

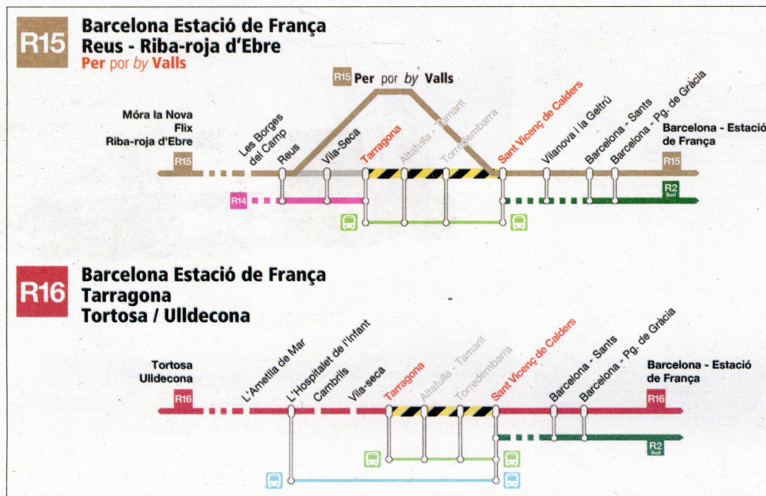
MOBILITAT La via estarà tallada durant cinc mesos i afectarà els serveis de l'R16 i l'R15, amb temps d'entre 15 i 40 minuts més

El pla de Renfe per obres a Roda preveu 600 trajectes diaris de bus entre Tarragona i Sant Vicenç

Terres de l'Ebre Òscar Meseguer

El canvi d'ample de via -s'hi installa un tercer fil per a permetre l'ample europeu- entre el nus de Vila-seca i Sant Vicenç de Calders, passant per Tarragona, inclou l'ampliació del túnel de Roda de Berà, una actuació del tot incompatible amb el servei ferroviari. Així, durant cinc mesos no circularan trens entre Sant Vicenç de Calders i Tarragona i això afectarà les línies de Rodalies i Regionals R14, R15, R16, R17, i RT2. L'R15 és la línia entre Riba-roja i Barcelona, passant per Móra la Nova, i l'R16 és la línia que enllaça amb l'Aldea, Tortosa i Ulldecona. Renfe habilitarà **84 autobusos** amb capacitat per a més de 30.000 persones al dia que oferiran més de **600 trajectes diaris**. El dispositiu té un cost de 26,5 milions d'euros. El tall començarà el 30 de setembre i s'allargarà fins al 2 de març.

MOBILITAT "GARANTIDA" La intervenció suposa una sotragada a un servei ferroviari ja de per si llastat pels retards i les limitacions de la infraestructura. El servei alternatiu per carretera comportarà un increment del temps de viatge d'entre 30 i 40 minuts, per la qual cosa es recomana als usuaris planificar amb antelació els desplaçaments. Això, però, encara no és possible perquè Renfe no ha anat al detall



La previsió és que les obres comencen el pròxim 30 de setembre i acaben el 2 de març del 2025

dels horaris. La senadora d'ERC Laura Castel va preguntar-li al ministre de Transport, Óscar Puente, en l'última sessió de la comissió de Mobilitat Sostenible del Senat, però el ministre va respondre que es donarà tota la informació concreta i la

Els trens de l'R15 es desviaran per Valls i trigaran 15 minuts més a connectar Riba-roja d'Ebre i Barcelona

lletra menuda "durant la primera setmana de setembre", és a dir, la setmana que ve. "Entenem el nerviosisme, però donades les característiques de l'obra, hauria sigut una imprudència avançar informació parcial. La mobilitat estarà ga-

A l'R16, que enllaça amb Tortosa, s'habilita un bus directe afegit entre l'Hospitalet de l'Infant i Sant Vicenç

rantida, però només podem comunicar certeses. Tenim empatia amb els treballadors i estudiants pendents de planificar la seua vida diària, i tenim preparada l'estratègia de comunicació massiva per a les setmanes anteriors al tall. Si

es comunica amb molta antelació, tenim l'experiència que no es presta prou atenció", va justificar el ministre de Valladolid.

A grans trets, però, segons ha avançat la Generalitat com a titular de Rodalies i responsable del trànsit de regionals que comencen i acaben el servei a Catalunya, s'ofereix un servei directe de bus entre Tarragona i Sant Vicenç i un altre amb parades a Altafulla i Torredembarra. Les freqüències se coordinaran amb els trens de l'R14, R15, R16 i R17. Entre les 7 h del matí i les 20 h del vespre també s'habilitarà un bus llançadera de reforç, amb serveis cada mitja hora.

Els usuaris de la línia R16, la de Tortosa, disposaran d'un servei alternatiu per carretera directe entre l'Hospitalet de l'Infant i Sant Vicenç de Calders, per a minimitzar els temps de viatge. També es podrà recórrer al tren Avant d'altres prestacions que tornarà a estar operatiu a partir de l'1 d'octubre. Este servei es va instaurar el gener del 2020, però es va eliminar amb la pandèmia i no s'havia recuperat, tot i les queixes de les plataformes d'usuaris i del Govern de la Generalitat -l'alta velocitat depèn exclusivament de l'Estat.

Pel que fa als combois de l'R15 -la línia de Móra-, els trens circularan desviats per Valls entre Reus i Sant Vicenç, cosa que suposarà un retard mitjà de 15 minuts. L'altra opció que tindran els passatgers en esta línia és anar fins a Tarragona i allà utilitzar el servei alternatiu de bus fins a Sant Vicenç.

Amb l'habilitació del tercer fil entre Martorell i Vila-seca i la instal·lació d'ample europeu -també anomenat internacional- des de Vila-seca fins a Castelló, el corredor mediterrani guanyarà la connexió amb Europa de les mercaderies i ha de millorar la de viatgers. ■

POLÍTICA

"Vinga a agafar el tren a Tortosa, senyor ministre"

La sessió de la Comissió de Mobilitat Sostenible del Senat del 23 d'agost va ser intesa i en el seu decurs el ministre Puente va haver d'encaixar els retrets de tothom, sobretot arran de les incidències a la xarxa de rodalia de Madrid. Però el senador de Junts Eduard Pujol i la senadora d'ERC Laura Castel se van encarregar de posar també el focus a Catalunya. "L'ecosistema ferroviari madrileny és el termòmetre de com van les coses?

Doncs no, senyor ministre, no anem bé. Espanya no és Madrid. Per a Junts, el termòmetre és Catalunya i els trens van malament, però molt malament, des de fa dècades", va llançar Pujol. El ministre es va defensar i va assegurar que l'Estat ha invertit 1.340 milions a la xarxa ferroviària de Catalunya en un any i mig, i ho va contraposar a la "falta d'acció" dels governs anteriors del PP, però Pujol va tornar a recórrer a la seua mor-

daditat: "Caos és el servei de Renfe a les Terres de l'Ebre, tres hores i 41 minuts [per un retard que es va produir aquell mateix dia] entre Tortosa i Barcelona, com quan Franco feia pantans. Ministre, si vol viatjar en blanc i negre, ja ho sap. No és una atracció del Museu de la Ciència, és Renfe i Adif i és el sud de Tarragona". Pujol va anar més enllà a l'hora de posar l'R16 com a exemple de mal funcionament: "El repto a vindre a Ca-

talunya, pujar al tren a Tortosa i anar en regional durant unes quantes hores fins a Barcelona, on veurà la vergonya de plaça Catalunya, i després anem cap a Puigcerdà, amb via única i velocitats pròpies dels anys 50. Ens ho agafem amb calma, no tinguem reunions aquell dia, i després que cadascú traga les seues conclusions". Al seu torn, la senadora d'Esquerra, Laura Castel, se remeta a les últimes dades oficials d'incidències i avaries: "Són del 2022 i mostren que el 66 % són responsabilitat directa de la desinversió". ■