

# **TRANSPORT PÚBLIC A ESPLUGUES**

**PDI 2001-2010:  
*EL FUTUR EN JOC***

**Visió des de l'Associació per a la Promoció  
del Transport Públic**



Associació per a la Promoció del Transport Públic  
Rambla Catalunya 29, 4<sup>art</sup>  
08007 Barcelona  
[www.laptp.org](http://www.laptp.org)

# TRANSPORT PÚBLIC A ESPLUGUES

Visió des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic

## 1. Situació actual a Esplugues

Esplugues de Llobregat compta amb un dèficit important de transport públic ferroviari. En l'actualitat, tan sols compta amb l'estació de Metro (Línia 5) de Can Vidalet, situada en l'extrem sud del terme municipal. També s'està construint una línia de tramvia al llarg de la carretera de Cornellà i de Laureà Miró, entre l'Hospitalet i el Pont d'Esplugues.

És debat de plena actualitat, la inclusió de nous projectes en el Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 de l'ATM que afecten a la ciutat:

-Nova línia 12 Castelldefels- Sarrià, amb tres parades al nostre municipi (St.Joan de Déu, Pont d'Esplugues i Àngel Guimerà).

-Pas del tramvia pel tram central de la carretera Laureà Miró entre el Pont d'Esplugues i Sant Just Desvern, a l'alçada de la Rambla Aquesta actuació es troba encara en estudi.

És d'especial rellevància sensibilitat que provoca a Esplugues, la manca d'un transport públic eficaç. És per això que cal tractar el problema en totes les dimensions: ambiental, econòmica i sociològica.

## 2. El problema general de la mobilitat

### El cercle viciós

Partim de l'actual sistema, basat en un **model insostenible**: transport massiu basat en l'automòbil. Especialment preocupant és el nombre de vehicles censats a Esplugues: 25.821 per a 45.899 habitants, amb una taxa idèntica a la barcelonina d'1,7 habitants/cotxe però amb una dotació molt menor de transport públic. El nombre de cotxes creix any rera any, de manera exponencial, i el repartiment modal del transport públic front el privat va decreixent. La resposta de les administracions a aquest fenomen ha estat impulsar la **construcció cega d'infraestructures** per absorbir la demanda: les Rondes de Barcelona, ampliació de l'autovia de Castelldefels, túnels de Vallvidrera... Aquestes solucions només han aconseguit incentivar la intensitat circulatoria i autocolapsar-se a sí mateixes al cap de pocs anys. Han estat diners de tots els contribuents (conductors i "sensecotxes") que s'han deixat d'invertir en transport públic. Què hem aconseguit amb aquest sistema? Un cercle viciós...



EL CERCLE VICIÓS DEL TRANSPORT URBÀ I L'ÈXODE URBÀ

A Esplugues aquest fet queda agravat amb la manca de ferrocarrils. És per això que és important debatre profundament les propostes del PDI, ja que han de resoldre el major problema que la nostra població: el transport. Cal debatre les solucions orientant-nos cap a una mobilitat sostenible, que fugi d'aquest model que ens porta al **colapse** i a la **contaminació**. Aquest model s'està traduint a nivell social amb un **èxode** cap a poblacions allunyades (a la recerca de **qualitat de vida**) que fomenta encara més la necessitat del transport i provoca que s'hi torni a invertir de forma equivocada. Per aquest motiu Esplugues va perdent població, al igual que altres ciutats de la primera corona metropolitana. Aturar això només es pot fer amb **decisiones polítiques** valentes, que apostin decididament per la mobilitat sostenible. De res serveix conservar la prioritat a l'automòbil quan esdevindrà obsolet en pocs anys degut a la seva autoasfixia.

### **La Mobilitat Sostenible**

Es basa en tres pilars, que han de promoure's de manera conjunta:

- **Transport públic.** Instal·lació de sistemes de transport eficaços (amb plataformes reservades) a totes les escales: interurbana, suburbana i urbana; i per a tothom (propietaris i no propietaris de cotxe).
- **Restricció del vehicle privat** amb la finalitat de disminuir
  - la congestió del espai viari, un bé limitat que s'hauria de dedicar al vianant i la part destinada al transport, democratitzar-la. *L'espai-temps ocupat per un automòbil (circulació + aparcament) és 90 vegades superior al precisat pel metro i 20 vegades al precisat pel tramvia o autobús.*
  - la contaminació (millora de la qualitat de vida): *el 40% del consum energètic català es destina al transport. El ferrocarril té una eficiència energètica entre 7 i 13 vegades superior al automòbil*
  - la mortalitat i sinistralitat (augment de l'esperança de vida) : *A Catalunya els accidents automobilístics són la primera causa de mort entre la joventut. El transport públic té un índex d'accidentabilitat relatiu, de 10 a 20 vegades menor.*
- **Planificació urbana equilibrada.** No urbanitzar allà on es faci difícil l'arribada de transport públic, ni abans de redactar un pla de mobilitat en transport públic annex que garanteixi futures necessitats de la població.

### **La planificació del Transport Públic**

El transport públic es troba sovint amb problemes per a la seva adequada expansió, que frenen el seu desenvolupament. Hi ha certs tabús socials, alimentats per alguns polítics, que tan sols ajuden a mantenir la prepotència automobilística que esclafa qualsevol intent de canvi. El cotxe devora la ciutat, la contamina (ambientalment, acústicament i visualment), l'encareix, la fa insegura, l'ocupa massivament, provoca estrès i a sobre, condiciona el desenvolupament de la xarxa de transports públics en dos nivells:

- En superfície:
  - Ocupació indiscriminada de carrils bus
  - Congestió del viari compartit (autobusos colapsats per cotxes)
  - Es presenta com a impediment per a la instal·lació de tramvies i nous carrils d'autobús (Trambaix, carril VAO sobre l'A-2...). *És planteja com a impediment, precisament allò que és solució d'un problema.*
- Soterrat:

- Condicionant el traçat del metro per no afectar a carrers d'ús massiu durant les obres d'aquests. *Un dels motius pels quals els futurs usuaris de la Línia 9 hauran de baixar a 60 metres sota terra, és evitar afectar al viari durant les obres de construcció dels túnels...*

Així doncs, **no** és recomanable condicionar el transport públic als següents factors:

- L'automòbil, mantenint la seva quota de poder com a destructor ambiental i social.
- Els afers polítics. Cal solucionar els problemes amb el major consens polític possible i evitar que les discussions frenin el desenvolupament de la xarxa. De fet és un dels esperits fundadors de l'ATM. Solucions com aquestes jornades de reflexió són un aspecte positiu i a tenir en compte.
- Ideologies de caire simplista:
  - *El cotxe com a símbol de poder i nivell social*
  - *El metro com a símbol de capitalitat i importància*
  - *El tramvia com a element estètic, metro de segona, metro dels pobres...*
  - *El monocarril com a paradigma de la modernitat*
  - *Incompatibilitats metro-tramvia... i d'altres*

Caldria doncs, orientar l'estudi de les noves xarxes en funció de paràmetres com:

- Estudis de demanda i necessitats de la població
- Nivells d'accessibilitat (Facilitat d'accés, tant per a PMR's i també resta d'usuaris)
- Intermodalitat amb la resta de transports
- Traçats competitius que no fugin del problema real (colapses de vies principals)
- Condicionants naturals (restriccions geològiques, respecte pel medi ambient...)
- Pressupostos disponibles (que s'haurien d'augmentar notablement a favor del transport públic)

### 3. Propostes de futur per a Esplugues

#### **La conveniència de combinar Metro i Tramvia**

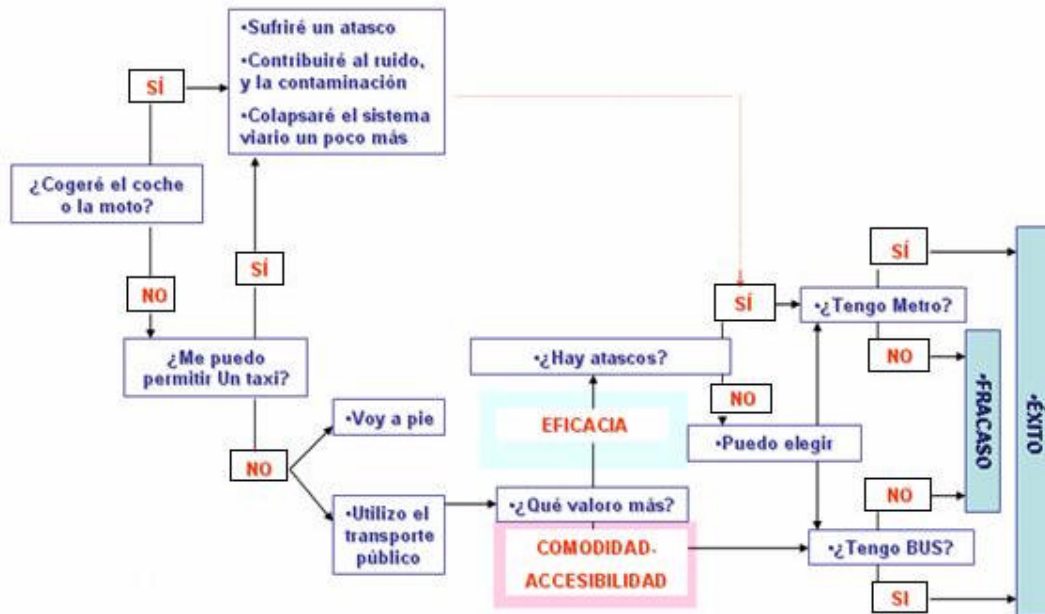
Seguint la consigna de "pensar globalment i actuar localment", no podem aparcar el problema d'Esplugues, acceptant les teories sobre la mobilitat i no actuant en conseqüència. Ningú negarà la importància del transport públic, ni la necessitat de controlar l'expansió automobilística; ja que les obvietats es tracten així. Però on realment es nota la voluntat de resoldre el problema, és a l'hora de prendre decisions; no donant-nos la raó.

Des de **l'Associació per a la Promoció del Transport Públic** sempre hem mantingut una posició clara respecte el transport al municipi. Hem impulsat amb força la idea de què "**Metro i Tramvia són compatibles**". Hem fet campanyes de promoció i conscienciació social del tramvia, reivindicant intermodalitat entre aquest mitjà i el metro. Finalment el PDI, contempla aquesta situació a Esplugues, seguint exemples que com Lyon o Berlín, han apostat per no limitar l'eficàcia del ferrocarril als soterraments. Circular per superfície de manera eficaç, només es pot fer amb tramvia (veure organigrama adjunt).

Tampoc ens hem vinculat a l'Ajuntament d'Esplugues, que va aconseguir desviar la línia de tramvia de Sant Feliu per l'Avinguda Baix Llobregat en contra de la nostra idea de

prioritzar el transport públic. Representem doncs, una **alternativa de transport nova**, que aspira de manera clara a un futur més sostenible que integri transport públic, restricció automobilística i planificació urbana coherent. L'augment del transport públic dels últims anys, caldria millorar-lo augmentant la quota de participació del transport públic sobre el privat i no sols en termes absoluts, com ha succeït fins aleshores. El tramvia ajudaria molt notablement en aquesta tasca, perquè s'encarregaria del buit d'usuaris que avui no queden satisfets pel metro (per la seva inaccessibilitat) i l'autobús (per la seva lentitud).

**BARCELONA: EL DILEMA DE LA DICOTOMIA METRO-BUS: Elegir entre Eficacia y Comodidad**



Elaboración Propia

**LES DICOTOMIES METRO-BUS NO SÓN BENEFICIOSES PER AL TRANSPORT PÚBLIC**

- La idoneïtat del **tramvia** radica en cinc factors principals, que s'hi combinen:
- **Eficàcia**, com a efecte combinat del
    - **Ferrocarril (metro)**
      - Velocitat comercial (20 km/h)
      - Regularitat i bona freqüència de pas (5 minuts en tram comú)
    - **Autobús (transports per superfície)**
      - Accessibilitat per a tots (plataforma baixa)
      - Comodat i facilitat d'ús (sense escales, ascensors ni rampes)
  - **Sostenibilitat**: ambiental i econòmica (tant en construcció com en explotació)
  - **Justícia social**, ja que és el sistema de transport que millor aguditza el fet democràtic sobre la superfície viària:
    - *Ocupant el mateix espai que dos carrils de cotxe, té una capacitat de transport 20 vegades superior*
    - *Tothom té dret a circular de manera ràpida, amb il·luminació i ventilació naturals, i sense problemes d'accessibilitat*
    - *El 55% dels catalans no té carnet de conduir, i el 67% fan servir transports públics per a desplaçar-se (de manera aïllada o combinats amb el cotxe)*

- *Hi ha una necessitat de disposar de **superfície útil** pel transport públic. Madrid, amb la seva extensa xarxa de metro, mou el 57 % dels usuaris del transport públic en autobús. Barcelona en canvi, només aconseguix un 41%*
- **Millores urbanístiques.** La instal·lació del tramvia comporta millores urbanístiques de l'entorn, així com una pacificació del trànsit adjacent mitjançant la construcció de noves rotondes, més passos de vianants, major regulació semafòrica... Es realitza un canvi funcional de la ciutat, d'autopista urbana a carrer.
- **Mercat propi.** El tramvia es fa càrrec d'aquella demanda insatisfeta pel metro i autobús, caracteritzada per una distància entre estacions (400 metres) i una capacitat de viatgers concreta; omplint el buit que queda a la ciutat.

El metro quedaria destinat per a un usuari de "llarg recorregut" en l'àmbit urbà. Així com en escala estatal ha de coexistir el tren d'alta velocitat amb el regional, el metro ho ha de fer amb el tramvia a la ciutat. Podriem explicar també les bondats del metro, però el prestigi social de què ja disposa ho fa innecessari.

Seguint aquests criteris; l'Associació per a la Promoció del Transport Públic va presentar (entre d'altres) les següents al·legacions al Pla Director d'Infraestructures 2001-2010 aprovat inicialment el 25 de maig de 2000:

- Connexió del Trambaix i Trambesòs al llarg de tota l'avinguda Diagonal
- Ampliació del Trambaix des de Sant Feliu fins el futur intercanviador modal de Quatre Camins (a Sant Vicenç dels Horts) on s'hi trobarien autobusos, FGC, el TRAM i un aparcament dissuassori. A aquesta al·legació també s'afegiren els ajuntaments de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei.
- Ampliació de la Línia 3 del Metro fins a Esplugues i Sant Just creant un intercanviador modal al Pont d'Esplugues entre FCMB i el TRAM.

Gràcies a aquestes al·legacions, i les fetes pels ajuntaments d'Esplugues, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat i la plataforma "Volem el Metro"; la modificació del PDI de l'abril d'enguany, va incloure l'arribada del metro a aquestes poblacions de la mà d'una nova línia de Metro (la L-12) de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya. A més hem aconseguit fer entrar dins del PDI, els estudis per a la prolongació del Trambaix fins a Quatre Camins.

Cal afegir l'estudi per a la circulació del tramvia pel tram central de la Carretera de Laureà Miró; fet que tot i que no vam al·legar, sempre hem defensat. La sorpresa d'aquesta inclusió, ens torna a animar per a reivindicar aquest traçat pels motius que detallarem en el proper apartat. Vistos els nous escenaris, i aprofitant l'oportunitat donada per l'ajuntament d'Esplugues d'ésser escoltats, proposem una sèrie d'idees per a què es tinguin en compte a l'hora de posicionar-se davant del nou PDI.

## **Les propostes i sol·licituds de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic per al municipi d'Esplugues de Llobregat**

### **TRAMBAIX**

Finalitzar, tal i com preveu el PDI 2001-2010 d'abril de 2002, la construcció del Tramvia Diagonal (Pl.F.Macià)- Baix Llobregat (**Trambaix**) amb la màxima celeritat possible i el traçat aprovat.

Justificació: aventatges descrits anteriorment i aventatges de traçat per a Esplugues.

## **NOVA LÍNIA 12**

La nova línia 12 dels FGC es presenta com la solució a la sol·licitada Línia 3 fins a Esplugues de Llobregat, a l'hora que serveix el corredor Castelldefels- Sant Boi. El traçat dins del terme municipal, entra per Sant Joan de Déu, passa per la C-245 fins al Pont d'Esplugues i des d'allà troba la Rambla Àngel Guimerà d'on surt del municipi. És un traçat positiu per a Esplugues ja que no duplica cap infraestructura en construcció, augmenta la cobertura territorial del transport públic, i enllaça amb el Trambaix al Pont.

La nova línia 12 permetrà la vertebració de tot el Baix Llobregat sud, enllaçant-lo amb la capital comarcal i passant pels municipis veïns al nostre municipi. Però caldria reconsiderar l'entrada a Barcelona d'aquesta línia, que es projecta a Sarrià. Si se segueix amb el traçat proposat inicialment, ens trobem amb un tram entre Sant Joan Despí i Sarrià sense transbordament a cap altra línia de Metro. Això pot generar situacions de **colapso** a l'estació de Sarrià, on arribaria gran part del passatge procedent de Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi, Sant Joan Despí, Sant Feliu, Sant Just i Esplugues. Cal estudiar si aquesta estació pot suportar un augment de demanda tan fort, tenint en compte que actualment els trens que procedeixen de Sabadell, Sant Cugat i Terrassa ja arriben plens. Per això demanem a l'Ajuntament d'Esplugues que s'impliqui molt en aquest punt, ja que la qüestió no és tenir un Metro com a símbol de prestigi, sinó un Metro que sigui útil al ciutadà i l'apropi allà on vulgui de manera còmoda i ràpida. Per això plantejem la conveniència d'establir un enllaç amb la línia 3 del Metro a Finestrelles, que permetés una major facilitat d'intercanvi, descongestionés la resta d'intercanviadors i permetés un accés més ràpid a indrets com la plaça d'Espanya, el Poble Sec o Paral·lel; a banda de les mateixes destinacions de la línia 9 i els FGC cap a plaça de Catalunya.

Un altre punt preocupant és el **finançament** de la línia, i la seva execució per abans del 2010. Aquests aspectes són encara una incògnita. La recerca de recursos econòmics i el pas d'idea a projecte<sup>1</sup> poden fer trontollar el que en un principi, no és més que una declaració de bones intencions, una ratlla sobre el paper... Per a aquest problema cal estar preparats, ja que han estat nombrosos els Plans de Metro que mai s'han completat. S'ha de lluitar per fer arribar el Metro fins a què sigui realment una evidència. No podem proclamar alegrement que "ja tenim el Metro", perquè el procés és llarg i caldrà insistència.

### Què proposem?

Des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic sempre hem aspirat a la màxima ambició pel que fa a la disponibilitat del transport públic. Però no podem oblidar-nos de la dependència del fet econòmic i les dificultats tècniques. El cas de la L-12, no hauria de caure en un fet utòpic desacreditat per les esmentades dificultats. Per això proposem una sèrie de mesures destinades a millorar el que en un principi ha de ser una magna línia de Metro i adaptar-la per a la pitjor situació: el seu oblit.

---

<sup>1</sup> La línia 9 ha passat de costar 5.000 Milions de pessetes per quilòmetre a 10.000, quan s'ha redactat el projecte constructiu.

## **PROLONGACIÓ DE LA LÍNIA 3 I CONSTRUCCIÓ DE TÚNEL MIXTE COM A PART DE LA FUTURA INFRAESTRUCTURA DE LA L-12**

- 1) Recuperar la idea de la **prolongació de la L-3**, però fins a Finestrelles. Aquesta actuació seria molt senzilla donat el poc traçat requerit de nova construcció. Caldria prioritzar aquesta actuació a la mateixa construcció de la L-12 des de Sarrià.
- 2) Com a continuació immediata de la proposta 1, seria molt interessant la idea de construir un **túnel mixte** (apte per a FGC-L12 i Metro-L3) entre Finestrelles i Pont d'Esplugues com a part futura de la L-12. A més dels aventatges descrits, aquesta actuació permetria:
  - i. No dependre de l'arribada del Metro a Esplugues des de Sarrià, sinó des de Zona Universitària; amb majors garanties d'execució en temps i pressupost.
  - ii. Permetre l'arribada dels trens de la L3 fins al Pont d'Esplugues mentre no arriba la L-12.
  - iii. La possibilitat d'establir un servei combinat de L-3 i L-12, des del pont, bifurcant-se a Finestrelles, i multiplicant les possibilitats d'enllaç amb la resta de xarxa d'una manera espectacular. Aquesta situació podria esdevenir definitiva.

**Objectius:** Aquest sistema permetria **disposar de Metro a Esplugues amb garantia (en temps i recursos)**, evitant córrer riscos davant d'un eventual abandonament de la L-12 per inviabilitat econòmica, o un retard etern en l'execució de la línia per motius tècnics. Seria una manera intel·ligent d'aprofitar els recursos i prioritzar els trams d'infraestructura més necessaris, sense afegir un sobrecost a les actuacions previstes en el PDI ni dependre de grans obres. A més **s'asseguraria des d'un començament la sol·licitada connexió amb la Línia 3** per descongestionar l'estació de Sarrià.

Aquesta actuació no és fantàstica ni irrealitzable. A València, el metro entre Mislata-Almassil i Xàtiva s'explota com a ramal de la Línia 3, tot i que en un futur formarà part de la Línia 5. D'aquesta manera han aconseguit gaudir de Metro abans de la construcció de la totalitat de la línia 5, fet que hagués hipotecat l'arribada del sistema a aquella zona. A Barcelona, el tram de la Línia 4 entre La Pau i Pep Ventura passarà a ésser part de la Línia 2 el proper mes d'octubre. Només cal tenir unes xarxes tècnicament unifiades.

La compatibilitat d'aquestes dues línies (L3 i L12) resulta inqüestionable:

- Mateix ample de via: 1.435 mm (Internacional, UIC)<sup>2</sup>
- Semblant tensió d'alimentació
  - 1.500 Vcc per als FGC<sup>3</sup>
  - 1.200 Vcc per al Metro-L3
- Gàlib similar, amplada:
  - 2.750 mil·límetres per als trens més amples de FGC (sèrie 112)
  - 2.710 mil·límetres per als trens sèrie 3.000 i 2.000 de la Línia 3.
- Gàlib similar, llargària dels cotxes:
  - 20,345 metres per als cotxes més llargs de FGC (sèrie 111)
  - 17,615 metres dels cotxes sèrie 3.000 i 2.000 de la Línia 3.
- Llargària dels trens: 80 metres

<sup>2</sup> Veure esquemes adjunts, dels trens sèries 111 i 112 de FGC, i sèrie 3.000 del Metro-Línia 3.

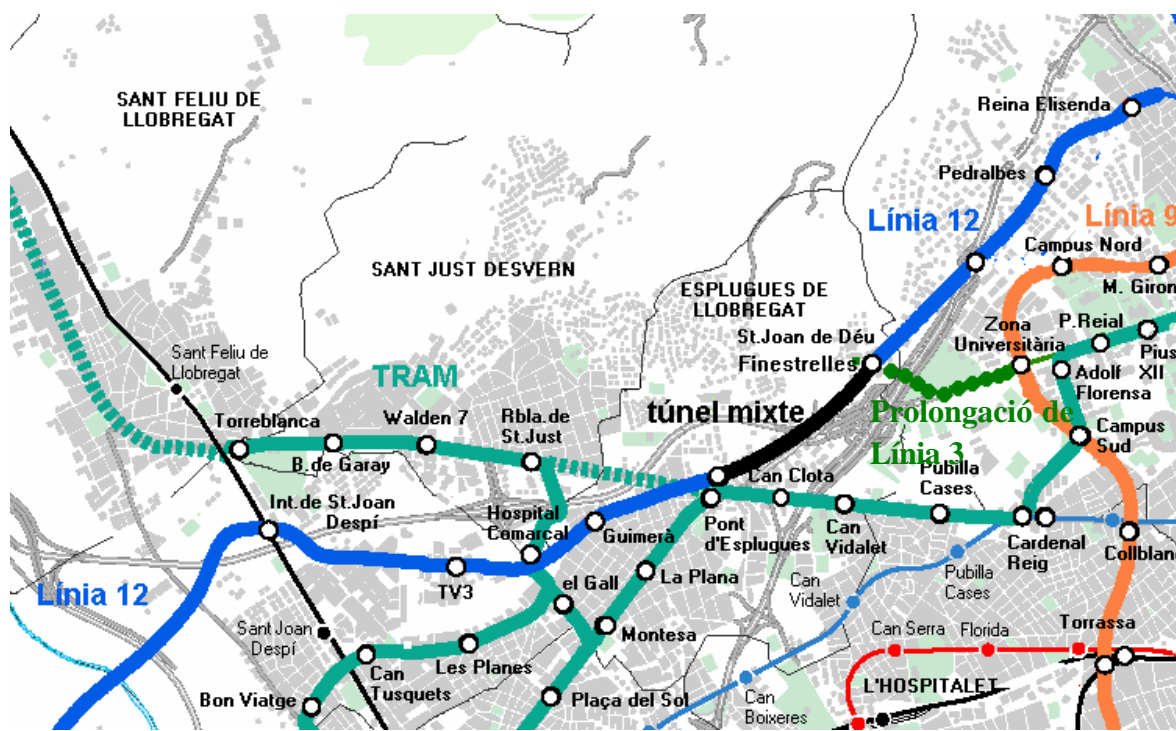
<sup>3</sup> Els trens que cobreixen el servei Reina Elisenda-Pl. Catalunya i Av.Tibidabo-Pl. Catalunya són aptes per a la circulació sota catenària de 1.200 Vcc



Les exigències majors d'infraestructura es requereixen per als FGC, per un major galib. Com que aquesta empresa anava a ser la destinatària de la futura L-12, el túnel mixte no representa doncs, cap sobrecost tècnic ni econòmic per compatibilitzar-lo amb els trens de la Línia 3.

Donat l'estat prematur del disseny d'aquesta línia 12, ens agradaria que aquests suggeriments es tinguessin en compte tan per l'Ajuntament com per l'ATM. Al projecte tan sols caldria:

- Preparar en cota, l'estació de Finestrelles per acollir la bifurcació L3-L12. Preferiblement s'hauria de construir un salt de moltó semblant a l'existent en l'estació de Gràcia.
- Establir a l'intercanviador Pont d'Esplugues una tercera via per maniobres dels trens que finalitzessin allà el recorregut (procedents de Línia 3).
- Dissenyar un sistema de senyalització mixte, amb centre de comandament unificat que permetés la circulació d'ambdues companyies amb màximes condicions de seguretat en cas que la dualitat del servei esdevingués definitiva.



ESQUEMA DE LA PROPOSTA

## EL TRAMVIA PER LAUREÀ MIRÓ

La modificació del PDI ofereix de nou la possibilitat d'inserir el tramvia en el tram central de la carretera de Laureà Miró. En el primer projecte del Trambaix, ja va figurar aquest tram com a part integrant de la línia Barcelona-Sant Just-Sant Feliu.

Amb el pas del temps, l'Ajuntament d'Esplugues va alegar el pas del tramvia per aquesta via, on la secció s'estreny considerablement (a uns 20 metres) i obligaria a ocupar dos carrils de circulació dels cotxes.

Des de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, i seguint les premises sobre la **mobilitat sostenible** exposades anteriorment; aquest tram hauria de ser un exemple

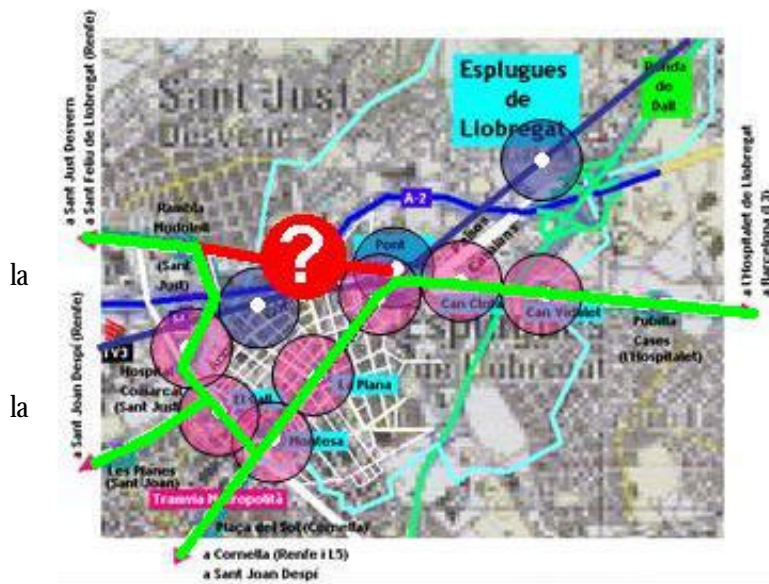
de com amb el tramvia pot integrar planificació urbanística, la potenciació del transport públic i la restricció automobilística. La decisió de l'Ajuntament va ser un clar exemple de com es pot arribar a **supeditar la construcció del transport públic al trànsit privat**; fet que des de la nostra associació rebutgem enèrgicament. No es pot parlar de promoció del transport públic i dir alhora que "el tramvia no cap a Laureà Miró". El que no cap a Laureà Miró és tot; i en aquest aspecte, ja es va prendre una decisió: mantenir la supremacia automobilística per sobre de qualsevol mesura correctiva.

Diverses han estat les **solucions** plantejades al problema automobilístic de Laureà Miró, que no només es limita al pas del tramvia sinó a la qualitat de vida dels veïns que es veuen obligats a conuiuïre a 4 metres de tota una carretera nacional. Les actuacions proposades han estat el desviament de la carretera fent-la paral·lela a la A-2, per Barcelona Regional; el desviament del trànsit per la carretera de Cornellà i avinguda del Baix Llobregat, per l'ATM; i el soterrament de la N-340 (proposada com a condició per l'Ajuntament per inserir-hi el tramvia). Cap de les solucions anteriors ha tingut una promoció adequada. L'alternativa més senzilla, la del desviament, s'ha rebutjat en tot moment preferint fer el revolt per l'Av. Baix Llobregat al futur usuari del tramvia (transport públic), i penalitzant la seva ecomobilitat. El que en un principi havia de ser un ramal secundari del tramvia, passava a formar part de la línia general de Sant Just i Sant Feliu. Des de la nostra associació proposem que es tornin a tenir en compte aquestes solucions per als recorreguts Barcelona- Sant Just- Sant Feliu i es mantingui l'alternativa de l'Av. Baix Llobregat com a ramal secundari. Sobretot que no es condicioni el pas del tramvia per Laureà Miró a la solució a adoptar pel trànsit rodat. El tram que reivindicuem, dins la xarxa Trambaix té molts aspectes positius:

- **Dotació de transport públic ràpid i còmode a la Mallola** (ni l'actual Trambaix ni la L-12 ho fan avui)
- **Reconversió a via cívica i pacificada** d'una carretera nacional amb intensitats de tràfic elevadíssimes: *dues vies de tramvia transporten a la mateixa gent que 5 carrils de cotxe per sentit, alhora que augmenten la velocitat, seguretat i qualitat de vida (menys sorolls i contaminació) de les zones adjacents.*
- **Estalvi energètic i en temps de viatge**, pels viatgers de Sant Joan Despí, Sant Feliu, Molins de Rei i Quatre Camins (futur intercanviador amb FGC a St.Vicenç dels Horts). *Circular per l'Avinguda Baix Llobregat, suposa recórrer 1,5 km de més a les destinacions entre Barcelona i l'Hospitalet, i Sant Just, Sant Feliu, Molins i St.Vicenç dels Horts; amb el conseqüent malbaratament d'energia i temps.*

<b>COMPARATIVA ENTRE ELS TRAÇATS PER A LA LÍNIA DE BARCELONA A SANT JUST I SANT FELIU</b>			
	<b>tram directe per L. Miró</b>	per Av. Baix Llobregat	<b>Reducció</b>
Distància	<b>1,122 km</b>	2,629 km	<b>56,2 %</b>
Temps	<b>4 minuts</b>	10 minuts	<b>66,25%</b>
Parades	<b>2</b>	5	<b>-3</b>
Càlculs estimats per a una velocitat mitjana de 20 km/h			

- **Trencar la tendència actual** de privilegi per a l'automòbil. *A Barcelona es mou en automòbil un 25% de la població, però ho fa ocupant un 65% del viari, una situació completament injusta i antidemocràtica. Una de les novetats del Trambaix respecte els seus homòlegs europeus, és el respecte a la superfície dedicada al cotxe. Ciutats com Lyon han implantat el tramvia directament sobre els carrils d'automòbils que havien quedat obsolets.*



La major cobertura territorial del tramvia sobre Esplugues, davant de la L-12, troba un punt de discontinuïtat en el tram central de la carretera Laureà Miró. El barri de la Mallola és el principal perjudicat sense nova parada que s'hi construiria a l'alçada del pas de l'A-2. També ho agrairien els ciutadans de resta de la línia que estalviarien més d'un quart d'hora diari en els seus desplaçaments en tramvia d'anada i tornada.

## NOVA SORTIDA A L'ESTACIÓ DE CAN VIDALET

No podem oblidar un tema que al PDI no apareix implícitament: la construcció d'una nova boca de Metro a l'estació de Can Vidalet. Aquesta estació és una de les poques de la xarxa del Ferrocarril Metropolità de Barcelona que tan sols compta amb una sola sortida.

Especialment greu és l'assumpte, si es té en compte el perill que suposa davant d'una possible necessitat d'evacuar l'estació per alguna emergència. També ens preocupen les aglomeracions que s'hi produeixen en hora punta, ja que tot el passatge es concentra en la mateixa direcció. Aquest fet es veu agreujat amb una reduïda amplada d'andanes, on a sobre s'han instal·lat màquines d'autovenda que estreten encara més el pas als viatgers. D'altra banda, presenta problemes d'accessibilitat, ja que l'accés únic obliga a realitzar el doble de camí a peu quan la sortida de l'estació de destinació es troba a la banda "Cornellà" de l'estació.

La nova sortida a construir, s'hauria d'aprofitar també per crear un accés a persones amb mobilitat reduïda mitjançant ascensors entre el carrer i vestíbul, i entre vestíbul i andanes.

## MILLORA DEL SERVEI URBÀ D'AUTOBÚS

Hauríem d'aspirar a gaudir d'un transport intern més efectiu i competent. El cas de l'Esplubús i Esplujust, és l'exemple d'allò que cal potenciar a nivell municipal. No resulta lògic parlar de tramvies cap a Barcelona cada cinc minuts, i disposar d'un servei urbà d'autobús que amb freqüències de cada hora te n'ha d'apropar a les parades.

A més, en el cas d'Esplugues, l'Esplubús i Esplujust són l'únic transport a barris de difícil inclusió en una futura xarxa ferroviària. Les barriades de Ciutat Diagonal y La Miranda, de caràcter muntanyenc i dispers, tan sols poden ser servides per l'autobús. Per aquest motiu cal pensar en unes **freqüències mínimes de quart d'hora**, que assegurin una integració d'aquestes zones en la xarxa de transport metropolità.

Mentre no es construeixi el Trambaix pel tram central de Laureà Miró, el servei es continuarà realitzant amb autobús. Cal pensar en preparar el terreny al futur tramvia i destinar un dels dos **carrils** de circulació per sentit de la Carretera Laureà Miró exclusivament a

**autobusos.** Línies com l'Esplubus, l'Esplujust, L-50, L-51, L-57, L-56, L60, L-62, 63 i 157 pateixen diàriament el colapse que produeixen els vehicles convencionals.

Donat que tota la xarxa ferroviària que ha d'arribar a Esplugues (Trambaix i L-12) es farà adaptada a Persones amb Mobilitat Reduïda (PMR), caldria completar el sistema integrant també la xarxa d'autobusos. La **construcció d'andanes a totes les parades d'autobús** permetria una major facilitat d'accés a l'usuari. La importància d'aquestes plataformes radica en que s'impedeix l'estacionament irregular de vehicles entre la marquesina i l'autobús; es redueix la distància entre la porta del vehicle i el terra, i s'eviten maniobres dificultoses al conductor.

## **MILLORA DE LA MOBILITAT A PEU I EN BICI**

Encara que no sigui pròpiament transport públic, és important fomentar i millorar les condicions de la mobilitat a peu, ja que forma part del viatge porta a porta de l'usuari que fa servir l'autobús, el metro o el tramvia.

Per a garantir voreres pel vianant i seguretat en la mobilitat a peu proposem:

- Que l'Ajuntament continui la tasca de **vianalització de carrers** que ha portat a terme fins avui, tenint cura d'aspectes com rampes per a PMR, mobiliari urbà no molest, amplades de vorera generoses...
- Creiem que s'haurien d'estudiar mesures com el **sistema rotatiu per a les càrregues i descàrregues**. L'Ajuntament de Barcelona ho ha portat a terme i permet una major regulació de les zones d'aparcament per a càrrega i descàrrega, que sovint són emprades per l'estacionament definitiu del vehicle durant tot el dia. Consisteix en el repartiment d'un rellotge de cartró que delimita els 20 minuts màxims per a realitzar aquestes operacions i que permet a la guàrdia urbana vigilar que el cotxe estigui només aparcat en l'interval assenyalat.
- **Fomentar l'ús responsable de la motocicleta.** És molt important limitar l'aparcament de motos en la vorera, perquè sovint impedeix l'adequada mobilitat del vianant, sobretot si va en cadira de rodes. Per això demanem que s'estacionin les motos en la calçada, que és el seu "hàbitat natural". En zones de grans concentracions de motos es poden crear aparcaments sobre la calçada a partir dels destinats a l'automòbil.
- **Disseny de carrils bici** que no afecti la seguretat i tranquil·litat del vianant. No hauriem d'establir "xarxes" de carril-bici a base de pintar ratlles sobre una vorera de dos metres d'amplada i sense tenir en compte la barrera que suposa cert tipus de mobiliari urbà (papereres, plafons publicitaris, contenidors de vidre, fanals...). Si es dissenyen aquestes infraestructures per a l'ecomobilitat, demanem que es faci de manera seriosa i planificada.

## **Les propostes de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic que afecten al municipi d'Esplugues fora del seu terme municipal**

- a) **Aprovació definitiva del tramvia entre Plaça Francesc Macià i Plaça de les Glòries** amb traçat per superfície.

Justificació: connectar, en una segona fase, el municipi d'Esplugues de manera lineal<sup>4</sup> amb la branca oest de la Línia 3<sup>5</sup> (a Diagonal), les Línies 4 (a Verdagner) i 2 (a Monumental), branca oest de la Línia 1<sup>6</sup> (a Glòries), nova estació de Rodalies de Diagonal-Mallorca i xarxa Trambesòs. Comunicar les dues xarxes de tramvia aprovades evitant transbordaments excessius. Dotar de transport longitudinal a la Diagonal, que ja compta amb estacions de Metro no connectades entre sí. Fer-ho en superfície aportaria major nombre de parades a la Diagonal (més accessibilitat) i pacificar l'avinguda fent servir el tramvia per dissuadir l'ús del vehicle privat, creant de manera paral·lela zones peatonals i comercials. La Diagonal ha perdut el seu paper comunicatiu entre el Besòs i la Zona Universitària (paper assumit per les Rondes) i s'ha de convertir en un gran eix cívic.

- b) Execució, tal i com és previst al PDI, de la nova línia de **Rodalies-Renfe C5**<sup>7</sup>

Justificació: Permetrà als estudiants de la Universitat Autònoma de Bellaterra anar d'Esplugues a la Facultat amb un sol transbordament: a Cornellà si es va a mb TRAM, o a Sant Joan Despi si es va amb la L-12 de FGC.

- c) Conversió a **metro regional de l'actual línia C-4** de Rodalies Renfe, entre l'Hospitalet i Martorell, mitjançant la prolongació dels trens de les línies C1<sup>8</sup> i C3<sup>9</sup> que finalitzen el seu recorregut a l'Hospitalet fins a aquella població.

Justificació: Comunicar tot el Baix Llobregat amb freqüències de pas de l'ordre dels 5 minuts al quart d'hora mitjançant tramvia, FGC (L-12 i Metro del Baix Llobregat), i Rodalies Renfe (C2 i C4).

- d) Complir la Llei del Parlament de Catalunya que obliga a adaptar tots els transports públics per a minusvàlids (xarxa de Metro-TMB, FGC i Rodalies-Renfe).

Justificació: El viatger amb problemes d'accessibilitat ha de poder tenir continuïtat en el seu viatge més enllà de la Xarxa Trambaix.

Ricard Riol Jurado  
**ASSOCIACIÓ PER A LA PROMOCIÓ DEL TRANSPORT PÚBLIC**  
**Secció del Baix Llobregat**

---

<sup>4</sup> Enllaçar dos punts de manera que per anar de l'origen a la destinació no s'hagin de fer recorreguts excèntrics, de marxa enrera. Serveixi d'exemple Can Vidalet-Sants-Zona Universitària (L5-L3) o Maria Cristina-Drassanes-Diagonal (amb L3)

<sup>5</sup> Drassanes - Canyelles

<sup>6</sup> Marina- Fondo

<sup>7</sup> Nova línia circular de Rodalies: L'Hospitalet-Pl.Catalunya-Cerdanyola Universitat-Molins de Rei-L'Hospitalet

<sup>8</sup> L'Hospitalet / Aeroport - Mataró - Maçanet Massanes

<sup>9</sup> L'Hospitalet - Vic