

Barcelona, 02 de febrero de 2024

Proponemos facilitar el desdoblamiento del R3 en Montcada aprovechando el espacio de 2 carriles de la C-17



Ayer día 1 de febrero el Ayuntamiento de Montcada i Reixac, femVallès y la PTP presentamos una propuesta de desdoblamiento del R3 que propone la conversión de la C-17 en una vía urbana.

Las opciones que se habían planteado hasta ahora desde las administraciones o bien eran perjudiciales para las personas usuarias del R3 o bien tenían una implantación demasiado compleja.

La capacidad vial del corredor C-33/C-17 (10 carriles en vías de alta capacidad) es excesiva, y en cambio, falta espacio para vías que den capacidad a Rodalies.

Durante los últimos años, hemos visto con alegría cómo salían a licitación los estudios y proyectos necesarios para desdoblar todos los tramos del R3 entre Montcada Bifurcació y Vic. En este contexto, el [pasado mes de noviembre de 2023 se adjudicó el Estudio Funcional e Informativo del tramo entre Montcada y Mollet](#).

El desdoblamiento de este tramo es especialmente relevante porque tiene impacto en el funcionamiento de toda la línea y, mientras no se lleve a cabo, supondrá un cuello de botella que restringirá la capacidad de la línea entera. A modo de ejemplo, el tramo entre Montcada Ripollet y Mollet es de los más largos de esta parte de la línea sin ningún punto de cruce, junto con el tramo Parets-Granollers y Vic - Balenyà-Tona-Seva.

Al mismo tiempo, el desdoblamiento de este tramo también es especialmente complejo por la proximidad de la vía a casas e infraestructuras diversas, y especialmente en el ámbito

urbano de Montcada i Reixac, y en el punto al sur del actual río Ripoll, donde la actual vía única pasa encajonada entre la C-17 y una zona de viviendas que no dejan espacio para desdoblarse.

Por este motivo, el estudio adjudicado por el Ministerio de Transportes plantea el estudio previo de diversas alternativas *incluyendo posibles variantes de trazado y considerando los aspectos de integración urbana del ferrocarril*. Desde la PTP vemos bien este enfoque, pero nos preocupa especialmente la inclusión de una alternativa a estudiar, que ya se había planteado en el Plan Director de Infraestructuras 2021-2030 (XE04), que sugiere no desdoblarse este tramo y, en cambio, unificar, a partir de Mollet, las vías del R3 con las del R2.

Esta alternativa, de ser planteada, nos parece especialmente lesiva para los usuarios de la del R3 y por la capacidad en general de la red de Cercanías, por 3 motivos:

- Genera un nuevo cuello de botella de 6-8 km, donde deberían convivir el R3, R2 y R11 (con distintos regímenes de parada, algunos semidirectos y algunos no) alargando la problemática actual de capacidad de los túneles de Barcelona hasta el sur de Mollet.
- Dificulta, si no imposibilita, la creación de un intercambiador entre el R3 y el R8 que dé respuesta a la movilidad entre el eje del R3 y el Vallès Occidental, y permita descongestionar la C-17 y la AP -7¹.
- No aclara qué pasaría con la vía actual, que tendría riesgo de ser desmantelada y dejar sin servicio a las personas del norte de Montcada i Reixac y de Santa Perpètua, o quedar con un bajo nivel de servicio en vía única.

Por otro lado, el estudio funcional propone estudiar la alternativa de desdoblamiento por el trazado actual, que ya se planteó en 2008 en el Estudio Informativo de desdoblamiento de toda la línea, que nunca se implementó. Esta propuesta fue rechazada por parte del Ayuntamiento de Montcada, que consideraba que no resolvía correctamente la integración urbanística de la línea.

La PTP y femVallès proponemos una alternativa

Por este motivo, la PTP, en colaboración con femVallès, nos pusimos a trabajar en una propuesta que cumpliera las siguientes premisas: (1) que el R3 disponga de doble vía propia hasta Montcada Bifurcació, (2) mantener la centralidad de las estaciones de la línea, (3) facilitar el intercambiador R3/R8 y (4) plantear una integración urbanística satisfactoria por Montcada i Reixac.

Al plantear esta propuesta notamos que, actualmente, Montcada soporta 10 carriles de acceso y salida de Barcelona, repartidos en dos vías: la C-33 y la C-17, que tienen capacidad vial absolutamente sobrante, y que además tras el levantamiento del peaje de la C-33 se había producido un trasvase de vehículos que ha hecho que el tráfico de la C-17 se redujera en un 50%.

¹ . Calculamos que actualmente se realizan unos 9000 desplazamientos diarios en este eje, la mayoría en vehículo privado. Fuente: cálculo propio a partir de microdatos EMEF.

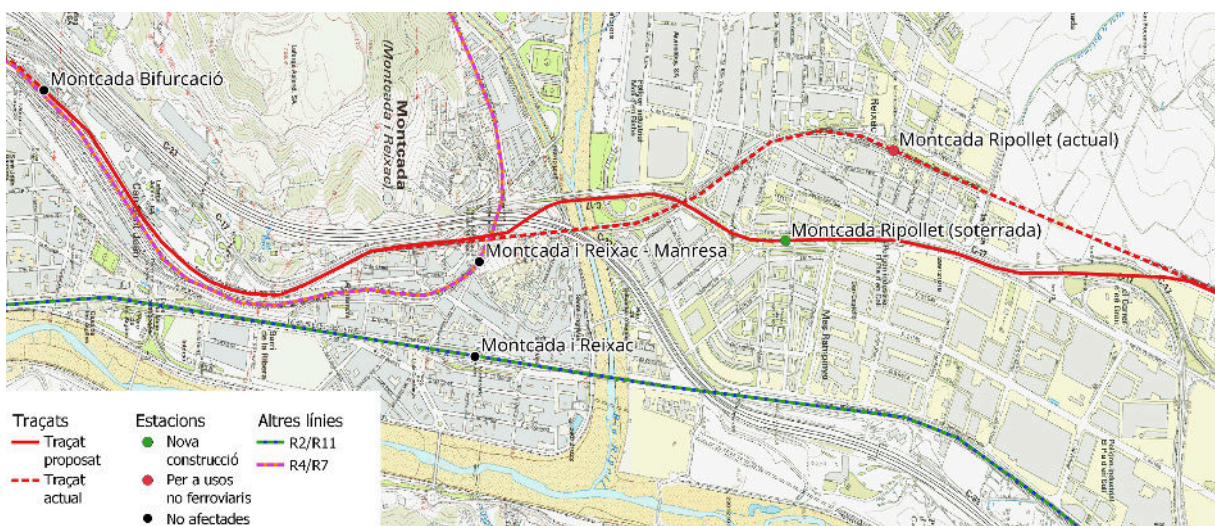
Por este motivo, proponemos utilizar la capacidad vial sobrante, convertir la C-17 en una vía urbana (de un carril por sentido) y aprovechar el espacio de los dos carriles liberados de la C-17 para desdoblarse la R3.

El detalle de la propuesta

Si analizamos el actual trazado de la R3 en Montcada, veremos que hay 2 tramos diferenciados: en primer lugar, entre la estación de Montcada-Bifurcació y el puente sobre el río Ripoll el R3 no tiene espacio físico para desdoblarse debido al encajonamiento del trazado entre las viviendas y la C-17. En el norte del río Ripoll, en cambio, el trazado actual tiene espacio para desdoblarse, pero habría que resolver su integración urbanística.

La propuesta presentada ayer plantea:

- En el primer tramo, entre el Río Ripoll y Montcada-Bifurcació, desdoblarse el R3 sobre el trazado actual gracias a la ganancia de espacio de la C-17.
- En el tramo más al norte, entre el Río Ripoll, Montcada - Ripollet y el norte de Montcada i Reixac, y dado que la C-17 ya quedaría reducida, se plantea desplazar ligeramente el trazado actual del R3 por hacerlo pasar por el trazado semisoterrado actual de la C-17.
- Desplazar la actual estación de Montcada Ripollet unos 400 metros al sur, poniéndola en una situación más céntrica respecto a los barrios del norte de Montcada.



Croquis esquemàtic de la proposta de trazado futuro de la R3 a su paso por Montcada i Reixac. Fuente: PTP y femVallès

Integración urbana en el paso por Montcada i Reixac

Además, la propuesta planteada permite mejorar la integración urbanística de la C-17. Con la sustitución de dos carriles de circulación por dos vías ferroviarias, la C-17 se transforma de una autovía en una vía convencional de un carril por sentido destinada a tráfico local.

Con este cambio, se libera todo el espacio actualmente ocupado por la línea Barcelona-Vic-Puigcerdà entre la planta Asland y el Polígono Industrial Pla d'en Coll. Este tramo podría convertirse en un eje cívico que permitiría:

- **Ganar espacios urbanos** a partir de la supresión de accesos tipo autovía (rotondas, carriles de aceleración, etc.) y sustitución por accesos urbanos.
- **Generar movilidad activa:** a través de un carril bici que enlazaría desde el norte de Montcada hasta el nudo de la Trinidad, más adelante conectado con la Diagonal.
- **Atravesar el río en sentido norte-sur:** aprovechando el túnel ferroviario actual del Túnel de Fermí, por el uso de modos de movilidad activa de forma segregada del vehículo privado.

La propuesta de integración urbana encaja en la propuesta de Avenida Besòs formulado por el Plan Director Urbanístico Metropolitano del AMB, prolongando este eje cívico hasta la actual Avenida Meridiana.

Una propuesta para debatir

La propuesta que planteamos, que estimamos que puede tener un coste aproximado de entre 150 y 200 M€, la hacemos con la intención de contribuir a un debate que creemos que estaba estancado y demostrar que, si se quiere, hay más alternativas para el desdoblamiento de la R3 a su paso por Montcada i Reixac que permiten no hipotecar la capacidad del ferrocarril a medio y largo plazo y que son aceptables por parte del consistorio.

Desde la PTP y femVallès también queremos poner de relieve que demasiado a menudo planteamos sólo el debate de integración urbanística y capacidad del ferrocarril, sin plantear el corte que suponen las infraestructuras viarias ni introducir en la ecuación que tenemos un gran excedente de capacidad vial.

La propuesta que planteamos se ha expuesto ya a varios agentes del territorio. Además, es divisible en dos partes (al norte y sur del río Ripoll) y susceptible de ser adaptada y mejorada. Animamos, pues, a todos los actores relevantes aprovechar el período de redacción del Estudio Funcional para abordar este debate y resolverlo sin hipotecar el futuro ferroviario del R3.

¡Descarga aquí la [memoria completa](#) del estudio!