

### ANNEX NÚM 1. Cronologia del corredor St. Feliu – St. Just – BCN per l'ex N340

- 1971 El pla de Metros inclou per primera vegada el corredor entre Sant Just, Esplugues i Barcelona.
- 1984 La Generalitat descarta el Metro per a aquest àmbit del Baix Llobregat i dóna prioritat a l'execució d'altres trams de Metro a zones amb més alta densitat de població (Santa Coloma, Bellvitge i Badalona)
- 1989 El primer avantprojecte del Trambaix, realitzat per l'Entitat Metropolitana del Transport (EMT), inclou dues línies que circularien des del Pont d'Esplugues de forma ininterrompuda per la N340 (Carretera de Collblanc- Laureà Miró – Crta. Reial) fins a Sant Feliu, i per la C245 (Carretera d'Esplugues – Carretera de Cornellà) fins a Cornellà.
- 1998 L'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) licita el Trambaix amb els dos eixos complets (N340 i C245). Els grups empresarials encapçalats per Alstom i AdTranz-Europroject els mantenen, però el grup de Siemens no.
- 2001 L'ATM adjudica el Trambaix al grup encaçalat per Alstom, incloent els eixos N340 i C245 complets fins a Sant Feliu i Cornellà respectivament. Únicament dos ajuntaments demanen retallades al projecte: Sant Boi de Llobregat, que renuncia a l'entrada del Trambaix al seu municipi; i Esplugues de Llobregat, que renuncia al tramvia directe per Laureà Miró entre el Pont d'Esplugues i Sant Just. Amb aquesta decissió, **l'Ajuntament d'Esplugues va decidir desviar el tramvia i no el trànsit de pas del seu centre urbà.**
- 2002 L'ATM torna a insistir en la necessitat del tramvia per Laureà Miró al nou Pla Director d'Infraestructures 2001-2010, el famós PDI.
- 2003 L'Ajuntament d'Esplugues torna a rebutjar la proposta, perjudicant els usuaris del transport públic a l'eix Sant Feliu – Sant Just – Barcelona.
- 2004 S'inaugura el Trambaix i desapareixen els “fantasmes inicials” sobre les seves prestacions i utilitat. Aviat es convertiria en el transport públic millor valorat de l'àmbit integrat. Les línies amb traçats racionals, T1 i T2, aviat demostren ser molt més utilitzades que la línia T3, obligada a realitzar un enorme revolt entre el Pont d'Esplugues i la Rambla de Sant Just.
- 2005 La PTP proposa formalment a l'Ajuntament d'Esplugues reconsiderar la seva posició a partir de noves propostes d'implantació del tramvia, diferents a les que s'havien rebut per part de l'ATM. El principal canvi proposat és la segregació lleugera -no física- del tramvia respecte la resta del trànsit i la possibilitat de mantenir la càrrega i descàrrega als dos costats del vial.
- L'Ajuntament promet estudiar la proposta però no fa cap comunicació a l'entitat, ni cap passa endavant davant l'ATM. Ara el principal motiu no és preservar el trànsit de pas sinó confiar en què el metro resoldrà aquest enllaç.
- 2008 La Generalitat inventa un traçat totalment irracional per portar la línia 3 del Metro a Sant Feliu. Com d'altres vegades, el projecte no reixiria pel seu elevat cost econòmic.
- 2011 La PTP inicia la recollida de signatures entre veïnes, veïns, usuàries i usuaris per posar al cercle viciós que ha portat aquest corredor a la situació actual. Volem posar fi als 40 anys d'espera d'un transport en via reservada entre la Diagonal i Sant Feliu, per la N340.