

Resultats de la campanya

Volem un metro de veritat per tota la ciutat

Sant Feliu de Llobregat, 18-11-2009

Ricard Riol Jurado



1 Historial de la línia 3 al Baix Llobregat

- 1974** El pla de metros de 1974, sense finançament, preveu l'arribada de la línia 3 a Sant Just Desvern, passant per Esplugues.
- 1985** La Generalitat estudia un projecte alternatiu, entre la Zona Universitària i l'estació de Renfe de Sant Joan Despí, passant per Esplugues i TV3.
- 2002** S'inicien els treballs de construcció del Trambaix
La Generalitat planteja la línia 12 de Metro, entre Castelldefels i Sarrià, tangencial a Sant Feliu de Llobregat i passant per Esplugues, S.Just i S.Joan.
- 2006** Es descarta la línia 12, massa llarga, amb pocs intercanviadors i sense enllaços directes, per una nova línia de Rodalies C3 i l'extensió de la línia 3 del Metro
- 2007** El Trambaix arriba a les portes de Sant Feliu, però construït a pedaços: amb via única i un enorme revolt per no travessar Laureà Miró d'Esplugues, regalada en exclusiva al transport privat.
- 2008** L'alternativa a la línia 12 es materialitza en un projecte de línia 3 d'escassa utilitat per Sant Feliu de Llobregat i comarca.

2 Projecte oficial: escassa cobertura territorial

APORTA POC O CAP VIRTUT RESPECTE AL SISTEMA FERROVIARI INTEGRAT ACTUAL

• COBERTURA TERRITORIAL

Parada Centre. A 200 m de l'estació actual, ni fa d'intercanviador ni millora significativament la cobertura territorial.

Parada Consell Comarcal. Ja està dotada de tramvia, a 2 minuts de la parada Centre.

Parada Falguera anul·lada. Com era d'esperar, la línia de Rodalies que ha de servir al Delta (Sant Boi – Castelldefels), partirà de Cornellà i no de Sant Feliu.



2 Projecte oficial: escassa cobertura territorial

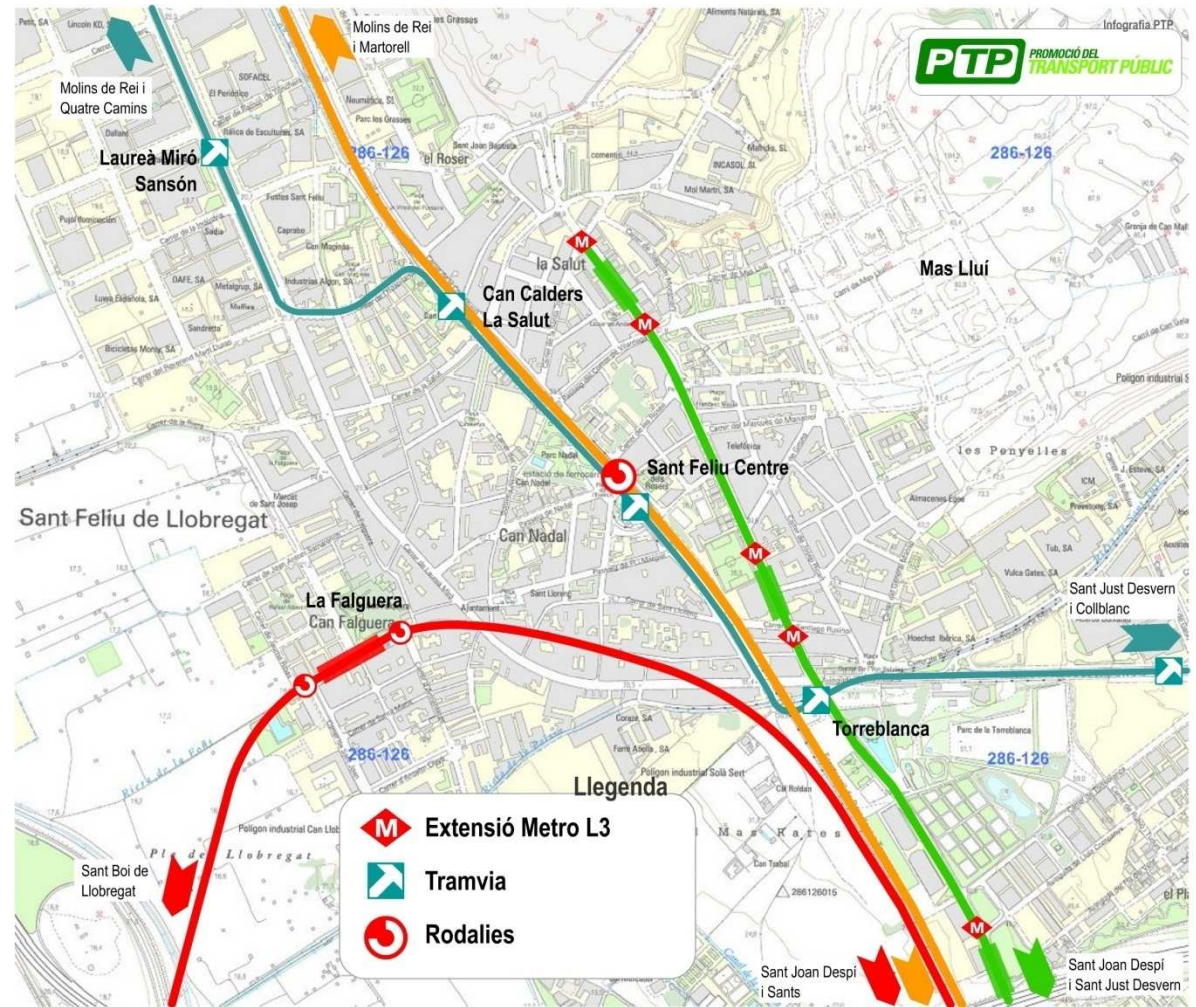
Revolt enorme fins la Zona Universitària

Sense estació als barris més densos: Mas Lluí i Falguera

Intermodalitat inexistent amb parades separades 200 m

Totes les estacions de Sant Feliu desconnectades entre elles, només enllaçaria Renfe i Tramvia.

Impossibilitat de creuar el riu sense solapar-se encara més amb Renfe i Tram.



3 Projecte oficial: escassa millora dels temps de viatge

APORTA POC O CAP VIRTUT RESPECTE AL SISTEMA FERROVIARI INTEGRAT

- **TEMPS DE VIATGE**

Rodalies Renfe. Els trens de Rodalies, soterrats pel centre de Sant Feliu, i l'aplicació del pla de Rodalies de Barcelona del Ministeri de Foment, seran els projectes més útils per anar a Barcelona. Hi haurà un tren **cada 6 minuts**.

Línia 9 i intercanviador Torrassa. Gràcies a aquestes obres en curs, els usuaris de Rodalies trigaran 3, 4 i 5 minuts des de l'intercanviador Torrassa fins els Campus Sud, Centre i Nord de la Zona Universitària, emprant les línies 9 o 10, que compartiran túnel oferint un servei **cada 2 minuts** en hora punta.

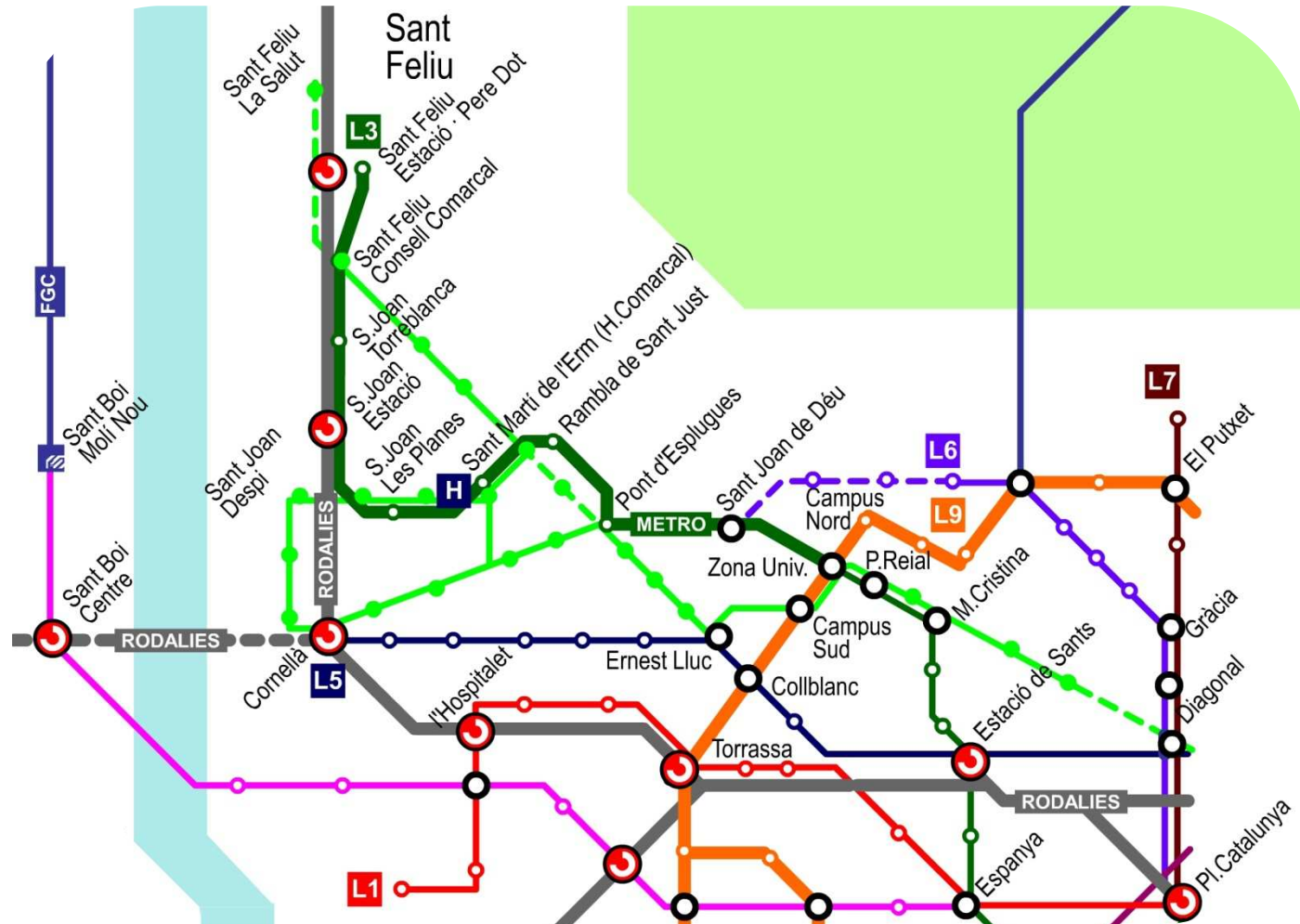
3 Projecte oficial: escassa millora dels temps de viatge

5 PARADES:



Més ràpid que

9 PARADES:



4 Què volem dir amb un “metro de debò”?

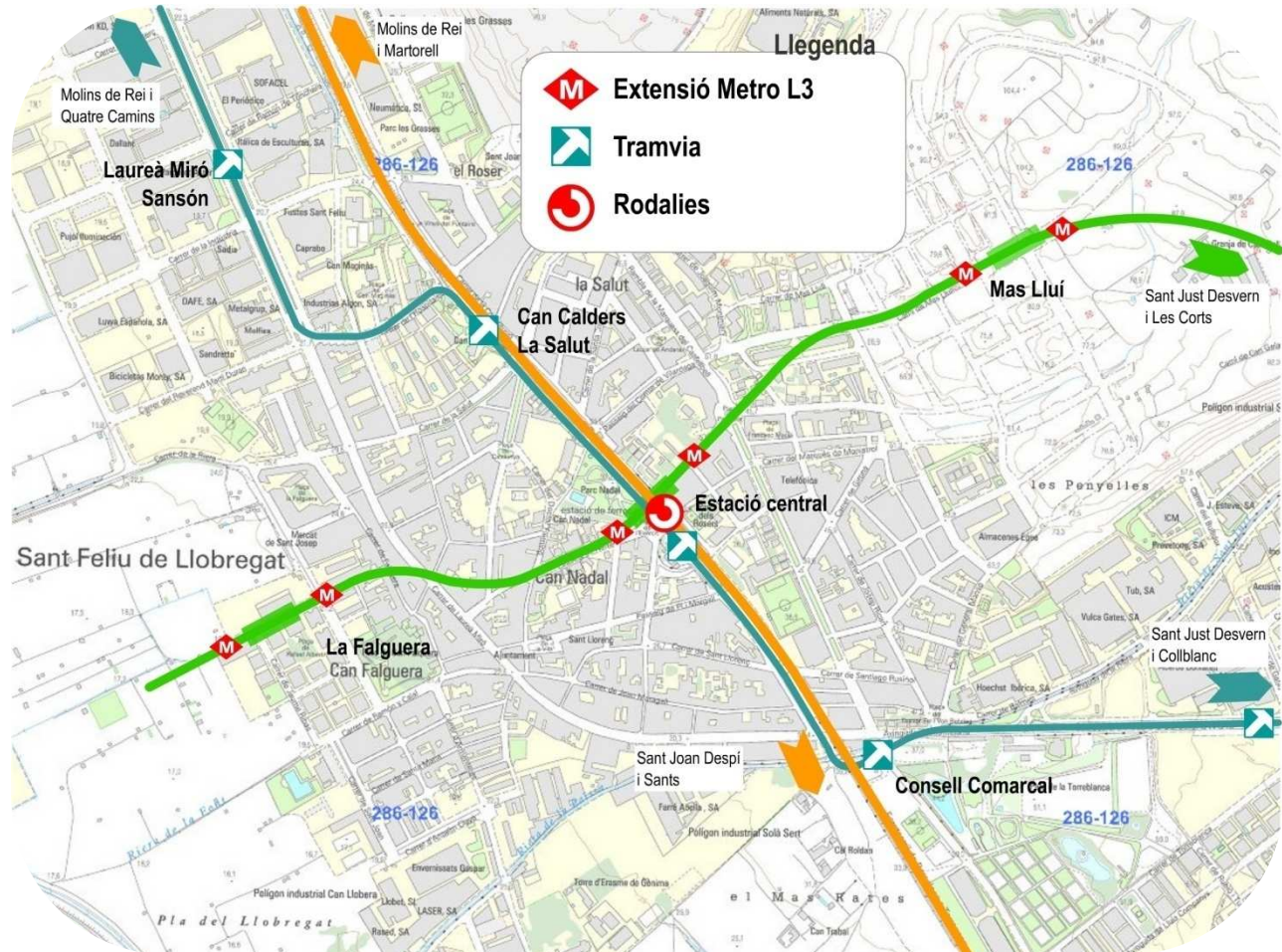
Traçat més directe a la
Zona Universitària

Estacions als barris més
densos: Mas Lluí i Falguera

Intermodalitat real amb
l'estació central de Renfe i
tramvies.

Totes les estacions de Sant
Feliu connectades amb un
sol enllaç i sense retrocedir a
Sant Feliu.

Possibilitat de creuar el riu



5 Historial de la campanya

Juny 2008

La PTP realitza l'estudi per la reformulació ferroviària al Baix Llobregat. Cap de les opcions defensades per la Generalitat (abans i després del canvi de govern) donen una solució satisfactòria i es proposa una línia C3 de Rodalies directa de Cornellà a Sant Boi i bifurcar la línia 3 en 2 ramals: un per Sant Boi i l'altre per Sant Feliu.

26-06-2008

L'Ajuntament de Sant Just aprova una moció en suport als canvis suggerits per la PTP i la campanya "Volem un Metro de Veritat per tota la ciutat".

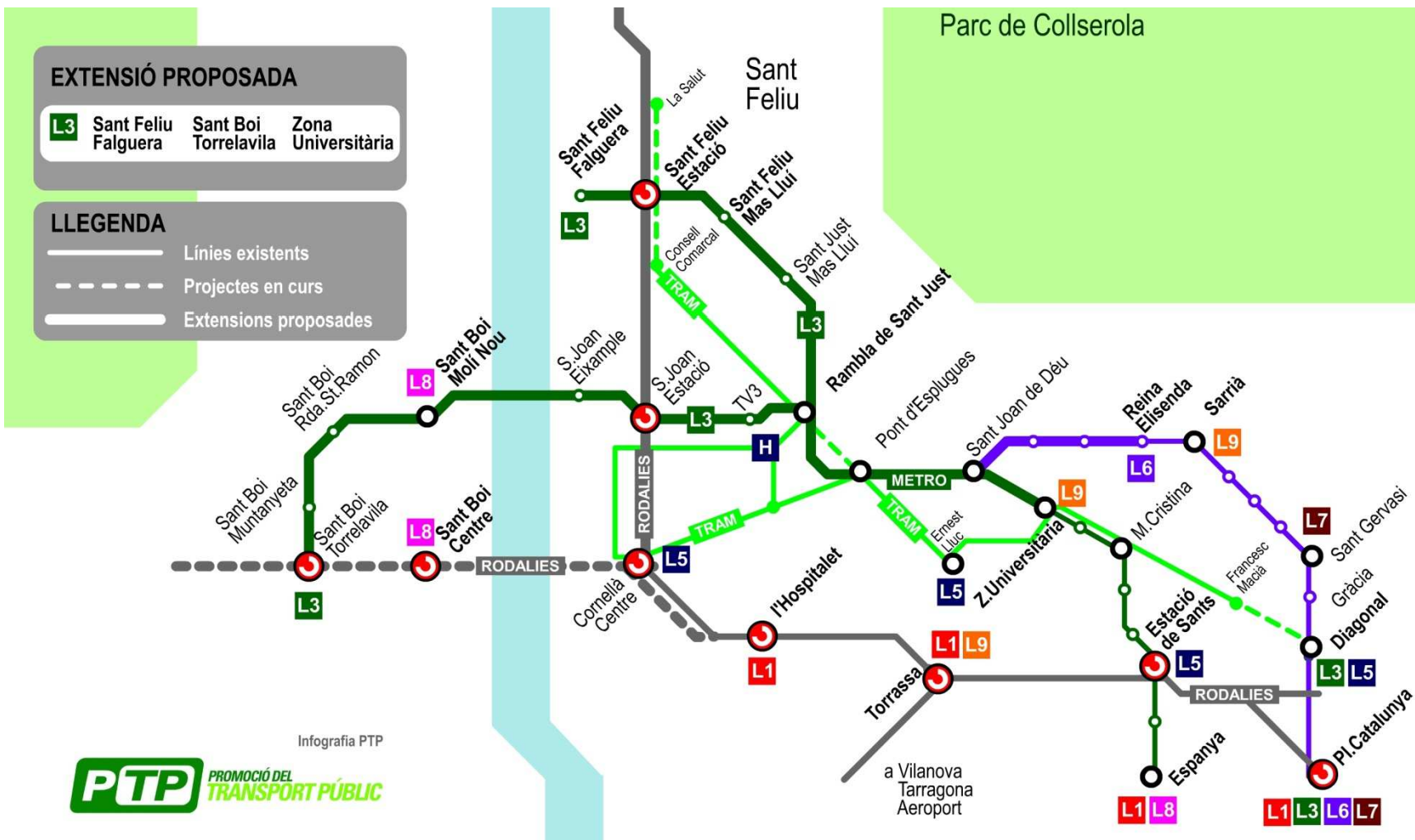
02-10-2008

PTP, Federació d'Associacions de Veïns del Baix Llobregat i l'Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya al Baix Llobregat presenten al·legacions conjuntes demanant un traçat directe a la línia C3 de Rodalies i una línia 3 bifurcada per millorar la cobertura i connexions comarcals.

30-10-2008

Totes les associacions de veïns de Sant Feliu de Llobregat, la PTP, l'OCUC, la plataforma Progressem amb Metro i Pro-Soterrament Complet i els partits ERC, ICV-EUiA i PP creen la plataforma "**Volem un Metro de veritat per a tota la ciutat**"

5 Historial de la campanya



5 Historial de la campanya

12-05-2009

La plataforma lliura 3.788 instàncies per canviar el projecte al DPTOP. Tot seguit hi ha una reunió entre la plataforma, el secretari de Mobilitat, sr. Manel Nadal; el director general de Transport Terrestre, sr. Manel Villalante i un enginyer del projecte oficial. S'excusen sota l'argument que una única línia seria més barata, fàcil de construir i passaria per tots els municipis. Les mancances de cobertura territorial i rapidesa, que preocupen la plataforma, són menystinguts. Manel Nadal diu que la línia seguirà la tramitació sense canvis a menys que el Ministeri no faci la línia de Rodalies C3 per Sant Feliu.

18-07-2009

El Periódico de Catalunya infoma que, com és natural, el Ministeri de Foment rebutja l'enorme revolt per la línia C3 de Rodalies, amb la qual la Generalitat pretenia donar servei al barri de La Falguera, tot i els perjudicis de temps de viatge a l'àmbit del Delta. Es complia així una de les condicions per canviar el projecte de la línia 3.

24-07-2009

Al·legacions al Pla Territorial Metropolità per definir un nou projecte al Baix Llobregat a partir de les línies C3 de Rodalies directa, L3 de Metro a Sant Feliu, i L6 d'FGC a Sant Boi.

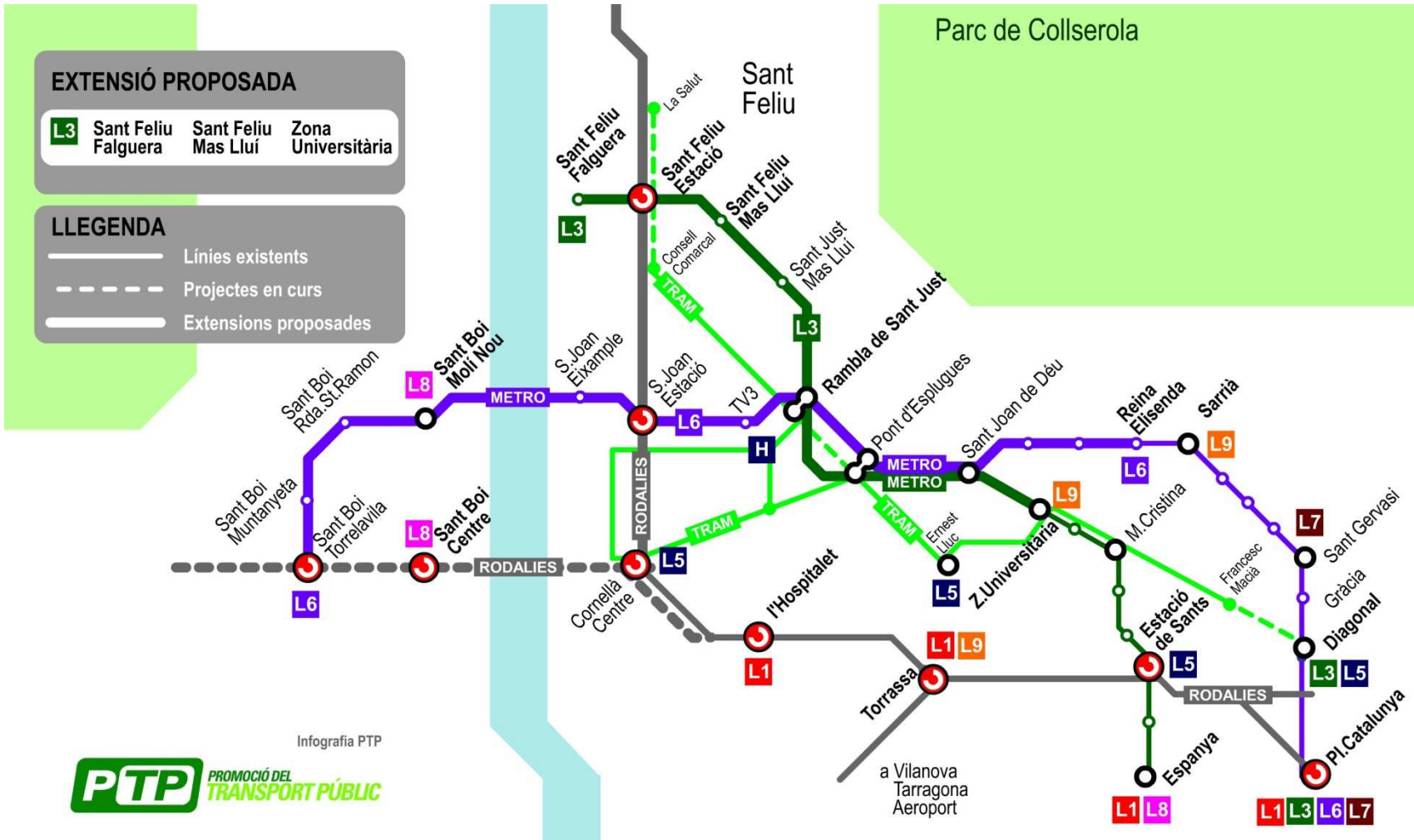
6 La reacció de la plataforma

PROBLEMES	Arguments en contra (PTOP i Aj. de St Feliu)	Resposta plataforma
Bifurcació d'una línia de Metro	Pràctica no recomanable en una línia de metro.	Argument inexacte. Londres, París, Bilbao, Shenyang i fins i tot Barcelona ho fan. Amb bifurcacions lluny del centre s'ajusta millor l'oferta dels ramals amb la demanda real.
Bifurcació sota de Sant Just	S'ha de fer un salt de moltó, una obra gran impossible sota les cases de St. Just	Alternatives: 1) Situar la bifurcació al pàrquing de TV3 2) Bifurcar les línies sense salt de moltó (provisionalment) 3) Absorbir el ramal de Sant Boi mitjançant l'extensió de la línia 6 des de l'Hospital de Sant Joan de Déu.
Anar a l'Hospital Comarcal	No es podrà anar-hi des de Sant Feliu	Argument inexacte. Es pot anar directe amb tramvia o amb un enllaç i per dos camins amb Metro i Renfe.

6 La reacció de la plataforma

PROBLEMES	Arguments en contra (PTOP i Aj. de St Feliu)	Resposta plataforma
Costos	Proposta massa cara que no podria executar-se	Només volem un Metro útil, no qualsevol. El finançament de la proposta oficial tampoc no és segur. Es podria construir per fases.
Terminis diferents segons població.	Els Ajuntaments s'enfadaran Estem retardant el projecte.	Els ciutadans amb un metro inútil de 1.274 MEUR s'enfadaran encara més. El Trambaix, amb 250 MEUR de cost transporta diàriament els mateixos usuaris que els previstos amb el metro recargolat i solapat. El projecte es retarda perquè és dolent i hi ha crisi.
Perllongament més enllà de Sant Feliu	No s'hipoteca fins a Molins	No interessa continuar solapant-se amb Renfe ni tramvia, sinó creuar el riu i aquesta opció sí queda hipotecada.

7 Modificació de la proposta alternativa

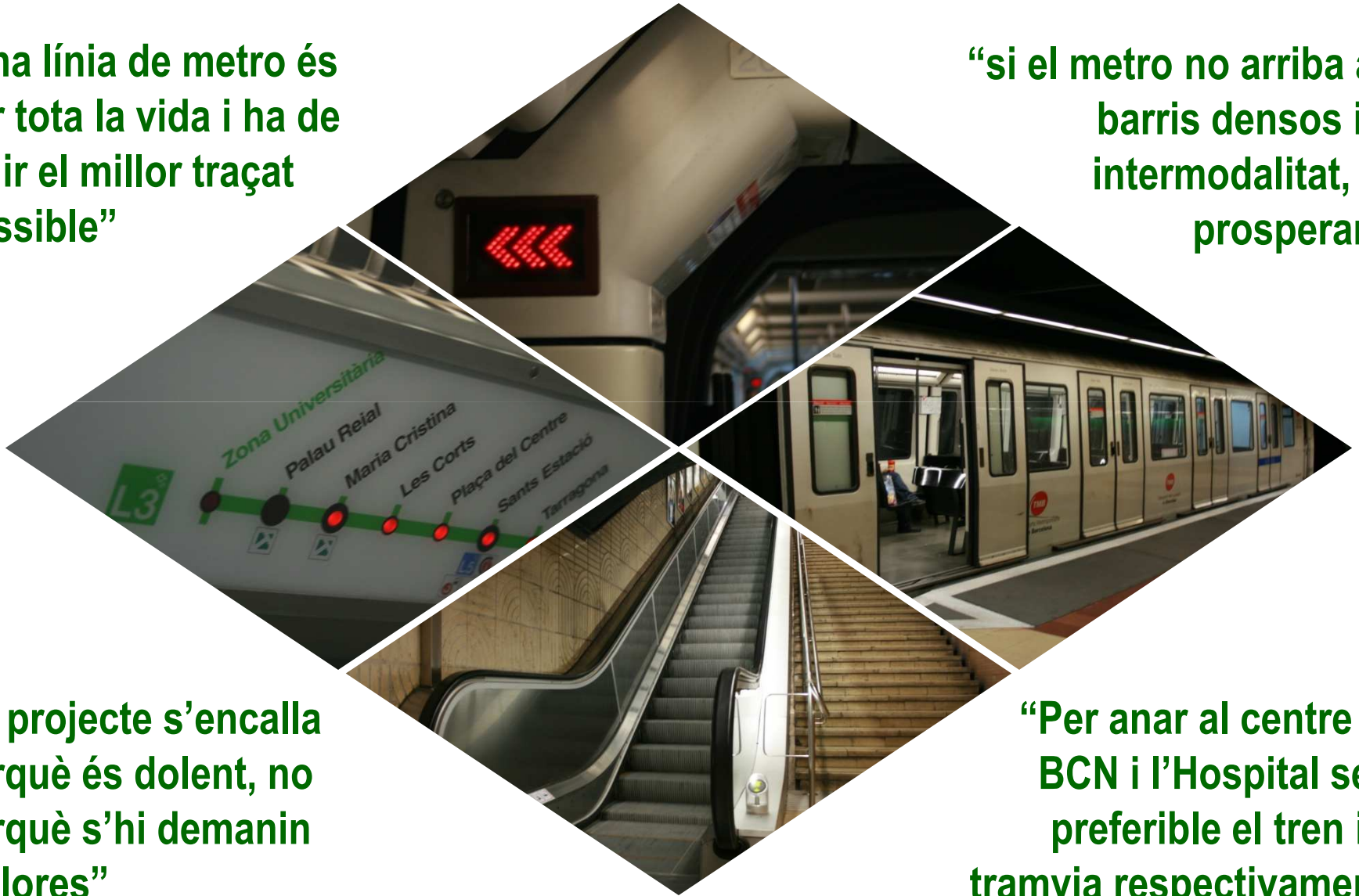


“una línia de metro és per tota la vida i ha de tenir el millor traçat possible”

“si el metro no arriba als barris densos i fa intermodalitat, no prosperarà”

“el projecte s’encalla perquè és dolent, no perquè s’hi demanin millores”

“Per anar al centre de BCN i l’Hospital serà preferible el tren i el tramvia respectivament”



Gràcies per la vostra atenció



Ricard Riol Jurado

www.transportpublic.org

rriol@transportpublic.org

93 244 49 70