

## ANNEX: DIRECTRIUS I PROPOSTES

### A. Directrius de necessitat immediata

#### A.1. Metro del Delta – línia C3 de rodalies de Cornellà (Sant Ildefons) a Castelldefels Centre

Es considera una línia de rodalies i de caràcter troncal, que ha de recollir aportacions en bons intercanviadors i que ha d'anar, entrar i travessar Barcelona de forma àgil i directa. Tot i que aquesta línia de ferrocarril és cara i ambiciosa, creiem que és prioritària per al Baix Llobregat i demanem una millora del seu recorregut. Proposem al Govern bifurcar la línia C3 a Sant Ildefons (Cornellà) en comptes de Sant Joan Despí i crear un enllaç entre C3 i C4 a Cornellà Centre, pels següents 5 motius:

- No penalitzar els usuaris del Metro del Delta (Castelldefels, Gavà, Viladecans, Sant Boi) amb un recorregut extra de 6,5 quilòmetres i 15 minuts de temps de viatge addicionals per anar al centre de Barcelona o travessar-la. El principi que inspira la substitució de la L12 per una línia de Rodalies és la rapidesa en l'accés a altres línies i travessar Barcelona (principal funció d'aquesta línia), però el recorregut proposat minimitza aquesta virtut.
- La demanda entre la zona del Metro del Delta, Sant Joan Despí i Sant Feliu sembla no justificar el desviament de la línia respecte el traçat directe si tenim en compte que el traçat proposta se solapa totalment amb la línia C4 i que és possible d'enllaçar amb aquesta a Cornellà Centre.
- Coneguda la dificultat d'ubicar la bifurcació de la C3 en superfície a Cornellà Centre, es proposa bifurcar la C3 a l'alçada de Sant Ildefons de Cornellà i construir una parada sota l'intercanviador de la C4, la línia 5 del Metro i el Trambaix a Cornellà Centre, de forma que tot el Metro del Delta en tingui accés directe.
- La volta fins el barri de la Falguera encareix notablement el projecte, perquè s'incrementen els quilòmetres en 6,5 respecte el traçat directe, i tampoc serveix els barris densos ni centre de Sant Feliu.
- El projecte combinaria millor accessibilitat i rapidesa si s'acompanyés amb la línia 3 perllongada fins a Sant Boi, per tal d'alliberar 6 parades a la línia de Rodalies C3.

#### A.2. Convertir el servei de rodalies en un veritable metro regional, com han fet ja els FGC.

#### A.3. Prolongació de la L3 de Zona Universitària a Pont d'Esplugues (intercanviador Metro-Bus-Tram)

Evitarà les cues d'accés a la Diagonal, permetent serveis d'aportació àgils al Metro i Tramvia. La seva construcció és relativament senzilla i econòmica, pel curt tram de nova construcció. L'estació de Sant Joan de Déu permetria, a més, servir l'hospital infantil més important de Catalunya. Es considera que caldrà preveure possible futura ampliació de la línia.

#### A.4. T3 de Trambaix directa per Laureà Miró entre Esplugues i Sant Just

És factible en via doble i pacificant el trànsit prèviament. Resoldrà les comunicacions de Sant Just i Sant Feliu amb la Diagonal i amb el Metro L3 i L5. Pel que fa al tramvia per Laureà Miró, cal convèncer el consistori espluguenc que el trànsit d'aquell carrer només es pot resoldre amb transport públic i que els cotxes no poden ser l'excusa per bloquejar el transport públic de bona part de la marge dreta de la comarca. El Govern inclou de nou la "possibilitat" d'implantar el tramvia per Laureà Miró d'Esplugues, tal i com demanda des de fa anys la PTP. Incloure aquesta actuació com a estudi o possibilitat, i no com a actuació paral·lela a les ampliacions de Metro i Rodalies és acceptar l'evidència del problema però posposar la seva resolució. Sol·licitem al Govern pactar una solució amb Esplugues que s'aprovi i executi en els mateixos terminis que el metro, com a solució integral de la mobilitat a la ciutat.

#### A.5. Carril bus/bus-vao a la B-23 i N-340 entre Zona Universitària i Vallirana

És d'imperiosa necessitat i de gran urgència. El projecte de carril bus-vao ha d'ampliar-se fins a Quatre Camins per superar els taps quotidians del Pont de Molins. Entre Quatre Camins i Vallirana reservar i prioritzar la N-340 per a autobusos, atesa la recent duplicació amb autovia abans que el trànsit engoli

aquell vial de nou. Imprescindible un potent intercanviador a Zona Universitària amb L3, L9, L10 i Tramvia. Sol·licitem al Govern definir també el carril bus d'accés a Barcelona, amb el grau de detall que es fan les propostes ferroviàries. La possibilitat d'enllaçar amb carril bus segregat les dues marges del riu Llobregat, a l'alçada del Pont de Molins es justificaria pels següents motius:

- Actualment els avantprojectes inicien el carril BUS-VAO a Molins de Rei, però són molt pocs els serveis que tenen l'origen i final a aquesta població.
- La congestió que afecta la regularitat dels autobusos va més enllà del centre de Molins. Concretament el Pont de Molins és un important llast per a la mobilitat en hora punta, especialment pel transport públic procedent de molts municipis sense ferrocarril, com Vallirana, Cervelló, Corbera, etcètera.
- El tram de carril BUS-VAO entre les dues marges, garantiria un doble servei d'aportació del bus al ferrocarril als municipis anteriorment esmentats. D'una banda es podria transbordar a l'estació de FGC de Quatre Camins, convenientment adaptada als autobusos passants; d'altra a l'estació de Renfe de Molins o Sant Feliu, fent servir el carril BUS-VAO ampliat.
- S'incrementaria el radi d'acció del carril BUS-VAO a la marge dreta del riu Llobregat, fent possible l'establiment de serveis ràpids cap a Barcelona des de Sant Vicenç dels Horts, Pallejà o Sant Andreu de la Barca.
- Aquest tram de carril BUS-VAO facilitaria que els serveis semidirectes d'autobús se'n beneficiessin també venint de la N-IIa, no només de la AP-2 o C-1413A.

#### **A.6. Una gestió més intel·ligent i sostenible de la xarxa viària**

amb jerarquització de vies i itineraris, ordenació dels usos, prioritzacions de pas per al transport públic, regulacions dels sistemes de peatge, replantejament a la baixa de velocitats de règim en les autovies periurbanes per reduir la sinistralitat i contaminació. És un complement imprescindible per al bon funcionament de la mobilitat global i consegüentment pel transport públic. Mentre no arribin les noves infraestructures segregades, la carretera és l'únic suport del transport públic a molts municipis. A banda de la incorporació de semàfors i rotondes, el concepte de carretera no ha experimentat gaires canvis des dels anys 50. Arreu del món existeixen experiències que permeten prioritzar la circulació de transports públics, bicicletes i pacificar el trànsit a partir de la revisió de les velocitats màximes, semàfors coordinats pel transport públic o reserva de carrils específics.

#### **A.7. Intercanviadors eficients als nodes actuals i als nous projectes**

Els actuals i futurs intercanviadors del Pont d'Esplugues, Cornellà Centre, Sant Boi, Sant Feliu etc. han de superar l'actual concepte d'enllaç tren-bus-tram o bus-bus. S'han de facilitar les connexions evitant llargs recorreguts per anar a buscar les validadores, multiplicant els punts de validació i accessos. Cal introduir informació real, integrada i multimodal; donant informació més enllà d'un sol operador als principals intercanviadors. També s'ha de fomentar el park-&-ride de bona capacitat a les noves estacions de la C3, així com els aparcaments de bicicletes a les estacions, per afavorir els canvis modals...

#### **A.8. Pla de serveis de transport públic per als polígons industrials**

i altres centres laborals de baixa densitat. Implantació de sistemes llançadora fins a intercanviadors, estacions ferroviàries i metro. Els nombrosos polígons del Baix Llobregat s'han de connectar amb les principals estacions ferroviàries que alhora han de garantir un servei potent que minimitzi els temps d'espera. Per dur a terme aquesta proposta no és necessari esperar 20 anys, ja que es pot realitzar incrementant el servei d'autobusos (sense oblidar les possibilitats de car-pooling i bike-sharing).

#### **A.9. Obrir el territori a l'accessibilitat de vianants i ciclistes**

mitjançant l'elaboració d'un pla comarcal de connectivitat i de superació de barreres infraestructurals (hi ha casos en que s'ha d'utilitzar transport públic, només perquè no es pot fer el recorregut caminant). El gran nombre d'infraestructures que travessen la comarca, així com l'elevada demanda interna entre municipis, fan indispensable acabar amb l'aïllament peatonal que pateixen els municipis contigus entre sí. Uns exemples pràctics són la impossibilitat d'anar a peu de Cornellà a Sant Boi, del Prat al seu Aeroport, o de Molins a Sant Vicenç. Pel que fa la bicicleta, és un importantíssim mitjà per incrementar la cobertura territorial dels transports públics. Els plans actuals de ferrocarril a la comarca han d'incloure estudis per facilitar l'accés sostenible a les estacions, des dels punts singulars de cada municipi per posar fi a la injusta situació actual. Cal evitar operacions sectorials que no tinguin en compte aquest mitjà de transport, com la construcció del tramvia a Sant Just sense un carril bici. També seria important dotar a totes les estacions d'un aparcament de bicicletes per a fer viatges intermodals.

#### **A.10. Anul·lació de la proposta de perllongament de la L6 entre Sarrià, Pedralbes i Finestrelles**

Entenem que les línies 9 i 10 realitzaran ja la unió entre els FGC i la L3, i que la proposta és una duplicació de traçat molt propera. Les estacions proposades al perllongament són relativament properes a les de la L9-L10 i l'eix és perfectament servible per una línia d'autobusos en plataforma exclusiva per l'eix de la carretera d'Esplugues.

#### **A.11. Complementació mitjançant sistemes de bus eficient**

Els autobusos eficients han de cobrir la totalitat del territori, amb protecció semafòrica i reserva d'espai quan calgui. Aquests tractaments han de ser complementaris a la xarxa ferroviària actual, i previs a les noves línies ferroviàries previstes que triguen molts anys en materialitzar-se.

### **B. Propostes de cara a la millora a mig termini**

#### **B.1. By-pass de FGC entre Amadeu Torner – Estació intercanviadora del Prat – Sant Boi**

Com a alternativa a la L1 de Feixa Llarga a Sant Boi (Plaça Catalunya) que seria poc eficient des d'un punt de vista comarcal i d'accés a Barcelona per les excessives parades del Metro. La proposta es recolza en 5 motius:

- Els FGC connectarien directament amb l'estació intercanviadora del Prat tots els municipis de la marge dreta del Baix Llobregat sense haver de transbordar a Sant Boi. Si el que es vol és incrementar la connectivitat del Baix Llobregat amb el seu aeroport, el TAV i altres línies regionals, aquesta és la millor opció.
- La nova via serviria de by-pass per als serveis exprés d'FGC estalviant un total de 3 parades entre la comarca i Barcelona.
- El by-pass permetria crear un servei ràpid i directe entre el centre de Barcelona i l'Aeroport, una vegada es perllongui la línia de FGC per Barcelona. Es podrien oferir millors temps de viatge que el servei C1 de Rodalies Renfe entre Barcelona i el Prat.
- La integració territorial es realitzaria amb túnel des de Amadeu Torner fins El Prat, i en superfície i paral·lel al TAV entre El Prat i Sant Boi, minimitzant-se els costos econòmics i ambientals.
- Es reduiria el temps d'accés a l'Hospital de Bellvitge, ja que s'estalviarien totes les parades urbanes del Metro L1 a l'Hospitalet

#### **B.2. Estudiar quin és el millor accés a la zona centre de Sant Boi**

Descartada per ineficàcia la línia C3 de Rodalies, cal estudiar quina és la millor solució per arribar fins l'intercanviador de Plaça Catalunya de Sant Boi, Pl. Generalitat i Molí Nou:

- a) perllongament de la L3 del Metro,
- b) ramal del Trambaix des de Cornellà Centre o
- c) by-pass de FGC per als trens urbans que reservi l'actual itinerari per als trens semidirectes que després anessin pel by-pass del Prat.

#### **B.3. Estudiar la necessitat del Metro a Sant Feliu**

Es pot considerar la Línia 3 des del Pont d'Esplugues o un ramal de la mateixa des de l'Hospital Comarcal o Sant Joan Despí en cas que aquesta es perllongui fins a Sant Boi. Sant Feliu té aprovat un important paquet de mesures del transport públic que poden canviar radicalment l'oferta actual: el carril BUS d'entrada a Barcelona, el soterrament i increment d'oferta a Rodalies, i un tramvia de gran cobertura territorial que pot donar molt de sí quan circuli per Laureà Miró d'Esplugues. Si esgotades aquestes possibilitats, el Govern veu necessària l'arribada del Metro, demanem que aquest arribi als barris més densos i allunyats de l'estació de Sant Feliu. Si el Metro ha d'arribar a Sant Feliu és precís que ho faci als barris densos (Mas Lluhí, estació Renfe...) i no com s'ha plantejat fins ara. Entenem que la proposta actual de Línia 3 fins a Torreblanca no aportarà una millora significativa al municipi ja que s'haurà d'agafar el tren C4 o el bus urbà per arribar al metro en molts casos, i una vegada pujats al tren, dona el mateix transbordar a Torreblanca que a altres punts fora del municipi.

#### **B.4. Perllongaments del Trambaix de Sant Feliu a Molins de Rei i Sant Vicenç (urbà)**

A més de resoldre problemes de servei i connectivitat, aquesta línia vertebrarà de forma potent el continu urbà del marge esquerre del Llobregat. També tindrà una funció orbital en la xarxa de transport públic que donarà bon accés a l'Hospital Comarcal. És el tramvia (amb una bona intermodalitat) i no rodalies, qui ha d'aportar serveis de transport públic proper per a la població de la zona. El creuament del riu Llobregat pot fer-se de forma integrada amb el carril bus proposat al punt A.4. encaminant els autobusos cap a l'intercanviador de Quatre Camins i el tramvia a la zona urbana de Sant Vicenç dels Horts, per connectar posteriorment amb alguna estació urbana d'FGC.

#### **B.5. Perllongament del Trambaix fins Almeda i l'Hospital de Bellvitge**

Atendria al fort desenvolupament que experimentarà aquesta zona de Cornellà, i resoldrà les connexions amb l'Hospital de Bellvitge a la marge dreta del Llobregat, que actualment -- té un accés dificultós. També serviria per accedir a les indústries de la zona de la carretera del Mig a l'Hospitalet. Aquesta proposta està inclosa com a estudi al PDI 2001-2010 de l'ATM i permetria (combinada amb B.4.) una línia nord-sud molt estructurant pel Baix Llobregat, unint l'Hospital i barri de Bellvitge amb la zona d'Almeda, amb un gran futur desenvolupament, i seguint per les vies ja construïdes podria donar servei comarcal fins a Sant Just i Sant Feliu, cobrint els ramals del Trambaix que no formen part del tram comú. Aquest tramvia permetria unir els dos hospitals més grans de la comarca amb tots els sistemes ferroviaris d'alta capacitat que vénen de la resta de la Comarca: Rodalies C4, FGC, línia 5 de Metro i en un futur Rodalies C3 i línia 3 de Metro.

## Esquema d'algunes de les propostes pel Baix Llobregat

