

Xarxa C-17

www.xarxac17.cat

JORNADA TÈCNICA DE LA XARXA C-17

Data 30 de setembre de 2016

Lloc Església de Sant Pere, Plaça Monestir, Ripoll

Propostes de millora de la línia R3 i de la carretera C-17

Jordi Julià Sort



Duplicació R3

Plan de infraestructuras ferroviarias de cercanías de Barcelona 2008-2015

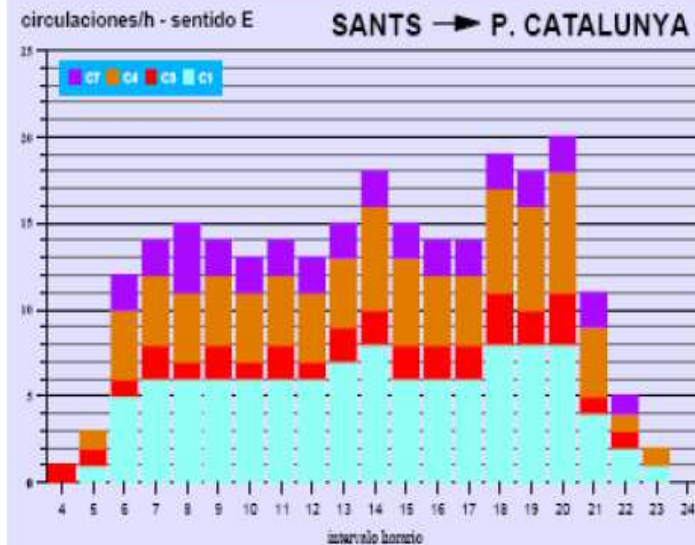
Las características actuales de esta línea (dotada con vía única y muy bajos estándares de equipamiento) hacen que la creciente demanda que canaliza esté provocando los primeros síntomas de saturación. Con esta actuación se posibilitará el aumento de las frecuencias de paso y, especialmente, unos mayores índices de regularidad de los trenes.

No obstante, y de cara a la programación, el tramo de mayor utilización es el comprendido entre Montcada y La Garriga, que es el más próximo al núcleo central metropolitano y merece, por tanto, una mayor prioridad.



GOBIERNO DE ESPAÑA
MINISTERIO DE FOMENTO

Plan de Cercanías 2008-2015: Fitxa de la duplicació Montcada - Vic



Circulaciones totales/día

sentido E

106

32

77

35

250

C1

C3

C4

C7

509

sentido O

110

38

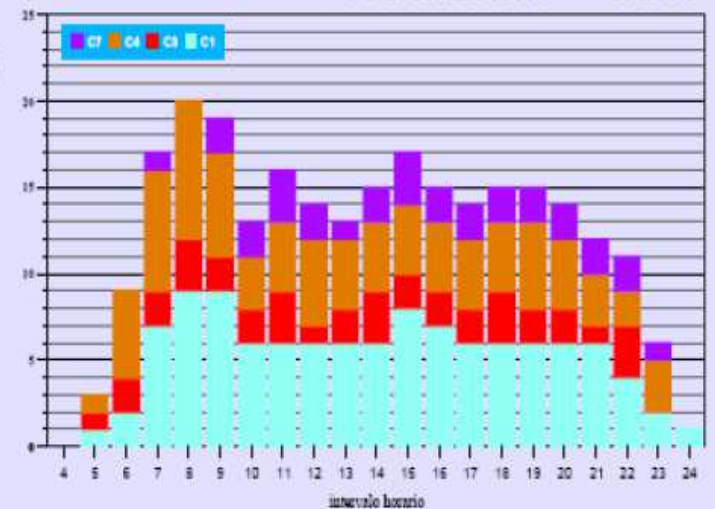
80

31

259

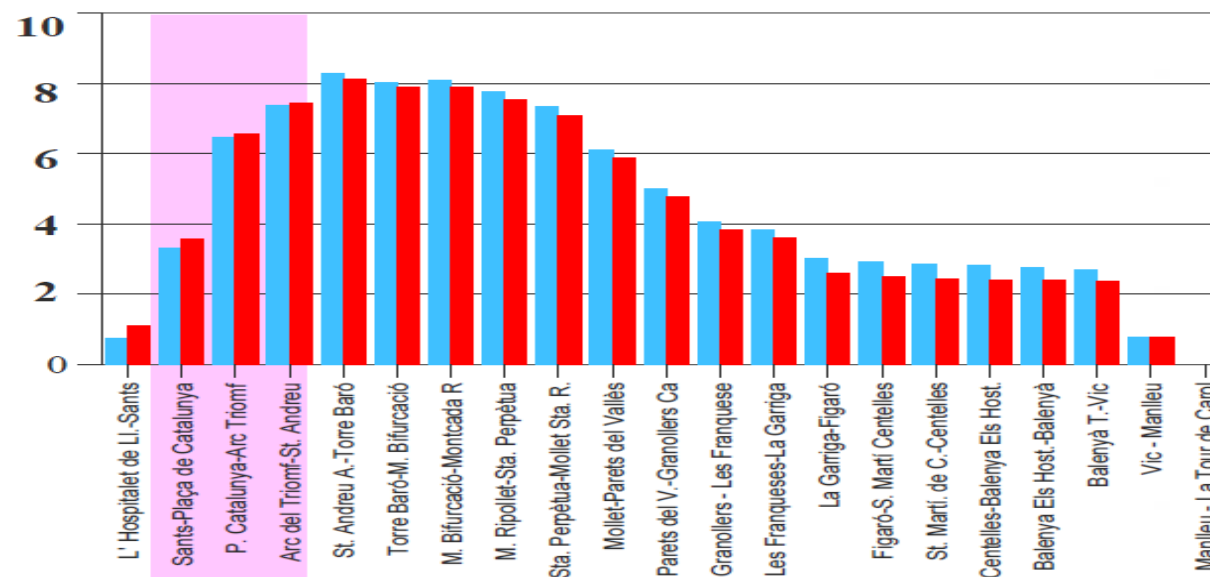
circulacions/h - sentido O

P. CATALUNYA → SANTS



miles de viajeros/día

Línea C3



**"Estudio de aumento de capacidad en la línea 3 de Cercanías de Barcelona. Tramo: Montcada - Vic. Ministerio de Fomento".
Saitec, 5-2001.**

Actualment, en hora punta (i en general també en hora vall) hi ha un màxim de 2/3 trens per sentit, es a dir, un tren cada 20 / 30 minuts. Degut a l'obligació dels creuaments en estacions per la via única, els intervals de temps no poden ser gaire regulars.

L'estudi de capacitat planteja tres escenaris de servei (intervals entre trens d'un mateix sentit):

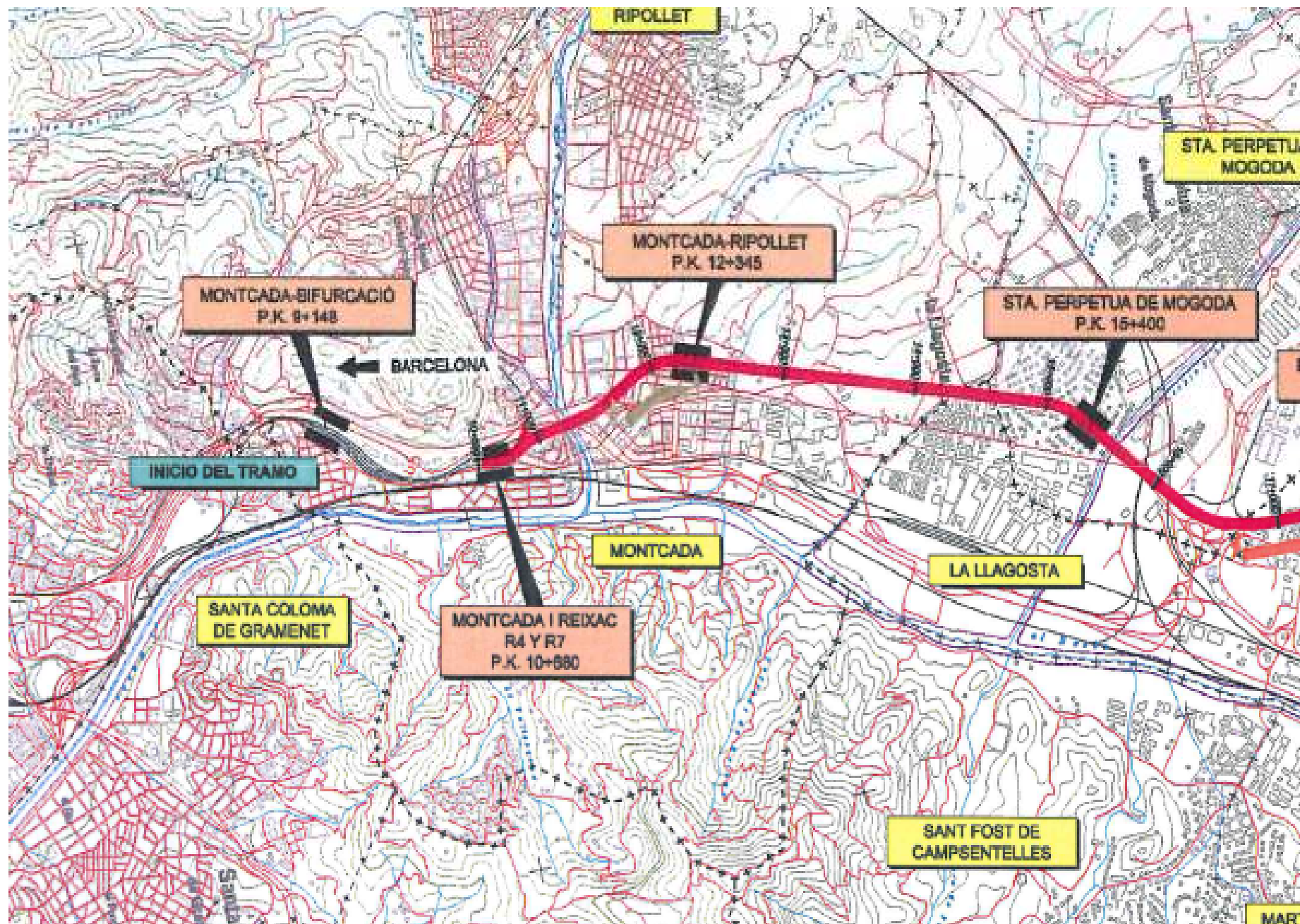
Escenari 1) hp: 15', hv: 30'

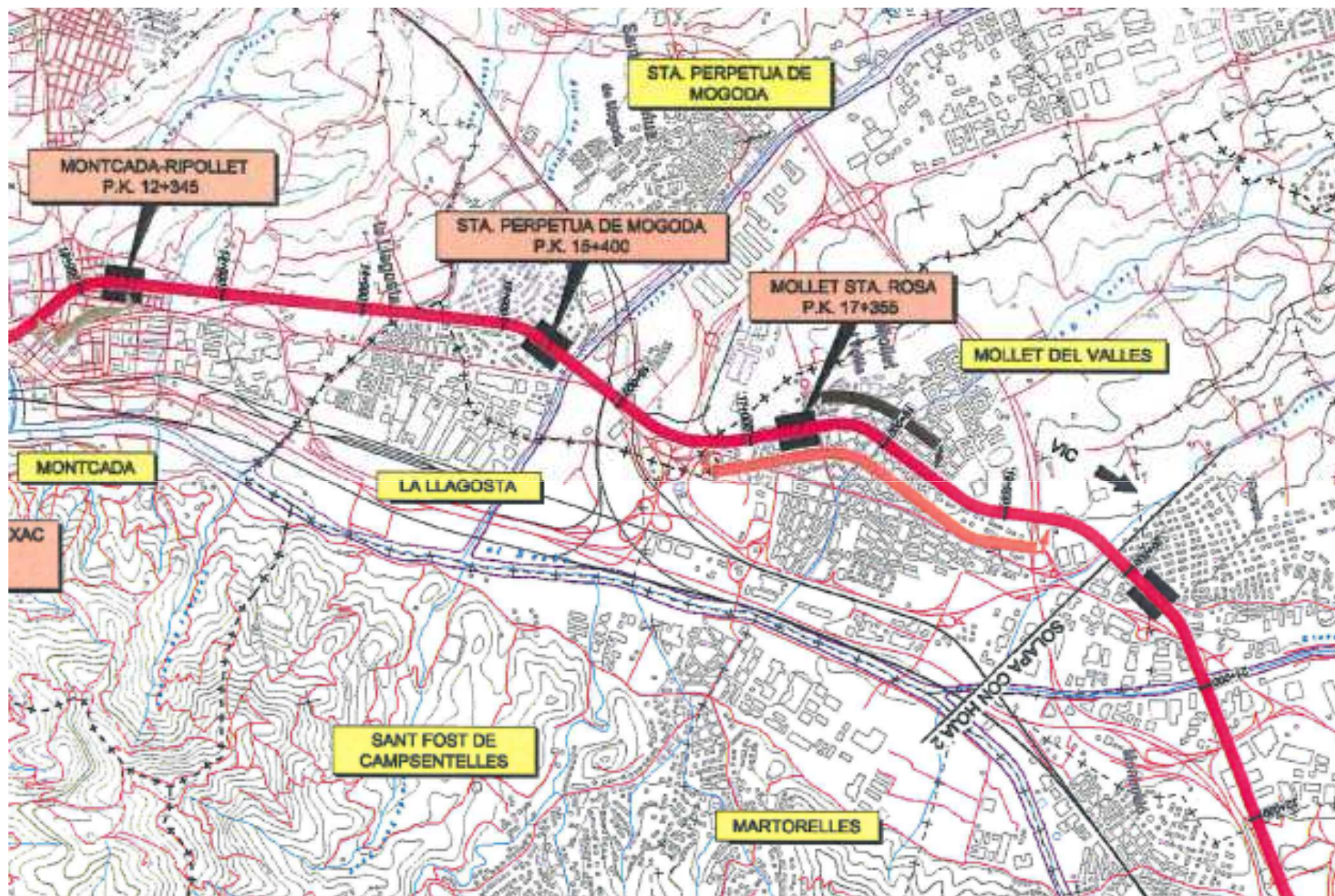
Escenari 2) hp: 15', hv: 15'

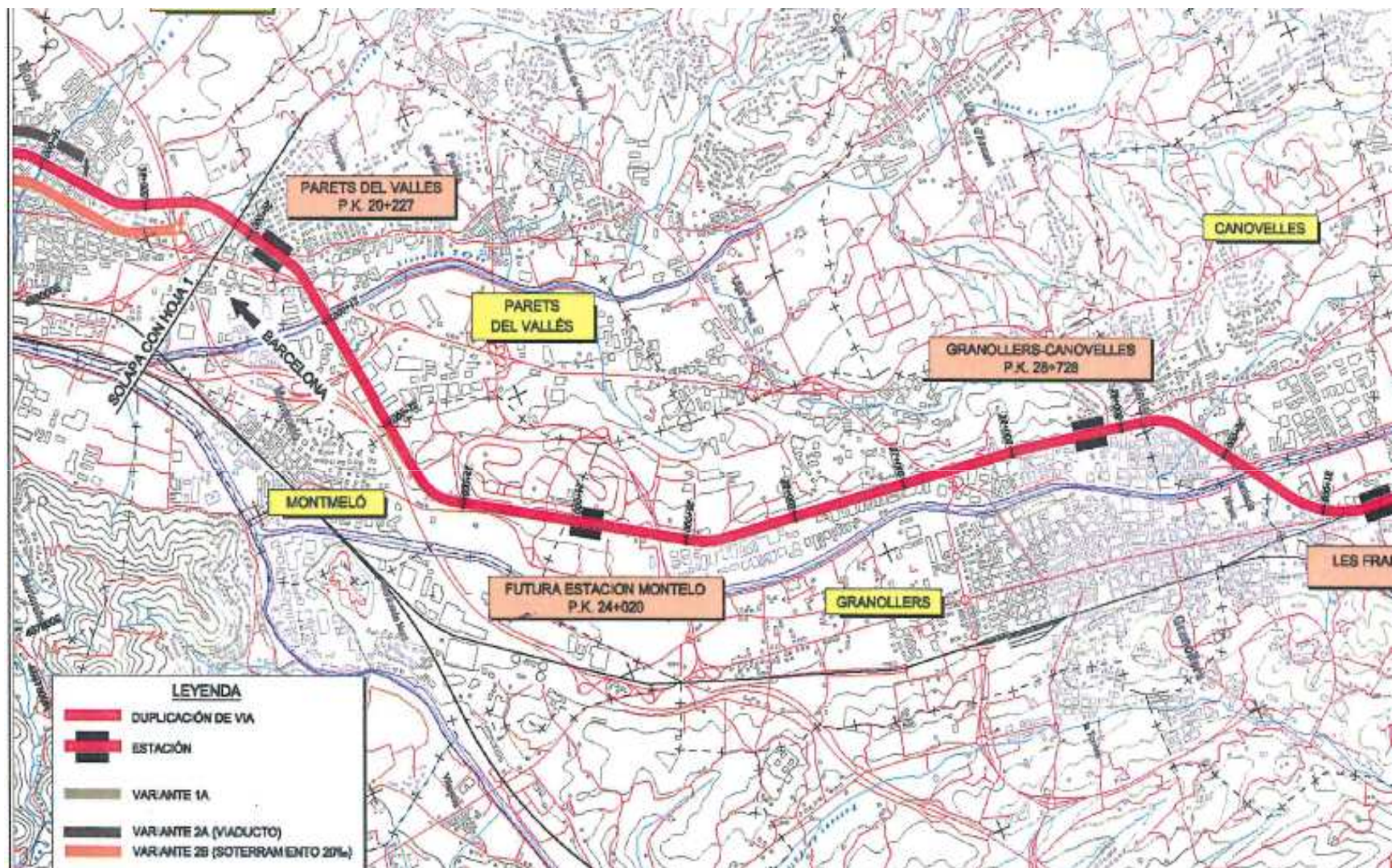
Escenari 3) hp: 9', hv: 18'

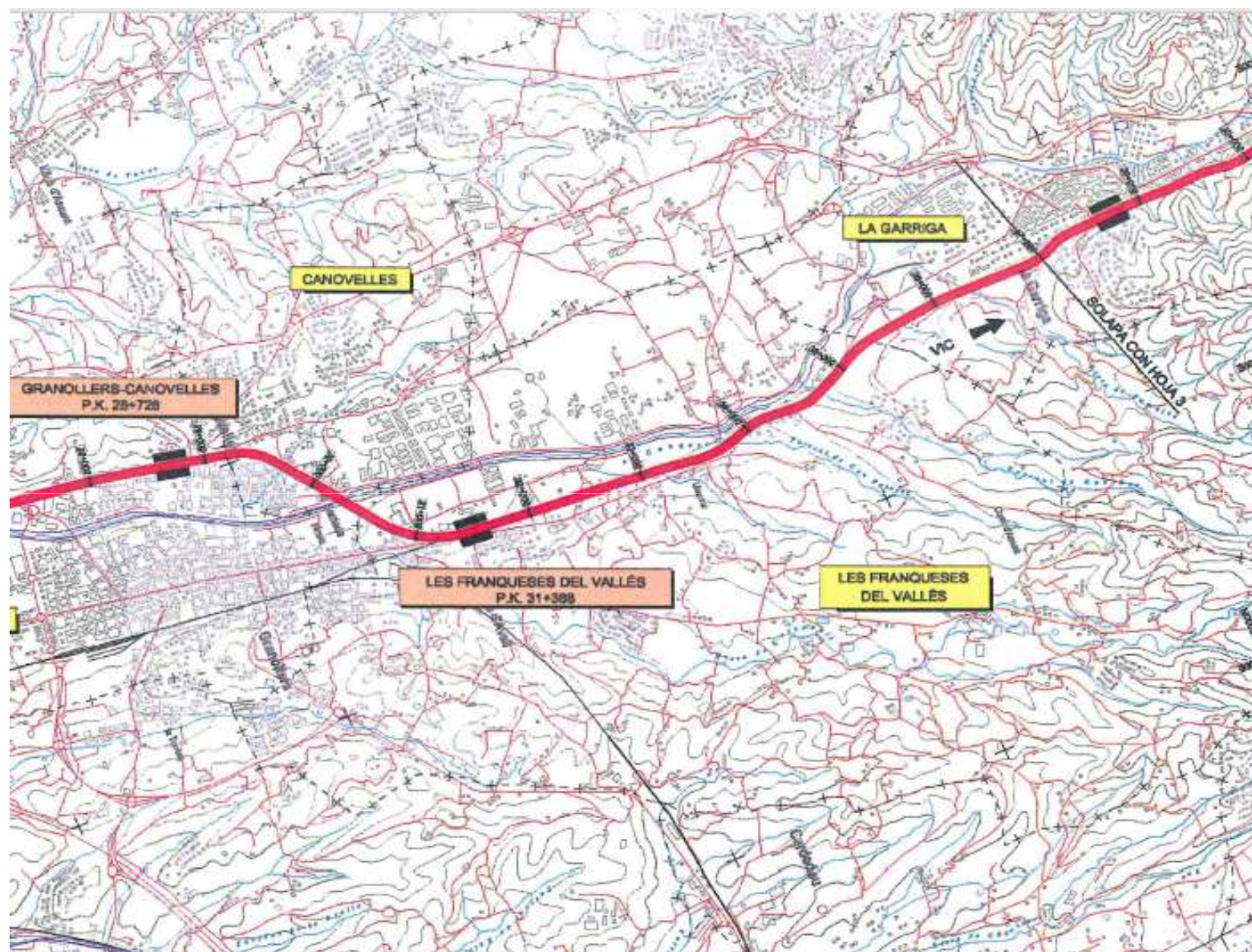
Per a l'Escenari 1, que entenem significaria el guany mínim però significatiu a assolir, calen les duplicacions:

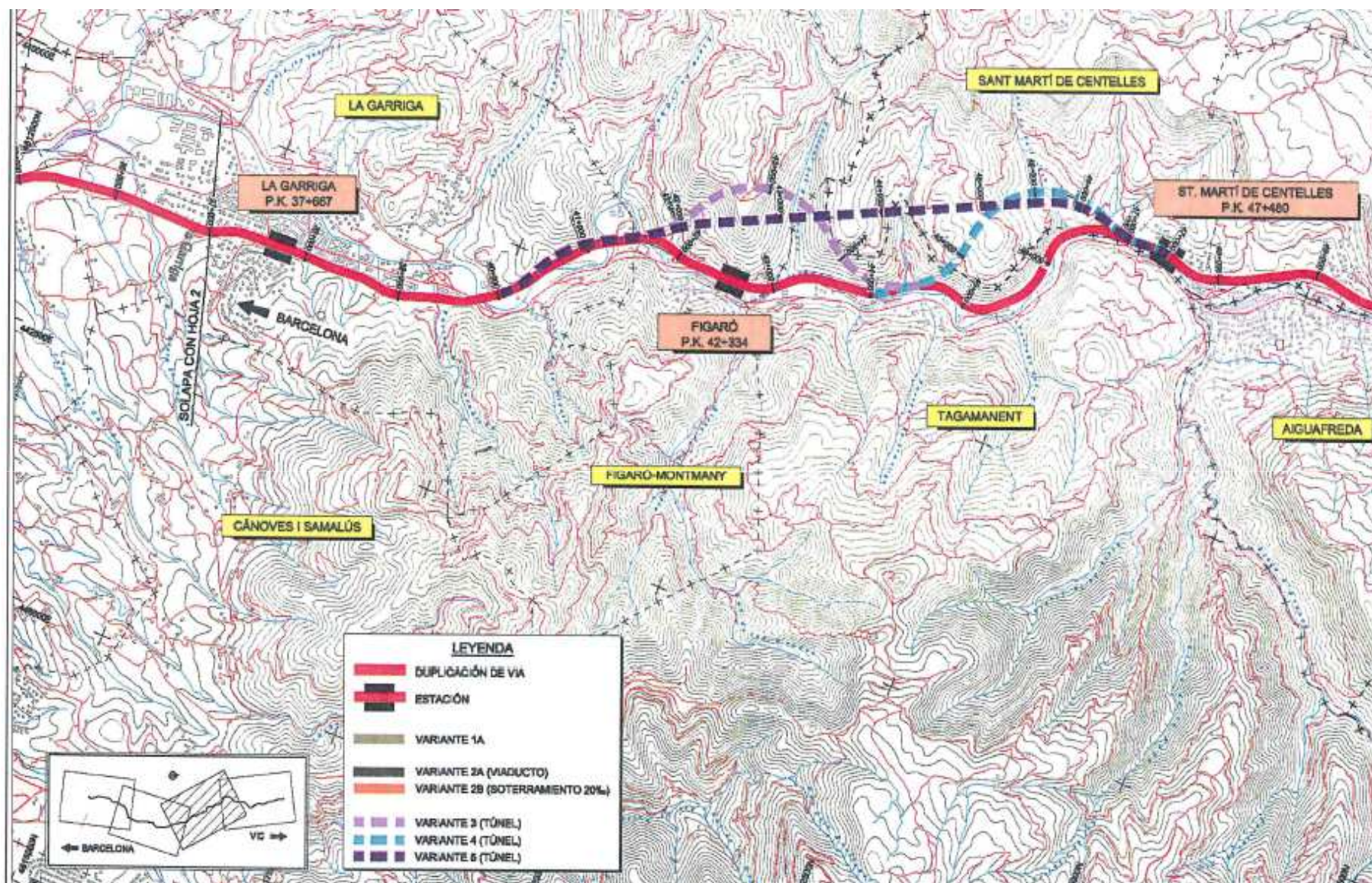
- Montcada Ripollet - Santa Perpètua
- Mollet – Parets
- Granollers
- La Garriga
- Sant Martí de Centelles
- Balenyà - Tona Seva
- Un tram arribant a Vic

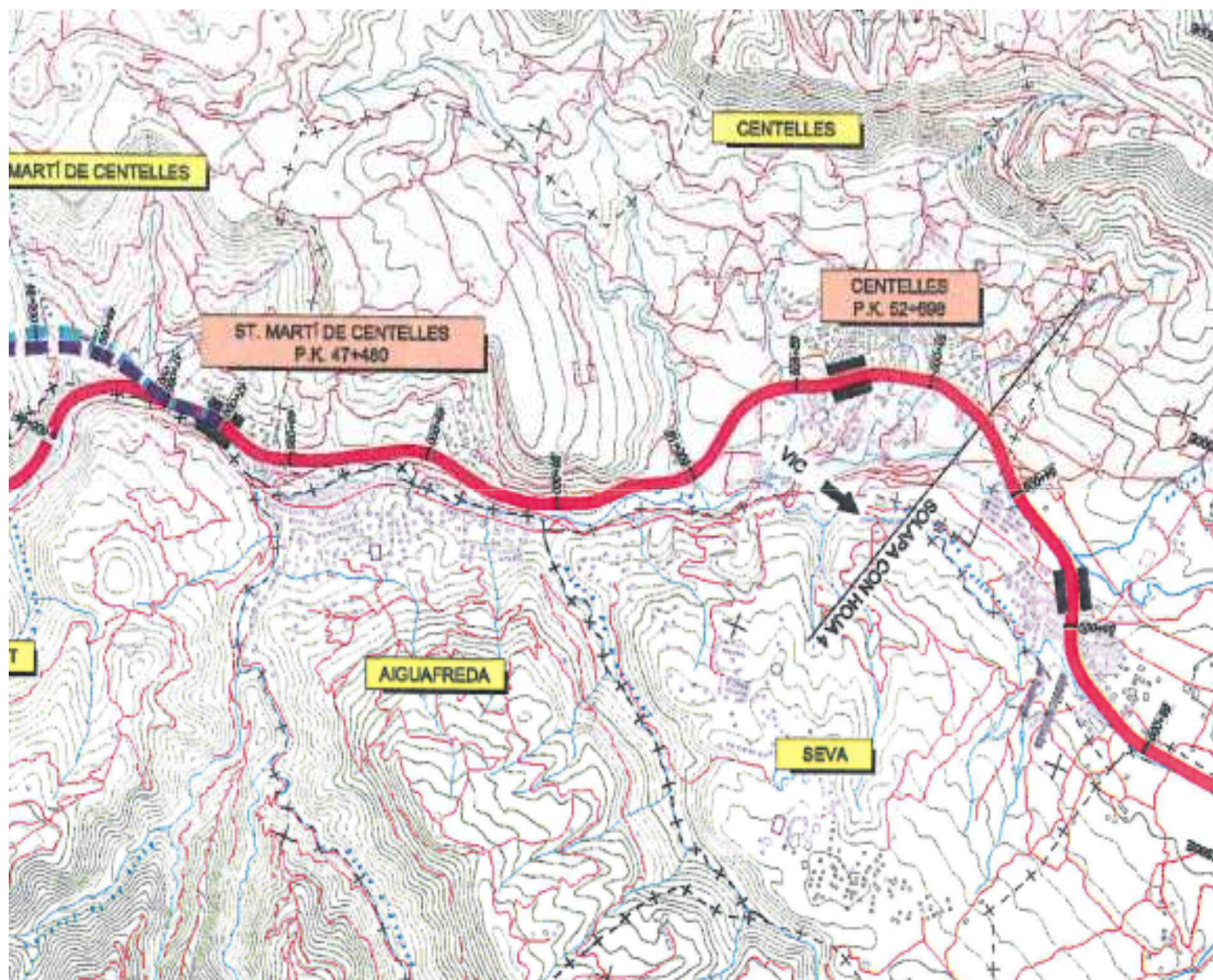


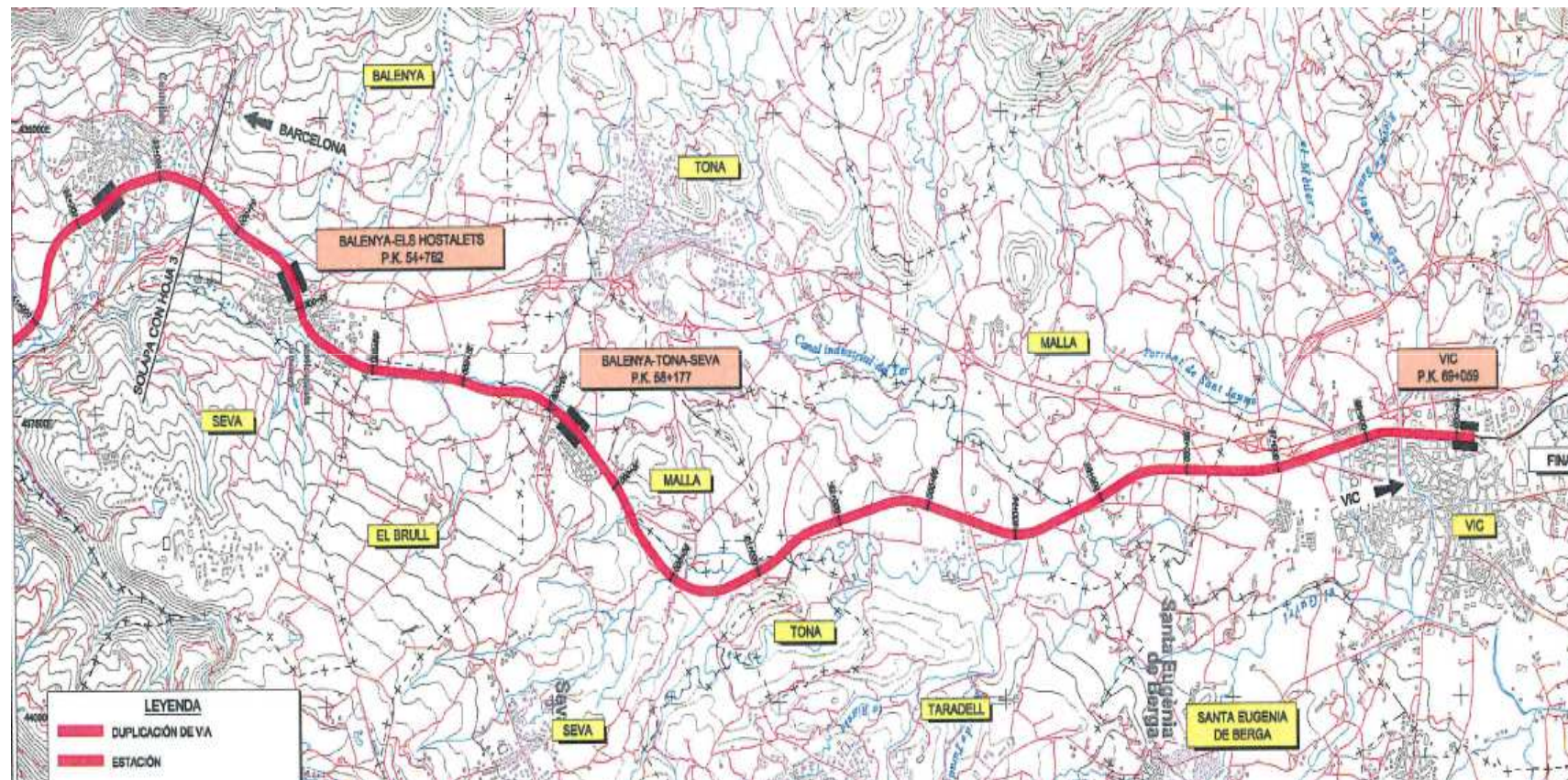






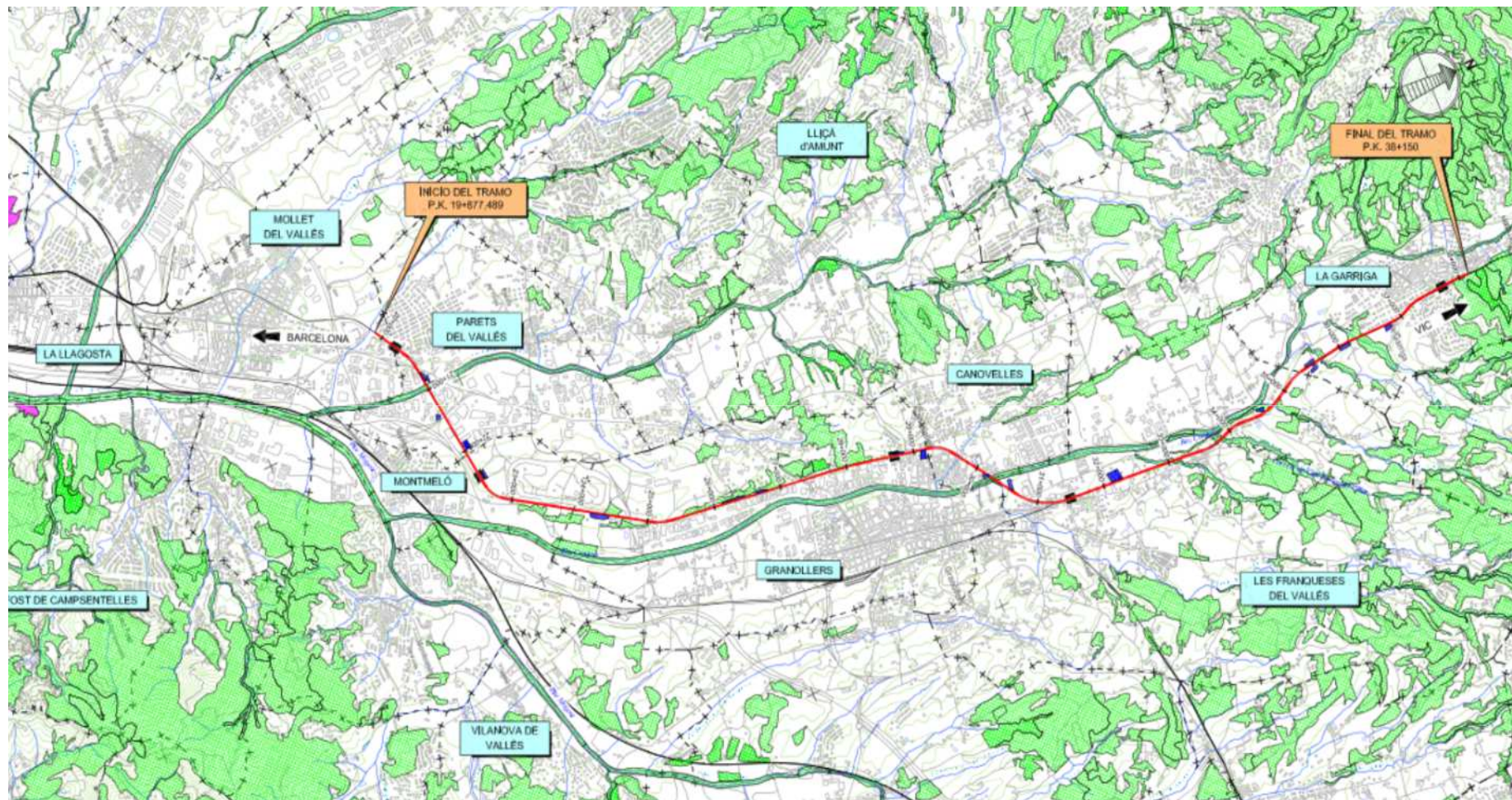


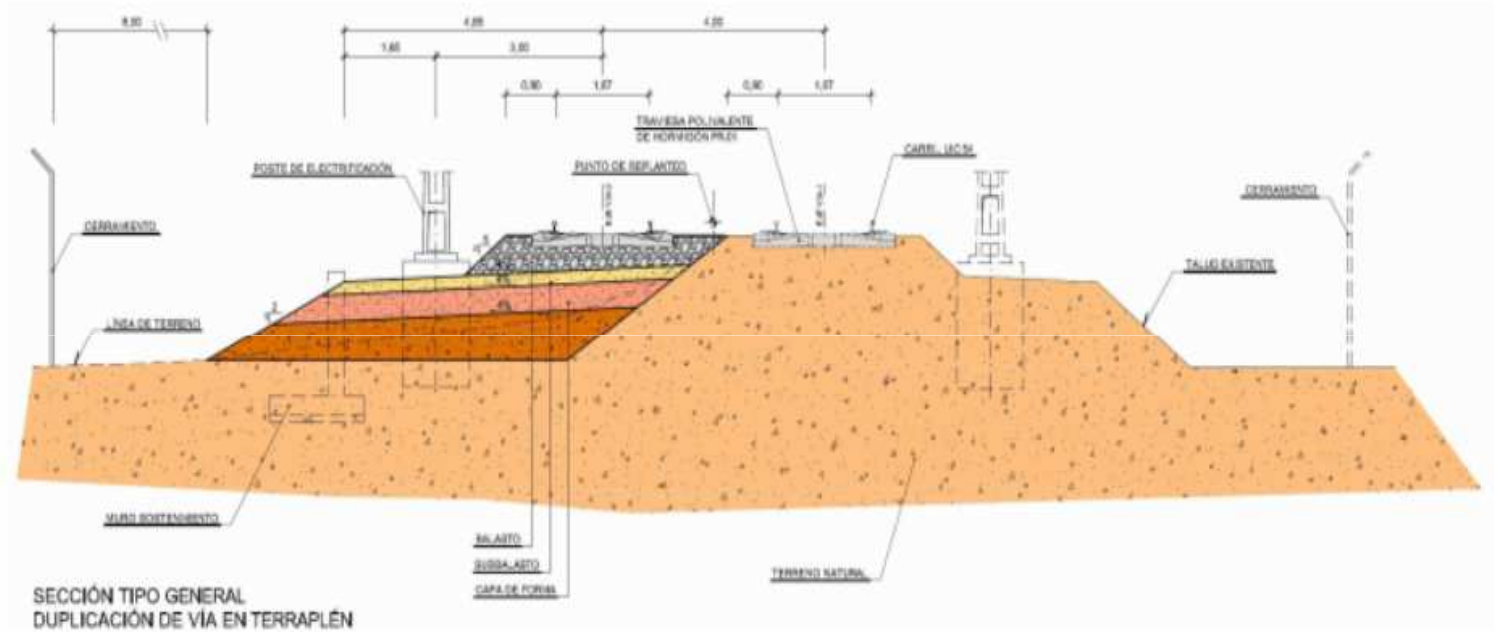




El Ministeri de Foment ha tret a informació pública l' "Estudio de impacto ambiental proyecto de duplicación de vía de la línea de Cercanías R3 entre Parets y La Garriga (Barcelona)". Saitec, 2-2016.







PK	VEL	CLASE	CIERRE	MUNICIPIO	VIAL	JURISDICCION
25/268	90	B	S.L.A.	Granollers	Camino Serra, antiguo de Lliçà	Ayuntamiento
26/540	100	B	S.L.A.	Granollers	Camino al Molino Can Dani	Ayuntamiento
32/651	110	P	G.P.P.	Les Franqueses del Vallés	Particular	Particular
34/590	95	P	G.P.P.	Les Franqueses del Vallés	Particular	Particular
36/181	95	B	S.L.A.	La Garriga	C de Carros "Can Torres"	Ayuntamiento
36/434	95	B	S.L.A.	La Garriga	Calle Bosc, camino a Mualat	Ayuntamiento
37/492	95	C	S.B.E.	La Garriga	Carretera a Samalús, BP-5107	Diputación Barcelona

Tabla 1. Pasos a nivel en el tramo Parets del Vallés-La Garriga

De todos los pasos a nivel existentes actualmente en la línea, **ninguno de ellos son objeto de supresión del presente proyecto**, debido a que actualmente su supresión se está llevando a cabo por ADIF mediante proyectos específicos en fase de redacción (los situados en los PP.KK. 25/268, 26/540, 36/181, 36/434 y 37/492) o bien se encuentran directamente en trámites de supresión (los situados en los PP.KK. 32/651 y 34/590). Los proyectos que se encuentran en fase de redacción son los siguientes:

- "Proyecto constructivo de supresión de los pasos a nivel del P.K. 25/268 y P.K. 26/540 de la línea Barcelona-Ripoll. Término municipal de Granollers".
- "Proyecto constructivo de supresión del paso a nivel del P.K. 36/181 de la línea Barcelona-Ripoll. Término municipal de La Garriga".
- "Proyecto constructivo de supresión de los pasos a nivel del P.K. 36/434 y P.K. 37/492 de la línea Barcelona-Ripoll. Término municipal de La Garriga".

***Proyecto de duplicación Parets-La Garriga (2016-2017):
S'estan ja redactant els projectes de supressió de tots els
passos a nivell existents***

9. El esquema de servicios

El Plan considera un posible esquema tentativo de servicios futuro, entre los muchos posibles, teniendo en cuenta que el límite de la capacidad del sistema viene fijado por los túneles de Barcelona.

Aún con el nuevo sistema de señalización planteado para los mismos, con una capacidad teórica por vía y sentido de 30 trenes / hora (intervalo teórico de 120 segundos), debe contarse con un margen de holgura, programando un número máximo de 24 circulaciones por hora y sentido, para asegurar la regularidad y fiabilidad del servicio.

El objetivo principal es contar con un servicio regular y fiable. Y ello es incompatible con programar servicios agotando la capacidad teórica del sistema de señalización.

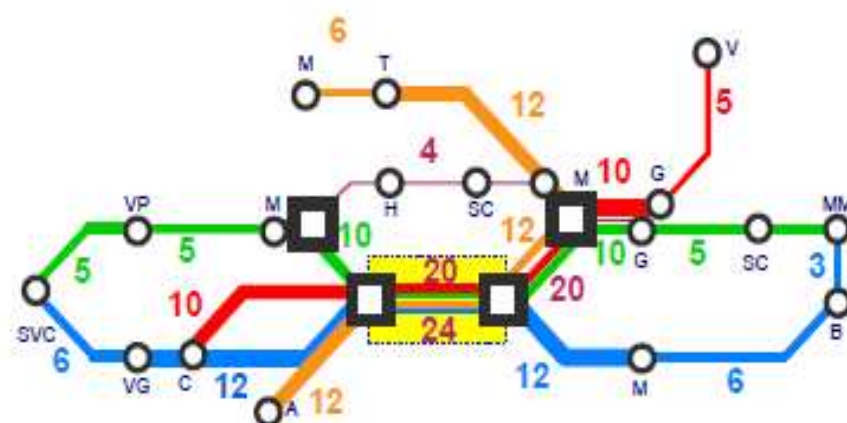
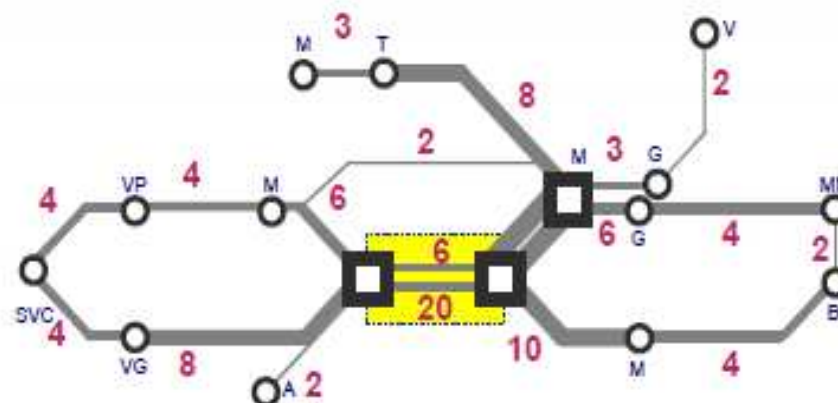
Por ello, se ha supuesto un esquema simple de líneas, compuesto por cinco líneas, de las cuales sólo cuatro pasan por los túneles centrales, mientras la quinta es una línea de contorno, con servicios entre Martorell y Granollers, a través de la línea Castellbisbal-Mollet, con acceso al centro de Barcelona mediante intercambios eficientes y bien diseñados con otras líneas.

Cada túnel serviría por tanto exclusivamente a dos líneas, simplificando asimismo los nudos de bifurcación de las mismas en beneficio de la regularidad.

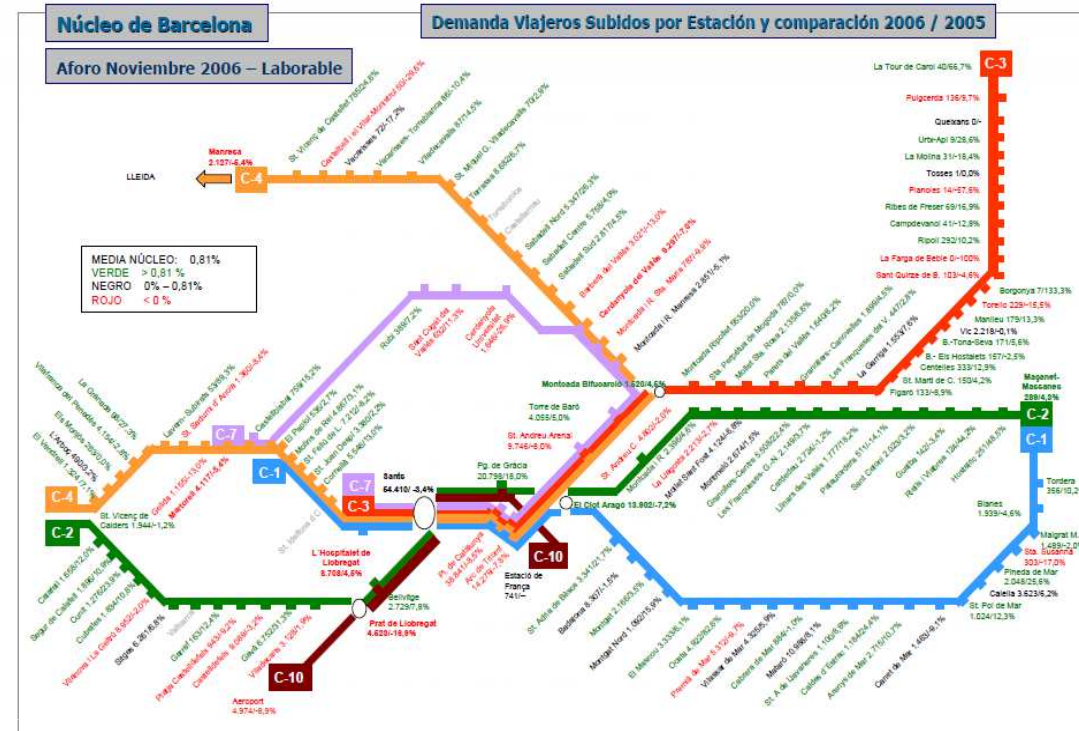
Este esquema de servicios mejoraría sensiblemente el actual y tendría capacidad suficiente para absorber un incremento de demanda del 5% anual acumulativo hasta el horizonte final del plan. Esquemas de servicios más potentes o complejos requerirían nuevas actuaciones en infraestructura para garantizar el exigente nivel de regularidad y puntualidad deseado.

Se dejan 4 surcos libres por hora y sentido para regionales en el túnel de Paseo de Gracia.

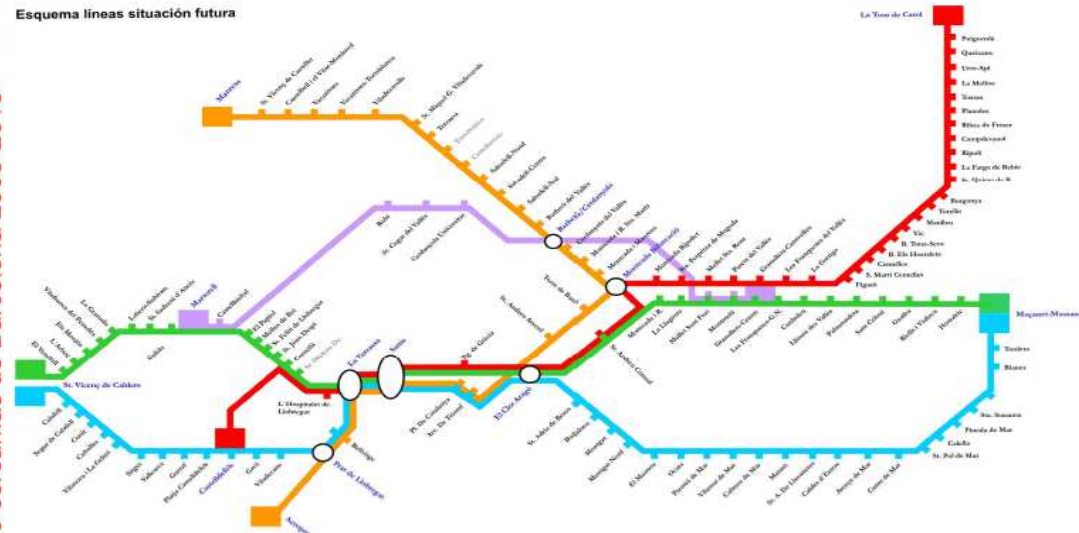
servicios/h y sentido actuales en hora punta



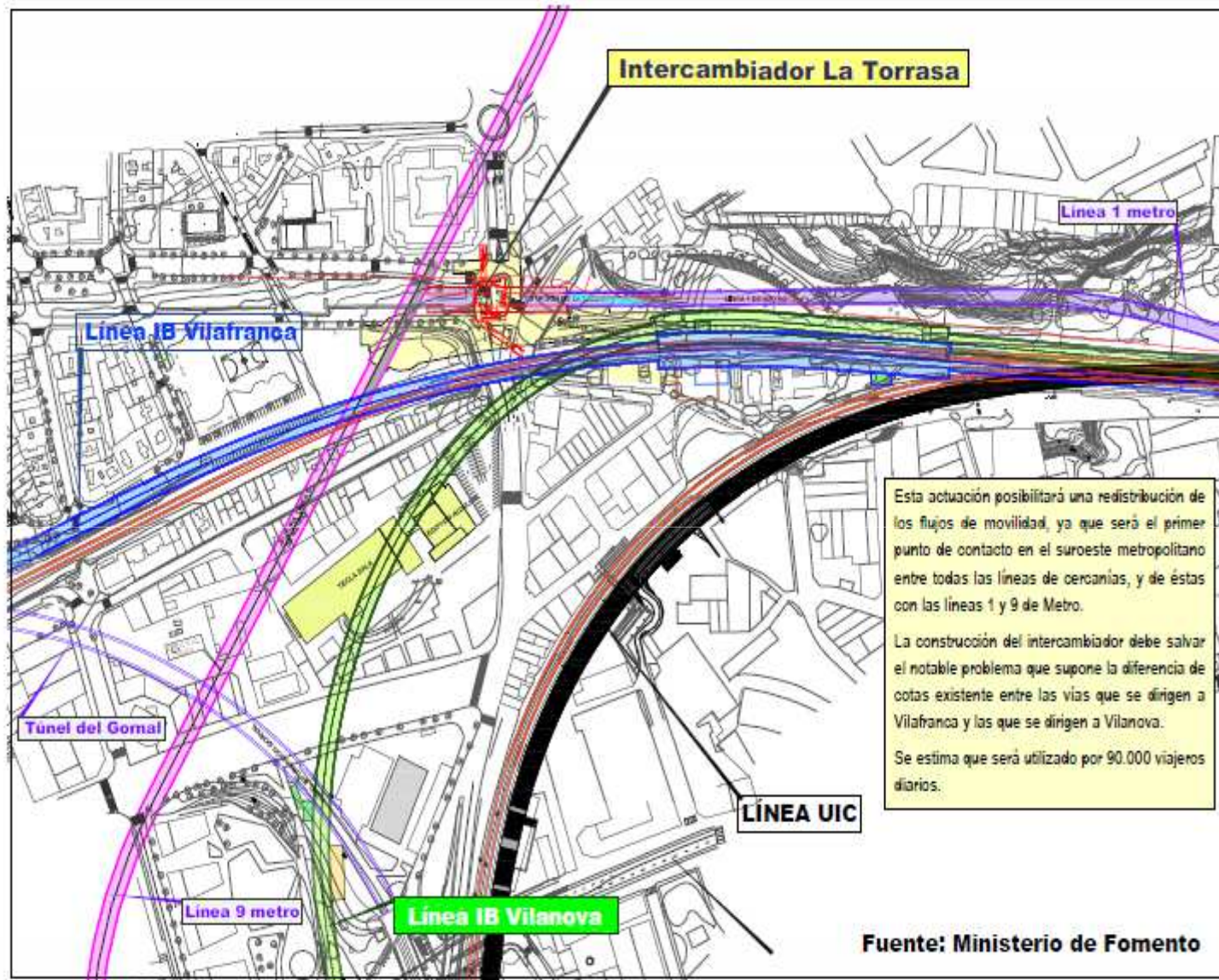
líneas propuestas y servicios / h y sentido HP



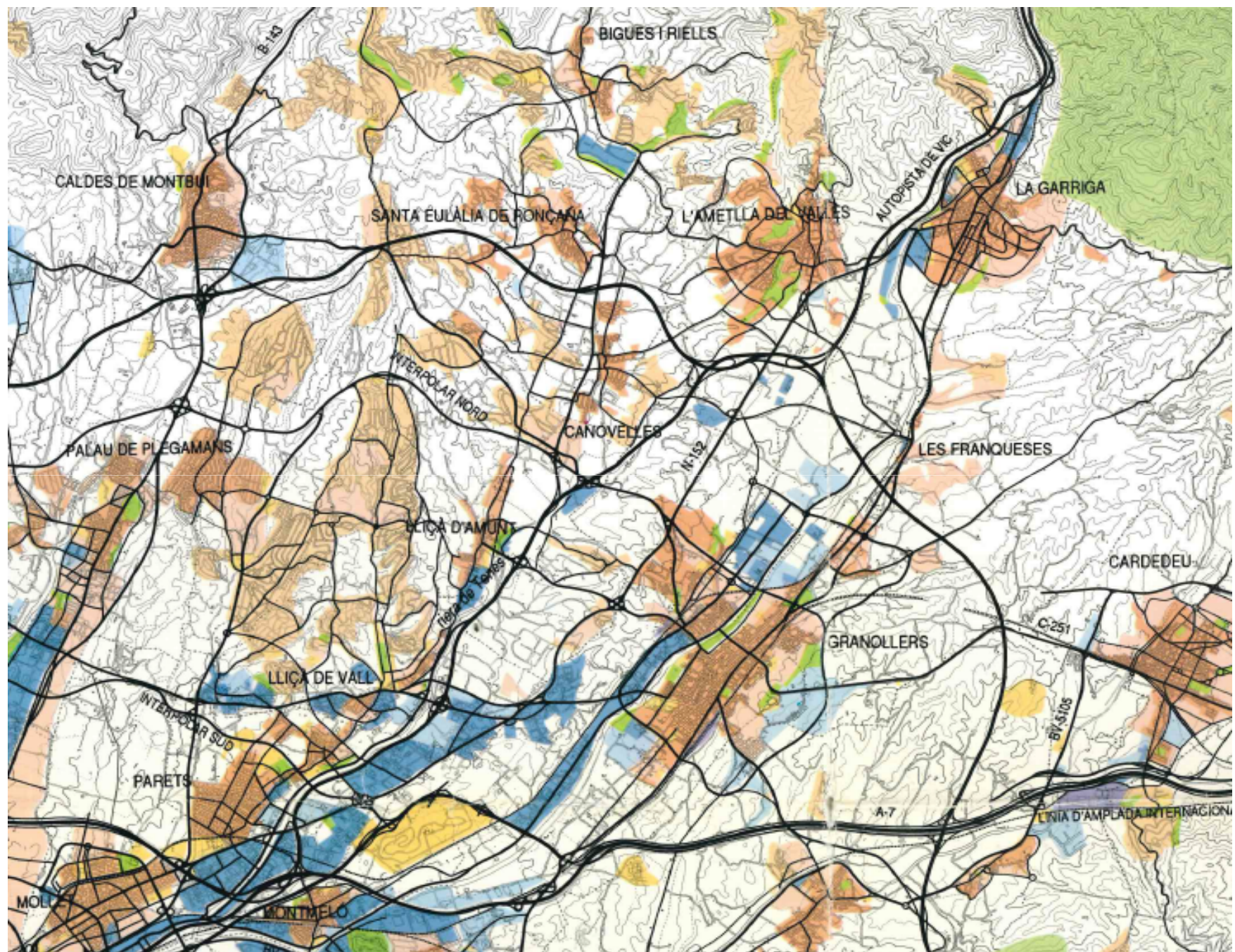
Esquema líneas situación futura



Plan de infraestructuras ferroviarias
de cercanías de Barcelona 2008-2015



La carretera C-17



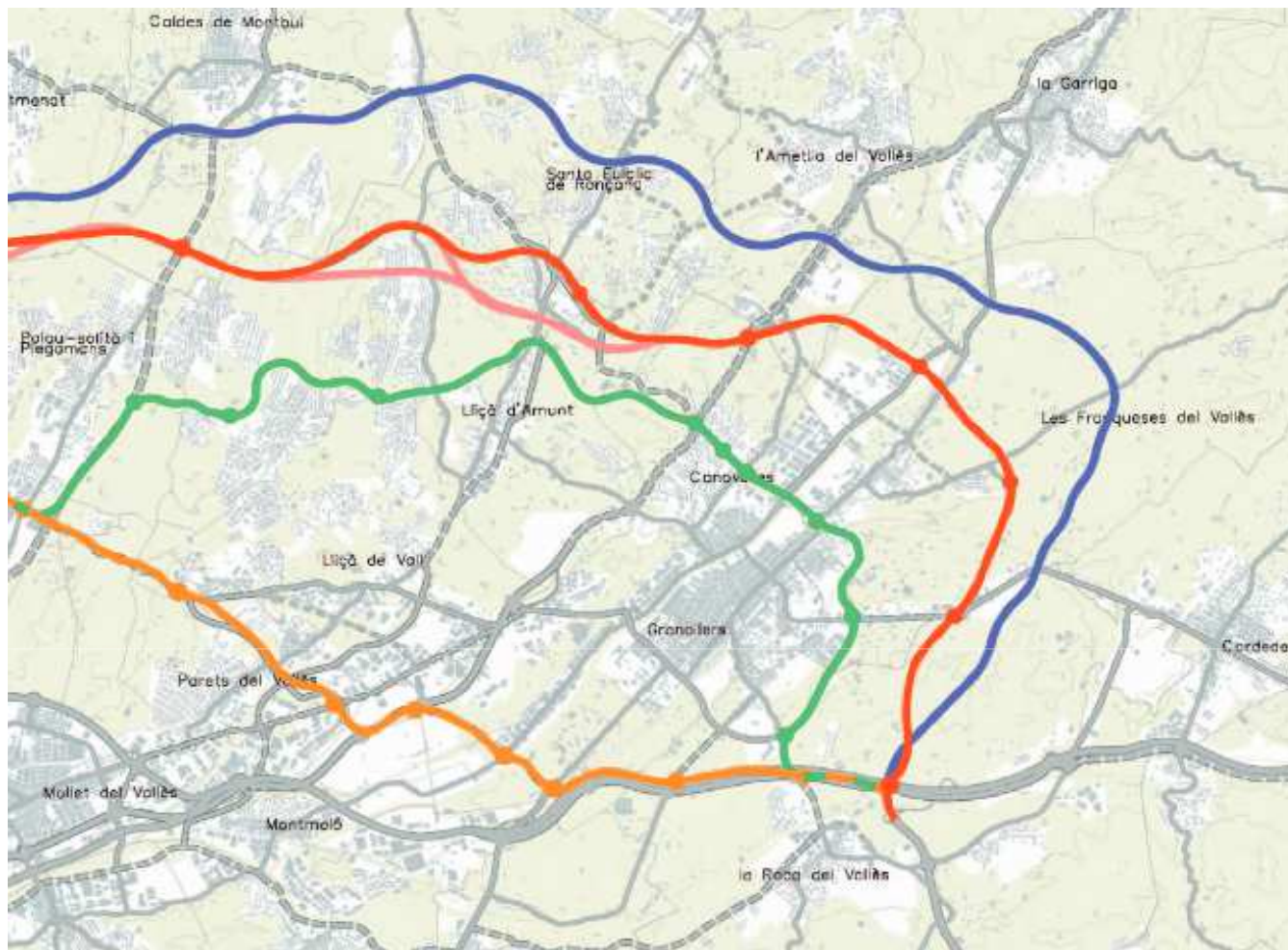


Pla Territorial Metropolità (PTM, 2006)

En la memòria del PTM hi apareix:

***Variants, millores de traçat i ampliació de la C-17 entre Mollet del Vallès i Centelles.
Reconversió en via suburbana de l'actual autovia C-17 entre Mollet del Vallès i Granollers.***

Millora i variants de l'eix del Tenes (BV-1602) entre Montmeló i Bigues i Riells.



Pla Territorial Metropolità (PTM, 2006)

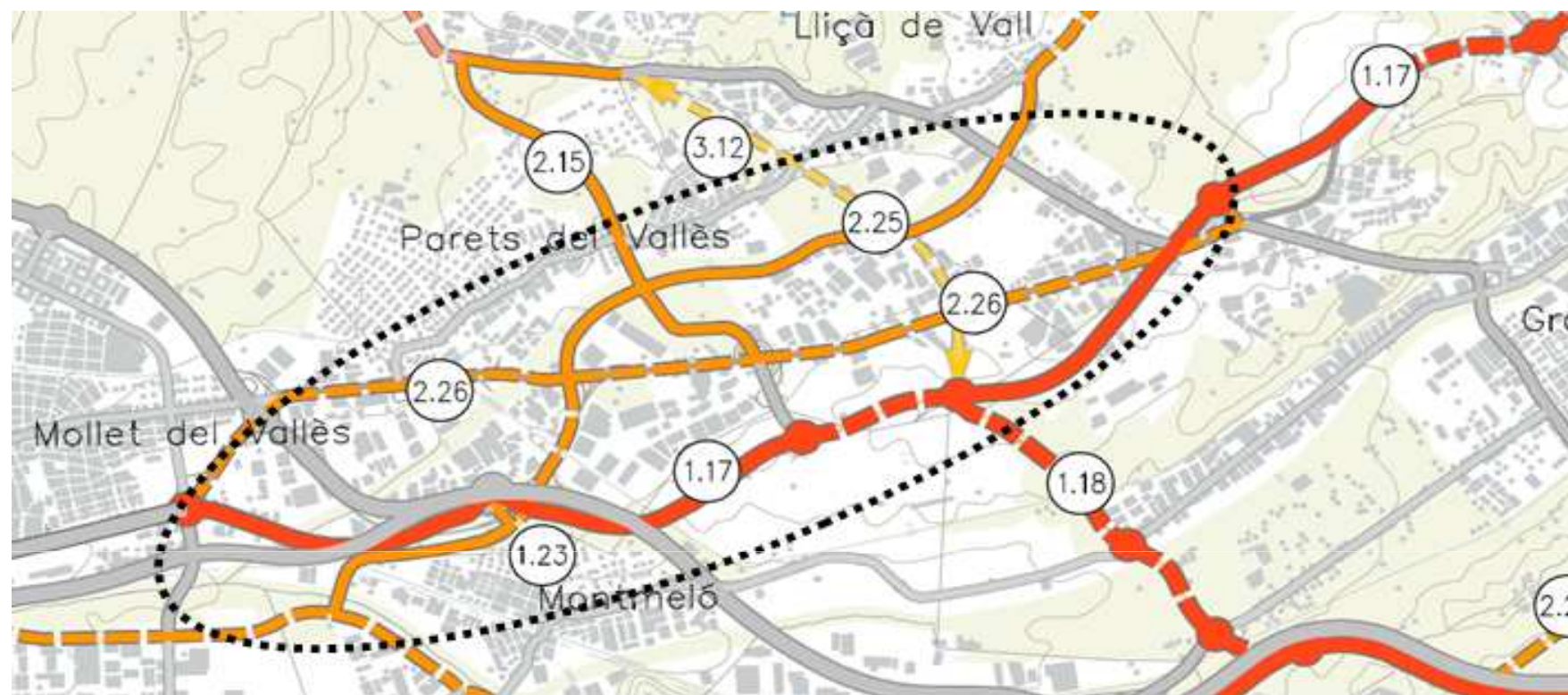
Opcions a debat per a la Ronda del Vallès (B40 o 4rt Cinturó)

La solució que apareix en el plànol del conjunt del PTM es la vermella

La B40 podria alliberar trànsits de la C-17

Mollet - Parets - Lliçà de Vall - Granollers



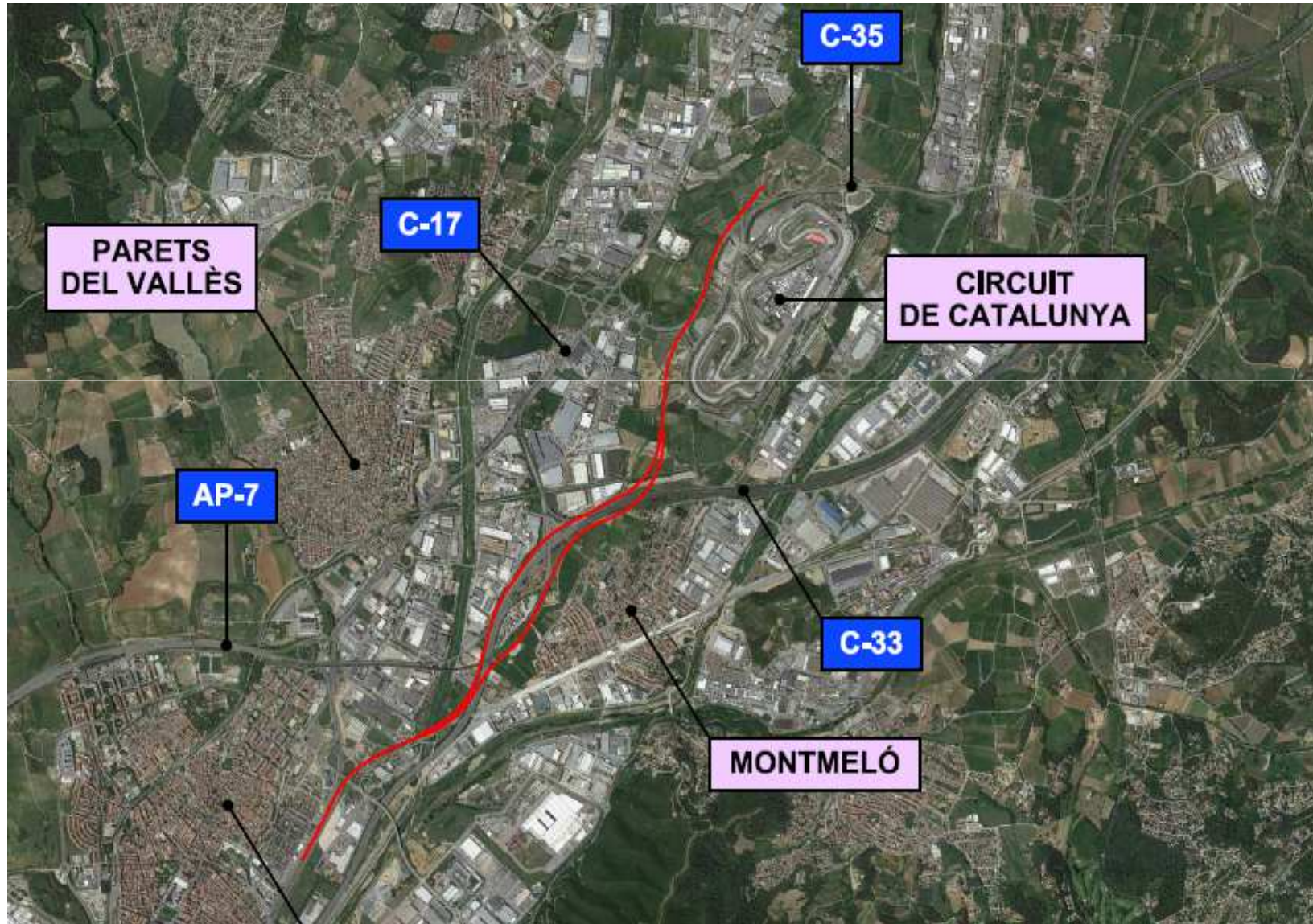


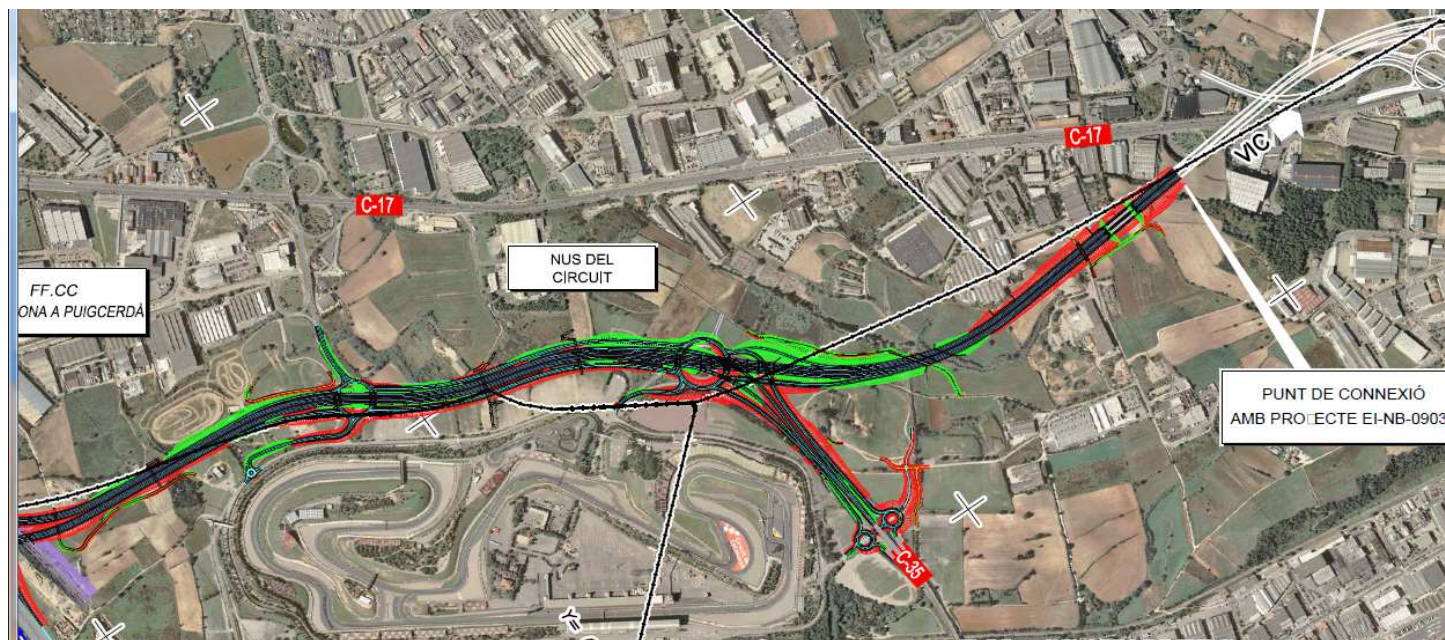
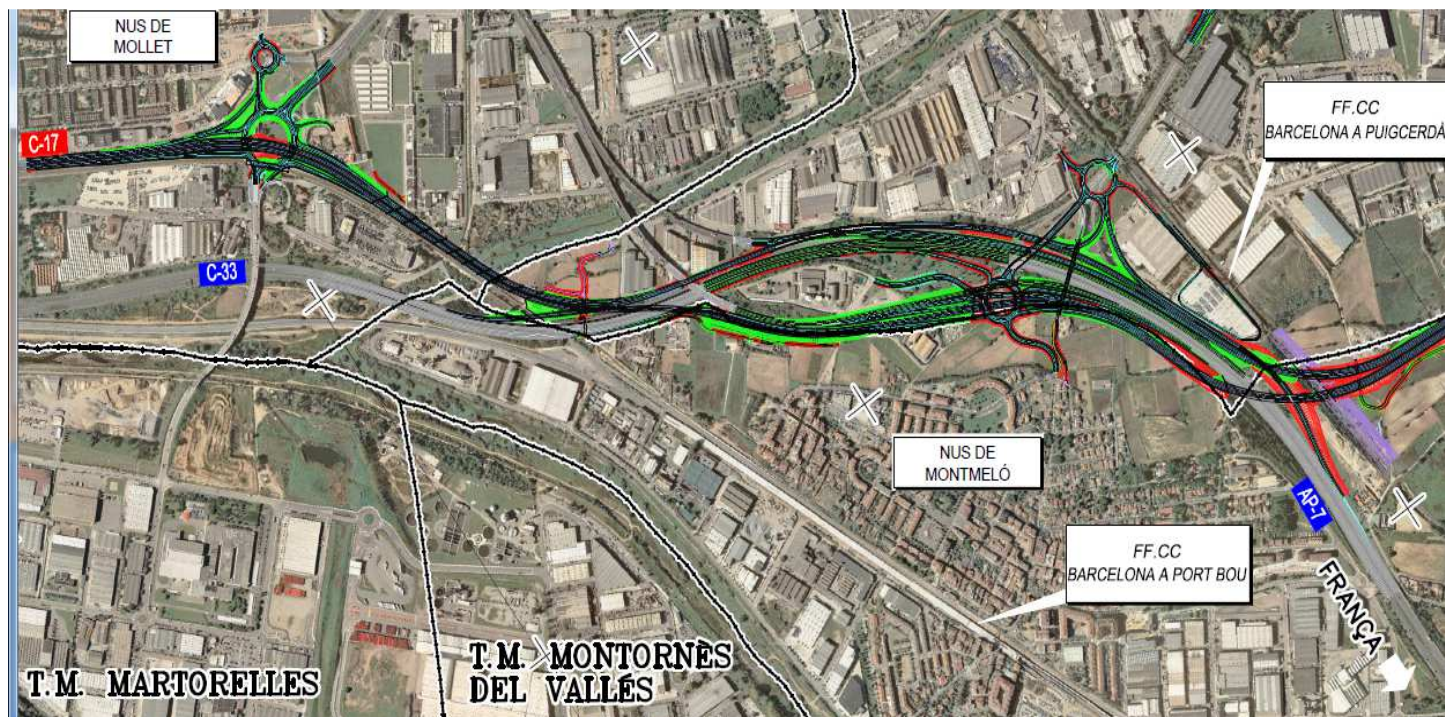
Pla Territorial Metropolità

En vermell la nova C-17 i en groc discontinu l'actual C-17, que seria posteriorment remodelada

Estudi informatiu de 2016

El cost d'aquesta solució (PEC, IVA inclòs) es de 205,5 M€





Lliçà d'Amunt - Canovelles - l'Ametlla - La Garriga



Estudi informatiu de 2012

El cost estimat d'aquesta solució (PEC, IVA inclòs) es de 135,4 M€

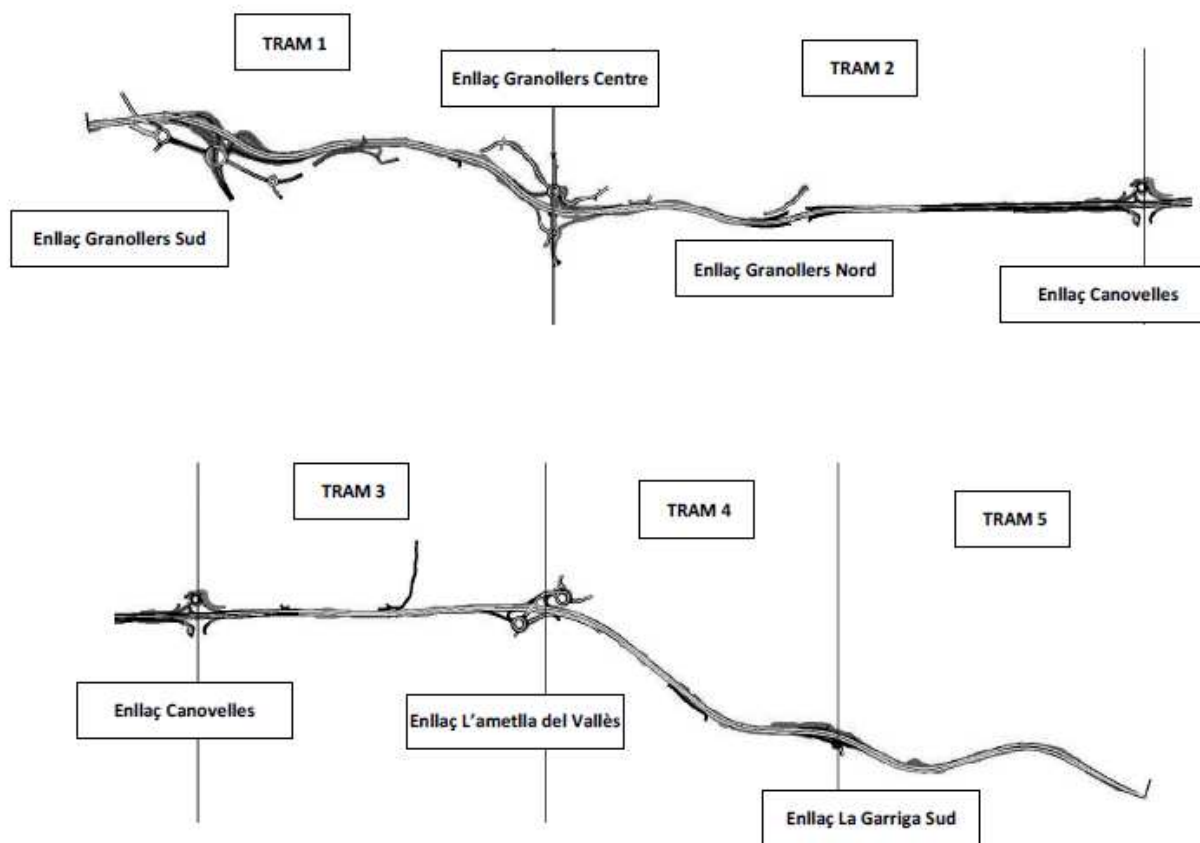


Figura 1. Mapa de trànsit 2010-2011

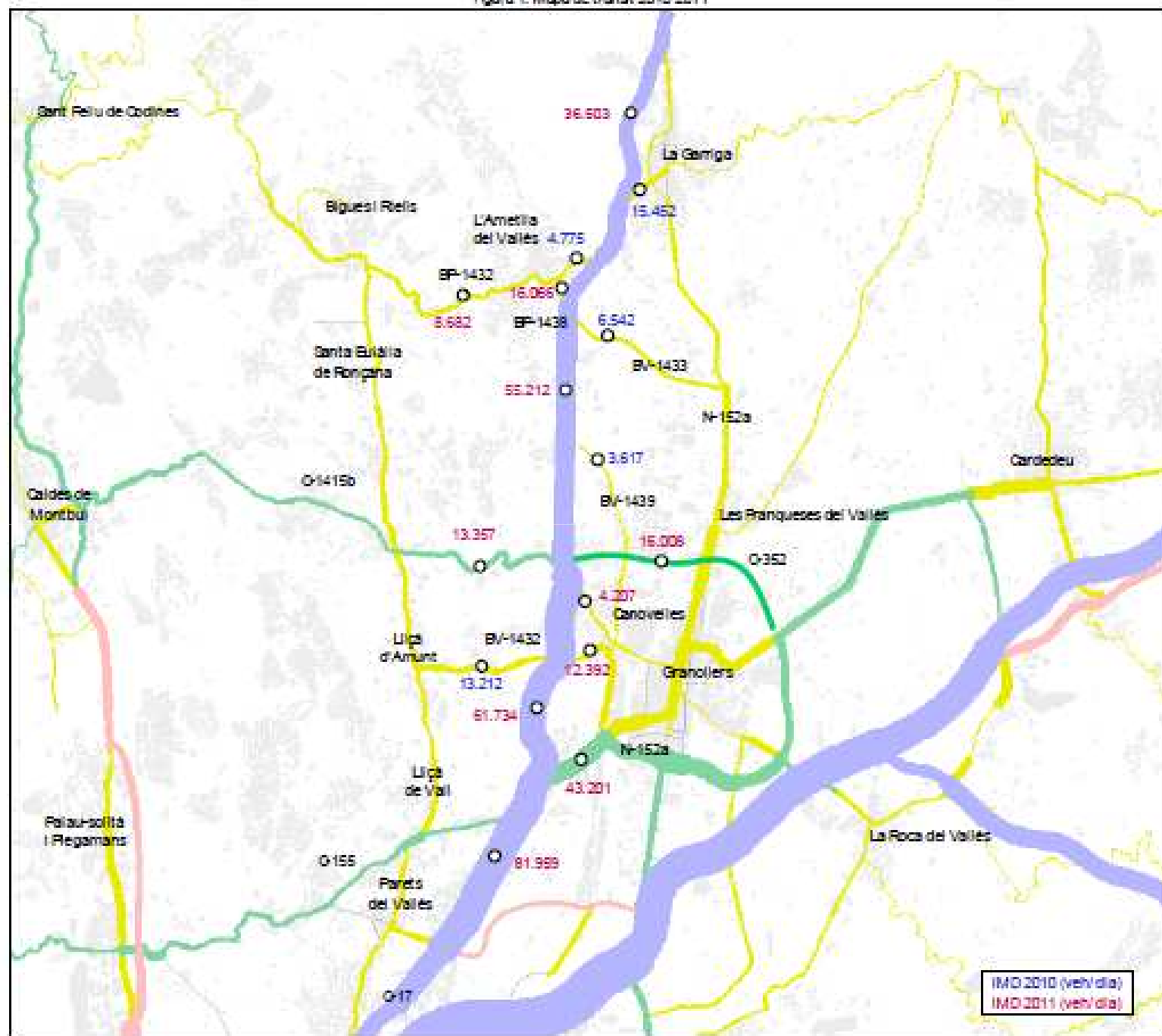


Figura 53. Resultat de l'assignació 2038 sense la B-40

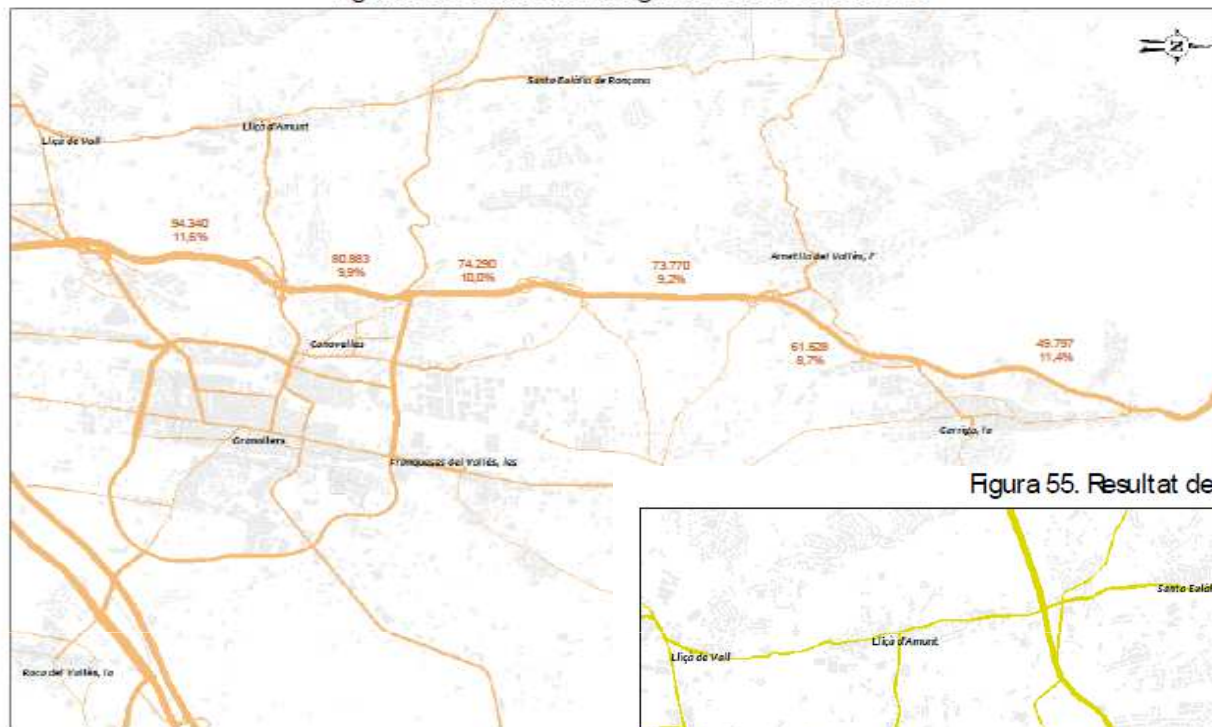


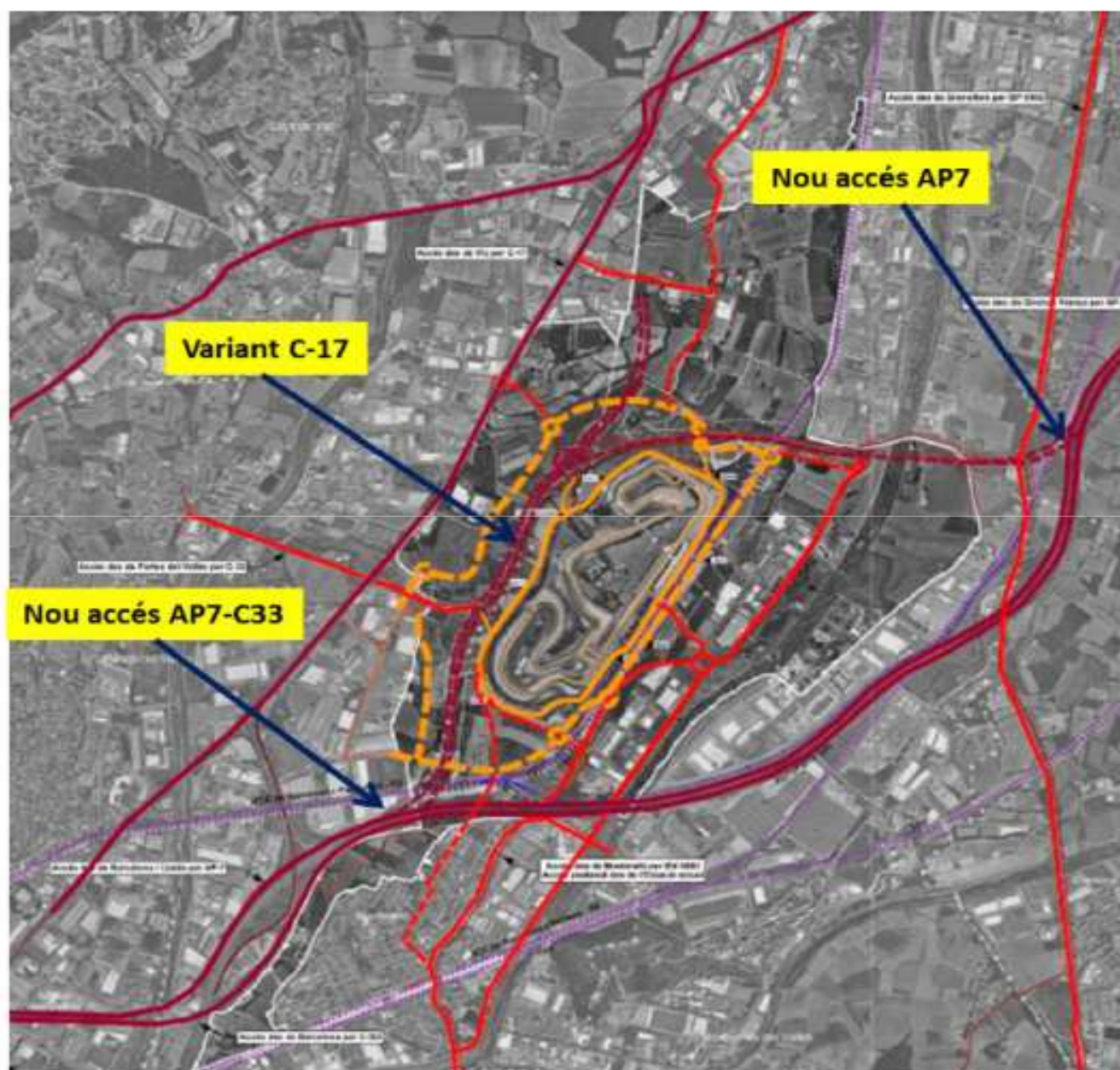
Figura 55. Resultat de l'assignació 2038 amb la B-40



Ampliació 3r carril de la carretera C-17 del PK 18+100 al 30+

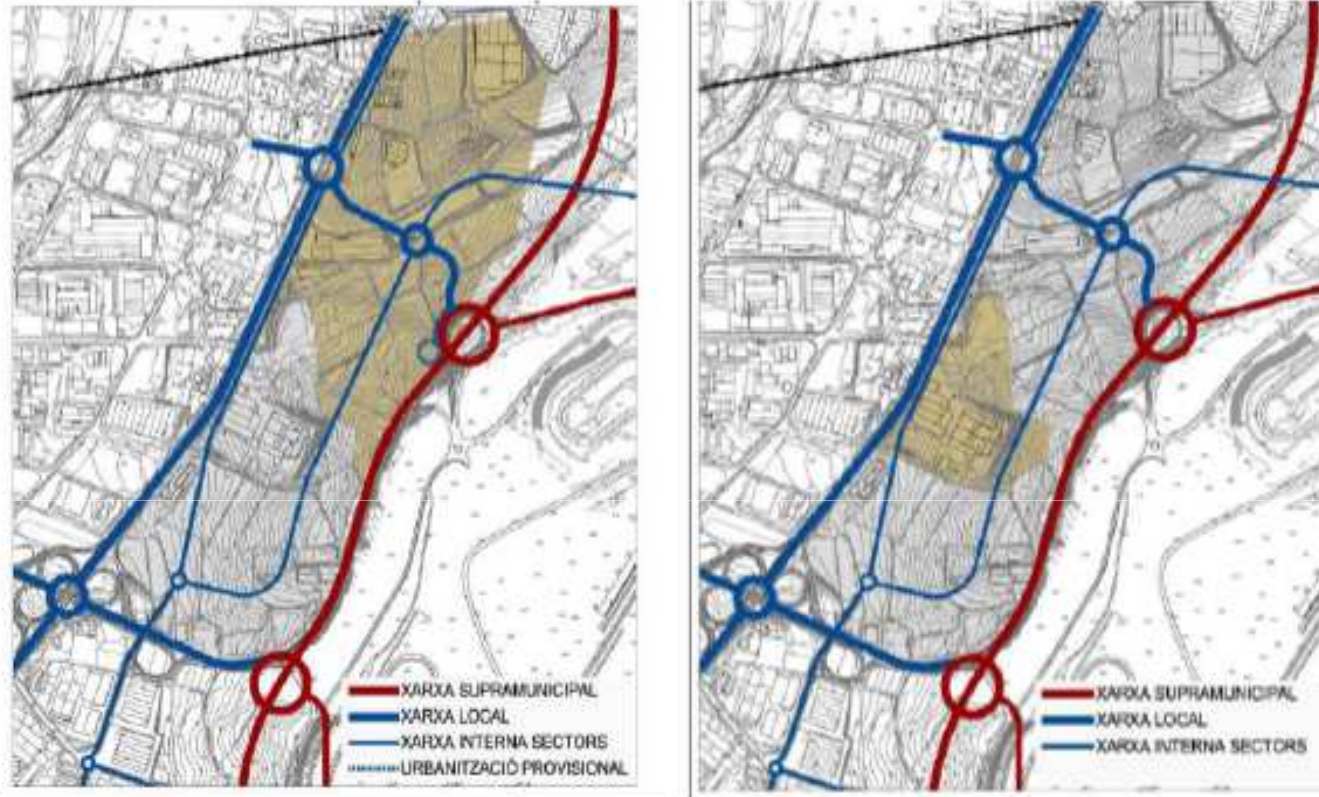
IMD (veh/dia)
% Vehícles pesants

Esquema d'accessibilitat viària del PDU del Circuit de Catalunya



Orientacions del PDU sobre sectors de planejament derivat

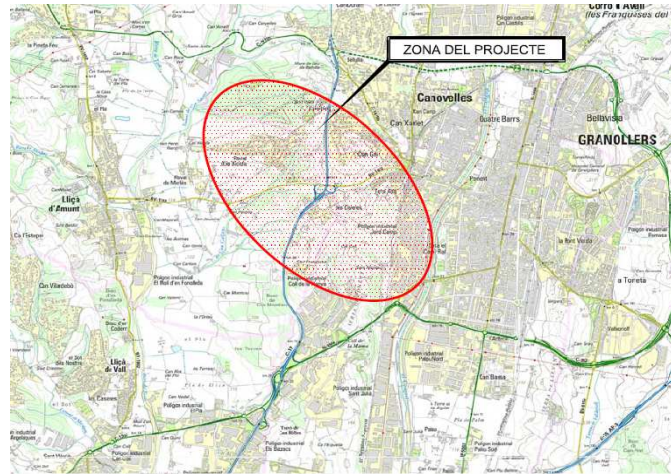
Sector Nord-est Parets (39,5 ha) Sector Nutrexpa Parets 9,9 ha



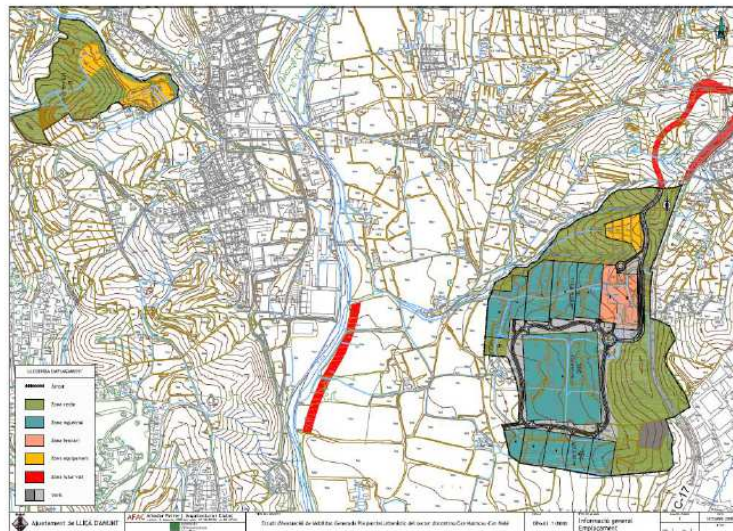
Font: PDU del Circuit de Catalunya

- Les activitats proposades al PDU poden agreujar encara més els problemes de congestió a la C-17 en dies laborables. Dit d'altra manera: el coll d'ampolla que ja ara és el tram entre Parets i Mollet pot ser encara més gran.
- Sense ampliació de la capacitat de la xarxa viària en aquesta zona, la instal·lació de les activitats previstes en el PDU s'haurà de fer amb cautela.

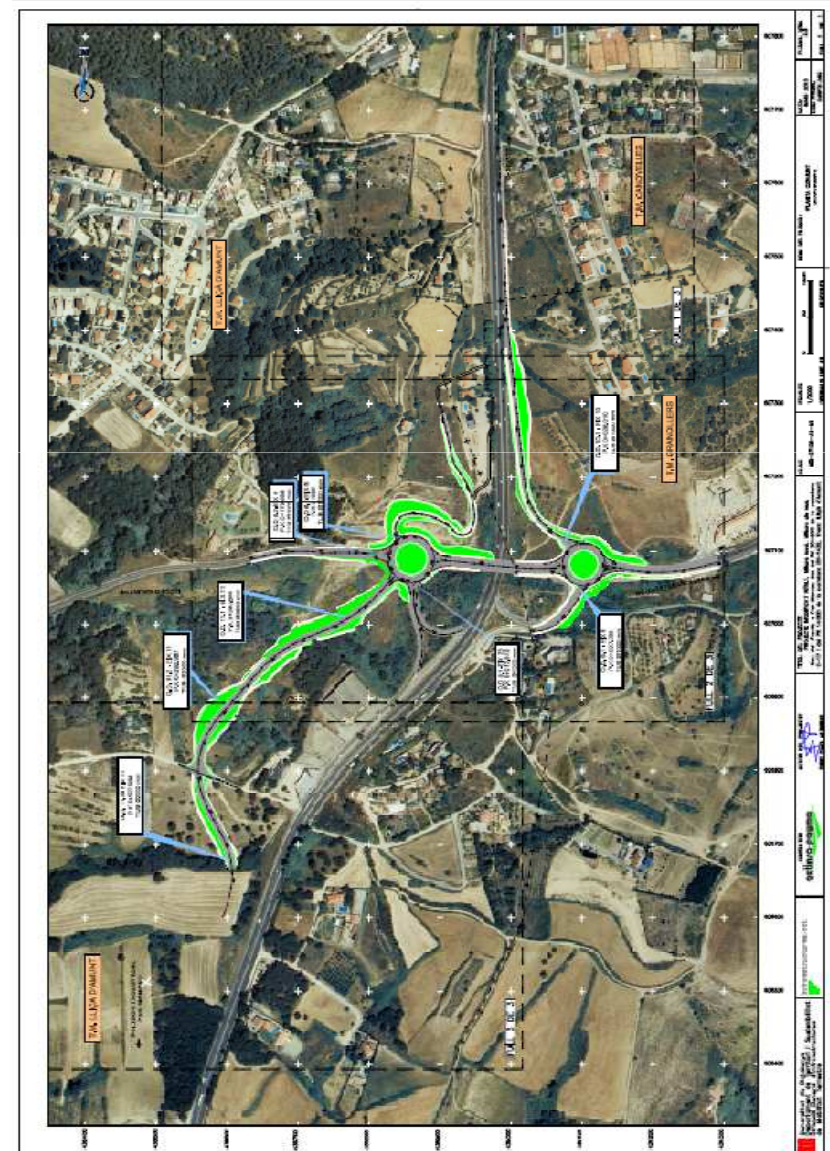
Projecte de millora de l'enllaç de Lliçà d'Amunt o de Granollers Centre. Accés Mango



Plànol d'ordenació PPU Can Malé i Can Montcau



Font: Ajuntament de Lliçà de Munt



Situació actual

La Generalitat disposa ja dels Estudis Informatius que permetrien iniciar el procés per a tenir una nova carretera C-17 de 3+3 carrils entre Mollet i La Garriga.

En el tram **Mollet - Parets - Montmeló - Lliça de Vall**, el més urbà i congestionat, la solució consisteix en una **variant cap a la zona del circuit i la Interpol·lar. Aquesta solució costaria 205 M€**, i permetria iniciar el procés de reconvertir aquest tram actualment suburbà i perillós en una gran avinguda comarcal i industrial.

En el tram **Lliça de Vall - La Garriga** la solució consisteix en l'**ampliació del traçat actual a 3 + 3**, excepte en l'enllaç de Canovelles que fou remodelat fa pocs anys i es mantindria el 2 + 2. Aquesta solució costaria **135 M€**.

La implantació actualment en fase d'obres del gran centre logístic de Mango ha portat la Generalitat a una actuació de millora de l'enllaç de Granollers Centre / Lliça de Munt.

Després d'uns anys d'estancament del tràfic degut a la crisi, aquest torna a augmentar, i ja es donen episodis de congestió en les hores punta dels dies feiners. Implantacions ja en marxa com la de Mango, o les que puguin sorgir a l'entorn del Circuit, o en general la dinàmica de recuperació industrial, portaran a agreuja la situació.

Però **la Generalitat no podrà invertir 340 M€ en un horitzó previsible**, de manera que la situació s'anirà agreujant.

La Generalitat ha decidit canviar d'estratègia, i ha començat la **redacció del projecte de traçat de l'ampliació a 3 carrils del tram primer, Mollet - Lliça de d'Amunt**, justament aquell en el que es preveia la variant que faria possible la reconversió del traçat actual en una gran avinguda. Aquesta ampliació forçosament implicarà remodelar / suprimir accessos cap als carrers i parcel·les del voltant, la qual cosa resulta contradictòria amb la solució final desitjada. La idea es acabar tenint **uns tres projectes d'uns 10 M€ cadascun que permetin anar fent millores que evitin l'agreujament de la congestió.**

Aquesta nou enfoc no deixa de ser raonable o si més no pragmàtic, però allunya encara més la possibilitat de que el traçat actual esdevingui una avinguda algun dia, i significa la consolidació d'una situació no desitjable. **La C-17 continuarà sent una barrera important en el territori, en lloc d'esdevenir un nexa d'unió.**

Propostes

Estudiar com hauria de ser la reconversió de la C-17 a llarg termini quan es pugui fer la nova autovia-variant.

Intentar que les actuacions d'ampliació a 3r carril que es facin siguin coherents (o almenys no massa contradictòries) amb la visió d'avinguda a llarg termini. Això implicaria un treball previ al que ja s'està realitzant (el projecte de traçat ja encarregat) i assumir que la Generalitat haurà d'invertir també en vials fora de la C-17 (cosa que s'ha resistit sempre a fer), i que en aquesta nova C-17 cal actuar amb criteris diferents de l'estricta compliment de la normativa de traçat de carreteres, atenent al seu caire "urbà".

Assumir que el Vallès està encara mancat d'estructura viària bàsica, particularment el Quart Cinturó o Ronda Vallès i la Interpol·lar, i que a hores d'ara la millor solució, a manca d'una visió coherent alternativa, es la que proposa el PTM.

El Quart Cinturó permetrà distribuir millor el trànsit, i si estes construït i ben connectat amb la xarxa viària del Vallès, alleugeraria el trànsit del tram Mollet - Granollers de la C-17.