

L'obra per a canviar l'ample fins a Castelló limitarà de nou el tram ferroviari ebrenc

Durant els treballs, encara sense data, en el millor dels casos el trànsit quedaria reduït a una de les dos vies

Terres de l'Ebre Ò.M.J.

Encara no s'ha acabat un tall que ja se n'entreveu un altre. Fins al 3 de març, el tall de Roda de Berà continuarà obligant a fer amb autobús el tram de l'R16 entre l'Hospitalet de l'Infant i Sant Vicenç de Calders, però cal tindre present que després s'ha d'instal·lar el tercer fil entre el nus de Vila-seca i Castellbisbal, passant per Tarragona ciutat, i canviar l'ample de via entre Vila-seca i Castelló, inclòs el ramal de Tortosa. La solució del tercer fil en el tram nord de tot este trajecte permetrà la circulació de trens tant en ample europeu com ibèric, però al sud de l'intercanviador de la Boella, a l'entorn de Vila-seca, l'encàrrec de l'Estat que té l'Administrador d'Infraestructures Ferroviàries (Adif) és canviar l'ample de via, d'ibèric a europeu, la qual cosa ja no permetrà circular combois en ample ibèric i les empreses de mercaderies o de passatgers -bàsicament Renfe- que hi operen s'hauran d'adaptar a esta circumstància.

Per a preparar la instal·lació del tercer fil, s'estan ultimant les obres al túnel de Roda i s'estan fent modi-



Travesses d'ample europeu preparades al tram entre Tortosa i l'Aldea.

ficacions en altres estacions i infraestructures del tram entre Sant Vicenç i Tarragona. El tercer fil en si mateix s'afegirà després del 3 de març, però fonts de l'Adif asseguren que els treballs se podran fer de nit i en cap de setmana i que no afectaran substancialment la circulació de trens, que hauria de recuperar una certa normalitat i girar full dels transbordaments amb bus. La connexió de les mercaderies del Tarragonès i del Port de Tarragona i de

Barcelona cap a Europa en ample europeu hauria d'activar-se el 2026.

De Vila-seca cap al sud, amb el canvi d'ample complet, se preveu que hi haurà més afectació al transit ferroviari, tot i que en la mesura que ara hi ha doble via en tot el tram fins a Castelló, se pot abordar primer una via i després l'altra i deixar el trànsit en via única temporalment. A més a més, fonts del sector expliquen que ja s'han estat preparant en gran part del traçat -de fet, les

obres se van adjudicar el 2021- els anomenats canvis de via, perquè a l'hora d'executar el pas dels 1.668 mil·límetres de l'ample ibèric als 1.435 mm de l'ample europeu o estàndard, siga tot més mecànic i àgil. A més a més, les travesses entre Vila-seca i Castelló són polivalents, és a dir, admeten tant la via en ample europeu com en ample ibèric, i no s'han de substituir, cosa que sí que caldrà fer en el subtram entre l'Aldea i la terminal de Tortosa, on des

haurien de permetre millorar significativament la qualitat del servei que es presta al sud de Catalunya. Ampliaran la capacitat respecte dels actuals, ja que disposen de 281 places assegudes. En total, la xarxa ferroviària de Catalunya té previst incorporar 124 trens entre 2025 i 2027, segons el Departament de Territori: 72 combois aniran destinats a Rodalies, 38 als serveis regionals i 14 seran per a la llançadora de l'Aeroport de Barcelona i Rodalia de Lleida

Catorze trens nous per a l'R16

■ A la línia regional R16, que connecta Tortosa amb Tarragona i Barcelona, caldran trens capaços de circular en ample europeu. Per això, segons recull l'Agència Catalana de Notícies, Renfe ha previst incorporar a la flota de Catalunya un total de catorze trens moderns, de la sèrie 121, que ja estan en funcionament en diferents punts de la Península i que tenen la capacitat de circular per vies dels dos amplex. Són trens que tenen una velocitat màxima de 250 km/h i que

de fa temps se poden veure les noves travesses preparades al costat de la via.

Des de l'Adif, se limiten a exposar que caldrà fer una planificació acurada dels treballs perquè l'afectació al trànsit siga la mínima, però en tot cas hi haurà limitacions. L'Adif no posa data. El secretari d'Infraestructures de la Generalitat, Manel Nadal, va demanar recentment que el 2027 tot Catalunya ha de tindre operativa l'amplada estàndard. ■

Fins a 99,3 milions de viatges en regional a Catalunya durant el 2024

Terres de l'Ebre Redacció

Durant l'any 2024, Renfe ha transportat 127,4 milions de viatgers als serveis de Rodalies de Catalunya. La companyia contextualitza que la tendència creixent del nombre de clients mantinguda després de la covid, amb 130 milions d'usuaris l'any 2023, ha quedat frenada "per la disminució de viatgers a conseqüència del ratoratori de coure a Montcada Bifurcació el 12 de maig, que va

provocar afectacions al servei durant més d'un mes". De la mateixa manera, Renfe argumenta que la demanda ha disminuït en diverses línies per la interrupció de la circulació per les obres del Corredor Mediterrani o les del túnel de Roda, que afecta el servei de les línies regionals que connecten amb l'Ebre, l'R15 i l'R16. A totes les línies de regionals del país, l'any passat se van registrar 9,93 milions de viatgers, enfront dels 9,97 milions de l'any 2023. ■

Representants d'ERC demanen serveis directes o semidirectes a Barcelona a l'R15

Terres de l'Ebre Redacció

Representants municipals i comarcals d'Esquerra Republicana de la Ribera d'Ebre, la Terra Alta i el Priorat, han denunciat davant l'estació de tren de Móra la Nova, "la dioxada del servei ferroviari de la línia R15 que patixen els ciutadans d'estes comarques", en paraules de Jesús Álvarez, alcalde de Móra la Nova. Álvarez ha demanat que es facen les inversions necessàries. "No pot ser que estiguem

pitjor que fa deu anys, ni que s'hagen de fer tants de transbordaments i hores de viatge per anar a Barcelona." Amb el tall a Roda, el temps de viatge dels regionals de l'R15, que entre Reus i Sant Vicenç de Calders se desvien per Valls, s'ha incrementat notablement

Núria Morera, alcaldessa de Benissanet, ha afirmat que "és inacceptable que els usuaris se troben amb temps de trajectes interminables, i amb unes alternatives al tren que no responen a les neces-

sitats reals de la gent".

Els republicans demanen que mentre duren les obres de Roda de Berà, els usuaris dels trens de la línia R15 disposen des de Tarragona d'autocars directes cap a Barcelona, i que els serveis siguin gratuïts. També exigixen acabar amb el servei ferroviari precari, amb més freqüències i millor connexió, i deixar de ser les úniques comarques de Catalunya amb una línia de mitjana distància sense trens directes o semidirectes fins a Barcelona. ■