

Vic, 06 de juny de 2024

## La PTP y Perquè no ens fotin el tren presentan alegaciones al Estudio Informativo de la duplicación de la línea Montcada Bifurcació-Puigcerdà Frontera Francesa, tramo Vic-Centelles



La línea Montcada - Puigcerdà Frontera Francesa en el punto de inicio de su ámbito de desdoblamiento, en Vic.

Fuente: Perquè no ens fotin el tren.

***El estudio tiene graves deficiencias en la previsión de accesos a las estaciones por ambos lados de los municipios, obligando a los usuarios a realizar recorridos a pie más largos de lo razonable.***

***Apoyamos la elección de la alternativa 2, que permite velocidades de hasta 160 km/h, pero pedimos que se revise el tramo de la variante de Malla para buscar una solución que genere consenso con todas las partes.***

***Lamentamos que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible haya sacado a información pública este estudio sin haberse reunido previamente con los municipios afectados, y animamos a todas las administraciones a trabajar conjuntamente, en el marco de la Oficina Técnica del R3, para lograr una solución idónea.***

Junto con el colectivo de usuarios Perquè no ens fotin el tren, hemos presentado alegaciones al Estudio Informativo de la duplicación de la línea Montcada Bifurcación-Puigcerdà Frontera Francesa, tramo Vic-Centelles, por donde circula el R3.

Esta línea necesita desde hace décadas una gran mejora: en este orden, hace falta mayor fiabilidad, más frecuencia, conectividad y rapidez. Creemos que las actuaciones de desdoblamiento y mejora de la línea que actualmente están en diferentes fases (obras, estudio o proyecto) son una muy buena oportunidad para una mejora global de la línea. Defendemos que la línea debe tener dos tipos de servicios: un servicio de cercanías, con trenes que lleguen hasta La Garriga, Torelló y eventualmente Ripoll, y un servicio Regional, con semidirectos, que den servicio con tiempos de viaje razonables a Ripollès y Cerdanya, y conexión internacional a La Tor de Querol-Enveig.

### Alegaciones principales

## 1. De la accesibilidad e integración urbana de las estaciones

El estudio es muy deficiente en el diseño de las 3 estaciones afectadas, las de Balenyà-Tona-Seva, Balenyà-Els Hostalets y Centelles. En todos los casos, se aplica un modelo de estación sin tener en cuenta ni el entorno ni los recorridos a pie de los usuarios. El estudio propone estaciones cerradas perimetralmente con acceso por un solo lado, obviando que en todos los casos el acceso razonable es por ambos lados. Esto provoca recorridos de acceso a andenes más complejos de lo razonable. En este sentido, las alegaciones presentadas plantean, para cada estación:

- **Balenyà-Tona-Seva:** la creación de un acceso para personas usuarias que ya tengan billete desde el lado oeste para el acceso desde el PAE l'Avellanet y desde Tona (por el itinerario a pie y en bicicleta); la creación de un paso de ciudad combinado con este acceso; y la gestión del punto de estacionamiento para trenes cortos.
- **Balenyà-Els Hostalets:** la propuesta de un acceso a la nueva andén 2 directamente desde la carretera de Ribes, con un posible traslado del edificio de viajeros sobre las vías.
- **Centelles:** la creación de un acceso para personas usuarias que ya tengan billete desde el lado este, para el acceso desde esta parte del núcleo, la intermodalidad con la parada de bus y el Park&Ride previsto.

Celebramos que los ayuntamientos afectados hayan coincidido y/o se hayan hecho suyos estas propuestas y las hayan planteado también en sus alegaciones.

## 2. De la mejora de capacidad de la línea

El estudio plantea dos alternativas de diseño, una con el desdoblamiento del trazado actual a 120 km/h y otra con mejoras de trazado que permiten una velocidad de hasta 160 km/h.

Consideramos absolutamente necesario aprovechar el desdoblamiento para mejorar la velocidad máxima de circulación de la vía, que debería permitir hacerlo también en el tramo Centelles - La Garriga. En este sentido, consideramos que escoger la Alternativa 1 supondría una limitación grave de la capacidad futura para una infraestructura que debe durar varias décadas, especialmente para los trenes semidirectos. Por tanto, nos posicionamos totalmente en contra de la Alternativa 1.

A pesar de esto, el trabajo de interlocución que hemos hecho con las administraciones y los particulares durante este periodo de redacción de alegaciones nos ha permitido constatar que un aspecto concreto de la Alternativa 2, la variante de Malla, no genera consenso entre las administraciones locales por su impacto ambiental y paisajístico. En este sentido, entendemos que es razonable buscar una nueva alternativa basada mayoritariamente en la Alternativa 2 que rediseñe esta variante. Eso sí, teniendo en cuenta que el nuevo diseño prevea una velocidad al máximo de similar a la prevista en la Alternativa 2 y que no comprometa la velocidad del resto de tramos del desdoblamiento Vic-Centelles.

Por otro lado, incluimos en las alegaciones dos aspectos técnicos más: la creación de un desvío entre vías a la entrada de Vic para mejorar la capacidad de la estación y la garantía de una velocidad de al menos 60 km/h para la vía desviada de salida de Centelles hacia el sur.

### 3. De la afectación durante las obras

El criterio de minimización de la afectación al servicio ferroviario durante las obras es crucial, especialmente con la actual estrategia de desdoblamiento por tramos. Estas afecciones se producirán sucesivamente por cada tramo a desdoblar, lo que supondrá muchos años de afectaciones en varios puntos de la línea.

En este sentido, pedimos que en fase de proyecto haya una estrecha colaboración entre todas las partes con el objetivo de minimizar la afección al servicio ferroviario, y planteamos estudiar la creación de una estación provisional en la zona industrial de Centelles para poder hacer llegar el servicio proveniente de Barcelona, en caso de que la estación definitiva deba estar sin servicio durante muchos meses.

De forma general, constatamos que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha hecho una apuesta decidida por la mejora de la línea, con la propuesta de varios estudios, pero lamentamos que ha sacado a información pública este estudio sin llevar a cabo una interlocución previa adecuada con los municipios afectados, ni con la sociedad civil, lo que habría permitido discutir e introducir todos estos aspectos durante la redacción del estudio, y llegar a la exposición pública con cierto consenso, a pesar de haber acumulado varios meses de retraso en la aprobación provisional de este Estudio Informativo.

Por otro lado, valoramos muy positivamente la existencia de la Oficina Técnica del R3, que reclamamos durante años desde las entidades. La existencia de la oficina permite a las administraciones locales y a la sociedad civil disponer de un criterio técnico sólido y es un espacio de debate técnico y político muy valioso a la hora de generar consenso.

Creemos que la oficina debe tener un papel crucial en el diseño de soluciones satisfactorias para todas las partes y en el seguimiento de las próximas fases del proyecto, con el apoyo institucional y económico necesario de todas las administraciones locales implicadas.

[Enlace al documento con las alegaciones completas presentadas.](#)