem que aquesta millora impulsi l'ús del tren al sud de la comarca d'Osona.
- **Vic:** guanya 2+2 circulacions en laborable i 3+3 en festiu. La cadència de 30 minuts ja no es manté uniforme com al Vallès i té salts a 60 minuts que, si bé en general són en hora vall, caldrà pensar en increments de cara al futur.
- **Manlleu i Torelló:** aquí ja no hi ha increment de circulacions i es mantenen les 16 per sentit actuals. Es reorganitzen cap a l'esquema de cadència no uniforme, dominantment de 60 minuts i amb alguns salts a 90 minuts en hores vall. La reconversió del "tren bala" (el directe de Puigcerdà) que s'avança en horari i fa un esquema de semidirecte especial és favorable a aquestes estacions per cobrir un forat sense servei en hora punta que era crític i havíem reivindicat. Queda pendent l'augment de freqüències que farà que el tren sigui un bon mitjà de transport per arribar a la resta de la comarca però també a Barcelona.
- **Ripoll:** en aquesta estació es perd una circulació per sentit en laborable, si bé es manté similar l'inici i final de servei diari. Resulta en una freqüència predominant d'una hora, puntualment d'hora i mitja. Tot plegat fa que aquí sigui difícil parlar de millores.
- **Puigcerdà:** Es mantenen les circulacions actuals en laborable amb alguns reajustaments i, en festius, sense el "tren blanc", es retorna a l'esquema similar als d'estiu de 2021, amb una primera circulació nord més matinera.

Aquests, doncs, no són encara els horaris ideals que necessitem els usuaris del conjunt de l'R3 ni els que necessita el territori. Però globalment i amb els matisos exposats són uns horaris molt millors que els que teníem. I, sobretot, percebem que estan orientats al futur, pensant en una línia amb una infraestructura en una millora contínua que ja no es pot aturar.

LA GESTIÓ DE LA COMUNICACIÓ, DE NOU FALLIDA

Finalment, lamentem una vegada més, la mala gestió comunicativa que exerceix Rodalies en tot el seu entramat d'administracions corresponsables. La notícia d'aquesta reforma tan rellevant a nivell de tota la xarxa va sortir en un comunicat al web de Rodalies el dia 13 d'abril i l'endemà mateix es va retirar. Es va tornar a publicar el dia 20, a poquíssims dies d'entrada en vigor i sense la informació clara ni completa.

Aquesta forma de procedir és inacceptable en un sistema de transport públic que ha de ser de primer ordre a Catalunya. Els usuaris tenim el dret d'estar informats amb antelació de l'oferta disponible per programar la mobilitat tant en horaris i mode, com en l'adquisició dels títols de transport.

Perquè no ens fotin el tren

22/04/2022