

Vic, 06 de juny de 2024

La PTP i Perquè no ens fotin el tren presentem al·legacions a l'Estudi Informatiu de la duplicació de la línia Montcada Bifurcació-Puigcerdà Frontera Francesa, tram Vic-Centelles



Línia Montcada - Puigcerdà Frontera Francesa al punt d'inici del seu àmbit de desdoblament, a Vic. Font: Perquè no ens fotin el tren.

L'estudi té greus mancances en la previsió d'accessos a les estacions per ambdues bandes dels municipis, obligant als usuaris a fer recorreguts a peu més llargs del que és raonable

Donem suport a l'elecció de l'alternativa 2, que permet velocitats de fins a 160 km/h, però demanem que es revisi el tram de la variant de Malla, per buscar una solució que generi consens amb totes les parts

Lamentem que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible hagi tret a informació pública aquest estudi sense haver-se reunit prèviament amb els municipis afectats, i animem a totes les administracions a treballar conjuntament, en el marc de l'Oficina Tècnica de l'R3, per aconseguir una solució idònia

Juntament amb el col·lectiu d'usuaris Perquè no ens fotin el tren, hem presentat al·legacions a l'Estudi Informatiu de la duplicació de la línia Montcada Bifurcació-Puigcerdà Frontera Francesa, tram Vic-Centelles, per on circula l'R3.

Aquesta línia necessita des de fa dècades una gran millora: per aquest ordre, cal major fiabilitat, més freqüència, connectivitat i rapidesa. Creiem que les actuacions de desdoblament i millora de la línia que actualment hi ha en diferents fases (obres, estudi o projecte) són una molt bona oportunitat per una millora global de la línia. Defensem que la línia ha de tenir dos tipus de serveis: un servei de rodalies, amb trens que arribin fins a la Garriga, Torelló i eventualment Ripoll, i un servei Regional, amb semidirectes, que donin servei amb uns temps de viatge raonables al Ripollès i a la Cerdanya, i connexió internacional a la Tor de Querol-Enveig.

Al·legacions principals

1. De l'accessibilitat i integració urbana de les estacions

L'estudi és molt deficient en el disseny de les 3 estacions afectades, les de Balenyà-Tona-Seva, Balenyà-Els Hostalets i Centelles. En tots els casos, s'aplica un model d'estació sense tenir en compte ni l'entorn ni els recorreguts a peu dels usuaris. L'estudi proposa estacions tancades perimetralment amb accés per una sola banda, obviant que en tots els casos l'accés raonable és per les dues bandes. Això provoca recorreguts d'accés a andanes més complexos del que és raonable. En aquest sentit, les al·legacions presentades plantegen, per cada estació:

- **Balenyà-Tona-Seva:** la creació d'un accés per a persones usuàries que ja tinguin bitllet des de la banda oest per a l'accés des del PAE l'Avellanet i des de Tona (per l'itinerari a peu i en bicicleta); la creació d'un pas de ciutat combinat amb aquest accés; i la gestió del punt d'estacionament per a trens curts.
- **Balenyà-Els Hostalets:** la proposta d'un accés a la nova andana 2 directament des de la carretera de Ribes, amb un possible trasllat de l'edifici de viatgers a sobre les vies.
- **Centelles:** la creació d'un accés per a persones usuàries que ja tinguin bitllet des de la banda est, per a l'accés des d'aquesta part del nucli, la intermodalitat amb la parada de bus i el Park&Ride previst.

Celebrem que els ajuntaments afectats hagin coincidit i/o s'hagin fet seves aquestes propostes i les hagin plantejat també a les seves al·legacions.

2. De la millora de capacitat de la línia

L'estudi planteja dues alternatives de disseny, una amb el desdoblament traçat actual a 120 km/h i una altra amb millores de traçat que permeten una velocitat de fins a 160 km/h.

Considerem absolutament necessari aprofitar el desdoblament per millorar la velocitat màxima de circulació de la via, que hauria de permetre fer-ho també al tram Centelles - La Garriga. En aquest sentit, considerem que escollir l'Alternativa 1 suposaria una limitació greu de la capacitat futura per a una infraestructura que ha de durar diverses dècades, especialment per als trens semidirectes. Per tant, ens posicionem totalment en contra de l'Alternativa 1.

Tot i això, el treball d'interlocució que hem fet amb les administracions i els particulars durant aquest període de redacció d'al·legacions ens ha permès constatar que un aspecte concret de l'Alternativa 2, la variant de Malla, no genera consens entre les administracions locals pel seu impacte ambiental i paisatgístic. En aquest sentit, entenem que és raonable buscar una nova alternativa basada majoritàriament en l'Alternativa 2 que redissenyi aquesta variant. Això sí, tenint en compte que el nou disseny prevegi una velocitat al màxim de similar a la prevista a l'Alternativa 2 i que no comprometi la velocitat de la resta de trams del desdoblament Vic-Centelles.

D'altra banda, incloem a les al·legacions dos aspectes tècnics més: la creació d'un desviament entre vies a l'entrada de Vic per millorar la capacitat de l'estació i la garantia d'una velocitat d'almenys 60 km/h per la via desviada de sortida de Centelles cap al sud.

3. De l'afectació durant les obres

El criteri de minimització de l'afectació al servei ferroviari durant les obres és cabdal, especialment amb l'actual estratègia de desdoblament per trams. Aquestes afeccions es produiran successivament per cada tram a desdoblar, la qual cosa suposarà molts anys d'afectacions en diversos punts de la línia.

En aquest sentit, demanem que en fase de projecte hi hagi una estreta col·laboració entre totes les parts amb l'objectiu de minimitzar l'afecció al servei ferroviari, i plantequem estudiar la creació d'una estació provisional a la zona industrial de Centelles per a poder fer-hi arribar el servei provinent de Barcelona, en cas que l'estació definitiva hagi d'estar sense servei durant molts mesos.

De forma general, constatem que el Ministerio de Transportes y Movilidad Sostenible ha fet una aposta decidida per la millora de la línia, amb la proposta de diversos estudis, però lamentem que ha tret a informació pública aquest estudi sense dur a terme una interlocució prèvia adequada amb els municipis afectats, ni amb la societat civil, cosa que hauria permès discutir i introduir tots aquests aspectes durant la redacció de l'estudi, i arribar a l'exposició pública amb cert consens, malgrat haver acumulat diversos mesos de retard en l'aprovació provisional d'aquest Estudi Informatiu.

D'altra banda, valorem molt positivament l'existència de l'Oficina Tècnica de l'R3, que vam reclamar durant anys des de les entitats. L'existència de l'oficina permet a les administracions locals i a la societat civil disposar d'un criteri tècnic sòlid i és un espai de debat tècnic i polític molt valuós a l'hora de generar consens.

Creiem que l'oficina ha de tenir un paper cabdal en el disseny de solucions satisfactòries per totes les parts i en el seguiment de les properes fases del projecte, amb el suport institucional i econòmic necessari de totes les administracions locals implicades.

[Enllaç al document amb les al·legacions completes presentades.](#)