C. Clot 86, entresol C.
08018 Barcelona
www.transportpublic.org – info@transportpublic.org

Telèfons: 93 244 49 70
93 270 08 62
Fax: 93 531 05 67

Valoració de les respostes del DPTOP a les al·legacions presentades per la PTP, la FAVBAIX, l'OCUC i la plataforma "Volem un Metro de veritat, per tota la ciutat" de Sant Feliu de Llobregat.

1 Resposta a les al·legacions

El Departament de Política Territorial i Obres Públiques ha contestat les al·legacions formulades per diverses entitats que demanaven canvis en la configuració global del projecte d'extensió de la línia 3 del Ferrocarril Metropolità de Barcelona a la comarca del Baix Llobregat.

3				
3.1	Ajuntament de Sant Just Desvern	L'Ajuntament de Sant Just d'Esvern demana un traçat de la prolongació de la línia de metro L3 que s'adeqüi a la diversitat de necessitats de Sant Just d'Esvern i el conjunt de la comarca (moció 8/7/2008 i reiteració a escrit d'al·legacions d'aquest Ajuntament)	Considerar l'alternativa presentada en els darrers mesos per la PTP. Considerar així mateix una proposta de perllongament de la L3 que doni servei a tres sectors del municipi: Sant Just Centre, polígon industrial del Sud Oest i Mas Lluí. La proposta, es demana, ha de maximitzar la capacitat d'interconnexió amb les altres línies de transport.	Aquesta proposta ferroviària analitza altres propostes basades en la configuració d'una estructura en forca a partir de l'estació de Sant Just Desvern amb dues branques, una cap a Sant Feliu de Llobregat i una altra cap a Sant Joan Despí i Sant Boi de Llobregat. L'anàlisi tècnica d'aquestes propostes mostra que: A. Suposa un increment molt significatiu d'infraestructura a construir, 7 km. més de metro i de manera associada, de costos, supera àmpliament el suposat estalvi que podria donar-se en el perllongament de la línia C3, avaluat tan sols en 3 km. B. No incrementa la cobertura territorial del sistema de transport públic, malgrat la construcció de més estacions, ja que alguna d'aquestes es situen en àmbits poc poblats i no es dona servei a barris com Torreblanca. En el cas de Mas Lluí el projecte constructiu de l'alternativa sel·leccionada analitzarà la implantació d'un sistema d'ascensors inclinats, que permeti una boca d'accés al metro a la cota alta del barri. C. La proposta d'execució d'una forca de bifurcació a l'àmbit de Sant Just té un impacte urbanístic que la fa inviable. En concret cal destacar que la construcció d'una forca que permeti la bifurcació de les dues branques en condicions de seguretat i funcionalitat, significa haver d'executar a cel obert un àmbit d'uns 400 m. de longitud per 30 m. d'amplada, aproximadament, actuació inviable al bell mig del teixit urbà de Sant Just. La possibilitat de desplaçar la forca a la següent estació, on es disposa de més espai, fa inviable l'estructura proposada, ja que els condicionaments de traçat fan gairebé inviable o com a mínim extremadament forçada la possibilitat de donar servei al barri de Mas Lluí.
3.2		La proposta en general s'adequa al que es va pactar i acordar entre els ajuntaments afectats i la Direcció General de Política Territorial i es troba tècnicament correcta i ha d'ésser complementària a la nova línia de Rodalies Renfe (C3) plantejada a l'altre banda del riu Llobregat.	Es demana l'estudi per millorar el que es proposa, en conseqüència la connectivitat, sempre tenint present que aquest procés no repercuteixi en el calendari previst ni endarrereixi substancialment els treballs. Es demana estudiar la possibilitat d'apropar el màxim que sigui possible, amb una parada per a vianants, la parada de Sant Feliu Centre amb el sector de Mas Lluí Sant Just per tal de poder donar servei a la població d'aquest nou sector.	En el projecte constructiu s'analitzarà en detall l'accessibilitat al barri de Mas Lluí i en concret la implantació d'un sistema d'ascensors inclinats que permeti una boca d'accés a l'estació de Sant Feliu Centre a la cota alta del barri.

Al·legació 3.1. Proposta de línia 3 en forca

		de redacció i estudi informatiu "Cercanías de Barcelona Nueva línea Cornellá-Castelldefels".		
13	**Associació de Veïns de Sant Feliu de Llobregat de: Can Nadal (representat per José Miguel Ardanuy Cera), Roses-Castellbell (representat per Silvestre Gilaberte Herranz), Mas Lluí (representat per Consuelo Martínez Martínez), Can Calders (representat per Francisco Jiménez), Falguera (representat per Francisco Santacruz Valderrama). Veïns de St.Feliu en representació de partits polítics: Manel Martínez i Díaz (en representació d'Inciativa per Catalunya Verds, Esquerra Unida i Alternativa de St.Feliu de Llobregat).**	Es mostra el desacord amb la proposta de traçat de la L3, ja que es considera que el traçat projectat no és el que millor s'adapta a les necessitats de transport públic de Sant Feliu de Llobregat.	Que es prolongui el periode d'exposició pública.	El período d'exposició pública de l'Estudi Informatiu ha estat de seixanta dies, superior al termini habitual. Les diferents al·legacions presentades al respecte seran analitzades convenientment durant el período de redacció del Projecte Constructiu
			El traçat proposat no articula de forma eficaç les connexions comarcals. Es proposa el traçat transversal de la L3 des del Mas Lluí fins a Falguera.	Veure Resposta 3.1
			Es proposa canviar el nom de l'estació "Sant Feliu Centre". També es proposa el canvi d'ubicació d'un accés a l'estació Sant Feliu Consell Comarcal. Finalment es proposa que els ascensors de les estacions siguin d'alta capacitat i arribin a nivell andana.	Previ a l'elaboració del projecte constructiu, es plantejarà a la Comissió de l'ATM el possible canvi de nom a l'estació de Sant Feliu Centre pel de "Sant Feliu Estació" o el que millor s'ajusti a la realitat del seu emplaçament. D'altra banda, en fases posteriors i de projecte constructiu s'estudiaran amb major detall les estacions i la seva accessibilitat, per tal d'acomplir amb els criteris establerts pel Codi d'Accessibilitat de Catalunya. Totes les estacions de nova construcció de la xarxa de FMB queden adaptades a persones amb mobilitat reduïda, de forma que al menys un dels itineraris d'accés entre els nivells de carrer i d'ambdues andanes queden sempre adaptats.

Direcció General del Transport Terrestre
Servei de Gestió Jurídica
Faig constar que aquesta fotocòpia

Al·legació 13. Proposta de 3 estacions a Sant Feliu: Mas Lluí, intercanviador amb Renfe i Falguera.

NÚM.	AL·LEGANT	CONTINGUT DE L'AL·LEGACIÓ	SOL·LICITUD FORMULADA	RESOLUCIÓ
14	**Associació de Veïns de Sant Just Desvern (representat per María del Rosario Barranco García). Veïns de Sant Just Desvern en representació de partits polítics: Agustí González Baranda (en representació d'Iniciativa per Catalunya Verds) i Montserrat Prat i Noguer (en representació d'Esquerra Republicana de Catalunya).**	Es mostra el desacord amb la proposta de traçat de la L3, ja que es considera que el traçat projectat no és el que millor s'adapta a les necessitats de transport públic del baix Llobregat.	Que es prolongui el periode d'exposició pública.	El período d'exposició pública de l'Estudi Informatiu ha estat de seixanta dies, superior a l'habi presentades al respecte seran analitzades convenientment durant el período de redacció del P
			El traçat proposat no articula de forma eficaç les connexions comarcals.	Veure Resposta 3.1
15	**Entitats del Baix Llobregat: Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP), Federació Comarcal d'Associacions de Veïns del Baix Llobregat (FAVBAIX) i Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya al Baix Llobregat (OCUC).**	Les alternatives de traçat estudiades no acompleixen els requisits necessaris per ser considerades les òptimes. Per una banda la captació d'usuaris prevista (57.300) no justifica l'inversió realitzada (1.274 M€).La cobertura ferroviària no es millora gaire ja que de les nou estacions només dues aporten nova accessibilitat (Torreblanca i Sant Joan de Déu). Per altra banda es produeixen solapaments que no complementen la resta de mitjans d'alta freqüència (Trambaix, FGC, Renfe C4). El traçat a l'ésser recargolat i solapat no aconsegeix obtenir una combinació de xarxes atractiva i, per tant, no s'aconsegeix potencialitzar el transport públic.	Les tres alternatives de traçat plantejades, no satisfan les expectatives dipositades en l'arribada del Metro a aquesta zona del Baix Llobregat. Es demana la modificació parcial dels projectes inicialment aprovats sol·licitant l'estudi i comparació de noves alternatives.	Veure Resposta 3.1

Al·legacions 14 i 15 en desacord amb el traçat general de la línia. Es remet a l'al·legació de l'Ajuntament de Sant Just, número 3.1.

2 Resum de les respostes a les al·legacions

La resposta a les al·legacions formulades per la PTP i la plataforma "Volem un Metro de veritat, per a tota la ciutat" no aporten novetats significatives respecte allò que fou argumentat en les reunions al DPTOP amb el Sr. Manel Nadal, secretari per la Mobilitat; Sr. Manel Villalante, director general de Transport Terrestre i diversos representants de les entitats que formen la plataforma. La proposta alternativa d'extensió de la línia 3 amb forca, formulada per la plataforma, continua sent rebutjada pel DPTOP per tres motius:

A. Increment significatiu de la infraestructura de metro a construir: 7 quilòmetres. El DPTOP considera que aquest increment no queda compensat pel traçat més reduït que alhora es plantejava per la línia C3 de Rodalies, que només es xifra en 3 quilòmetres.
B. Es considera que la proposta alternativa no genera nova cobertura territorial (!), amb aquests arguments:
    - Les noves estacions plantejades per la plataforma es consideren "àmbits poc poblats"
    - No es dona servei al barri de Torreblanca
    - Es considera que el barri de "Mas Lluí" ha de ser objecte d'un estudi per la implantació d'ascensors inclinats que comuniquin la cota alta del barri amb la de l'estació del centre.
C. Problemes constructius de la forca plantejada a Sant Just Desvern. El DPTOP manté que necessitaria excavar un forat de 400 metres de llarg i 30 metres d'ample per ubicar un salt de moltó, i donada la urbanització de Sant Just es considera inviable.

3 Conclusions

Conclusions generals

1. El DPTOP ha contestat les al·legacions formulades per la plataforma "Volem un Metro de veritat per a tota la ciutat" de forma ràpida i cortès, mitjançant comunicació escrita i a través d'una reunió presencial reunió mantinguda entre els representants de la plataforma i els del DPTOP.

2. El DPTOP ha basat la seva resposta a les al·legacions en trobar inconvenients de la proposta alternativa sense avaluar altres solucions que donin resposta a les mancances trobades al projecte sotmès a informació pública.

3. No es manifesta cap tipus de rectificació de la proposta sotmesa a informació pública ni cap autocrítica tot, i les mancances del projecte original pel que fa la cobertura territorial, la intermodalitat i les connexions comarcals detectades i explicitades a les al·legacions de la plataforma i de la PTP.

4. Les respostes donades pel DPTOP han estat molt poc detallades i, en alguns casos, presenten una manca de rigor considerable.

Consideracions a la resposta "A"

5. Segons els càlculs de la PTP, la línia C3 de Rodalies directa estalviaria més de 3 quilòmetres, ja que no només s'escurça el traçat en la connexió entre Sant Boi i Cornellà sinó que també se simplifica la solució de la línia a Castelldefels, on es partiria de l'estació actual com a intercanviador i no del baixador de Platja de Castelldefels. Donada l'existència d'alternatives més viables per comunicar la universitat de Castelldefels amb el seu nucli urbà a través del BaixBus, i donat l'escàs efecte xarxa d'un intercanviador a Platja de Castelldefels en comptes de Castelldefels Centre, caldria considerar aquest estalvi de recorregut en benefici d'una planificació més ambiciosa per a l'extensió del Metro a la zona densa del Baix Llobregat. Cal tenir en compte que la línia C3 és una línia de Rodalies i no pot planificar-se com una línia de Metro, amb menor separació entre estacions gràcies a l'especialització del material mòbil (enrasat amb les andanes, poc temps a les parades, poca velocitat màxima, superior acceleració, etcètera).

Quilòmetres	Rodalies C3	Metro L3	Total
Alternativa oficial	18,38	7,0 // 8,3	25,38 // 26,68
Proposta amb forca	10,45 (2)	15,2	25,65
Balanç	**- 7,9**	**+ 8.2 // + 6,9**	**+ 0,2 // - 1,0**

El balanç de quilòmetres entre la proposta alternativa i l'oficial se situava entre un estalvi de 100 metres o una addenda de 200 metres.

6. En qualsevol cas, l'addenda de 4 quilòmetres d'infraestructura en un projecte que suma aproximadament 26 km a la planificació vigent no és significativa. L'increment d'obra pública seria del 15%, un ordre de magnitud similar al dels canvis aprovats pel Govern en el projecte de línies 9 i 10, on 41 km s'han convertit en 47,8.

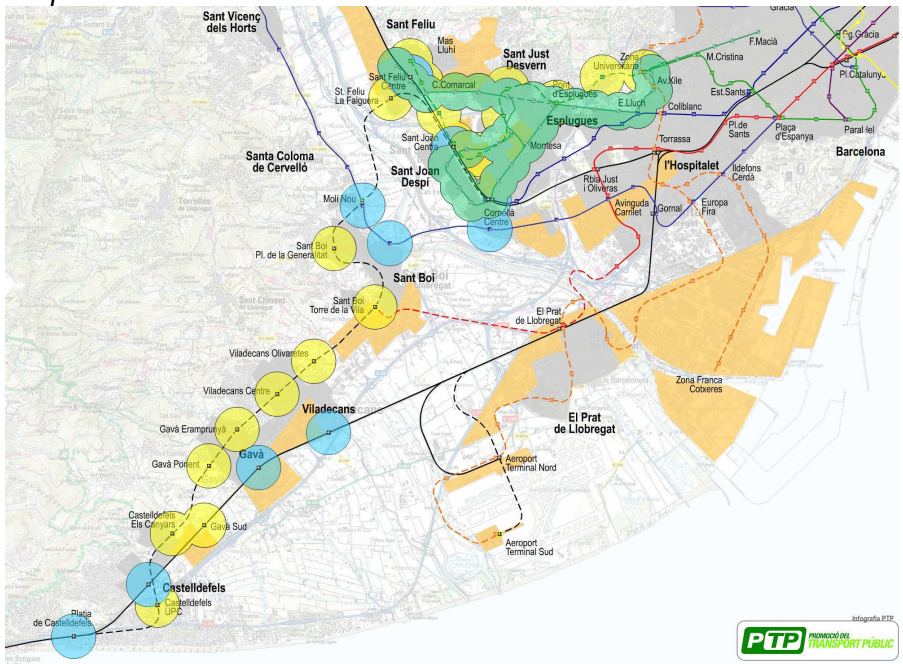
7. A més de valorar els increments d'infraestructura caldria valorar altres paràmetres més relacionats amb la capacitat per incrementar la utilitat de les infraestructures i, per tant, la seva demanda:

    - Estalvi de temps, un dels principals desitjos dels usuaris
    - Increment de la cobertura territorial, en una zona on ja existeix servei de Rodalies Renfe i Tramvia
    - Creació de noves connexions, buscant un efecte xarxa i reduint al màxim els solapaments

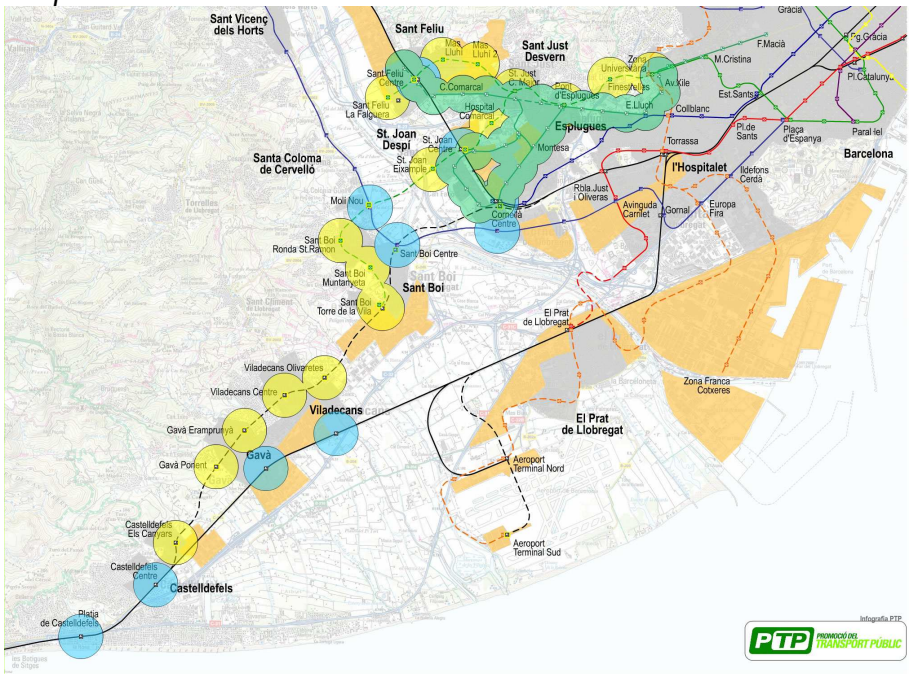
<u>Consideracions a la resposta "B"</u>

En groc: nova cobertura. En blau: cobertura existent.

Proposta del PTOP:



Proposta de PTP:



8. L'afirmació realitzada pel DPTOP que assegura que les estacions plantejades per la plataforma se situen en àmbits poc poblats és d'una manca de rigor extrema.

9. Argumentar que cal donar servei al barri de "Torreblanca" per sobre d'altres àmbits proposats per la plataforma és pervers. Detectem al menys 4 estacions de la proposta alternativa amb tanta o més demanda que la parada de Torreblanca: Mas Lluí (S. Feliu), la Falguera (S. Feliu), Eixample (S. Joan Despí), i una parada urbana de S. Boi que es perdrà si la població és servida exclusivament per Rodalies sense la línia 3 del Metro.

Consideracions a la resposta "C"

10. La conclusió sobre les dificultats constructives d'una forca a la Rambla de Sant Just, determinades pel DPTOP, són incontestables. En el moment de plantejar-se la forca per part de la PTP i la plataforma, no s'havien avaluat prou les dificultats constructives de fer una bifurcació amb totes les prestacions, que eviti cisallaments, en aquest àmbit.

11. La ubicació de la forca a la propera estació s'argumenta com a inviable degut als condicionaments del traçat si s'ha de donar servei a Mas Lluí. Deixant de banda que s'han executat traçats molt més recargolats a la línia 9, l'argument del DPTOP podria ser vàlid si atenem la voluntat de donar un servei d'elevada velocitat comercial amb el Metro.

12. L'inconvenient tècnic de la ubicació de la forca no valida la utilitat de la proposta sotmesa a informació pública, on es mantenen els problemes de solapament, cobertura territorial i efecte xarxa.

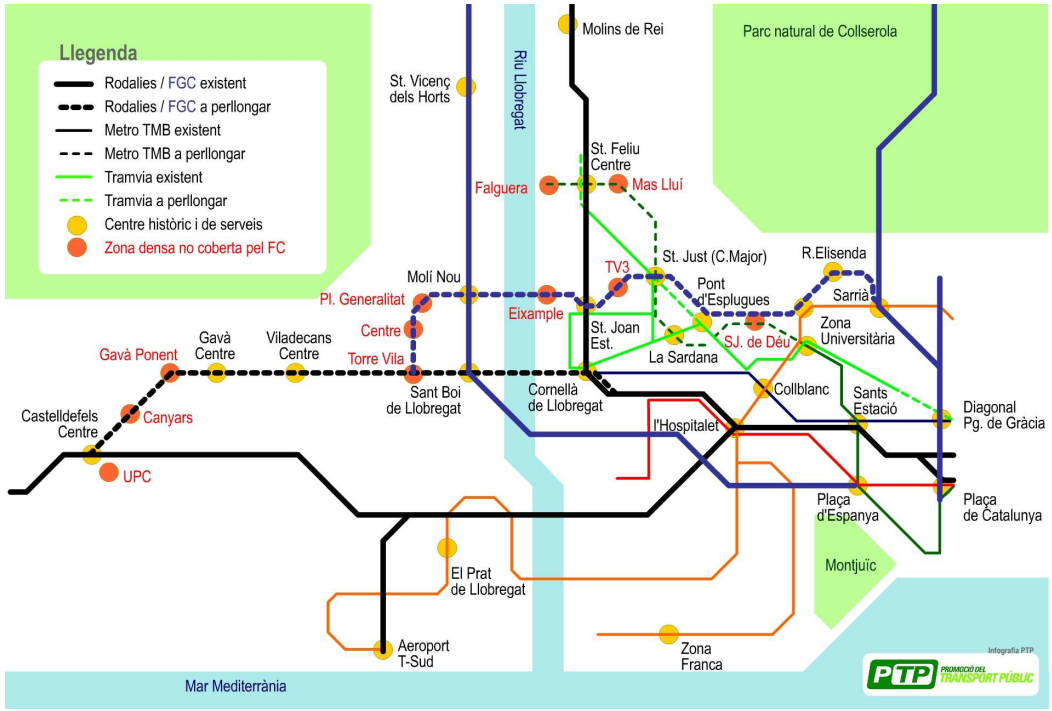
13. Caldria buscar una solució que satisfés al DPTOP i les plataformes i associacions al·legants. Probablement aquesta solució serà diferent del traçat sotmès a informació pública i l'alternativa plantejada inicialment. Alguns dels aspectes que poden desencallar la solució final podrien ser:

    - L'estudi d'una bifurcació sense salt de moltó, com l'existent entre l'S1 i l'S2 a Sant Cugat. Hi ha molts casos de metros al món on apareixen bifurcacions al mateix nivell, tot i que no són la situació ideal.
    - L'estudi d'un túnel de dos pisos, semblant a l'utilitzat a la línia 9, que simplifiqués la solució per la bifurcació
    - L'absorció futura d'un dels ramals proposats per la línia 3 per part del perllongament de la línia 6 d'FGC, amb final previst a Finestrelles Sant Joan de Déu, 2,5 quilòmetres abans de la bifurcació plantejada en primera instància.

- Un nou projecte on directament se serveixin els àmbits i funcionalitats preteses amb la línia 3 bifurcada a partir dels perllongaments de la línia 3 i 6 des d'origen.

En algun cas, l'estudi d'aquestes alternatives pot significar:

- Dividir l'actuació en dos projectes diferents
- Increment de costos i construcció més pausada de la xarxa de metro, assegurant millors funcionalitats futures. Ningú no assegura la línia 3 oficial a curt termini.
- En el cas de S. Feliu, disposar d'una línia de Metro amb plena capacitat, tot i que la capacitat d'un ramal era suficient segons es va determinar a la presentació d'al·legacions
- En el cas de S. Boi, ser l'origen d'una línia transversal per la zona alta de Barcelona
- L'ampliació dels terminis. Mentre tant es poden aprofitar els beneficis del tramvia i connexió propera d'aquest amb la línia 5 a la nova parada Ernest Lluc
- L'increment global d'efecte xarxa.



Consideracions addicionals

En el decurs de la resposta a les al·legacions, s'han succeït uns esdeveniments que podrien canviar les perspectives del futur ferroviari d'aquest àmbit del Baix Llobregat, afectant als projectes de línies C3 de Rodalies i L3 de Metro.

Pla Territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona

14. S'ha aprovat el Pla de Rodalies per part del Ministeri de Foment, que descarta obertament l'increïble revolt fins a Sant Feliu de Llobregat a la línia C3 de Rodalies, com demanava el consistori d'aquesta població.

15. La Generalitat està estudiant com incrementar la capacitat dels túnels urbans de Barcelona de Rodalies i Mitjana Distància. Una de les solucions que s'ha posat sobre la taula és integrar la nova línia C3 dins d'un projecte de tercer túnel a Barcelona, que recorreria part de la Diagonal i provocaria un solapament sever amb el projecte d'extensió de la línia L3 de Metro.

16. El nou pla territorial de la Regió Metropolitana de Barcelona ha recollit la demanda de potenciar les Rodalies a tota l'àrea metropolitana, fet que implica replantejar-se alguns traçats de metro dissenyats en paral·lel dins i fora de Barcelona:

    - L8 entre Francesc Macià i Glòries
    - L3 entre Zona Universitària i Sant Joan Despí

17. Atesa la complexitat de la situació actual, on assistim a un canvi de romb en la política de les infraestructures que vol posar l'accent en les necessitats reals del transport públic ferroviari, es fa necessari un recés per planificar de forma més coherent les noves Rodalies que la RMB necessita i els Metros que han de complementar la xarxa actual i futura.

Ricard Riol Jurado
Dimarts, 14 de juliol de 2009