



## **Per uns serveis alternatius de qualitat durant el tall R3 Parets-la Garriga 2025**

Des de Perquè no ens fotin el tren i l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, a partir de l'experiència en l'anterior tall, relacionem a continuació diverses qüestions que cal tenir en compte per oferir un servei de qualitat durant el tall de 2025 de l'R3 per obres de desdoblament entre Parets i La Garriga.

### **En relació a la informació i la comunicació**

És necessari que els usuaris coneguin amb un mínim d'un mes d'antelació tots els detalls del Pla Alternatiu de Transport (PAT) per tal que es puguin organitzar. Cal que la informació sigui clara i precisa i permeti la planificació i la presa de decisions.

Cal establir i informar dels horaris de busos i trens indicant hora de pas concreta per cada estació (no serveix dir "un bus cada 30 minuts), de les correspondències, de la ubicació de les parades de bus... També caldria informació sobre les diverses alternatives en transport públic i les ubicacions corresponents. En l'anterior tall, vam haver de ser el col·lectiu d'usuaris qui va fer una guia: [ja.cat/guiatallR3oct23](http://ja.cat/guiatallR3oct23).

Els canals de comunicació han de ser el més amplis possible: rètols a estacions de tota la línia i parades de bus, informadors, web (incloent-hi el cercador, que doni la informació actualitzada en comptes de redirigir al PDF del PAT), Apps de Rodalies i Adif, premsa escrita, pantalles a estacions i trens, megafonia, xarxes socials...

### **En relació als serveis de bus substitutoris**

Cal mantenir l'esquema de diferents serveis de bus amb enllaços directes Centelles-BCN i la Garriga-BCN.

Cal ampliar alguns horaris de busos directes, especialment el retorn des de Barcelona cap a la Garriga, que en la franja del migdia han de començar a circular més d'hora. Així mateix, caldria considerar l'establiment de serveis directes Centelles/La Garriga-BCN durant la tarda-vespre dels diumenges, en què hi ha molta mobilitat cap a BCN.

La bona coordinació tren-bus és clau en les parades on s'ha de fer transbordament, molt especialment quan es tracta de transbordaments en sentit nord a l'estació de Centelles, on la freqüència dels trens que arriben a destinacions més enllà de Vic és superior a 30 minuts (i en algunes franges del dia més enllà de Ripoll arriba a ser de 3 hores), per la qual cosa si el bus va tard, perdre aquest tren resulta molt problemàtic. D'altra banda, no té sentit que arribi un bus a Centelles si després no hi ha un tren amb què enllaçar.

El servei alternatiu ha de ser solvent tant direcció Barcelona com en direcció Centelles. El bus que parava a totes les estacions era extraordinàriament lent i poc funcional. A les hores que no hi ha busos directes, calen alternatives més ràpides (per exemple: busos Parets-la Garriga-Centelles).



#### En relació als serveis de bus existents

En el primer tall es va demostrar la necessitat de reforçar, coordinar i ampliar horaris de les línies de bus existents: E12 (Vic-BCN), L416 (La Garriga-Les Franqueses-Granollers) i L406 (Vic-La Garriga-Granollers). A la L416, a més, caldria modificar els horaris per una major correspondència amb la R2 i, en cas que el tall fos des del Figaró, el perllongament d'aquesta línia fins al Figaró.

#### En relació als horaris en el tram nord

En el tram nord de la línia calen uns horaris de tren que siguin funcionals i fiables i que tinguin en compte les implicacions de canvi de maquinistes, de vehicle, les Limitacions Temporals de Velocitat, etc.

#### En relació a les estacions i als vehicles en el tram nord

Al Figaró i a Centelles les andanes amb altura adequada són curtes i, quan hi ha trens llargs, la gent amb mobilitat reduïda té problemes tant per pujar com per baixar del tren. Al Figaró, quan hi ha trens llargs no es pot creuar d'una andana a l'altra. A la Garriga, a l'andana direcció Barcelona, no hi ha marquesines ni bancs.

A la zona nord hi ha d'haver prou vehicles i en bon estat i s'ha de poder garantir que es podrà fer el manteniment adequat i les reparacions que calguin des del taller de Ripoll per assegurar la qualitat del servei (cal recordar que en aquesta zona el gran desnivell del traçat fa desgastar amb més celeritat les estructures rodants).

#### En relació a la coordinació amb TMB

Cal que el transbordament al metro o al bus o a altres trens en arribar a BCN es pugui fer amb el mateix bitllet.

#### En relació a la durada del tall

Inicialment es va plantejar que aquest segon tall, que a hores d'ara ja porta un retard de més d'un any, tindria una durada 5 mesos, després es va parlar de 7 mesos i ara ja es parla de 10. Si bé entenem que per a les obres de millora calen talls de servei, considerem que cal trobar la fórmula perquè el tall tingui la durada mínima possible.

9 de gener 2025

Correu electrònic: [pqnoensfotintren@gmail.com](mailto:pqnoensfotintren@gmail.com)