

Barcelona, 02 de febrer de 2024

Proposem facilitar el desdoblament de l'R3 a Montcada aprofitant l'espai de 2 carrils de la C-17



Ahir dia 1 de febrer l'Ajuntament de Montcada i Reixac, femVallès i la PTP vam presentar una proposta de desdoblament de l'R3 que proposa la conversió de la C-17 en una via urbana.

Les opcions que s'havien plantejat fins ara des de les administracions o bé eren perjudicials per les persones usuàries de l'R3 o bé tenien una implantació massa complexa.

La capacitat viària del corredor C-33/C-17 (10 carrils en vies d'alta capacitat) és excessiva, i en canvi, falta espai per a vies que donin capacitat a Rodalies

Durant els últims anys, hem vist amb alegria com sortien a licitació els estudis i projectes necessaris per a desdoblament dels trams de l'R3 entre Montcada Bifurcació i Vic. En aquest context, el [passat mes de novembre de 2023 es va adjudicar l'Estudi Funcional i Informatiu del tram entre Montcada i Mollet](#).

El desdoblament d'aquest tram és especialment rellevant perquè té impacte en el funcionament de tota la línia i, mentre no es dugui a terme, suposarà un coll d'ampolla que restringirà la capacitat de la línia sencera. A tall d'exemple, el tram entre Montcada Ripollet i Mollet és dels més llargs d'aquesta part de la línia sense cap punt de creuament, juntament amb el tram Parets-Granollers i Vic - Balenyà-Tona-Seva.

Al mateix temps, el desdoblament d'aquest tram també és especialment complex per la proximitat de la via a cases i infraestructures diverses, i especialment a l'àmbit urbà de Montcada i Reixac, i al punt al sud de l'actual riu Ripoll, on l'actual via única passa encaixonada entre la C-17 i una zona d'habitatges que no deixen espai per desdoblament-la.

Per aquest motiu, l'estudi adjudicat pel *Ministerio de Transportes* planteja l'estudi previ de diverses alternatives *"incloent-hi possibles variants de traçat i considerant els aspectes d'integració urbana del ferrocarril"*. Des de la PTP veiem bé aquest enfocament, però ens preocupa especialment la inclusió d'una alternativa a estudiar, que ja havia estat plantejada al Pla Director d'Infraestructures 2021-2030 (XE04), que suggereix no desdoblant aquest tram i, en canvi, unificar, a partir de Mollet, les vies de l'R3 amb les de l'R2.

Aquesta alternativa, de ser plantejada, ens sembla especialment lesiva per als usuaris de la de l'R3 i per la capacitat en general de la xarxa de Rodalies, per 3 motius:

- Genera un nou coll d'ampolla de 6-8 km, on haurien de conviure l'R3, R2 i R11 (amb diferents règims de parada, alguns semidirectes i alguns no) allargant la problemàtica actual de capacitat dels túnels de Barcelona fins al sud de Mollet.
- Dificulta, si no impossibilita, la creació d'un intercanviador entre l'R3 i l'R8 que doni resposta a la mobilitat entre l'eix de l'R3 i el Vallès Occidental, i permeti descongestionar la C-17 i l'AP-7¹.
- No aclareix què passaria amb la via actual, que tindria risc de ser desmantellada i deixar sense servei a les persones del nord de Montcada i Reixac i de Santa Perpètua, o quedar amb un baix nivell de servei en via única.

D'altra banda, l'estudi funcional proposa estudiar l'alternativa de desdoblament pel traçat actual, que ja es va plantejar el 2008 a l'Estudi Informatiu de desdoblament de tota la línia, que mai es va implementar. Aquesta proposta va ser rebutjada per part de l'Ajuntament de Montcada, que considerava que no resolvia correctament la integració urbanística de la línia.

La PTP i femVallès proposem una alternativa

Per aquest motiu, la PTP, en col·laboració amb femVallès, ens vam posar a treballar en una proposta que complís les següents premisses: (1) que l'R3 disposi de doble via pròpia fins a Montcada Bifurcació, (2) mantenir la centralitat de les estacions de la línia, (3) facilitar l'intercanviador R3/R8 i (4) plantejar una integració urbanística satisfactòria per Montcada i Reixac.

En plantejar aquesta proposta vam notar que, actualment, Montcada suporta 10 carrils d'accés i sortida de Barcelona, repartits en dues vies: la C-33 i la C-17, que tenen capacitat viària absolutament sobrant, i que a més a més després de l'aixecament del peatge de la C-33 s'havia produït un transvasament de vehicles que ha fet que el trànsit de la C-17 es reduís en un 50%.

Per aquest motiu, proposem utilitzar la capacitat viària sobrant, convertir la C-17 en una via urbana (d'un carril per sentit) i aprofitar l'espai els dos carrils alliberats de la C-17 per a desdoblant l'R3.

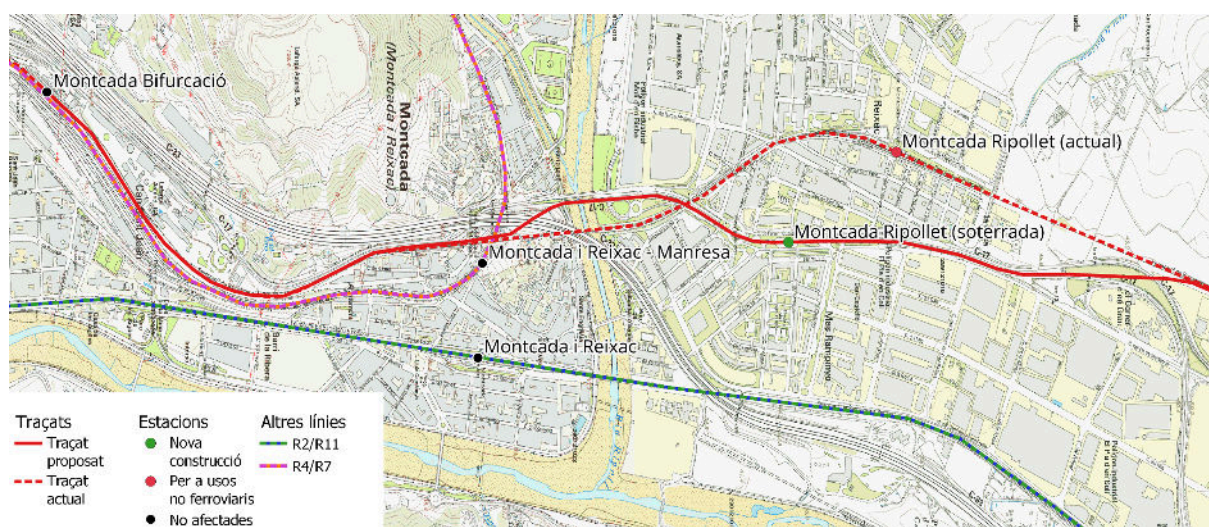
¹ . Calculem que actualment es fan uns 9000 desplaçaments diaris en aquest eix, la majoria en vehicle privat. Font: càlcul propi a partir de microdades EMEF.

El detall de la proposta

Si analitzem l'actual traçat de l'R3 a Montcada, veurem que hi ha 2 trams diferenciats: en primer lloc, entre l'estació de Montcada-Bifurcació i el pont sobre el riu Ripoll l'R3 no té espai físic per desdoblarse degut a encaixonament entre els habitatges i la C-17. Al nord del riu Ripoll, en canvi, el traçat actual té espai per desdoblarse, però caldria resoldre'n la integració urbanística.

La proposta presentada ahir planteja:

- En el primer tram, entre el Riu Ripoll i Montcada-Bifurcació, desdoblarse l'R3 sobre el traçat actual gràcies al guany d'espai de la C-17.
- En el tram més al nord, entre el Riu Ripoll, Montcada - Ripollet i el nord de Montcada i Reixac (part nord), i donat que la C-17 ja quedaria reduïda, es planteja desplaçar lleugerament el traçat actual de l'R3 per fer-lo passar pel traçat semisoterrat actual de la C-17.
- Desplaçar l'actual estació de Montcada Ripollet uns 400 metres al sud, posant-la en una situació més cèntrica respecte als barris del nord de Montcada.



Croquis esquemàtic de la proposta de traçat futur de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac. Font: PTP i femVallès

Integració urbana al pas per Montcada i Reixac

A més a més, la proposta plantejada permet també millorar la integració urbanística de la C-17. Amb la substitució de dos carrils de circulació per dues vies ferroviàries, la C-17 es transforma d'una autovia a una via convencional d'un carril per sentit destinada a trànsit local.

Amb aquest canvi, s'allibera tot l'espai actualment ocupat per la línia Barcelona-Vic-Puigcerdà entre la planta Asland i el Polígon Industrial Pla d'en Coll. Aquest tram podria convertir-se en un eix cívic que permetria:

- **Guanyar espais urbans** a partir de la supressió d'accessos tipus autovia (rotondes, carrils d'acceleració, etc.) i substitució per accessos urbans.
- **Generar mobilitat activa:** a través d'un carril bici que enllaçaria des del nord de Montcada fins al nus de la Trinitat, més endavant connectat amb la Diagonal.
- **Traversar el riu en sentit nord-sud:** aprofitant el túnel ferroviari actual del Túnel de Fermí, per l'ús de modes de mobilitat activa de forma segregada del vehicle privat.

La proposta d'integració urbana encaixa en la proposta d'Avinguda Besòs formulat pel Pla Director Urbanístic Metropolità de l'AMB, prolongant aquest eix cívic fins a l'actual Avinguda Meridiana.

Una proposta per debatre

La proposta que plantegem, que estimem que pot tenir un cost aproximat d'entre 150 i 200 milions d'euros, la fem amb la intenció de contribuir a un debat que creiem que estava estancat i de demostrar que, si es vol, hi ha més alternatives per al desdoblament de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac que permeten no hipotecar la capacitat del ferrocarril a mig i llarg termini i que són acceptables per part del consistori.

Des de la PTP i femVallès també volem posar en relleu que massa sovint plantegem només el debat d'integració urbanística i capacitat del ferrocarril, sense plantejar el tall que suposen les infraestructures viàries ni introduir en l'equació que tenim un gran excedent de capacitat viària.

La proposta que plantegem s'ha exposat ja a diversos agents del territori. A més a més, és divisible en dues parts (al nord i al sud del riu Ripoll) i susceptible de ser adaptada i millorada. Animem, doncs a tots els actors rellevants aprofitar el període de redacció de l'Estudi Funcional per a abordar aquest debat i resoldre'l sense hipotecar el futur ferroviari de l'R3.

Descarrega aquí la [memòria completa](#) de l'estudi!