

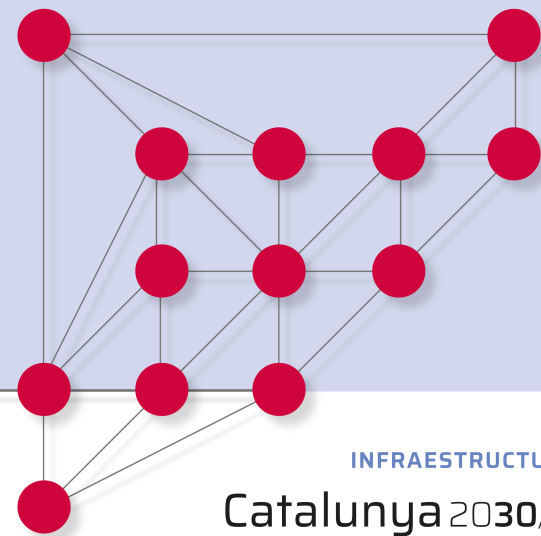
# Denúncia al Síndic de Greuges de la manca d'inversions a l'R3 de Rodalies

Roda de premsa

28 de novembre de 2019



@presscambrabcn #DenúnciaCambraR3



INFRASTRUCTURES

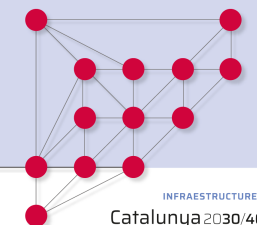
Catalunya 2030/40

Connectem un nou model de país



Cambra de Comerç de Barcelona

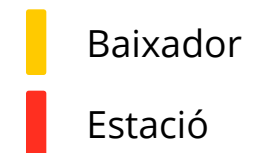
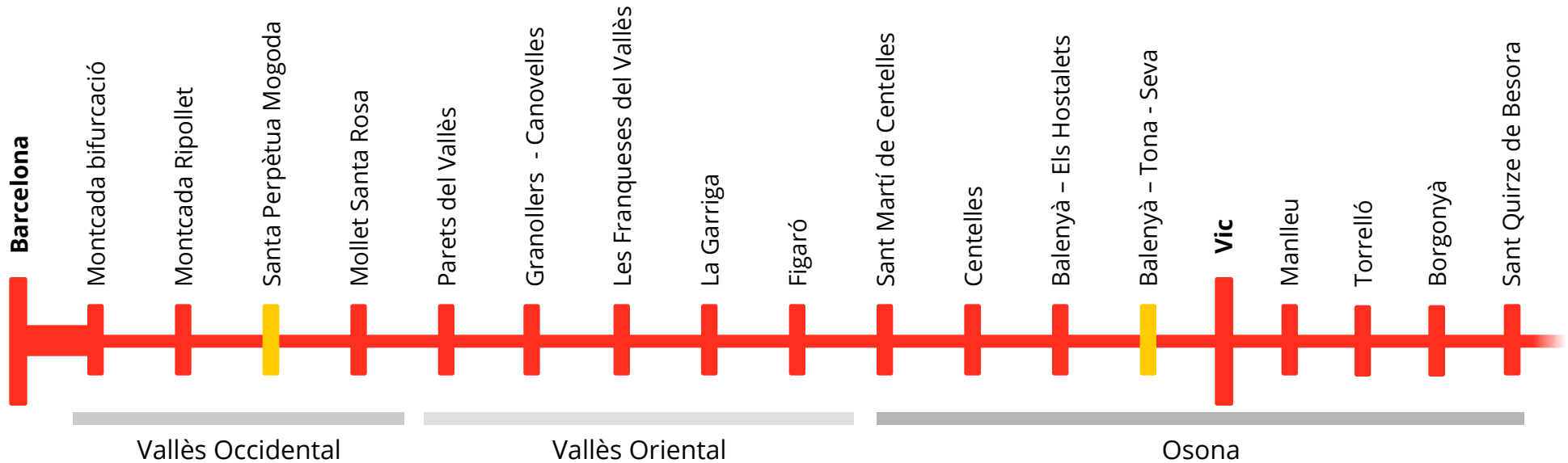
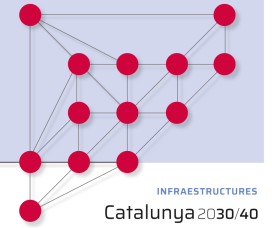
# 1. R3: Context geogràfic



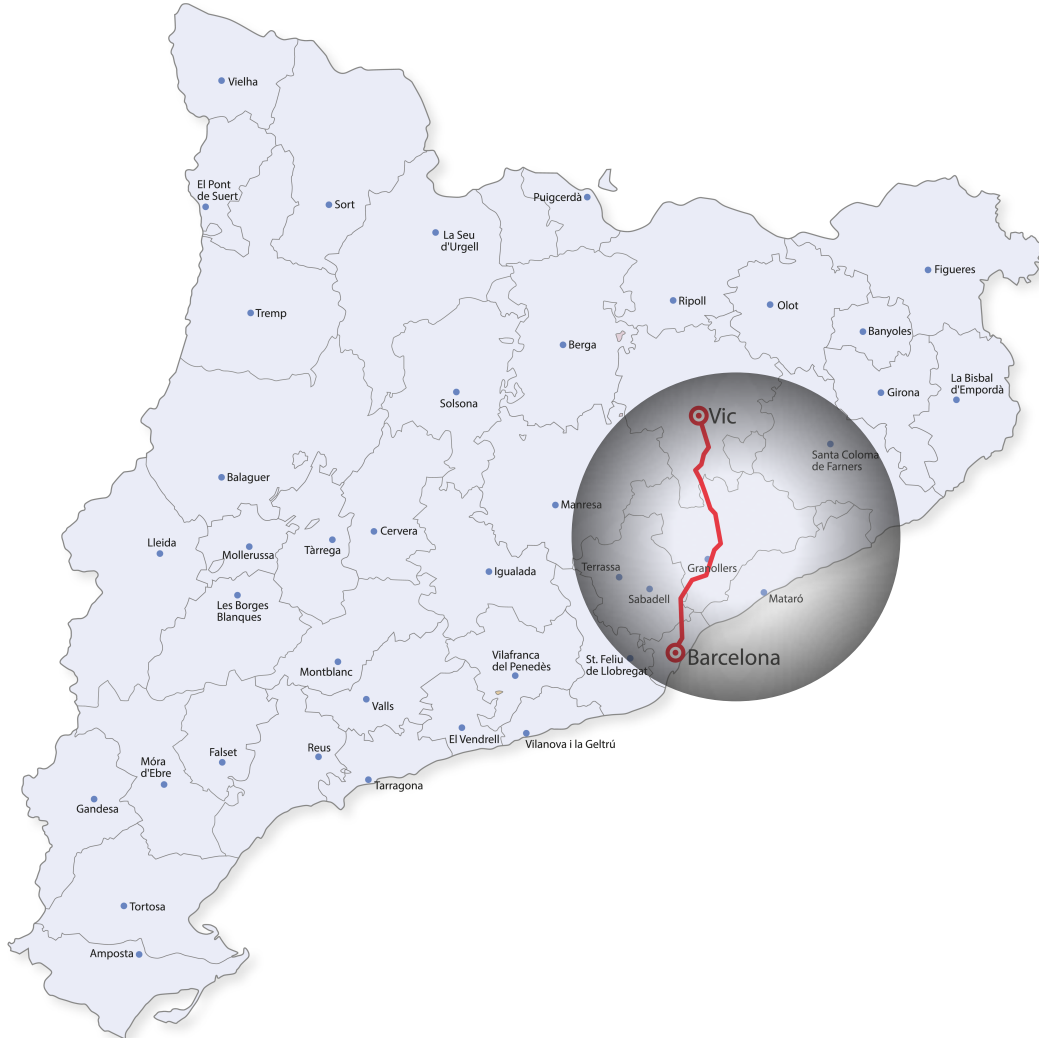
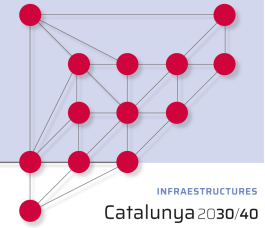
- L'R3 dona servei a les comarques del **Vallès Oriental** i d'**Osona**. És la línia de Rodalies que dona un servei nord-sud a Catalunya al llarg de l'eix del riu Congost, atès que connecta l'Àrea metropolitana de Barcelona amb la Cerdanya.
- El **37% de la població del corredor de l'R3 pot accedir a peu a les estacions de l'R3**.

Línia	Viatgers/dia	Δ% / mitjana
R1: Molins de Rei – Maçanet-Massanes	105.742	+ 5,5%
R2: St. Vicenç Calders – Maçanet/Massanes	133.619	+ 33,2%
R3: L'Hospitalet de Llobregat – Puigcerdà	27.422	- 72,6%
R4: St. Vicenç de Calders - Manresa	134.213	+ 33,8%
<b>Mitjana R1 – R2 – R3 – R4</b>	<b>100.249</b>	

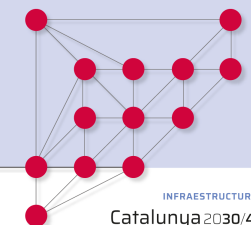
# 1. R3: Context geogràfic



# 1. R3: Context geogràfic



# 1. R3: Context geogràfic



INFRAESTRUCTURES  
Catalunya 2030/40

## Vallès Occidental Vallès Oriental



### Municipis servits

Montcada i Reixac	35.599
Ripollet	38.347
Sta. Perpètua de Mogoda	27.705
Mollet del Vallès	51.133
Parets del Vallès	19.041
Granollers	60.981
Les Franqueses del Vallès	19.768
La Garriga	16.227
Figaró	1.109
<b>Total</b>	<b>269.910</b>

## Osona

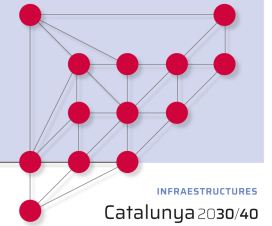


### Municipis servits

St. Martí de Centelles	1.131
Centelles	7.423
Balenyà	3.783
Tona	8.131
Seva	3.472
Vic	45.040
<b>Total</b>	<b>68.980</b>
Manlleu*	20.194
Torelló*	14.172
Sant Quirze de Besora*	2.107
<b>Total</b>	<b>105.453</b>

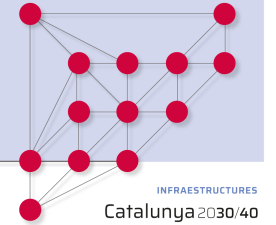
\*Es troben fora del servei de Rodalies.

## 2. R3: Descripció de la infraestructura



- L'R3 és l'única línia de Rodalies que **discorre en gran part per via única**, des de Montcada bifurcació fins a Puigcerdà.
- Actualment la línia és la que presenta el **menor índex de puntualitat: 88,6%**.
- **La infraestructura actual limita la capacitat de l'R3 a 3 trens/hora per sentit en hora punta i a 2 trens/hora per sentit en hora vall.**
  - El trajecte Vic – Barcelona (Pl. Catalunya) té una durada prevista de 80'.
  - La via única de Montcada bifurcació – Puigcerdà condiona la fiabilitat i la capacitat d'operativitat i de reacció de la línia. A més, limita la velocitat i el temps de recorregut.
- Conseqüentment, l'oferta es veu limitada a 28 trens diaris per sentit entre Barcelona i Vic. A més a més, hi ha disponibles 4 trens més fins a La Garriga i 5 més fins a Granollers-Canovelles.
- En diverses ocasions s'ha valorat el **desdoblament** de la línia, però **mai** s'ha arribat a executar. **El 2008 es va presupostar el desdoblament de Montcada a Vic (60km) en 700 M€ i amb una reducció del temps de viatge fins als 50'.**

## 3. En trajecte



L'Hospitalet de Llobregat

Estació de Sants

**Plaça de Catalunya**

**Arc de Triomf**

**La Sagrera-Meridiana**

Sant Andreu Arenal

Barcelona Torre del Baró

### **Tram: Plaça Catalunya – La Sagrera**

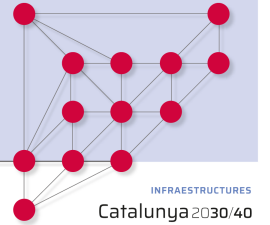
**La configuració i senyalització actual de les vies de Barcelona dificulta una gestió òptima de l'R3.**

- Concretament, de les quatre línies de rodalies tres s'encaminen pel túnel de Plaça de Catalunya (R1, R3 i R4) i una pel túnel de Passeig de Gràcia (R2). Aquesta composició limita la capacitat del túnel de Catalunya.

**Davant d'aquesta situació és essencial:**

- Millorar la senyalització, per tal de poder fer circular més trens pel túnel de Barcelona.
- Reordenar els encaminaments de les línies, de manera que dues passin per Catalunya (R1 i R4) i dues passin per Passeig de Gràcia (R2 i R3).

## 3. En trajecte



Arc de Triomf

La Sagrera - Meridiana

**Sant Andreu Arenal**

**Barcelona – Torre del Baró**

**Montcada bifurcació**

Montcada Ripollet

Sta. Perpètua Mogoda

### Tram: **Sant Andreu - Montcada bifurcació**

**L'R3 en tot el seu tram inicial (L'Hospitalet-Montcada bifurcació) comparteix infraestructura amb dues línies més, l'R4 i l'R7.**

**R4** Sant Vicenç de Calders - Manresa

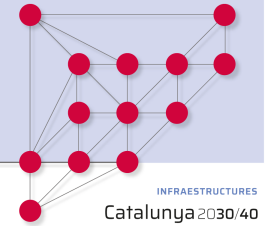
**R7** Barcelona – Cerdanyola Universitat

**A partir de Montcada bifurcació l'R3 discorre sola i ho fa a través d'una via única.**

- El **Ministeri de Foment** va publicar el **2008** un Estudi Informatiu que contemplava desdoblar tota la línia R3 des de Montcada bifurcació fins a Vic. Aquesta opció es va descartar per l'**elevada inversió que suposava (700 M€)**.
- A més l'Estudi va decaure perquè no es va completar un tràmit ambiental. Resum: **no es té la documentació en regla i caldrà tornar a començar de nou per abordar el projecte.**



# 3. En trajecte



Arc de Triomf

La Sagrera - Meridiana

**Montcada bifurcació**  
3,3 km.

**Montcada Ripollet**  
5 km.\*

**Sta. Perpètua de Mogoda**  
*\*Baixador*

**Mollet Sta. Rosa**  
2,9 km.

**Parets del Vallès**

Granollers - Canovelles

## Tram: Montcada bifurcació – Parets del Vallès

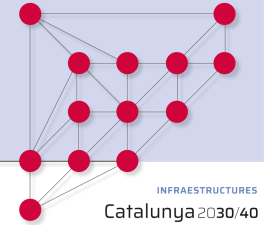
**La via única implica que els trens de diferents serveis s’han de creuar en determinats punts concrets.**

Les **interdistàncies** entre estacions són inferiors als 5-10 km, fet que **limita considerablement la capacitat de la via.**

Montcada bifurcació	3,3 km.
Montcada Ripollet	5 km.*
Santa Perpètua de Mogoda	<i>*Baixador</i>
Mollet Santa Rosa	2,9 km.
Parets del Vallès	<b>8,5 km.</b>
Granollers – Canovelles	2,7 km.
Les Franqueses del Vallès	<b>6,2 km.</b>
La Garriga	4,7 km.
Figaró	5,2 km.
Sant Martí de Centelles	5,2 km.
Centelles	5,5 km.*
Balenyà - Els Hostalets	<i>*Baixador</i>
Balenyà-Tona-Seva	<b>10,8 km.</b>

Vic

## 3. En trajecte



Sta. Perpètua de Mogoda

Mollet Sta. Rosa

**Parets del Vallès**

8,5 km.

**Granollers - Canovelles**

2,7 km.

**Les Franqueses del Vallès**

6,2 km.

**La Garriga**

4,7 km.

Figaró

St. Martí de Centelles

### **Tram: Parets del Vallès – La Garriga**

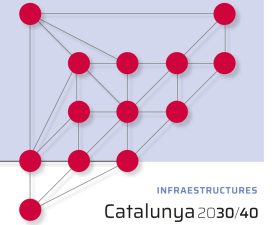
**Aquest tram té una longitud de 17,4 km i és l'únic que està en procés d'execució.**

El desdoblament d'aquest tram permetrà que dos dels trams que limiten més la capacitat actual, atès que tenen les distàncies més grans (8,5 km. + 6,2 km.), descongestionin tota la línia.

#### **En quina fase exactament es troba el tram?**

- El Ministeri de Foment va treure a informació pública l'"*Estudio de impacto ambiental proyecto de duplicación de vía de la línea de Cercanías R3 entre Parets i La Garriga. Saitec*", 2-2016.
- Actualment **s'estan adjudicant obres en trams urbans** i posteriorment, s'adjudicaran les obres en trams interurbans. **No hi ha terminis concrets ni una planificació.**

## 3. En trajecte



Sta. Perpètua de Mogoda

**La Garriga**

4,7 km.

**Figaró**

5,2 km.

**St. Martí de Centelles**

5,2 km.

**Centelles**

5,5 km.\*

**Balenyà – Els Hostalets**

*\*Baixador*

**Balenyà – Tona - Seva**

Vic

### Tram: **La Garriga - Balenyà - Tona - Seva**

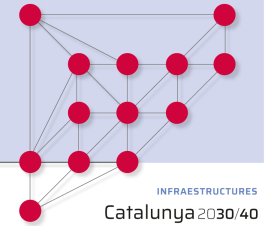
**El tram de La Garriga fins a Balenyà-Tona-Seva segueix discorrent en tot el seu conjunt per via única.**

- La longitud del tram és de 15,1 km.
- Durant el trajecte es fan fins a 5 parades (4 en estacions i 1 al baixador Balenyà/Els Hostalets).

**Al llarg de les 4 estacions s'han de dur a terme encreuaments que limiten l'operativitat i augmenta el temps de durada del trajecte.**

A causa de les condicions orogràfiques del terreny, aquest tram és el que presenta més dificultats de desdoblament. El túnel del Figaró n'és l'element d'execució més complexa.

# 3. En trajecte



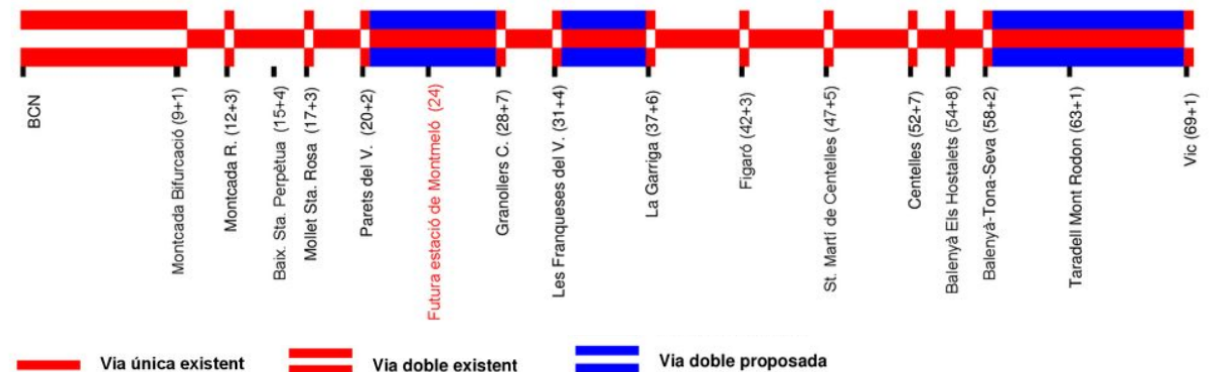
- Centelles
- Balenyà – Els Hostalets
- Balenyà – Tona - Seva**  
10,8 km.
- Vic**
- Manlleu
- Torelló
- Borgonyà
- St. Quirze de Besora

## Tram: Balenyà – Tona – Seva - Vic

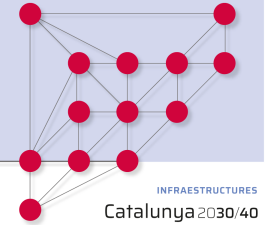
**Implementar una duplicació del tram d'entrada a Vic permetria també descongestionar gran part dels moviments i facilitar la capacitat operativitat de l'R3.**

Un estudi de la Generalitat de Catalunya del 2015 proposava implementar un desdoblament de Balenyà-Tona-Seva fins a Vic.

Actualment, segons la visió del Ministeri de Foment, aquest desdoblament és considerat una segona fase, a l'espera del desenvolupament del tram Parets del Vallès – La Garriga.



## 3. En trajecte



Centelles

Balenyà – Els Hostalets

Balenyà – Tona - Seva

**Vic**

Manlleu

Torelló

Borgonyà

St. Quirze de Besora

### Tram: **Vic – Manlleu – Torelló**

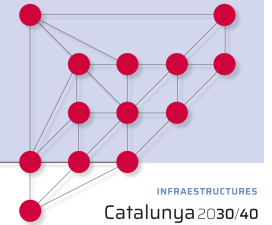
**La xarxa de rodalies s'estén fins a l'estació de Vic (6 zones). És una prioritat també estendre el servei de rodalies fins a Manlleu i Torelló, i així augmentar l'oferta de transport sostenible als municipis.**

Dels 28 trens que passen per Vic, 17 circulen de pas. Fer una extensió del servei de rodalies permetria que Manlleu i Torrelló veiessin incrementada la seva oferta de trens, i passant de 17 a 28 trens.

#### **La situació actual:**

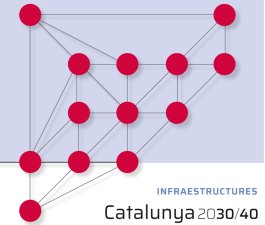
- No hi ha estudis sobre el possible perllongament del servei de rodalies a Manlleu i Torelló. Cal implementar un estudi de demanda acurat de les necessitats de transport públic en aquest tram del corredor
- El temps de desplaçament entre Vic i Torelló és d'entre 14 i 17 minuts.

## 4. Prioritats de treball R3



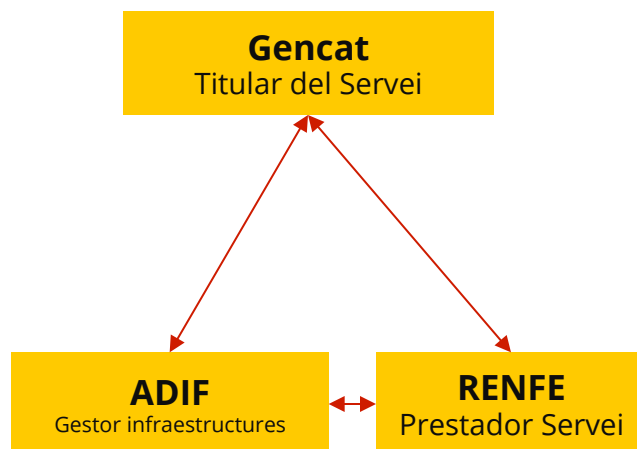
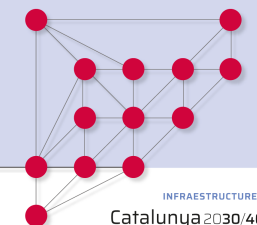
1. És prioritari fer un **impuls i seguiment de la duplicació de la via per trams**:
  - ADIF està abordant la duplicació íntegra del tram Parets del Vallès – La Garriga.
  - Impulsar el seguiment de l'actuació de desdoblament des de l'estació de Vic en sentit sud.
2. Estendre el **servei de rodalies fins a Manlleu i Torelló**
  - La segona (Manlleu) i la tercera població (Torelló) d'Osona, en termes de població, tindrien cobertura de rodalies. → **+ oferta**.
  - Cal demanar l'execució d'un estudi sobre la demanda acurat de les necessitats de transport al Departament de Territori i Sostenibilitat.
3. Treballar en l'**impuls i seguiment del desdoblament complet de la línia**
  - L'Estudi Informatiu del Ministeri de Foment del 2008 de desdoblament entre Montcada bifurcació va decaure. Cal de nou tornar a treballar en el desdoblament total de la línia.

## 5. Queixa al Síndic



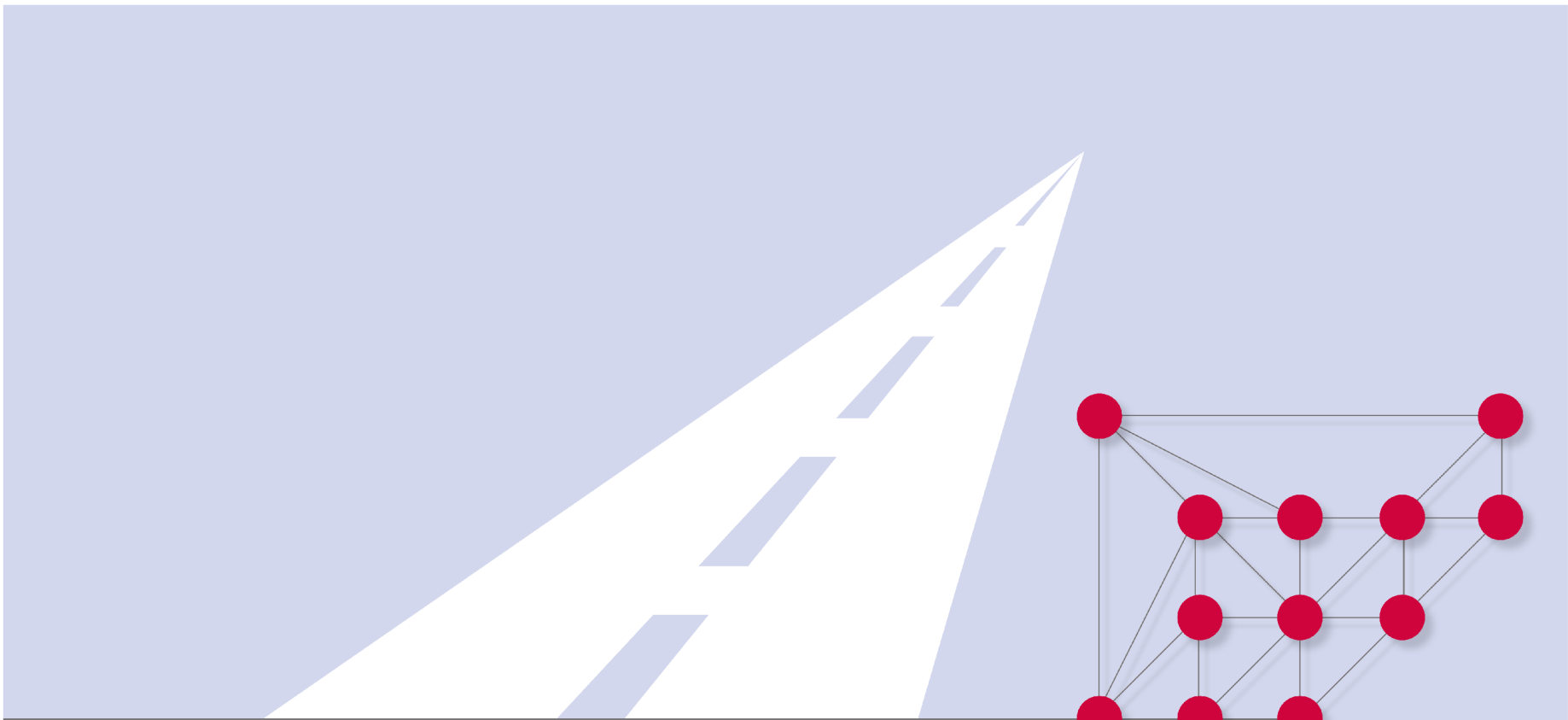
- El Ministeri de Foment i ADIF han incomplert reiteradament els seus compromisos d'inversió en matèria ferroviària a la línia R3 de Rodalies de Catalunya. **El desdoblament de l'R3 és una actuació projectada des d'inicis del segle XXI. Gairebé 20 anys d'incompliment constants.**
  - El Ministeri de Foment es va comprometre a desplegar el Pla d'infraestructures ferroviàries de la Rodalia de Barcelona 2008-2015, amb una inversió de 4.000 M€ (700ME responien al desdoblament de l'R3).  
**Resultat: cap nova línia, ni cap desdoblament, ni cap nova estació.**
  - El Ministeri de Foment va pactar invertir 306 M€ durant el període 2014-2016 en actuacions prioritàries per a la millora del servei ferroviari de Rodalies.  
**Resultat: incompliment de forma notòria del pacte (estimació d'execució 12%).**
  - El Ministeri de Foment va tornar a iniciar l'any 2015 la redacció de nous estudis informatius i de projectes prioritaris de duplicació, dels quals en el moment actual només s'ha redactat el projecte del tram Parets - La Garriga.  
**Resultat: en tramitació, sense cap concreció ni planificació.**

## 5. Queixa al Síndic



- L'actual **dispersió de competència** genera evidents **problemes de coordinació** amb massa freqüència que repercuteixen bàsicament en les persones usuàries.
- **L'Estat no ha complert amb el traspàs efectiu del servei de Rodalies a la Generalitat de Catalunya** perquè no li transfereix directament la consignació pressupostària necessària per cobrir el dèficit d'operació del servei, sinó que ho abona directament a l'empresa prestadora del servei ferroviari (Renfe). D'aquesta forma, la Generalitat perd poder de negociació (170 M€).
- És **essencial** que la **Generalitat de Catalunya**, com a titular de la competència, **assumeixi la plena responsabilitat en la gestió de totes les infraestructures necessàries per a la prestació del servei de Rodalies i Regionals a Catalunya**. Concretament, el traspàs de Rodalies està a punt de fer 10 anys.





INFRASTRUCTURES

Catalunya 2030/40

Connectem un nou model de país