



Propuesta para el desdoblamiento del R3 a su paso por Montcada i Reixac

Resumen ejecutivo

*Documento hecho en colaboración entre la Asociación para la Promoción del Transporte
Público y femVallès*

Actualmente, la línea de Cercanías R3 **es la única línea de la red de cercanías de Barcelona que todavía conserva un servicio de vía única desde la salida de la capital catalana**, complicando la operativa del servicio y aumentando los tiempos de viaje a causa de cruces, afectando negativamente a la experiencia del usuario.

Actualmente, el *Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana (MITMA)* **ha iniciado los procedimientos para desdoblarse la línea, entre Montcada y Vic**. Para hacerlo posible, se ha dividido el trazado en 5 tramos, el más avanzado es Parets - La Garriga, el que ya está en obras y prevista su puesta en funcionamiento en 2025.

Uno de los tramos más complejos técnicamente es el desdoblamiento de esta línea por el término de Montcada i Reixac, justo al inicio de la línea, y del que recientemente se ha adjudicado sus estudios funcional e informativo. En el Pliego técnico, se expone que, como mínimo, deben estudiarse las siguientes alternativas:

1. Desdoblamiento para el trazado actual y enlace con el R4 en Montcada Manresa
2. Enlace entre el R2 y R3 en La Llagosta

Desde la PTP no nos oponemos a la alternativa 1. Sin embargo, ante las reticencias expresadas por los sucesivos ayuntamientos de Montcada i Reixac por el impacto que tendría esta opción tal y como se ha planteado al menos hasta ahora, y que la ciudad de Montcada i Reixac ha sido atravesada por diversas infraestructuras de transporte, sean viarias (C-33 y C-17) o ferroviarias (R2, R3 y R4), entendemos que es necesario buscar una fórmula que integre mejor urbanísticamente el trazado del R3 por este municipio.

En cambio, **vemos con mucha preocupación que se decida optar por la alternativa 2, que supondría un largo cuello de botella de entrada a Barcelona, haría perder resiliencia en el sistema y obligaría a la R3 a entrar en Barcelona por el túnel de Passeig de Gràcia, sin poder acceder directamente al túnel de Plaça Catalunya**. Además, si se decidiera prescindir del trazado en vía única actual, **se eliminarían unos 6 km de vía y los barrios norte de Montcada y la Florida, esta segunda ya en Santa Perpètua, se quedarían sin tren y se eliminaría la posibilidad de construir un intercambiador entre las líneas R3 y R8** (para acceder, por ejemplo, a la UAB). Si se decidiera mantener en vía única también el trazado actual, la capacidad de este tramo se seguiría viendo afectada, limitando igualmente la capacidad de la línea. En cualquier caso, **vemos esta opción como complementaria, pudiendo encaminar trenes del R3 hacia el R2 en caso de incidencia, pero no como alternativa**.

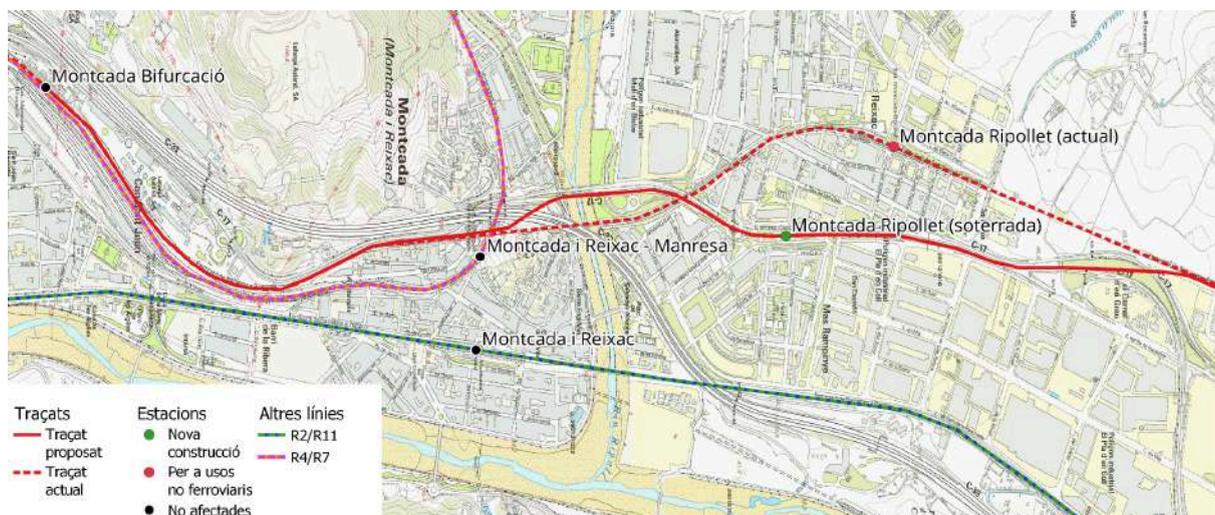
¿Qué propuesta planteamos nosotros?

Desde la PTP y femVallès creemos que es imperativo encontrar una solución que permita desdoblarse la R3 íntegramente hasta la estación de Montcada Bifurcació, donde ya se entra en el sistema de túneles de Barcelona, y que no imposibilite crear un intercambiador con la línea R8, línea con la que se cruza y que, de existir el intercambiador, la captación de usuarios entre el corredor del R3 y el Vallès Occidental (UAB, Terrassa, Sabadell, Sant Cugat) sería de un 22.801 desplazamientos diarios entre el corredor de la R3 y los ámbitos de Terrassa, Sabadell y Rubí/Sant Cugat, donde actualmente la cuota modal para el transporte público es únicamente de un 9% según recoge el [Plan Específico de Movilidad del Vallès \(PEMV\)](#).

Ante la falta de soluciones existentes, hemos planteado a los distintos actores involucrados la siguiente propuesta: **poder desdoblarse el R3 gracias a aprovechar 2 carriles de la actual carretera C-17 a su paso por Montcada para darlos para el uso ferroviario**. De esta forma, consideramos que se da una solución satisfactoria a los dos temas planteados más arriba:

- En el primer tramo, entre el Río Ripoll y Montcada-Bifurcació, la ganancia de espacio de la C-17 permite desdoblarse el R3 sobre el trazado actual.
- En el tramo más al norte, entre el Río Ripoll, Montcada - Ripollet y el norte de Montcada i Reixac, desplazar ligeramente el trazado actual del R3 para hacerlo pasar por el trazado actual de la C-17 permite eliminar el impacto urbanístico que la vía crea en el barrio de Mas Rampinyo, especialmente en la zona de nueva urbanización.

Con esta premisa, la propuesta de trazado por el desdoblamiento quedaría de la siguiente forma:



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

En la elaboración de esta propuesta se ha analizado detenidamente que este trazado cumpla unos requisitos mínimos de factibilidad y realismo:

- Disponer un trazado que disponga unas pendientes máximas del 3%, y radios no inferiores a los 350 metros.
- Que no requiera invadir ningún espacio ocupado por usos que no sea realista ocupar (vivienda, espacios naturales protegidos, estructuras de infraestructuras adyacentes, etc.).

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:

- **Coser la trama urbana:** facilitando la conexión de los barrios actualmente separados por el trazado ferroviario.
- **Generar movilidad activa:** a través de un carril bici que atravesaría todo Montcada.
- **Atravesar el río en sentido norte-sur:** aprovechando el espacio a la altura de Mas Rampinyo, anteriormente ocupado por el trazado ferroviario, con el uso de modos de movilidad activa de forma segregada del vehículo privado.

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



Espacio urbano que gana Montcada en el norte del río Ripoll con el trazado propuesto. Fuente: PTP y femVallès

Además, también **se contempla el traslado de la actual estación de Montcada Ripollet a un apeadero soterrado**. Este cambio supondría **una mejora de la centralidad de la estación**, que se situaría en el corazón de Montcada Nova, justo debajo de la actual Plaça d'Espanya.



Por otra parte, **contemplamos que la C-17 pase de ser una autopista a una carretera convencional, canalizando únicamente el tráfico local**, de modo que todo el tráfico de paso utilice la autopista C-33, siguiendo la tendencia observada a partir de la liberación de peajes que se produjo en septiembre de 2021. Para posibilitarlo, proponemos crear dos enlaces entre la C-17 y la C-33, a la altura de la nueva terminal de mercancías de La Llagosta y alrededor de la estación de Montcada Bifurcadó, para favorecer este cambio de ruta.



Propuesta de enlaces entre la C-17 y la C-33. Fuente: PTP y femVallès

Al perder una de las dos calzadas de la C-17, obligaría a reestructurar todos los accesos actuales a la autovía. En este ejercicio de replanteamiento de la vialidad, también proponemos la creación de dos rotondas, una en cada extremo del túnel urbano de la C-17, a fin de mejorar la permeabilidad de esta infraestructura. Complementariamente a estas actuaciones, también proponemos la apertura de la calle de Can Duran hasta la carretera de Ripollet, para evitar también que el tráfico de paso que actualmente entre en Montcada para acceder a Cerdanyola o la C-58, pueda hacerlo sin entrar en el casco urbano.

A pesar de la PTP y FemVallès históricamente nos hemos opuesto a la desaparición de vías convencionales ya la creación de nuevos enlaces viarios, creemos que este cambio mejorará la cohesión urbana en Montcada, aprovechando los enterramientos ya realizados por la C-17 para el paso de el R3, y posibilitará un desdoblamiento real de la línea R3.

Imágenes auxiliares:



Fig 1: Paso de la vía única de la R3 encajonada entre la C-17 y viviendas.



Fig 2: proposta de desplaçament de la estació i àrea de 500 metres en torno al emplaçament actual i el proposat.

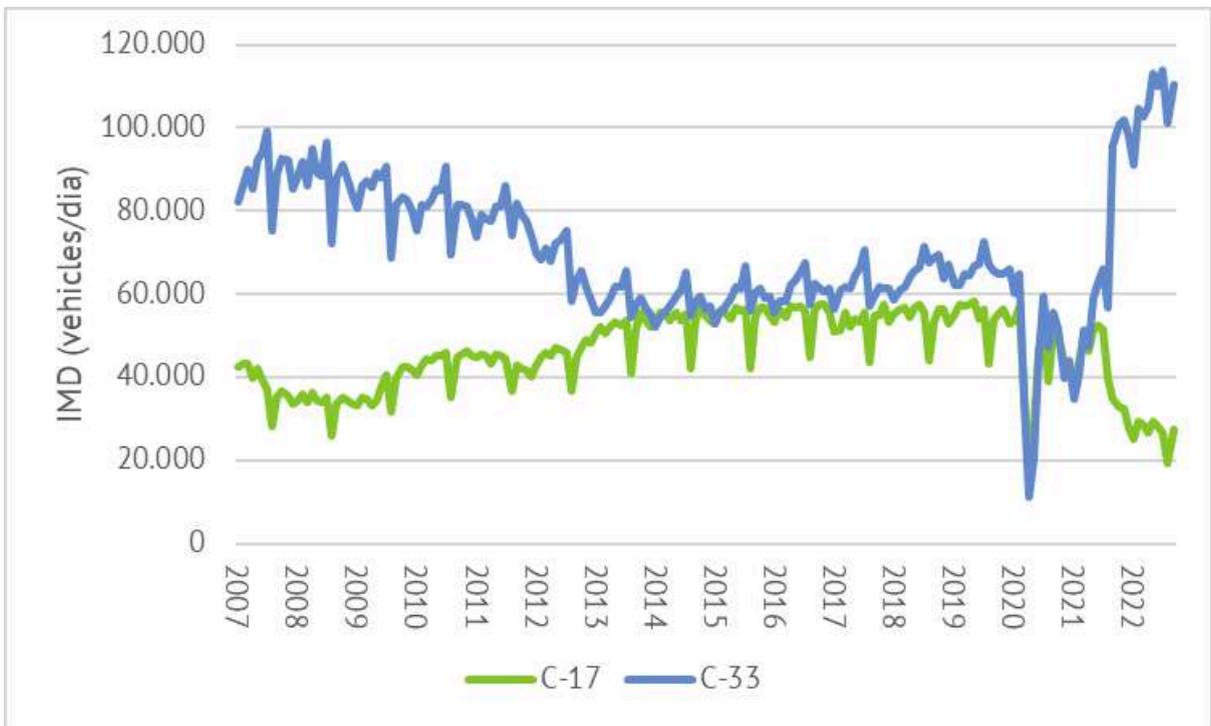


Fig 3: evolució de tràfic (en vehicles/dia per los 2 sentids) de la C-33 y la C-17. En setembre de 2021 se eliminó el peaje de la C-33.

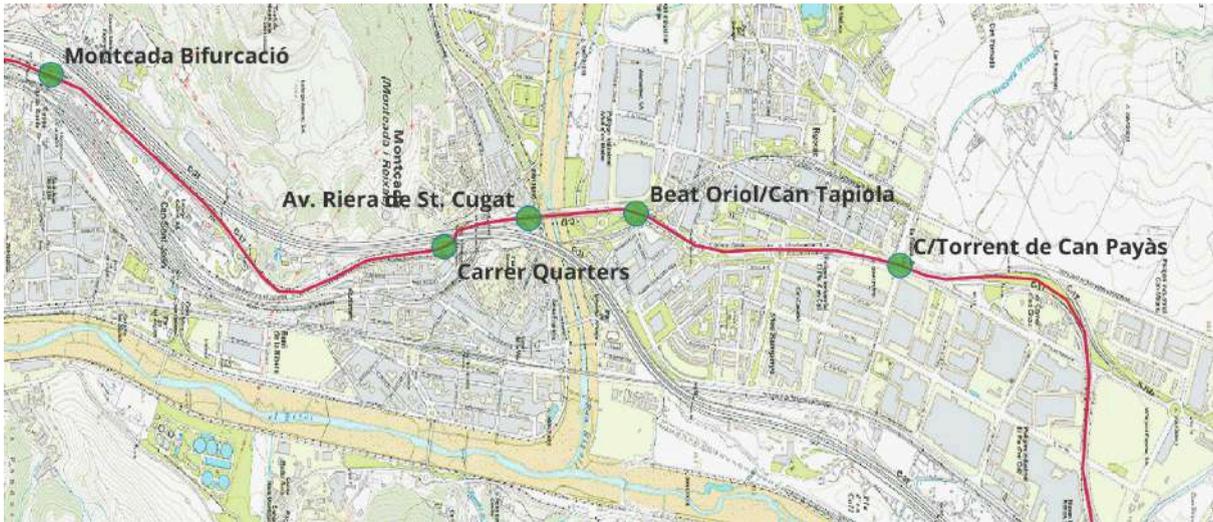


Fig 4: enlacs de la C-17 que podrien simplificar-se amb el pas a via urbana (1+1 carriles)



Fig 5: espacio viario y ferroviario liberado en el ámbito del trazado actual del R3.



Figura 6: Trazado planta entre los P.K. 0+700 y 1+400.



Fig 7: Trazado en planta entre los P.K. 1+400 y 2+100.



Fig 8: Trazado en planta entre los P.K. 2+100 y 2+800.



Fig 9: Trazado en planta entre los P.K. 2+900 y 3+600.