



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

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

1a edició. Gener de 2024

Autors:

**Carles Garcia Ureta** Enginyer Tècnic d'Obres Públiques

**Manel Larrosa Padró** Arquitecte i urbanista

**Marc Taulats Ibars** Enginyer de Camins, Canals i Ports

Col·laboradors:

Adrià Ramirez Papell, Arnau Vilà Ujaldón, Georgina Montesinos Zaragoza, Daniel Pi Noya, Jaume Vernet Mejan, Marc Janeras Casanova.

# Continguts de l'informe

<b>Resum executiu</b>	<b>3</b>
Quina proposta plantegem nosaltres?	4
<b>1. Antecedents de la proposta</b>	<b>8</b>
Introducció	8
Problemàtica a resoldre	8
Visió de servei per a la línia	9
<b>2. Opcions estudiades per part de l'administració</b>	<b>11</b>
Opció 1: Duplicació pel traçat actual i enllaç amb R4 a Montcada-Manresa	11
Opció 2: Alternativa XE04 del PDI 2021-2030	12
<b>3. Solució proposada</b>	<b>14</b>
Descripció tram a tram del traçat proposat per la via	16
Millora de la integració urbana al pas per Montcada i Reixac	22
<b>4. Variacions de la solució proposada</b>	<b>25</b>
A1: Traçat actual R3 en superfície a Mas Rampinyo, agafant part dels carrers contigus	25
A2: Traçat actual R3 a Mas Rampinyo soterrat en trinxera	26
B1: Ocupant l'espai de la C-17 sota la C-33	27
B2: Alternativa del Ministeri de Foment al tram sud	27
<b>5. Encaix del trànsit viari a la proposta</b>	<b>28</b>
<b>6. Proposta de caire urbanístic entre Barcelona i Montcada</b>	<b>35</b>
<b>Conclusions</b>	<b>38</b>
<b>Bibliografia i webgrafia</b>	<b>39</b>

# Resum executiu

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.**

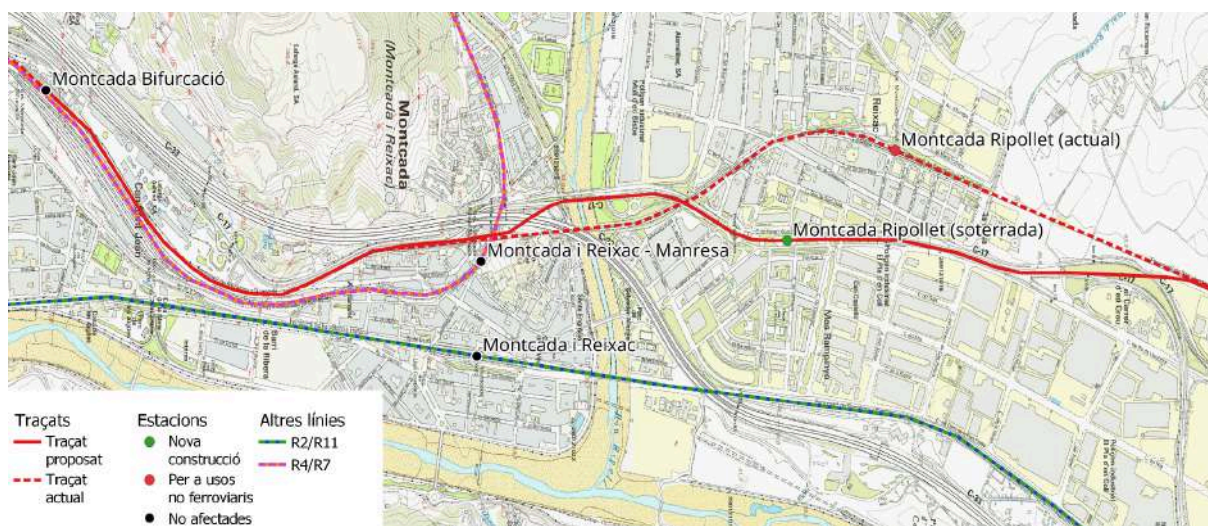
## Quina proposta plantegem nosaltres?

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.
- **Traversar 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'Avinguda Besòs formulat pel Pla Director Urbanístic Metropolità de l'AMB, prolongant aquest eix cívic fins a l'actual Avinguda 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.



# 1. Antecedents de la proposta

## Introducció

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 desdoblar la línia, entre Montcada i Vic, dividint-ho en 5 trams:

- Montcada - Mollet: En redacció de l'Estudi Funcional i l'Estudi informatiu.
- Mollet - Parets: En redacció del projecte constructiu.
- Parets - La Garriga: En construcció, prevista posada en servei el 2025.
- La Garriga - Centelles: Adjudicada la redacció de l'estudi informatiu.
- Centelles - Vic: En redacció de l'estudi informatiu. Desdoblament a l'entrada de Vic previst finalitzar 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. Per això, des de la PTP i femVallès presentem la proposta que es descriu en aquest estudi, per tal que s'estudiï també aquesta alternativa en la fase actual, de redacció dels estudis funcional i informatiu.

## Problemàtica a resoldre

Històricament, la ciutat de Montcada i Reixac ha estat travessada per diverses infraestructures de transport, siguin viàries o ferroviàries, degut a la seva situació geogràfica estratègica com a porta natural al pla de Barcelona des del Vallès, tot seguint el curs del riu Besòs.

Actualment, les infraestructures viàries més rellevants que travessen la ciutat són la C-17, amb 4 carrils semisoterrats i 3 accessos a la ciutat, i la C-33, amb 6 carrils en viaducte i cap accés a la ciutat. Quant a la infraestructura ferroviària, hi trobem tres línies d'ample ibèric en superfície: la línia Barcelona-Girona-Portbou (R2 i R11), amb 4 trens/hora-sentit i 1 estació i que, a més, té dos passos a nivell (per la qual s'han iniciat ja les obres de soterrament i inclusió d'una tercera via); la línia Barcelona - Terrassa - Manresa - Lleida (R4, R7 i R12), amb 6 trens/hora-sentit i 3 estacions, en via doble, i la línia Montcada - Vic - Puigcerdà (R3), amb 2 trens/hora-sentit i 2 estacions, en via única.

Precisament, la línia Montcada - Vic - La Tor de Querol-Enveig és l'última línia ferroviària de Rodalies de Catalunya que, un cop surt de Montcada - Bifurcació, ja es troba en via única, i així es manté en tot el recorregut. Això suposa, sobretot, la limitació de la capacitat de la infraestructura, fent que el nombre de circulacions/hora estigui molt limitat i enrigidint l'explotació ferroviària. Això suposa que l'R3 es trobi sovint al límit de la seva capacitat, i sense la possibilitat d'oferir un interval de pas sostingudament inferior als 30 minuts.

**La situació s'agreuja quan succeeix una incidència a la línia, que fa endarrerir la circulació d'algun comboi.** En conseqüència, es demoren tots els encreuaments, que sempre s'han de fer a les estacions, replicant els retards a la resta de circulacions. A més, en cas que hi hagi una incidència en plena via única, la línia queda tallada, impedit la circulació d'altres trens i afectant greument l'explotació del servei.

D'altra banda, la població de Montcada i Reixac ha expressat, reiterades vegades, el seu malestar per la integració urbanística de la via de tren: ja sigui per la proximitat a edificacions actuals o per l'efecte barrera per la urbanització (posterior al traçat) a ambdues bandes de la via.

## Visió de servei per a la línia

Actualment, en la part del seu recorregut entre Vic i Barcelona, la línia disposa de 2 circulacions/hora/sentit en hora punta. En caps de setmana i hores vall, la freqüència de pas es redueix a 1 tren/hora/sentit en la major part del dia.

Les entitats signants, d'acord amb propostes fetes anteriorment<sup>1</sup>, plantegen la següent proposta de serveis:

- **Interval de pas de 15 minuts a l'àmbit més metropolità de la línia**, des de l'Hospitalet fins a La Garriga. Aquest és l'àmbit més densament poblat i on es requereix un servei molt freqüent, i amb capil·laritat, per tant, amb règim de parada a totes les estacions.
- **Interval de pas de 30 minuts fins a Torelló** (àmbit de les Rodalies no metropolitanes), a partir de l'allargament de la meitat de les expedicions del punt anterior. Per cadència de la línia, es proposa mantenir el règim de parades anterior.
- **Interval de pas d'1 hora fins a Ripoll** (o Ribes en època de demanda estacional alta) i cada 2 h fins a la Tor de Querol (serveis Regionals o Exprés), amb expedicions pròpies i règim de parades més esporàdic, que permeti assolir major velocitat comercial de la línia, de la qual es beneficiarien també ciutats de l'àmbit de Rodalies com Vic, la Garriga o Granollers - Canovelles.

---

<sup>1</sup> Enllaç al document [Objectiu Tren 2024](#)

- **Mallatge del servei tant a l'extrem nord**, amb la possibilitat de transbord a la línia de Tolosa i el tren groc, **com a l'àmbit del Vallès**, permetent facilitar també els viatges entre l'eix la Garriga - Osona - Ripollès i el Vallès Occidental (UAB, Sabadell/Terrassa, P.I. Can Sant Joan, etc.) amb un transbordament.

Per tant, el nivell de serveis proposat requereix la circulació de 5 expedicions per hora i sentit, 4 amb un règim de parades de metropolità/rodalies i 1 amb un règim més ràpid, de regionals.



*Esquema de la visió de servei idoni per l'R3*

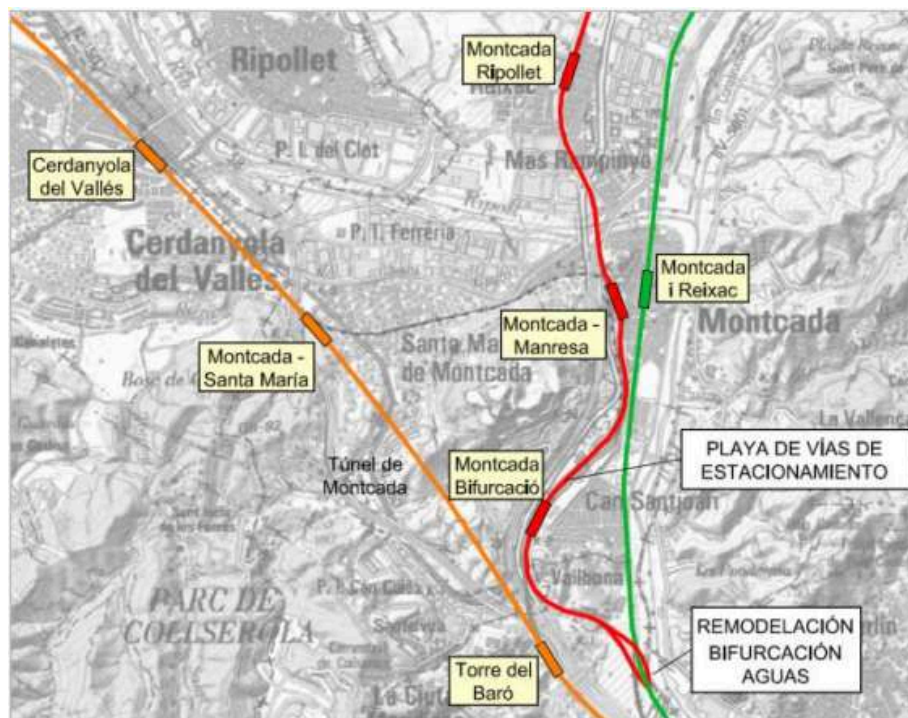
La cadència dels serveis també es planteja en 2 blocs: una cadència pels serveis de rodalies, i una cadència diferent per als serveis regionals, plantejada per aprofitar al màxim la velocitat. En altres paraules, cal muntar la malla de tal manera que els trens regionals no es trobin cap servei de rodalies davant, que faci reduir sistemàticament la seva velocitat, i augmentar el temps de viatge.

## 2. Opcions estudiades per part de l'administració

El passat juliol de 2023 va sortir a licitació dels estudis funcional i informatiu per al tram Montcada - Mollet, adjudicant-lo el novembre del mateix any. Al Plec de Clàusules Tècniques Prescriptives, s'exposa que, com a mínim, s'han d'estudiar les següents alternatives:

### Opció 1: Duplicació pel traçat actual i enllaç amb R4 a Montcada-Manresa

L'Estudi Informatiu de duplicació de la línia entre Montcada i Vic fet pel Ministeri de Foment l'any 2008 plantejava **desdoblament de la línia sobre la traça actual a partir de l'actual pont del Riu Ripoll i cap al nord, mentre que el tram entre aquest punt i l'estació de Montcada Bifurcació aprofitaria el traçat de l'actual R4 en un sentit i el traçat actual de l'R3 en l'altre.** Independentment de la solució que s'adoptin per l'R3, aquesta alternativa assumeix la hipòtesi que la línia R4 passi a circular a través del túnel del turó de Montcada, deixant la via actual amb les circulacions de l'R7, de menor freqüència, que facilitaria la convivència R3/R7. En aquest cas, s'hauria de fer de nou el túnel que actualment travessa el Turó Fermí, per tal d'enllaçar les dues línies existents.



Traçat proposat per a l'estudi del Ministeri de Foment de 2008. Font: Actualització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030

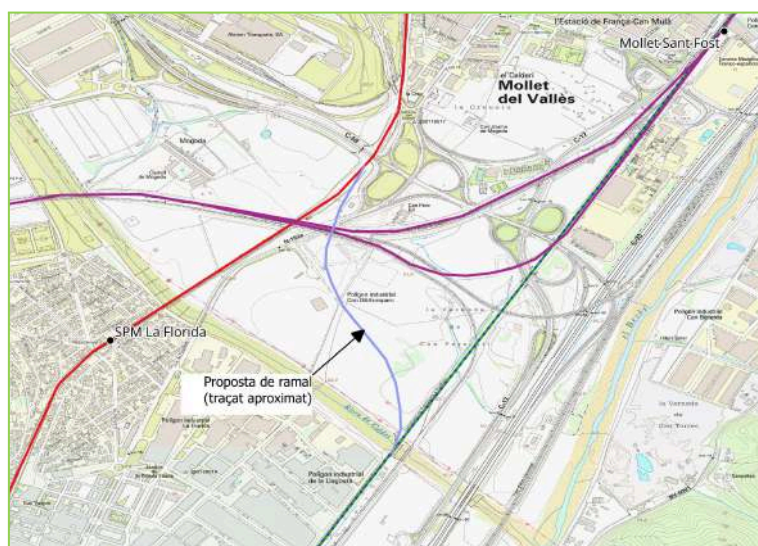
Des de la PTP i femVallès es veu aquesta opció com a plausible, però com a menys desitjable que l'alternativa que plantequem, pel fet d'allargar el tram compartit entre línies, si bé és molt petit, i per resoldre menys satisfactòriament l'encaix urbà a l'àrea nord de Montcada i Reixac (Mas Rampinyo) que la solució proposada.



Croquis esquemàtic aproximat de la solució proposada l'any 2008. Font: PTP i femVallès

## Opció 2: Alternativa XE04 del PDI 2021-2030

Una de les opcions valorada per algunes administracions és prioritzar l'enllaç amb la línia Barcelona - Granollers - Maçanet a l'altura de Mollet, tal com recull una de les alternatives a l'actuació XE04 del PDI 2021-2030, sense especificar si, en aquest cas, el traçat actual entre Mollet i Montcada es desdoblaria, es mantindria en via única o es desmantellaria.



Croquis esquemàtic de la proposta de ramal entre l'R2 i l'R3. Font: PTP i femVallès amb dades del PDI 2021-2030

La PTP i femVallès ja hem expressat en diverses ocasions<sup>2</sup> la nostra inquietud envers aquesta opció si es planteja amb l'enfocament del desdoblament. Creiem que aquesta opció és vàlida com a ramal complementari a la línia R3 per a augmentar la resiliència del sistema, per a possibles trens regionals que, dins el marc d'una explotació, no es planteja que parin en les parades entre Mollet i Montcada Bifurcació i, fins i tot, com a pas alternatiu durant les obres de desdoblament del tram que és part d'aquest estudi.

Tanmateix, ens preocupa el plantejament d'aquesta opció com a una alternativa, tal com s'expressa al PDI 2021-2030, que suposi ajornar significativament o descartar el desdoblament del traçat propi per Santa Perpètua i Montcada. Si fos el cas, **estem altament preocupats per les limitacions que un escenari de no desdoblament del traçat per Santa Perpètua i Montcada podria suposar** a l'hora de donar un servei de qualitat als usuaris, especialment pels motius següents:

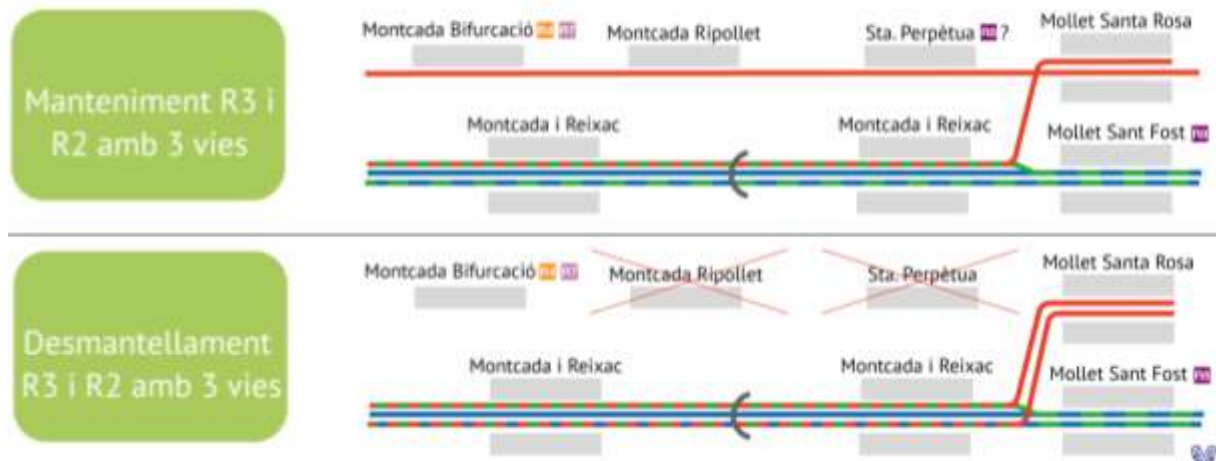
- **Per la pèrdua de la possibilitat de creació de l'intercanviador R3-R8 a Santa Perpètua**, dificultant la relació entre el nord del Vallès Oriental, Osona i el Ripollès amb el Vallès Occidental (incloent-hi la UAB, Sant Cugat, Sabadell, Terrassa, etc.)
- **Per la impossibilitat d'oferir un servei d'alta freqüència** (ex: mínim 4 trens/hora) que pari a totes les parades (mobilitat metropolitana) en el tram Granollers - Parets - Mollet - Santa Perpètua - Montcada i Reixac - Barcelona, on es concentra el volum més elevat de passatgers.
- **Per la dificultat d'un model d'explotació coherent a la línia**, en la hipòtesi que es mantingui el traçat actual en via única, amb l'operativa d'un model d'1+3 vies on encabir serveis regionals i metropolitans, i la possibilitat d'encaminament de trens a 2 túnels diferents, que trencaria l'actual sistema independent per túnels i faria que l'impacte d'una incidència es pogués contaminar més fàcilment a tot el sistema.
- **Per les limitacions de capacitat** que es derivarien d'encabir 3 línies (R2, R3 i R11) en tram de via compartit de 28,5 quilòmetres (equivalent a 1,65 vegades la distància compartida per l'R3 i l'R4 actual dels túnels de Barcelona), que limitarien la capacitat d'ampliar freqüències i incrementarien l'impacte de les incidències. A llarg termini, els beneficis d'un 3r túnel a Barcelona podrien quedar truncats per la limitació de capacitat en aquest espai, i més si es planteja algun ramal de la línia del Maresme cap al corredor de l'R2.
- **Per la pèrdua d'accés al tren** tant de la població de Santa Perpètua de Mogoda (actualment té estació a la Florida) com de l'àmbit nord de Montcada i, en menor mesura, de Ripollet (estació de Montcada-Ripollet), en la hipòtesi, no descartable, que el traçat actual quedés en desús.

---

<sup>2</sup> Enllaç al [Pla Tren 2024](#)

Enllaç a les [al·legacions al PDI 2021-2030](#)

A continuació, es dibuixen els esquemes que podria suposar aquesta connexió:



*Possibles esquemes resultants de l'alternativa XE04 del PDI, desaconsellada per part de la PTP i femVallès. Font: PTP i femVallès amb dades del PDI 2021-2030*

Reiterem, doncs, que la PTP i femVallès **considerem que aquesta opció podria ser desitjable com a complementària al desdoblament, però en cap cas com a alternativa.**

### 3. Solució proposada

Totes les alternatives plantejades fins ara parteixen de dues premisses:

- Consideren que el traçat actual de l'R3 a Montcada, entre el riu Ripoll i l'estació de Montcada-Bifurcació, no es pot desdoblarse per falta d'espai entre els habitatges i la C-17.
- Intenten, en major o menor mesura, reduir o no augmentar l'efecte barrera de la via en la ciutat de Montcada.

Tanmateix, els signants d'aquest informe considerem que la primera premisa no té en compte que aquest accés a Barcelona té un excés de capacitat viària, diposant entre les dues autopistes (C-33 i C-17) de 10 carrils per al trànsit viari.



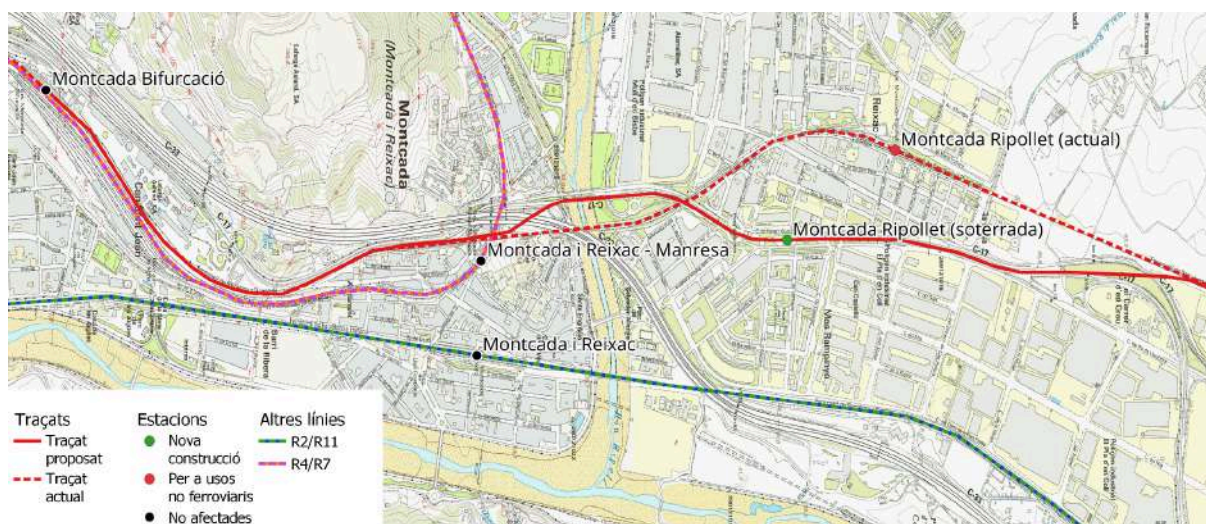
Comptatge de carrils d'entrada i sortida, comparats amb la Font: PTP i femVallès amb fons de GoogleMaps

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, considerem que la capacitat viària és sobrant i proposem **dedicar l'espai de 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 (part nord), 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.)

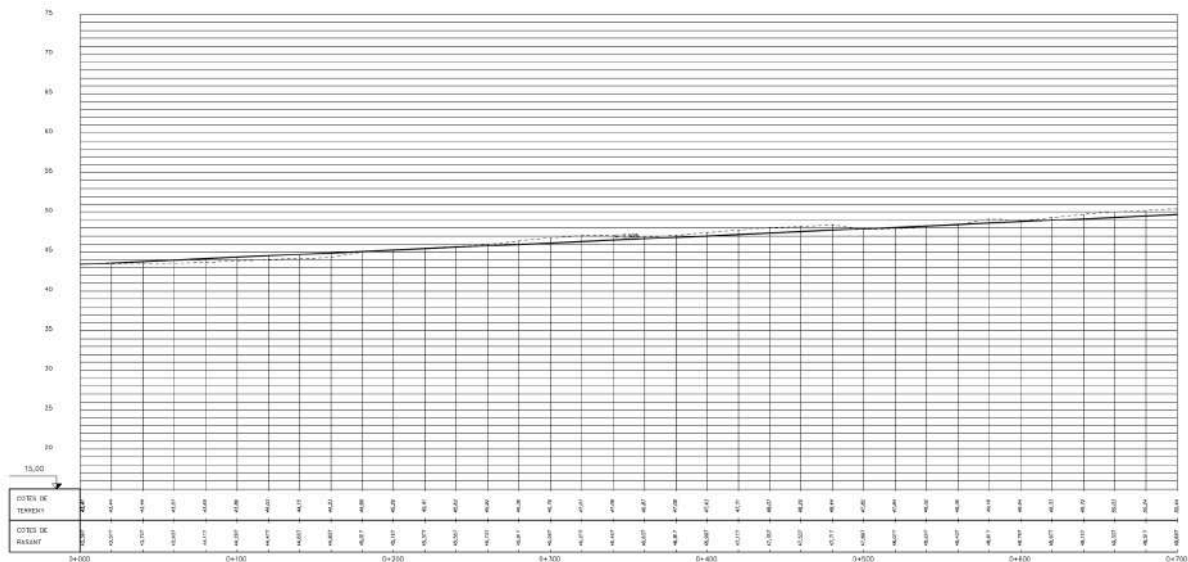
El resultat ha estat satisfactori, i ha permès obtenir una informació detallada de la proposta, que es planteja a continuació.

## Descripció tram a tram del traçat proposat per la via

Iniciant el nou traçat un cop s'ha superat la platja de vies de Montcada Bifurcació, la línia seguiria el recorregut actual reaprofitant el curt tram de via doble existent fins a arribar al P.K. 0+500, a partir del qual el traçat començaria a ocupar l'espai que actualment està dedicat a la calçada direcció Vic de la C-17. A causa de la diferència de cotes amb la calçada en direcció contrària, entre el P.K. 0+500 i P.K. 1+000 caldrà construir-hi un mur de formigó. Pel que fa al costat oposat, també optem per construir un mur de formigó entre els P.K. 0+120 i P.K. 1+000. Pel que fa als pendents longitudinals, aquestes no superarien l'1% en tota la traça fins al P.K. 1+000.



*Traçat en planta entre els P.K. 0+000 i 0+600.*



*Altimetria entre els P.K. 0+000 i 0+600.*

A partir del P.K. 1+000, es proposa la creació d'un nou pont per a superar el traçat de la línia R4/R7 i, a continuació, un fals túnel sota el Turó de Fermí per tal de superar l'autovia C-33. Seria en aquest punt que la línia abandonaria el traçat actual.

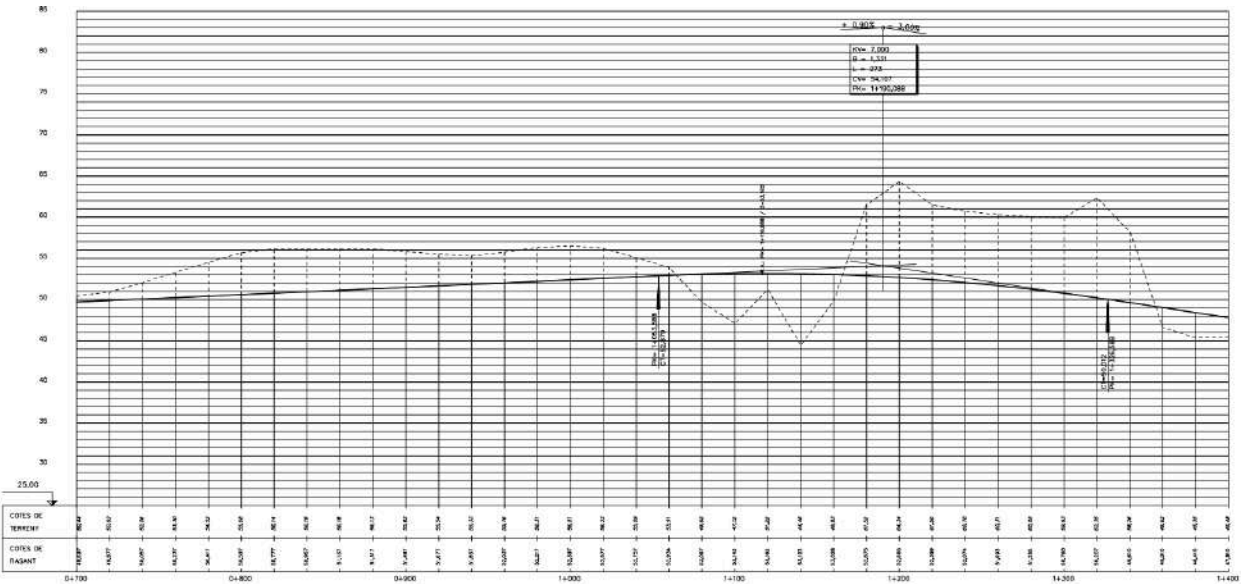
Més endavant, la línia recupera la calçada direcció Vic de la C-17 abans de travessar el riu Ripoll. En aquest punt, cal executar un nou pont per a salvar el riu Ripoll, o bé reforçar el pont actual per tal que suporti les càrregues dinàmiques degudes al pas dels trens.

Longitudinalment, el traçat s'inicia amb una rampa del 0,90% des del P.K. 0+000 i segueix així fins al P.K. 1+000, és a dir, fins on es disposa el pont sobre la línia Barcelona-Manresa. A

partir del P.K. 1+200, situat dins del fals túnel sota el Turó de Fermí, la línia disposa d'un pendent descendent de 30 mil·lèsimes constant des del P.K. 1+200 fins al P.K. 2+000.



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



Altimetria entre els P.K. 0+700 i 1+400.

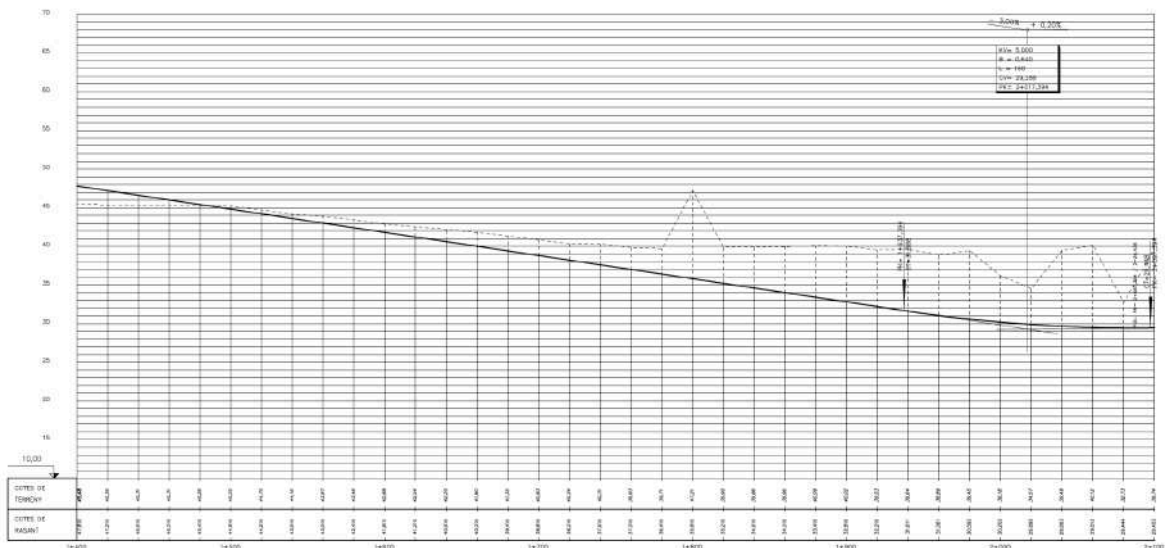
Un cop superat el pont sobre el Riu Ripoll, el traçat proposat seguiria fent ús de l'espai de 2 carrils de la C-17. Això permet la integració urbana de la via aprofitant el soterrament ja fet per a la C-17, millorant radicalment la permeabilitat respecte a la situació actual. Així doncs, se segueix per la mateixa calçada entrant al túnel viari que supera els barris de Montcada

Nova i Mas Rampinyo a partir del P.K. 1+900, no sense abans haver de reorganitzar l'enllaç viari amb el polígon La Granja, situat entre el P.K. 1+600 i P.K. 1+700 del nou traçat, suprimint l'entrada direcció Vic i relocalitzant la sortida provinent de Barcelona al carrer del Beat Oriol.

Pel que fa al perfil longitudinal, provenim des del túnel sota el Turó de Fermí amb un pendent de 30 mil·lèsimes, el qual es mantindrà fins al P.K. 2+000, és a dir, fins a l'entrada del tram soterrat.



*Traçat en planta entre els P.K. 1+400 i 2+100.*



*Altimetria entre els P.K. 1+400 i 2+100.*

Un cop superat l'enllaç viari del Polígon Industrial de La Granja, ja dins del túnel, es trobaria el baixador subterrani que substituïria l'actual estació en superfície de Montcada Ripollet,

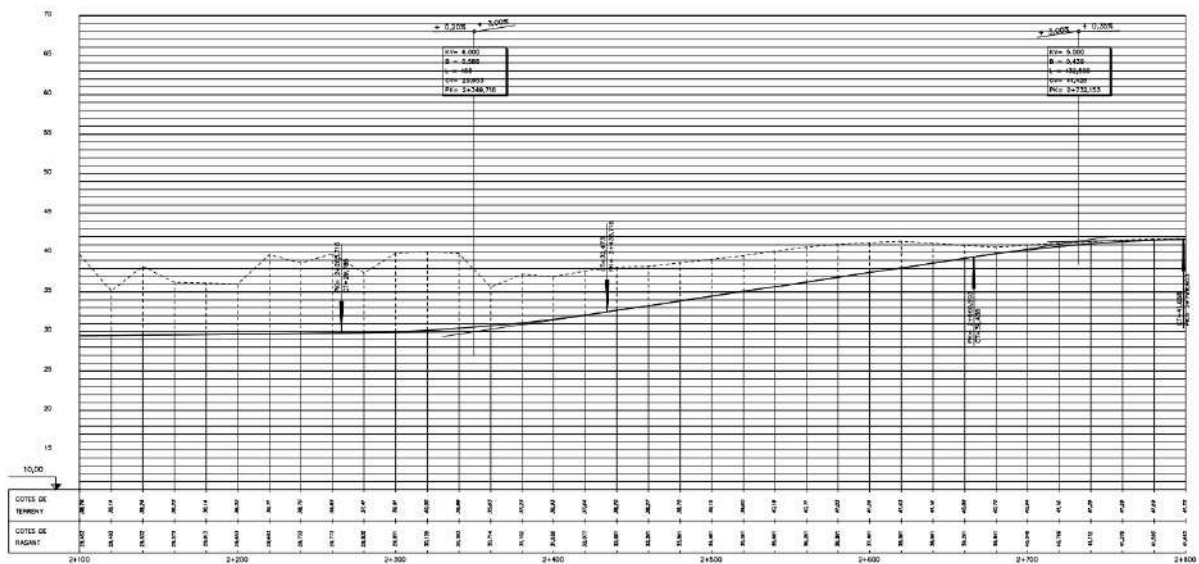
entre els P.K. 2+100 i P.K. 2+300. Per a tal efecte, caldria ampliar la secció transversal del túnel urbà per tal de tenir espai per a les andanes i instal·lacions que hauria d'acollir el baixador. En el punt on es planteja el baixador es disposa d'un espai addicional a la calçada sense habitatges (dedicat a parc urbà i aparcaments), sota el qual es podria construir els accessos al baixador.

A continuació del baixador, la línia segueix pel túnel urbà per on actualment discorre la C-17, però a diferència del traçat viari existent, caldria prolongar el soterrament, sigui en forma de calaix o caixó, fins a superar el barri de Mas Rampinyo, per tal d'evitar molèsties als veïns pel soroll dels trens. Aquesta solució es prolongaria, doncs, fins al P.K. 2+600, uns 300 metres més del que actualment existeix.

Pel que fa a l'altimetria, durant el baixador hi hauria un pendent ascendent del 0,2% en direcció Vic (el màxim permès per la normativa), mentre que un cop se supera el baixador es recupera cota amb una pendent ascendent del 3,00%.



*Traçat en planta entre els P.K. 2+100 i 2+800.*



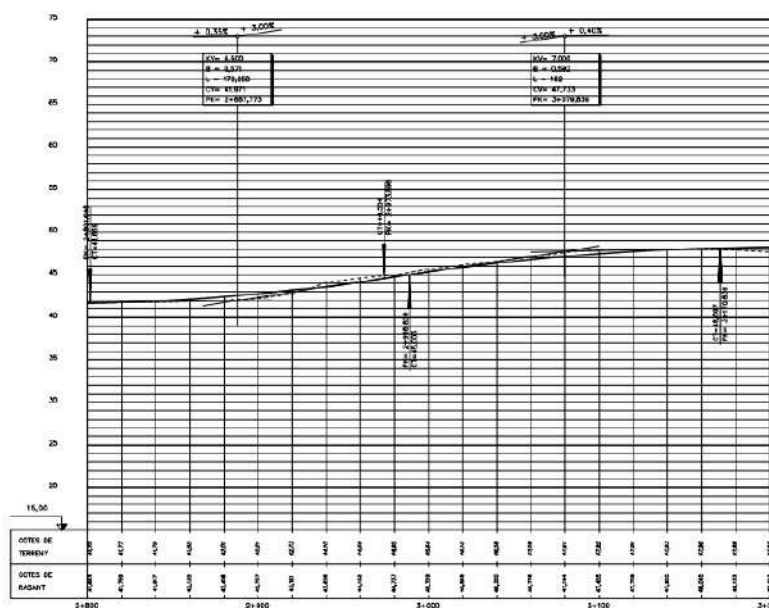
Altimetria entre els P.K. 2+100 i 2+800.

A partir del punt on s'ha recuperat el tram en superfície, al P.K. 2+800, el traçat deixa l'actual calçada direcció Osona de la C-17, creua per sota l'actual calçada direcció Barcelona per a retornar al traçat existent.

Altimètricament, aquest tram té certa complicació, ja que hi ha un pendent ascendent del 0,35% entre el P.K. 2+800 i 2+900; un curt tram amb un pendent força més pronunciat, del 3,00% entre els P.K. 2+900 i 3+100, just abans d'abandonar la calçada actual de la C-17, i de nou amb un pendent del 0,40% fins al final del traçat proposat. En aquesta última secció, el traçat ferroviari proposat coincideix altimètricament amb l'actual calçada de la C-17 direcció Barcelona, per la qual cosa caldria elevar el traçat de la via interurbana uns tres metres respecte a la cota actual per tal de creuar el traçat ferroviari proposat mitjançant un pas superior.



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



Perfil longitudinal entre els P.K. 2+900 i 3+200.

## Millora de la integració urbana al pas per Montcada i Reixac

El projecte que proposem suposa també una millora molt important en l'àmbit urbanístic, per a la població de Montcada i Reixac. És ben conegut que a aquesta localitat està travessada per diverses infraestructures viàries (2 vies d'alta capacitat, sumant 10 carrils) i ferroviàries (3 línies de tren).

La nostra proposta, per tant, consisteix a substituir dos d'aquests carrils per un traçat ferroviari, de manera que la C-17 passaria de ser una autovia de dos carrils per sentit a una via convencional d'un carril per sentit (1+1) pensada pel trànsit local, mentre que el trànsit de pas que actualment circula per aquesta autovia passaria a circular per la C-33.

Amb aquesta actuació, s'allibera tot l'espai que a hores d'ara ocupa la línia Barcelona-Vic-Puigcerdà entre el baixador abandonat de Montcada Sant Joan i fins al Polígon Industrial Pla d'en Coll, i plantegem convertir-lo com a eix cívic. Això permetria cosir la trama urbana dels barris que actualment es troben a banda i banda del traçat ferroviari actual i facilitaria la mobilitat est-oest en mobilitat activa (a peu i en bicicleta).

A més a més, la proposta permetria que aquest eix cívic aprofités l'espai que deixaria el traçat ferroviari actual a l'alçada de Mas Rampinyo per a l'ús dels modes de mobilitat activa també per travessar el riu Ripoll en sentit nord-sud, i fer-ho manera segregada del vehicle privat.

D'aquesta manera, convertiria el nou eix en l'extensió d'una avinguda metropolitana de primer ordre en què el veïnat es posa al centre de les necessitats.



*Espai urbà que guanya Montcada amb el traçat proposat. Font: PTP i femVallès*

Reiteradament, des de la PTP i femVallès ens hem mostrat contraris a l'eliminació de quilòmetres de via convencional, però en aquest cas creiem que el desplaçament d'aquest traçat no impacta negativament en la capacitat d'oferir un bon servei ferroviari, i alhora millora la integració urbana respecte al traçat actual.

Per altra banda, la relocalització de l'estació de Montcada - Ripollet al punt proposat, dins del túnel urbà, suposarà una millora de l'accessibilitat al transport públic per bona part del veïnat dels barris de Montcada Nova, en situar-se en un espai més central.



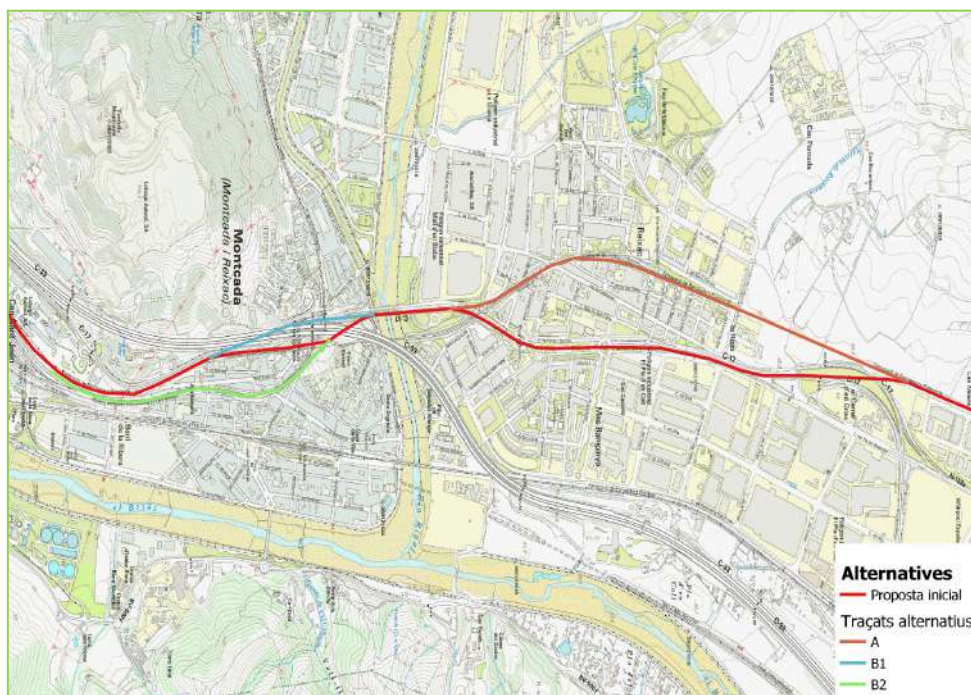


*Càlcul de metres i temps a peu que suposaria el desplaçament proposat del baixador i radi d'accés a 500 m al voltant de l'estació. Font: PTP i femVallès*

## 4. Variacions de la solució proposada

A més del traçat proposat, també s'han explorat altres possibilitats, tot i que no amb el grau de detall ofert al traçat base proposat. En total s'ha treballat en 4 possibilitats, les quals, per a fer-ho més entenedor, es classifiquen en dues tipologies: per una banda, s'han estudiat fins a dues altres alternatives de traçat al nord del Riu Ripoll, per travessar els barris de Mas Rampinyo i Montcada Nova, principalment a través de l'actual traçat ferroviari (alternatives A1 i A2) i, d'altra banda, també s'han analitzat dues noves possibilitats de traçat al sud del riu Ripoll (alternatives B1 i B2).

Com bé es veurà als traçats en planta, en tots els casos es travessa el riu Ripoll pel pont de la C-17 de l'actual calçada més a l'est, utilitzada actualment pels vehicles en sentit Vic.



Alternatives al traçat proposat. Font: PTP i femVallès

### **A1: Traçat actual R3 en superfície a Mas Rampinyo, agafant part dels carrers contigus**

Aquesta alternativa proposa que la línia recuperi el traçat actual, superant la calçada de la C-17 un cop travessa el riu Ripoll. Igualment, però, caldria pensar a mantenir la configuració 1+1 per aquest tram, per tal d'evitar que l'autovia finalitzi dins de Montcada.

Per permetre el desdoblament de l'R3 sobre el traçat actual, caldria ocupar part de l'entramat urbà contigu. En aquest cas, les calçades dels carrers a eliminar o a limitar en la seva amplada serien Carrerada, entre Beat Oriol i Anselm Clavé; passatge d'Almansur, entre

Mare de Déu del Turó i Carretera de Ripollet, és a dir, en tota la seva traça; i Tagamanent, entre Carretera de Ripollet i fins al Centre Comercial El Punt.

Al voltant de l'estació de Montcada Ripollet no caldria fer cap nova ocupació, ja que l'espai ja disposa de dues vies, una general, i una desviada a l'esquerra (sentit Vic). Un cop s'ha superat l'estació, la duplicació tampoc seria massa complicada tècnicament, perquè l'espai ja està preparat per a una possible duplicació.

Pel que fa al perfil altimètric, únicament cal destacar que, un cop la línia ha travessat el pont sobre el Riu Ripoll, caldrà anar a buscar la cota a la qual es troba l'actual línia de ferrocarril. Això no seria especialment problemàtic, ja que en un tram d'un centenar de metres de longitud caldria ascendir-ne dos (pendent mitjà 2,00%).

La selecció d'aquesta alternativa, tanmateix, posa més pressió en la convivència entre traçat ferroviari i espai urbà a l'espai situat entre el pont sobre el Riu Ripoll i l'estació de Montcada Ripollet, apropant encara més el traçat als habitatges i edificis residencials, i infrautilitza el túnel urbà actual de la C-17.

## **A2: Traçat actual R3 a Mas Rampinyo soterrat en trinxera**

En aquest cas, el traçat en planta segueix el traçat que s'ha relatat a l'alternativa anterior, però diferenciant-se per un traçat en trinxera, de manera que el traçat pels barris de Montcada Nova i Mas Rampinyo es torna més permeable.

En cap cas es considera soterrar o procedir a un cobriment total de vies, ja que aquest fet faria augmentar amb escreix el cost de l'obra a realitzar. Tot i això, sí que plantegen cobriments parcials, per exemple, al creuament de la carretera de Ripollet amb el carrer Tagamanent; al final del Passeig Sant Jordi o als voltants de l'estació de Montcada Ripollet. Tal com succeeix a l'alternativa A1, també caldria eliminar alguns dels carrers de la trama urbana, com el carrer Tagamanent.

Pel que fa a l'altimetria del traçat, en aquest cas caldria trobar la millor fórmula per poder fer el creuament entre la línia de ferrocarril i la carretera C-17 que, recordem, restaria disponible pel vehicle privat en la calçada que actualment s'utilitza d'entrada a Barcelona. També caldria resoldre l'enllaç amb el carrer Beat Oriol.

El principal avantatge d'aquesta alternativa és que mantindria, tal com feia el traçat proposat per dins del túnel de la C-17, la capacitat de permeabilitzar el traçat per l'interior de Montcada Nova i Mas Rampinyo, sense variar el traçat actual. Tanmateix, seria una alternativa més costosa que la proposta inicial, pel fet de construir una nova trinxera i no

aprofitar la de la C-17, i que comportaria importants afectacions al servei i al veïnat durant les obres.

## **B1: Ocupant l'espai de la C-17 sota la C-33**

Una alternativa per al tram per sota de la C-33 és que, en lloc de passar pel fals túnel a l'alçada del Turó Fermí, com s'ha relatat a les alternatives anteriors, que el traçat passés soterrat sota l'espai que actualment ocupa la C-17, per tal de poder travessar l'autopista amb revolts admissibles pel cas del ferrocarril sense topar-se amb els pilars del pont.

Aquesta solució, però, encariria el projecte, ja que s'hauria de pensar en com resoldre els creuaments entre el traçat ferroviari proposat i la C-17 (la qual plantejaríem igualment amb un sol carril per sentit), tant al nord del túnel com al sud. Tanmateix, aquesta solució possibilitaria l'aixecament de vies uns metres més, fins a l'antic baixador de Montcada Sant Joan.

## **B2: Alternativa del Ministeri de Foment al tram sud**

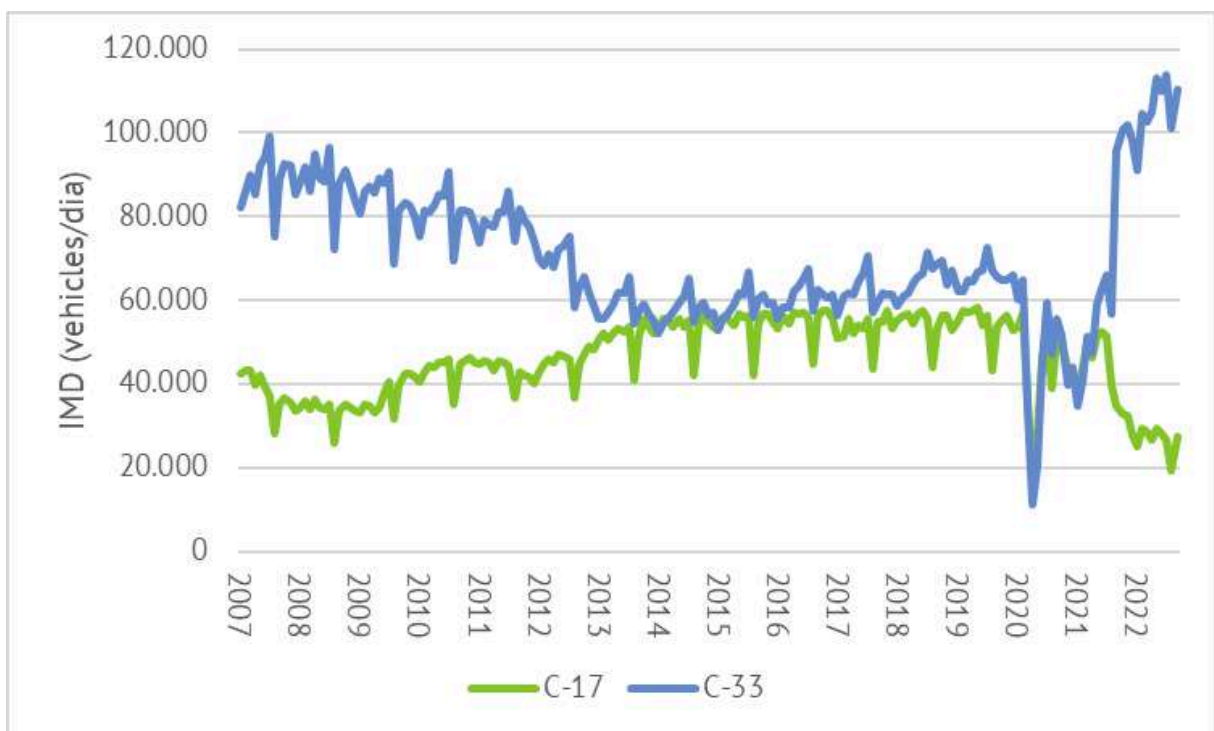
Tant des de la PTP com des de femVallès veuríem també com a una alternativa vàlida la proposada pel Ministeri de Foment al tram sud del riu Ripoll, que passaria per enllaçar les línies R3 i R7 a l'altura de l'estació de Montcada - Manresa, un cop s'hagi obert al traçat ferroviari el túnel de Montcada per a l'R4, si bé menys desitjable que les alternatives que proposem.

## 5. Encaix del trànsit viari a la proposta

Un altre aspecte que s'ha tingut en compte a l'hora de dissenyar aquesta proposta és la d'acompanyar-la d'un replanteig en la configuració viària compatible amb l'eliminació d'una de les calçades de la C-17 entre Montcada sud i La Llagosta.

Des de l'alliberament de peatges del setembre de 2021, el trànsit de pas de la C-17 ja s'ha anat derivant paulatinament cap a la C-33, que discorre pràcticament en paral·lel. Per al vehicle privat, és més atractiu utilitzar l'autopista que no pas l'autovia: és més ampla, permet arribar a una velocitat màxima de 120 km/h, és més segura i té accés directe a les Rondes de Barcelona, mentre que la C-17 no deixa de ser la duplicació de la carretera convencional.

Tal com es pot veure en el gràfic següent, la C-33 en el període 2012-2019 havia tingut una IMD lleugerament per sobre de la C-17, però a partir de la desaparició del peatge (i un cop superat el confinament més estricte de l'any 2020) l'any 2021 s'ha observat un canvi de tendència molt important pel que fa a l'ús d'aquestes vies, disparant el trànsit a la C-33, mentre que la intensitat observada a la C-17 s'ha reduït i se situa actualment al voltant dels 20-25.000 vehicles diaris.



Evolució de les IMDs a la C-33 i C-17. Font: OMC

Amb la proposta central d'aquest informe, la C-17 al pas per Montcada passaria a ser una via urbana d'un carril per banda, més integrada amb la ciutat i pensada pel trànsit local que no pel trànsit de pas, aprofitant els avantatges que té la C-33 respecte a la C-17.

En primer lloc, caldria tenir en compte que la millora de qualitat del servei a l'R3 que persegueix aquesta proposta té com a objectiu un traspàs d'usuaris del vehicle privat al mode ferroviari, motiu pel qual el volum de les IMDs conjuntes hauria de baixar.

D'altra banda, però, caldria reconduir cap a la C-33 una part addicional del flux de vehicles corresponent a demanda no transferida a modes de transport públic, provinent del nord de la C-17.

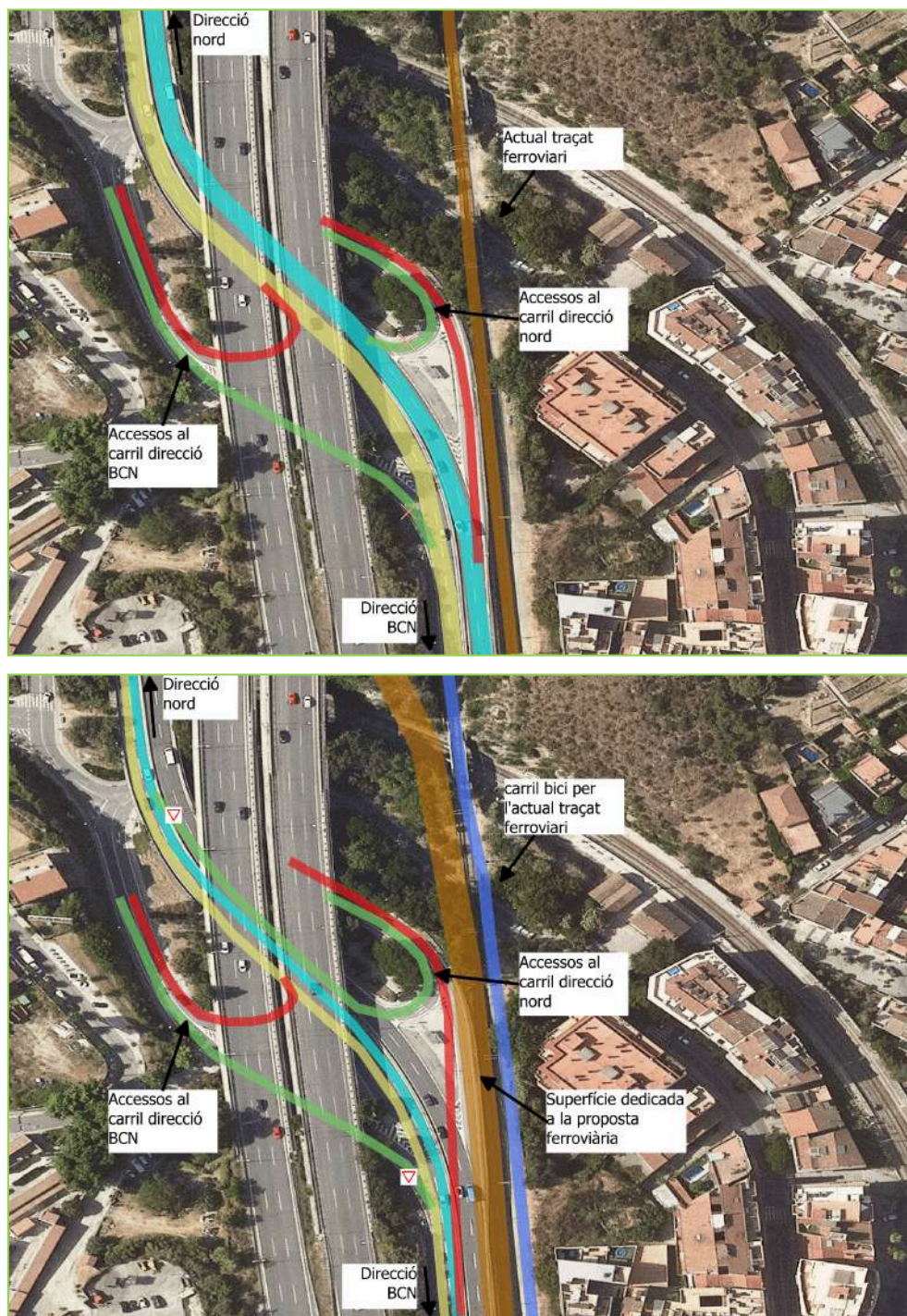
En aquest sentit, s'han proposat dues alternatives: d'una banda, la creació d'un nou enllaç entre aquestes dues vies a l'àmbit de Montcada Bifurcació, i una altra a l'altura de la terminal de mercaderies de La Llagosta.



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

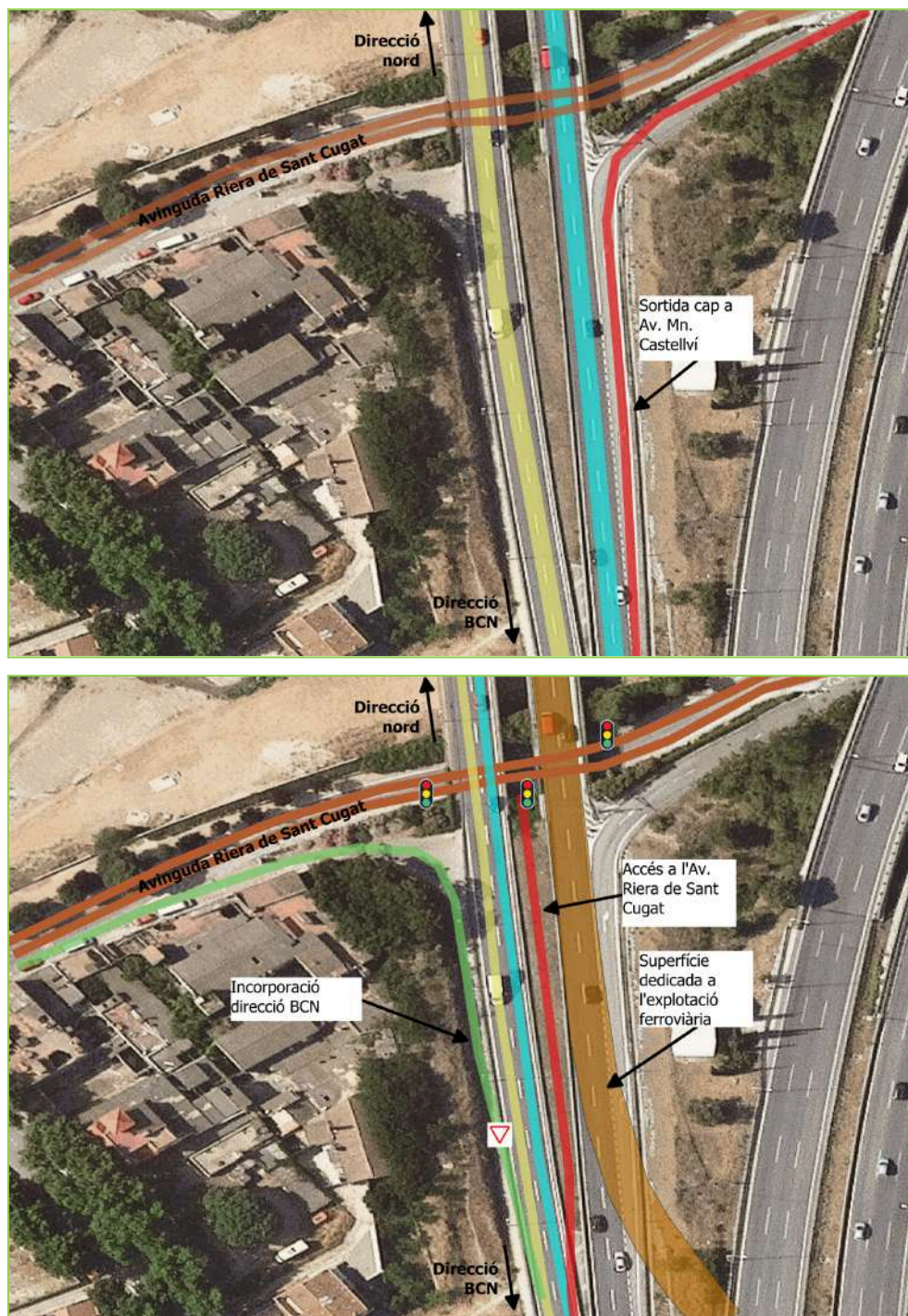
Els dissenys per als accessos al nucli de Montcada, ja tenint una configuració 1+1, serien els següents:

- Zona Estació Montcada Manresa: En aquest punt els enllaços proposats segueixen la mateixa filosofia que l'estat actual, tot i que els accessos al carril en sentit Vic haurien de canviar lleugerament de posició, ja que l'espai que actualment ocupen es destinaria als usos ferroviaris.



Proposta d'accessos a l'àmbit de Montcada-Manresa. Font: PTP i femVallès

- Sortida Av. Mossèn Joaquim Castellví (abans pont Riu Ripoll): caldria traslladar la sortida actual a l'actual calçada direcció Barcelona i aprofitar la mitjana que s'obre davant dels ponts sobre el riu Ripoll. En aquest cas, caldria reforçar els murs a banda i banda de la mitjana. L'actual calçada en direcció Osona queda reservada a usos ferroviaris.



Proposta d'accessos a l'Avinguda Riera de Sant Cugat. Font: PTP i femVallès



- Sortida i entrada a Ripollet i Montcada Nova (després pont): En aquest punt, l'enllaç s'ha de redissenar de nou per tal de poder maximitzar l'espai destinat a usos ciutadans. En aquest sentit, proposem la creació d'una rotonda just a la sortida del túnel urbà, al final del carrer Beat Oriol. En aquesta rotonda, a més de l'opció de seguir pel traçat de la carretera, també es contempla una sortida cap a Plaça d'Espanya i dues entrades des de la Plaça d'Espanya i el carrer del Beat Oriol. Uns metres més al sud, a l'altura del pas soterrani del carrer Can Tapiola, es projecta un accés al polígon industrial en sentit Barcelona. L'actual pas subterrani, però, es manté per tal que l'espai urbà sigui més permeable i també s'hi pugui accedir des del polígon industrial.

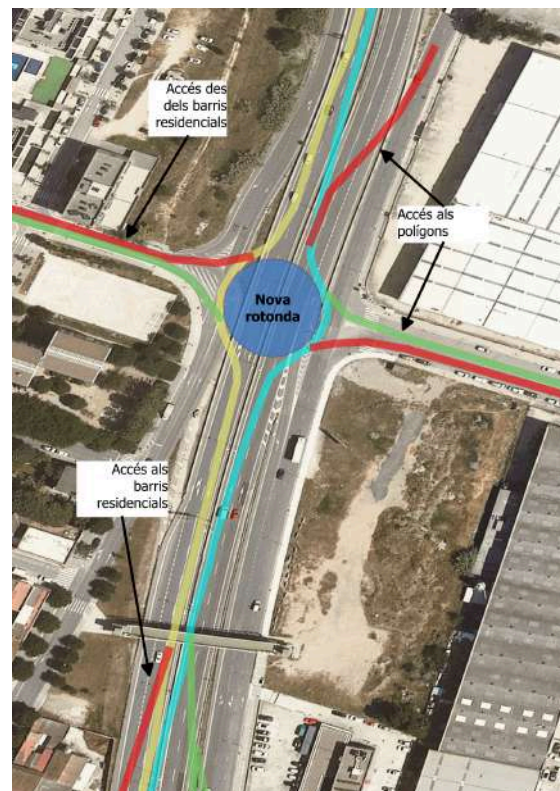


Proposta d'accessos a Montcada Nova. Font: PTP i femVallès

- Sortida i entrada al Polígon Pla d'en Coll i Mas Rampinyo: tal com succeeix en el cas anterior, també plantejem la creació d'una rotonda en aquest àmbit, per tal de facilitar la permeabilitat de la infraestructura. D'aquesta manera, es pot accedir fàcilment tant als polígons industrials com a les zones residencials.



Accessos actuals a Pla d'en Coll i Mas Rampinyo. Font: PTP i femVallès



Accessos proposats a Pla d'en Coll i Mas Rampinyo. Font: PTP i femVallès

Finalment, també cal tenir en compte que el tram de la C-17 per l'interior de Montcada té un percentatge de vehicles pesants rellevant (9%). Per tal de pacificar la via per l'interior de la població, cal reduir el percentatge de pesants que hi circulen, desviant-los per fora de la població i donant un millor accés als polígons industrials de La Ferreria, La Granja i el Clot (Ripollet).

El nou accés als polígons industrials s'hauria de fer a través del barri de Mas Rampinyo, passant pel C/Lloret, l'Av. Europa o C/Joan Miró i el C/Can Duran. Per això, caldria acabar de construir l'enllaç viari entre el C/ Can Duran i la BV-1411, d'uns 270 metres de longitud. Aquesta prolongació suposaria la construcció d'un pont per salvar el Torrent de Can Duran.

Aquest enllaç viari suposaria una millora per als polígons industrials d'aquesta zona, ja que permet una connexió més directa entre la C-17 i la C-58, i haver d'entrar dins del nucli urbà de Montcada o del Nus de la Trinitat per donar sortida a les mercaderies.



Solució proposada per als vehicles pesants. Font: PTP i femVallès

## 6. Proposta de caire urbanístic entre Barcelona i Montcada

En els últims anys, des de l'Ajuntament de Barcelona s'ha impulsat la reforma de la Meridiana. Iniciant la transformació a la plaça de les Glòries, s'ha anat guanyant paulatinament espais d'estada i per a la mobilitat sostenible, i està previst que aquest procés culmini en un futur no massa llunyà al pont de Sarajevo, és a dir, a les portes de la ciutat de Barcelona.

Com bé recull el Pla Director Urbanístic Metropolità (PDUM), s'ha d'entendre que Barcelona, com a metròpoli, no finalitza a Torre Baró, sinó que va més enllà. Així doncs, aquest instrument de planificació contempla que l'Àvinguda Meridiana (dins de les propostes d'Àvingudes Metropolitanales) segueixi per l'N-150, és a dir, l'antiga carretera que, pel Coll de Montcada, connecta Barcelona amb Sabadell i Terrassa. Per altra banda, també contempla que la C-17 passi a ser un connector estructurant, és a dir, una *via amb una funció connectora de trànsit i també de mobilitat sostenible en àmbits interurbans o de discontinuïtat urbana,(...)* *tenen un paper clau en la cohesió territorial i en la continuïtat de les xarxes pedalables i caminables, ja que proveeixen els traçats actuals d'un servei mínim per a la mobilitat activa i d'espais perquè els vehicles de transport públic s'aturin correctament.*

Sobre la C-17, a més, recull que *és un cas especial d'una via segregada transformada en via metropolitana amb un caràcter més integrat que l'actual, però mantenint una funció de connexió i de pas de fluxos de mobilitat important. Aquest eix té un marcat caràcter estructurador, en tant que connecta amb el Vallès Oriental i Osona, i marca la connexió entre Barcelona i Montcada amb una intensitat de transformació integral, és a dir, en què es necessitarà un gran projecte on també intervenen vies segregades que caldrà integrar.*

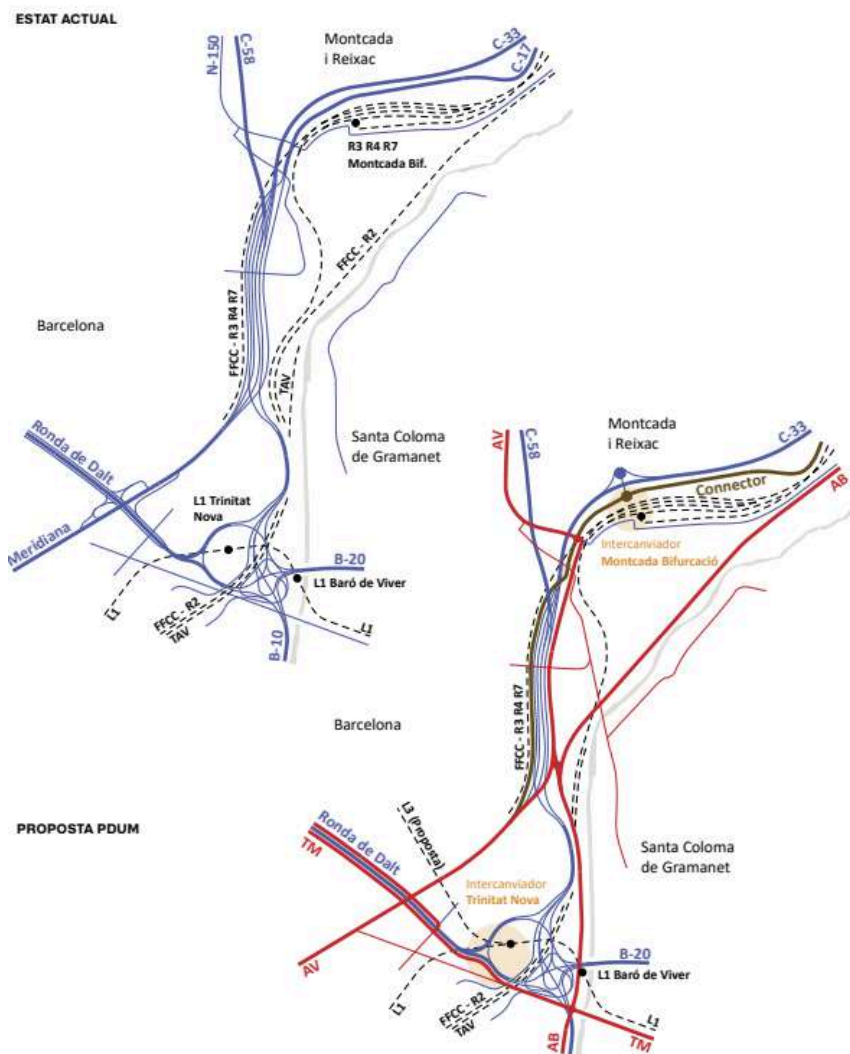
Finalment, el PDUM també contempla que l'espai situat entre la Trinitat i Can Sant Joan, actualment trinxat pel pas de les autopistes C-33 i C-58, i l'autovia C-17, serà un "node estratègic" a la ciutat metropolitana, aprofitant el soterrament de l'R2 a Montcada.

Tenint en compte aquests antecedents, i en consonància amb les propostes del PDUM, des de la PTP i femVallès proposem els següents canvis de mobilitat en aquest àmbit:

- Creació d'un nou enllaç C-17 i C-33 a l'àmbit de Montcada Bifurcació.
- Integració de l'espai de l'àmbit de Montcada Bifurcació, donant un entorn més amable a l'estació i passant a ser un intercanviador entre l'autobús, el tren i un possible *Park & Ride*.

- Conversió de les actuals calçades de la C-17 tant d'entrada com de sortida de Barcelona en espais on la mobilitat sostenible (transport públic, a peu, bicicleta...) i tinguin un paper protagonista.

Amb aquest conjunt de propostes, donem una continuïtat a la ciutat més enllà de la Trinitat, evitant l'efecte barrera que actualment suposa la C-33 i la C-58, un espai el qual està pensat únicament pel vehicle privat.



*Solució actual i proposada per al node de Montcada-Trinitat. Font: PDUM*

Pel que fa a la mobilitat activa, també es dona una solució per als desplaçaments quotidians en bicicleta, donant una continuïtat a la Bicivia 8, que uneix Barcelona amb el Vallès Occidental. Aquesta nova via encoratja l'ús de la bicicleta com a mode de desplaçament habitual entre el Vallès, el Baix Besòs i Barcelona. A més, l'obertura de l'avinguda del Vallès i del Besòs, que s'encreuaran prop d'on actualment es troba l'estació potabilitzadora, també permetrà nous recorreguts a peu entre els barris que actualment es troben dividits per diverses infraestructures.

Aquesta via per a vianants i bicicletes pot continuar en l'espai obtingut dels 2 carrils de la C-17 fins a l'alçada del riu Ripoll, ja que l'amplada a guanyar és superior que la necessària per la duplicació de la via, i fins i tot es pot plantejar de situar les vies més a prop dels 2 carrils resultants i la via cívica a prop dels habitatges.



Detall de la proposta del repartiment de l'espai a la zona del baixador de Montcada-Sant Joan. Font: PTP i femVallès

# Conclusions

En aquest informe es presenta una proposta per al desdoblament de l'R3 al terme municipal de Montcada i Reixac, que en diversos trams presenta reptes específics (falta d'espai, proximitat a edificis, efecte barrera urbanística). La idea central de la proposta presentada és l'adaptació d'una de les calçades de la C-17 al servei ferroviari, que en alguns trams ja passa soterrada en trinxera, desincentivant l'ús del vehicle privat per aquesta via i desviant-ne la circulació de pas per la C-33. Aquesta solució:

- Permet mantenir un traçat desdoblament i independent fins a Montcada - Bifurcació, punt a partir del qual unes futures limitacions de capacitat poden resoldre's a nivell de tota la xarxa.
- Manté la centralitat de les estacions de la línia, millorant-la fins i tot a la part nord de Montcada.
- Millora la integració urbana a la part nord de Montcada (on l'estació actual es podria utilitzar per a usos socials, i es crearia un nou vial per a ús de vianants/ciclista).
- Permet tant mantenir l'actual pas de l'R3 pel túnel de Plaça Catalunya com eventualment passar-la al túnel de passeig de Gràcia (via el ramal d'Aigües), a diferència de propostes que pre-configuren l'opció de passeig de Gràcia.
- És un exemple molt clar d'actuació de mobilitat sostenible: treure-li espai al cotxe per donar-li al tren. El transport viari ja té els 3 carrils d'entrada i sortida de la C-33 i la C-17 hauria de ser una via local.
- No hipoteca la connexió R3-R8 a l'estació de Santa Perpètua de Mogoda - Riera de Caldes, com si que ho fan altres alternatives.

FemVallès i la PTP hem dut a terme aquest treball amb la voluntat d'aportar la nostra visió al debat i desencallar una part del desdoblament que, fins ara, semblava molt complicada d'obtenir-ne un acord polític. En aquest sentit, agraiem i estem oberts a donar suport a solucions alternatives a les que presentem sempre i quan mantinguin la raó de ser de l'estudi que s'ha plantejat, que és **la disponibilitat d'una via pròpia i duplicada per als serveis de l'R3 des de Montcada - Bifurcació fins a Vic/Torelló i no impedeixin la creació d'un intercanviador R3/R8.**

Així, doncs, les entitats signants d'aquest document demanem a les administracions i agents involucrats estudiar les propostes que presentem i, si s'escau, donar-hi suport i promoure políticament i tècnicament la redacció d'un Estudi Informatiu pel desdoblament de la línia en aquest tram que les tingui en compte.

# Bibliografia i webgrafia

*Actualització del Pla de Rodalies de Catalunya 2020-2030.*

Autoritat del Transport Metropolità de l'Àrea de Barcelona (no date) *Atm.cat, Pla Director d'Infraestructures (pdl) 2021-2030. Proposta d'actuacions.* Available at: <https://atm.cat/documents/20121/103247/pdl+2021-2030+Proposta+d%27actuacions.pdf/d99521f1-9040-1861-df11-be96d3966205?t=1642584248550>.

Borràs, B. *Trenscat.cat, La Web dels trens de catalunya, trenscat.cat, la web dels trens de Catalunya.* Available at: <http://www.trenscat.cat/>.

Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya (no date) *ICGC – VISSIR3, Inici. Institut Cartogràfic i Geològic de Catalunya.* Available at: <http://www.icc.cat/vissir3/> (Accessed: October 13, 2022).

Noy, P. and Riols, R. (2020) *Objectiu Tren 2024.* Available at: <https://transportpublic.org/wp-content/uploads/2020/06/20200600-tren2024-memoria.pdf> (Accessed: October 13, 2022).

Servei de Redacció del Pla Director Urbanístic Metropolità (2023) *Pla Director Urbanístic Metropolità. Document per a l'aprovació inicial.* Pàgines 686-687

Subdirección General de Planificación Ferroviaria (no date) *Contrato de servicios para la redacción del Estudio Informativo de la duplicación de la línea Montcada Bifurcación - Puigcerdà Frontera Francesa, Tramo Montcada Bifurcación - Mollet. Pliego de Prescripciones Técnicas Particulares.*