



Proposta per al desdoblament de l'R3 al seu pas per Montcada i Reixac

Resum executiu

*Document fet en col·laboració entre l'Associació per a la Promoció del Transport Públic i
femVallès*

Actualment, la línia de Rodalies R3 és l'única línia de la xarxa de rodalia de Barcelona que encara conserva un servei de via única des de la sortida de la capital catalana, enrigidint i complicant l'operativa del servei i augmentant els temps de viatge a causa d'encreuaments, afectant negativament l'experiència de l'usuari.

Actualment, el *Ministerio de Transportes y Movilidad Urbana (MITMA)* ha iniciat els procediments per a desdoblament de la línia, entre Montcada i Vic. Per a fer-ho possible, s'ha dividit el traçat en 5 trams, el més avançat dels quals és Parets - La Garriga, el que ja està en obres i prevista la seva posada en funcionament el 2025.

Un dels trams més complexos tècnicament és el desdoblament d'aquesta línia pel terme de Montcada i Reixac, just a l'inici de la línia, i del qual recentment se n'ha adjudicat els estudis funcional i informatiu. Al Plec tècnic, s'exposa que, com a mínim, s'han d'estudiar les següents alternatives:

1. Desdoblament pel traçat actual i enllaç amb l'R4 a Montcada Manresa
2. Enllaç entre l'R2 i R3 a La Llagosta

Des de la PTP no ens oposem a l'alternativa 1. Ara bé, davant les reticències expressades pels successius ajuntaments de Montcada i Reixac per l'impacte que tindria aquesta opció tal com s'ha plantejat almenys fins ara, i que la ciutat de Montcada i Reixac ha estat travessada per diverses infraestructures de transport, siguin viàries (C-33 i C-17) o ferroviàries (R2, R3 i R4), entenem que cal buscar una fórmula que integri millor urbanísticament el traçat de l'R3 per aquest municipi.

En canvi, **veiem amb molta preocupació que es decideixi optar per l'alternativa 2, que suposaria un llarg coll d'ampolla d'entrada a Barcelona, faria perdre resiliència al sistema i obligaria a l'R3 a entrar a Barcelona pel túnel de Passeig de Gràcia, sense poder accedir directament al túnel de Plaça Catalunya. A més a més, si es decidís prescindir del traçat en via única actual s'eliminarien uns 6 km de via i els barris nord de Montcada i la Florida, aquesta segona ja a Santa Perpètua, es quedarien sense tren i s'eliminaria la possibilitat de construir un intercanviador entre les línies R3 i R8 (per accedir, per exemple, a la UAB). Si es decidís mantenir en via única també el traçat actual, la capacitat d'aquest tram es seguiria veient afectada, limitant igualment la capacitat de la línia. En qualsevol cas, veiem aquesta opció com a complementària, podent encaminar trens de l'R3 cap a l'R2 en cas d'incidència, però no com a alternativa.**

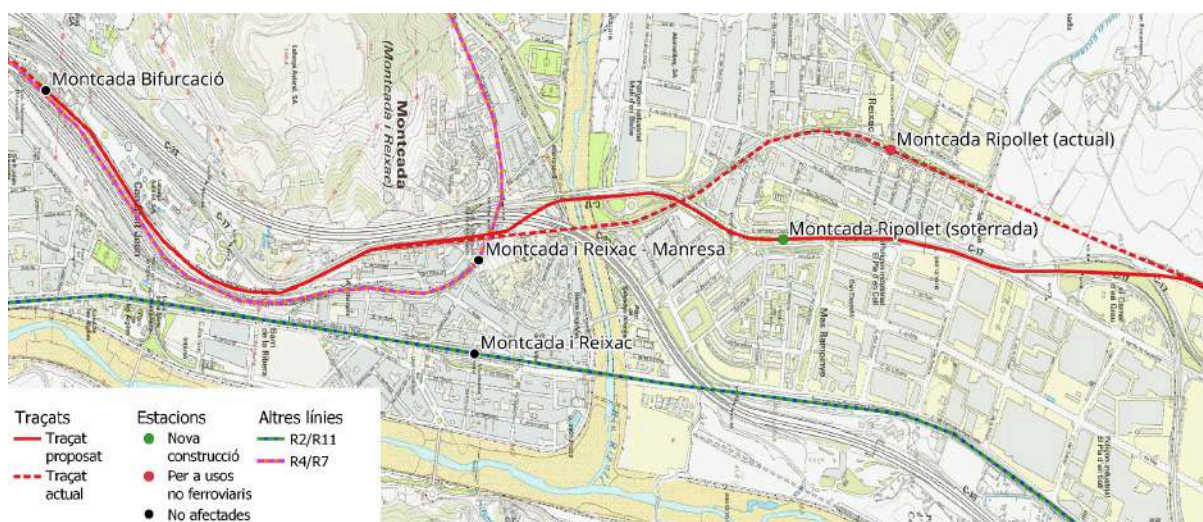
Quina proposta plantegem nosaltres?

Des de la PTP i femVallès creiem que és imperatiu trobar una solució que permeti desdoblar l'R3 íntegrament fins a l'estació de Montcada Bifurcació, on ja s'entra en el sistema de túnels de Barcelona, i que no impossibiliti crear un intercanviador amb la línia R8, línia amb la qual es creua i que, d'existir l'intercanviador, la captació d'usuaris entre el corredor de l'R3 i el Vallès Occidental (UAB, Terrassa, Sabadell, Sant Cugat) seria d'un 22.801 desplaçaments diaris entre el corredor de la R3 i els àmbits de Terrassa, Sabadell i Rubí/Sant Cugat, on actualment la quota modal per al transport públic és únicament d'un 9% segons recull el [Pla Específic de Mobilitat del Vallès \(PEMV\)](#).

Davant la falta de solucions existents, hem plantejat als diferents actors involucrats la següent proposta: **poder desdoblar l'R3 gràcies al fet d'aprofitar 2 carrils de l'actual carretera C-17 al seu pas per Montcada per donar-los per a l'ús ferroviari**. D'aquesta manera, considerem que es dona una solució satisfactòria als dos temes plantejats més amunt:

- En el primer tram, entre el Riu Ripoll i Montcada-Bifurcació, el guany d'espai de la C-17 permet desdoblar l'R3 sobre el traçat actual.
- En el tram més al nord, entre el Riu Ripoll, Montcada - Ripollet i el nord de Montcada i Reixac, el fet de desplaçar lleugerament el traçat actual de l'R3 per fer-lo passar pel traçat actual de la C-17 permet eliminar l'impacte urbanístic que la via crea al barri de Mas Rampinyo, especialment en la zona de nova urbanització.

Amb aquesta premissa, la proposta de traçat pel desdoblament quedaria de la forma següent:



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

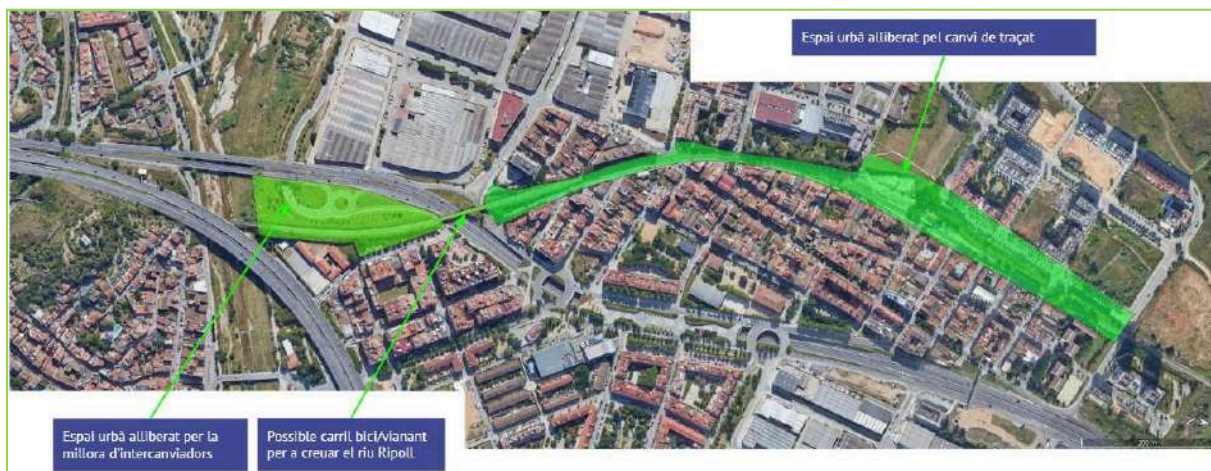
En l'elaboració d'aquesta proposta s'ha analitzat detingudament que aquest traçat compleixi uns requisits mínims de factibilitat i realisme:

- Disposar un traçat que disposi uns pendents màxims del 3%, i radis no inferiors als 350 metres.
- Que no requereixi envair cap espai ocupat per usos que no sigui realista ocupar (habitatge, espais naturals protegits, estructures d'infraestructures adjacents, etc.)

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:

- **Cosir la trama urbana:** facilitant la connexió dels barris actualment separats pel traçat ferroviari.
- **Generar mobilitat activa:** a través d'un carril bici que travessaria tot Montcada.
- **Travessar el riu en sentit nord-sud:** aprofitant l'espai a l'alçada de Mas Rampinyo, anteriorment ocupat pel traçat ferroviari, amb l'ús de modes de mobilitat activa de forma segregada del vehicle privat.

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



Espai urbà que guanya Montcada al nord del riu Ripoll amb el traçat proposat. Font: PTP i femVallès

A més, també **es contempla el trasllat de l'actual estació de Montcada Ripollet a un baixador soterrat**. Aquest canvi suposaria **una millora de la centralitat de l'estació**, que se situaria al cor de Montcada Nova, just a sota de l'actual Plaça d'Espanya.



Per altra banda, **contemplem que la C-17 passi de ser una autovia a una carretera convencional, canalitzant únicament el trànsit local**, de manera que tot el trànsit de pas utilitzi l'autopista C-33, tot seguint la tendència observada a partir de l'alliberament de peatges que es va produir el setembre de 2021. Per a possibilitar-ho, proposem crear dos enllaços entre la C-17 i la C-33, a l'altura de la nova terminal de mercaderies de La Llagosta i a l'entorn de l'estació de Montcada Bifurcació, per tal d'afavorir aquest canvi de ruta.



Proposta d'enllaços entre la C-17 i la C-33. Font: PTP i femVallès

En perdre una de les dues calçades de la C-17, obligaria a reestructurar tots els accessos actuals a l'autovia. En aquest exercici de replantejament de la vialitat, també proposem la creació de dues rotondes, una a cada extrem del túnel urbà de la C-17, per tal de millorar la permeabilitat d'aquesta infraestructura. Complementàriament a aquestes actuacions, també proposem la obertura del carrer de Can Duran fins a la carretera de Ripollet, per evitar també que el trànsit de pas que actualment entre a Montcada per accedir a Cerdanyola o la C-58, ho pugui fer sense entrar al casc urbà.

Malgrat des de la PTP i FemVallès històricament ens hem oposat a la desaparició de vies convencionals i a la creació de nous enllaços viaris, creiem que aquest canvi millorarà la cohesió urbana a Montcada, aprofitant els soterraments ja realitzats per la C-17 per al pas de l'R3, i possibilitarà un desdoblament real de la línia R3.

Imatges auxiliars:



Fig 1: Pas de la via única de l'R3 encaixonada entre la C-17 i habitatges.



Fig 2: proposta de desplaçament de l'estació i àrea de 500 metres al voltant de l'emplaçament actual i el proposat.

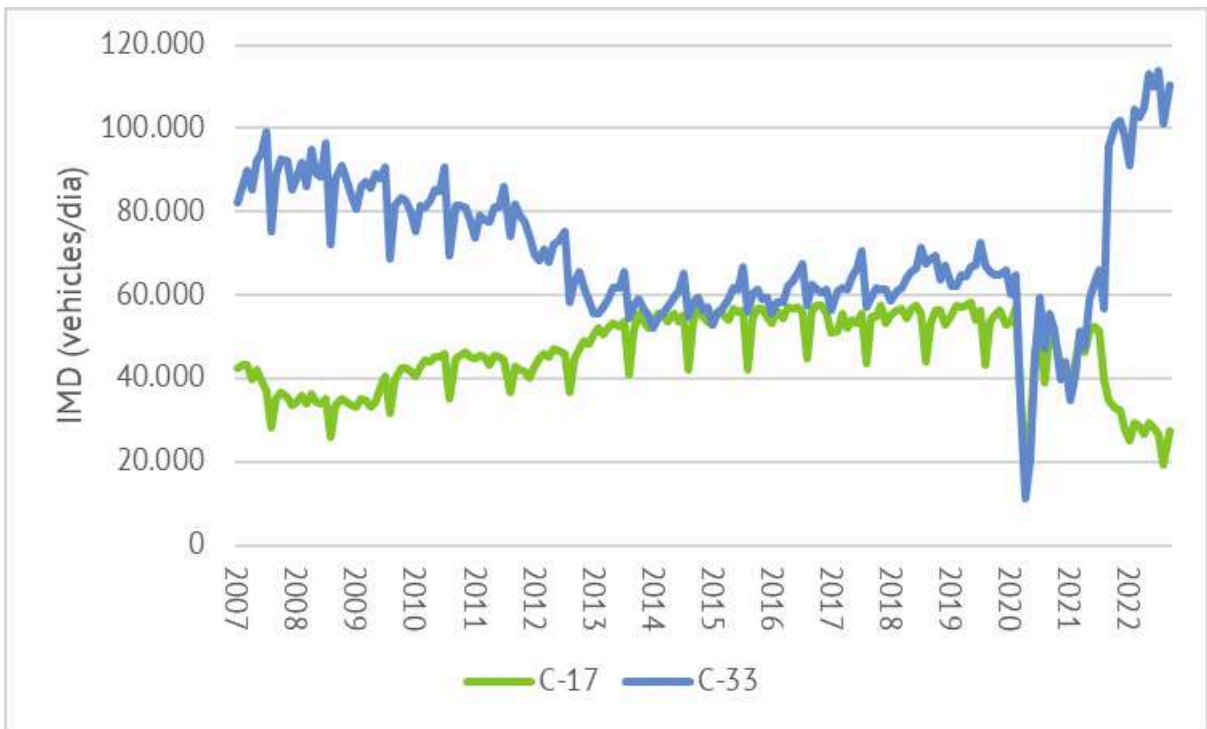


Fig 3: evolució de trànsit (en vehicles/dia pels 2 sentits) de la C-33 i la C-17. Al setembre del 2021 es va eliminar el peatge de la C-33.

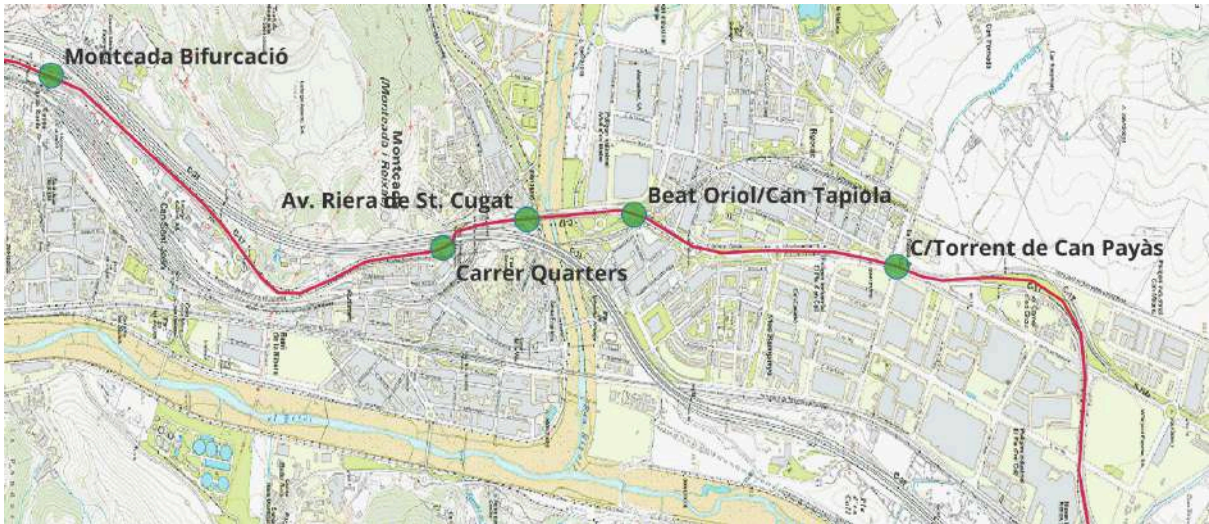


Fig 4: enllaços de la C-17 que es podrien simplificar amb el pas a via urbana (1+1 carrils)



Fig 5: espai viari i ferroviari alliberat a l'àmbit del traçat actual de l'R3.



Fig 6: Traçat en planta entre els P.K. 0+700 i 1+400.



Fig 7: Traçat en planta entre els P.K. 1+400 i 2+100.



Fig 8: Traçat en planta entre els P.K. 2+100 i 2+800.



Fig 9: Traçat en planta entre els P.K. 2+900 i 3+600.