

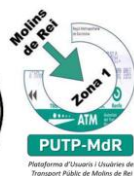


PROPOSTA D'ESMENES

AL REDACTAT INICIAL DEL PDI 2021-2030

En relació al projecte XT03 d'extensió de la línia T-3 del tramvia fins a l'intercanviador amb FGC a Quatre Camins

23 d'octubre de 2020



Introducció

“Volem el Trambaix al Pla”, és una plataforma impulsada per CCOO, FAVBaix i PTP del Baix Llobregat, a la que posteriorment s’han unit UGT, Col·legi d'Ambientòlegs, l'Associació d'Empresaris del Pla, Catalunya Camina i d'altres entitats de caràcter local.

Volem fer possible l'extensió del Trambaix de Sant Feliu de Llobregat a Molins de Rei travessant el polígon el Pla, reivindiquem la prolongació del Trambaix per Sant Feliu de Llobregat a Molins de Rei, travessant el polígon El Pla

Destaquem que el Consell Comarcal del Baix Llobregat i diferents plens d'Ajuntaments del Baix Llobregat, han aprovat els darrers mesos - la gran majoria per unanimitat - la moció que defensa l'extensió que defensem. L'han aprovada les següents institucions:

- **Consell Comarcal del Baix Llobregat**
- **Ajuntament de Sant Vicenç dels Horts**
- **Ajuntament de Pallegà**
- **Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat**
- **Ajuntament de Sant Joan Despí**
- **Ajuntament d'Esplugues**
- **Ajuntament de Sant Just Desvern**
- **Ajuntament de Molins de Rei**

Objectius campanya:

- **Millorar el transport públic i el desplaçament** de les persones treballadores del Baix Llobregat.
- **Contribuir a la reducció d'impactes mediambientals** i implicar-nos activament al repte global de canvi climàtic
- **Assolir l'extensió del tramvia** des de Sant Feliu de Llobregat al Polígon Industrial el Pla i a Molins de Rei.
- Assolir **el compliment de l'estudi previst al PDI sobre la prolongació del tramvia** fins l'Estació de 4 camins dels FCC (sant Vicenç dels Horts)

Altres propostes:

- **Prevenir els accidents de trànsit** anant i tornant a la feina que pateixen els treballadors i treballadores i que en els darrers anys no han parat de créixer
- Garantir un **transport inclusiu sense barreres** accessible per a tothom, siguin quines siguin les seves condicions de mobilitat
- Oferir un **transport d'altra capacitat, ràpid i regular** que sigui atractiu pels treballadors i treballadores del polígon
- Assegurar l'accés als centres de treball sense restriccions amb un **transport més democràtic i d'ús universal** per tots i totes ampliant i enfortint el mercat de treball

- **Evitar l'estrès i l'angoixa** que pateixen els treballadors i treballadores quan es troben atrapats en un embús
- **Millorar la imatge del polígon** fent-lo més atractiu per captar noves empreses i retenir les existents
- **Millorar la convivència i la integració amb els altres modes de mobilitat** sostenibles, els desplaçaments a peu, en bicicleta i en autobús
- **Permetre alliberar sòl industrial** i espai públic actualment ocupat per l'estacionament de vehicles per a poder-hi desenvolupar-hi altres activitats més rendibles social i econòmicament
- **Reduir el soroll**, el segon problema ambiental a Europa, després de la qualitat de l'aire, segons l'Agència Ambiental Europea
- **No generar molèsties als veïns i veïnes** dels entorns a conseqüència de la gran densitat de trànsit que hi circula i hi estaciona

INFORMACIÓ BÀSICA

A - Informació bàsica prèvia

En el redactat inicial del PDI 2021-2030 presentat per l'ATM, es contempla l'actuació XT03 Sant Feliu de Llobregat- Quatre Camins. Concretament esta recollit aquest projecte al dos documents del Pla : 1 - La Memòria Tècnica 2- Les Propostes d'actuació:

1- Inclusió en la memòria Tècnica:

Pàgina 35 - Situació del projecte d'extensió del tramvia previst en l'anterior PDI 2011-2020

Taula 6 Ampliació de la Xarxa Ferroviària (metro i FGC) i Tramvia (subprograma XT)

A la taula resum que es mostra a continuació s'adjunten les diferents actuacions previstes al pdi 2011-2020 segons es va aprovar a novembre de 2013, i una segona columna amb la inversió ja executada en l'anterior pdi 2001-2010; en els següents subapartats s'indica el grau d'execució amb la següent classificació:

- Obres finalitzades (verd)
- Obres ja licitades i/o en execució (taronja)
- Actuacions de les que ja s'ha realitzat o s'està redactant el projecte (estudi informatiu o projecte constructiu) (vermell)
- Actuacions pendents de projecte (gris)

A l'apartat 3.4 es descriu el detall de l'estat de les actuacions:

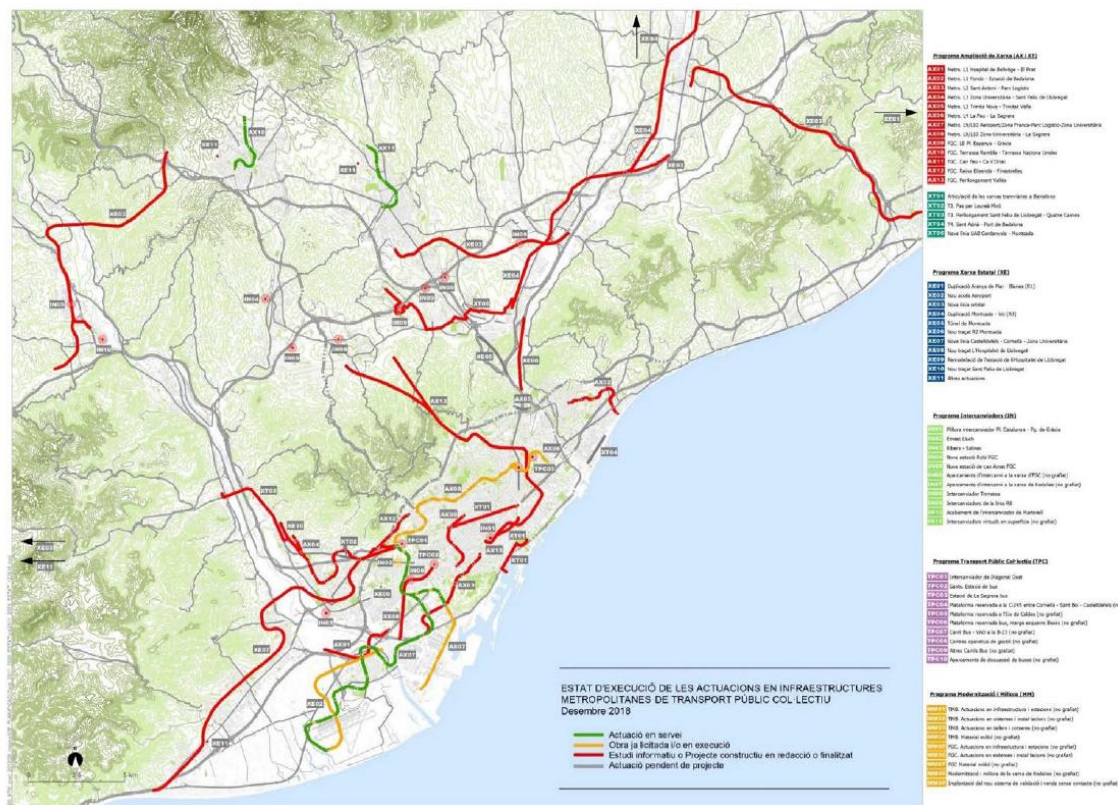
CODI	ACTUACIÓ	Import M€ IVA exclòs	
		pdi 2011-2020	pdi 2001-2010
AX01	Metro. L1 Hospital de Bellvitge – El Prat		
AX02	Metro. L1 Fondo – Estació de Badalona		
AX03	Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logístic		
AX04	Metro. L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	181,8	
AX05	Metro. L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	
AX06	Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV	110,0	165,4
AX07	Metro. L9/L10 Aeroport/Zona Franca – Parc Logístic – Zona Un.	1.560,0	4.382,0
AX08	Metro. L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera		
AX09	FGC. L8 Plaça Espanya - Gràcia	268,0	
AX10	FGC. Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	90,2 ⁽¹⁾	310,8
AX11	FGC. Can Feu - Ca n'Oriac	287,9 ⁽¹⁾	142,9
AX12	FGC. L6 Reina Elisenda - Finestrelles		
AX13	Perllongament del Vallès		
XT01	Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	168,1	
XT02	T3 Pas per Laureà Miró	17,3	
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins		
XT04	T4 Sant Adrià – Port de Badalona		
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada		
Subtotal		2.764,3	

⁽¹⁾ Valor d'obra pendent d'execució

⁽²⁾ Inversió inclosa dins de l'actuació AX07

Pàgina 37 - Plànol de l'estat d'execució de les Actuacions del PDI 2011-2020 l'any 2018

Mapa 2 Estat d'execució de les actuacions en infraestructures metropolitanas de transport col·lectiu 2018



Pàgina 212 - Inclusió de l'extensió – Ampliació de xarxa

13.1. Ampliació de xarxa

13.1.1. Contingut i objectius

El programa d'ampliació de xarxa ferroviària del pdl inclou les actuacions de perllongament que es proposen a les xarxes ferroviàries de Metro (TMB) i d'FGC i el subprograma de la xarxa de tramviars.

Les ampliacions de xarxa es plantegen per donar cobertura amb un mode d'alta capacitat a aquelles zones d'alta densitat de mobilitat (generació i atracció de viatges) que no disposen actualment d'un servei ràpid i eficient per a la realització dels desplaçaments metropolitanos.

L'altre gran objectiu del programa és l'increment de la connectivitat de les diferents xarxes ferroviàries de forma que es minimitzi el temps d'intercanvi entre les estacions.

13.1.2. Metro (TMB)

La construcció de les línies L9 / L10 és l'actuació més important del pdl, com ja ho va ser dels anteriors pdl's. Els seus principals objectius són la cobertura de territori d'alta densitat de mobilitat que es desenvolupa en la part alta del Barcelonès, així com l'increment de l'efecte xarxa, amb un total de 20 nous intercanviadors (les noves línies L9 / L10 tenen transbordament amb totes les línies de TMB, FGC i Rodalies, almenys una vegada). La conjunció d'aquests dos factors implica la captació d'un flux de demanda important. El nombre total d'estacions de les línies L9 / L10 és de 52, repartides al llarg de 47,8 km de longitud.

També es proposa executar, dins del període 2021-2030, dins de la fase A, el de la línia L4 fins La Sagrera, el de la línia L1 fins a l'estació de Badalona

El perllongament de la línia L1 al Prat es proposa en una segona fase B, així com els perllongaments de la línia L3 fins a Trinitat Vella i fins al pont d'Esplugues (aquest darrer, com a una primera fase del futur perllongament a Sant Feliu de Llobregat), i el perllongament de la línia L2 a Parc Logístic juntament amb la seva connexió amb L9.

13.1.3. Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya

La principal actuació d'FGC contemplada en aquest programa del pdl és el perllongament de la línia Llobregat-Anoia fins al centre de la ciutat per l'eix de Travessera de Gràcia (línia L8). Aquesta actuació suposa un increment important de la cobertura territorial de l'Esquerra de l'Eixample, una major connectivitat del barri de Gràcia i un increment de l'accessibilitat dels usuaris actuals d'FGC.

Altres actuacions d'FGC a l'àmbit metropolità són la prolongació de la línia L6 des de Reina Elisenda fins a Finestrelles amb un increment de la cobertura territorial del barri de Pedralbes.

També cal destacar la redacció d'un projecte per a la construcció d'un nou túnel ferroviari des del Vallès fins a Barcelona, amb el principal objectiu de descongestionar l'actual Metro del Vallès, especialment en el tram entre Sant Cugat del Vallès i Sarrià, així com l'estudi d'una nova variant a Sant Boi de Llobregat del Metro Llobregat-Anoia.

13.1.4. Tramvia/Metro lleuger (Subprograma XT)

La principal actuació del subprograma XT és la penetració al centre de Barcelona i unió del Trambaix i el Trambesòs, la qual es configura com la proposta tramviària més destacada del pdl 2021-2030.

També s'inclou en aquest subprograma com a actuació a executar la connexió dels traçats tramviars per la Carretera Reial i la Carretera de Colblanc a través del carrer Laureà Miró (Esplugues de Llobregat) a fi d'escurçar la longitud de recorregut de la línia T3 i el perllongament de la línia T3 des de la parada de Consell Comarcal (final actual del servei T3) fins a l'intercanviador de Quatre Camins, travessant el polígon del Pla i el municipi de Molins de Rei.

Aquest subprograma també inclou el perllongament de la T4 fins a Badalona i la nova línia UAB-Montcada en la fase B.

13.2. Desplegament de la xarxa ferroviària estatal

El programa XE de desplegament de la xarxa de Rodalies inclou la construcció de tres noves línies. La més immediata és la penetració de Rodalies a l'Aeroport del Prat (terminals T1), completament operativa l'any 2022. La segona línia és el by-pass del Vallès consisteix en la construcció d'un ramal de doble via entre les línies R8 entre Santa Perpètua de Mogoda i Ripollet (Can Salvatella) i la línia R4 entre els municipis de Barberà del Vallès i Sabadell. La tercera línia és el tram Castelfel·les- Cornellà-Zona

Pàgina 214 - Inclusió a la Taula de propostes d'actuació

Codi	Actuació	Inversió (M€, IVA exclòs)	Longitud (km)	Trens	Estacions	Demanda
PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE XARXA FERROVIÀRIA (Metro+FGC)		3.968,4				
AX01	Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona	547,2	4,5	5	5	44.085
AX02	Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV	108,2	2,8	3	3	43.690
AX03-AX04	Metro. L9/L10 Zona Franca-Zona Universitària-Sagrera	988,0	20,5	23	18	209.000
AX05	Metro. L1 Hospital de Bellvitge - El Prat	241,1	3,8	2	1	16.590
AX06	Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logistic	820,0	6,3	7	6	57.000
AX07	Metro. L3 Zona Universitària - Esplugues-Sant Feliu (fase 1)	181,8	2,8	2	2	16.400
AX08	Metro L3. Trinitat Nova - Trinitat Vella	81,0	0,9	1	1	9.245
	Material mòbil TMB (ampliació)	387,6		43		
AX09	FGC. L8 Plaça Espanya - Gràcia	321,7	3,8	5	3	69.500
AX10	FGC. L12 Reina Elisenda - Finestrelles		2,7	2	3	13.340
AX11	FGC. Nou túnel del Vallès	187,8				-
AX12	Variant d'FGC a Sant Boi de Llobregat	-				-
	Material mòbil FGC (ampliació)	104,0		7		
PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE XARXA FERROVIÀRIA (Tramvia)		624,6				
XT01	Articulació de xarxes tramviàries a Barcelona	187,9	3,9	18	6	127.360
XT02	T3 Pas per Laureà Miró	24,5	1,2	3	2	6.800
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat (fases 1 i 2)	97,4	4,3	3	5	8.135
XT04	T4 Sant Adrià - Port de Badalona	22,0	1,7	2	2	9.800
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada	158,3	12,5	8	21	29.500
	Material mòbil Tramvia (ampliació)	134,5		34		
PROGRAMA XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL		4.937,4				
XE01	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	93,4	2,3			
XE02	Nou accés Aeroport	73,0	5,3	6	2	17.300
XE03	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	606,6	1,8		2	
XE04	Duplicació Montcada - Vic R3. Parets-La Garriga i Centelles-Vic	168,0	59,0		13	
XE05	Nus de Montcada	87,6	2,4			42.640
XE06	Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac	418,2	3,7			
XE07	Increment de fiabilitat	399,6				

pd(1)

Pàgina 231 - Inclusió a la Programació de les actuacions en base a l'anàlisi socioambiental i de cicle de vida de les actuacions (recull la inclusió a la fase A, l'extensió per Sant Feliu de Llobregat)

Taula 136 Programes AX i XT. Ampliació de la xarxa ferroviària

Codi	Actuació	Inversió (M€, IVA exclòs)	Demanda	TIR	Cicle de vida normalitzat	TIR normalitzada	Valoració conjunta
AX01	Metro. L1 Fondo - Sant Crist - Estació de Badalona	547,2	20.085	7,6	59	54	56
AX02	Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV	108,2	43.690	4,9	60	35	45
AX03-AX04	Metro. L9/L10 Zona Franca-Zona Universitària-Sagrera	988,0	209.000	4,5	59	32	43
AX09	FGC. L8 Plaça Espanya - Gràcia	321,7	69.500	10,7	85	75	79
XT01	Articulació de xarxes tramviàries a Barcelona (Unió Diagonal)	95,9	117.360	8,7	97	61	76
XT02	T3 Pas per Laureà Miró	24,5	6.793	4,5	78	32	50
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat (fase 1, dues parades)	22,9	4.100	3,1	65	22	39

Taula 137 Nou material mòbil

PROGRAMA NOU MATERIAL MÒBIL	474,6
Material mòbil Metro	297,6
Material Mòbil FGC	88,0
Material mòbil Tramvia	89,0

Pàgina 234 - Inclusió a la Programació de les actuacions en base a l'anàlisi socioambiental i de cicle de vida de les actuacions (recull la inclusió a la fase B, l'extensió fins a Molins de Rei)

Taula 142 Programes AX i XT. Ampliació de la xarxa ferroviària

Codi	Actuació	Inversió (M€, IVA exclòs)	Demanda	TIR	Cicle de vida normalitzat	TIR normalitzada	Valoració conjunta
AX05	Metro. L1 Hospital de Bellvitge - El Prat	241,1	16.590	2,0	60	14	32
AX06	Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logistic	820,0	57.000	1,5	69	11	34
AX07	Metro. L3 Zona Universitària – Esplugues - Sant Feliu (fase 1)	181,8	16.400	1,8	49	13	27
AX08	Metro L3. Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	9.245	5,1	55	36	44
AX10	FGC. L12 Reina Elisenda - Finestrelles	-	13.340	- 2,0	73	-14	21
AX11	FGC. Nou túnel del Vallès	187,8	-	-			
AX12	Variant d'FGC a Sant Boi de Llobregat	-	-	-			
XT01	Xarxes tramviàries a Barcelona: WTC / Urquinaona	92,0	6.200 / 3.800	-	-	-	-
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat – Molins de Rei (fase 2)	74,5	8.135	3,1	65	22	39
XT04	T4 Sant Adrià - Port de Badalona	22,0	9.800	4,9	87	35	56
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada	158,3	29.500	4,0	71	28	45

Taula 143 Nou material mòbil

Actuació	Inversió (M€, IVA exclòs)
Material mòbil Metro	90,0
Material mòbil FGC	16,0
Material mòbil Tramvia	45,5

Pàgines 235 i 236 – Inclusió a Principals característiques de les actuacions

Taula 147 Principals característiques de les actuacions

Codi	Actuació	Inversió (M€, IVA exclòs)	Longitud (km)	Trens	Estacions	Demanda
PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE XARXA FERROVIÀRIA (Metro+FGC)		3.968,4				
AX01	Metro. L1 Fondo - Estació de Badalona	547,2	4,5	5	5	44.085
AX02	Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV	108,2	2,8	3	3	43.690
AX03-AX04	Metro. L9/L10 Zona Franca-Zona Universitària-Sagrera	988,0	20,5	23	18	209.000
AX05	Metro. L1 Hospital de Bellvitge - El Prat	241,1	3,8	2	1	16.590
AX06	Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logistic	820,0	6,3	7	6	57.000
AX07	Metro. L3 Zona Universitària – Esplugues-Sant Feliu (fase 1)	181,8	2,8	2	2	16.400
AX08	Metro L3. Trinitat Nova – Trinitat Vella	81,0	0,9	1	1	9.245
	Material mòbil TMB (ampliació)	387,6		43		
AX09	FGC. L8 Plaça Espanya – Gràcia	321,7	3,8	5	3	69.500
AX10	FGC. L12 Reina Elisenda - Finestrelles	-	2,7	2	3	13.340
AX11	FGC. Nou túnel del Vallès	187,8				-
AX12	Variant d'FGC a Sant Boi de Llobregat	-				-
	Material mòbil FGC (ampliació)	104,0		7		
PROGRAMA D'AMPLIACIÓ DE XARXA FERROVIÀRIA (Tramvia)		624,6				
XT01	Articulació de xarxes tramviàries a Barcelona	187,9	3,9	18	6	127.360
XT02	T3 Pas per Laureà Miró	24,5	1,2	3	2	6.800
XT03	T3 Sant Feliu de Llobregat (fases 1 i 2)	97,4	4,3	3	5	8.135
XT04	T4 Sant Adrià - Port de Badalona	22,0	1,7	2	2	9.800
XT05	Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada	158,3	12,5	8	21	29.500
	Material mòbil Tramvia (ampliació)	134,5		34		
PROGRAMA XARXA FERROVIÀRIA ESTATAL		4.937,4				
XE01	Nou traçat Sant Feliu de Llobregat	93,4	2,3			
XE02	Nou accés Aeroport	73,0	5,3	6	2	17.300
XE03	Nou traçat l'Hospitalet de Llobregat	606,6	1,8		2	
XE04	Duplicació Montcada - Vic R3. Parets-La Garriga i Centelles-Vic	168,0	59,0		13	
XE05	Nus de Montcada	87,6	2,4			42.640
XE06	Nou traçat línia R2 Montcada i Reixac	418,2	3,7			

pd①

Pàgina 239 - Inclusió en l'anàlisi del desplegament del PDI, indicant que a 31 de desembre de 2019 l'estudi d'alternatives de l'extensió del tramvia fins Quatre Camins està redactat i en fase d'aprovació.

Taula 148 Ampliació de la Xarxa Ferroviària (metro i FGC) i Tramvia (subprograma XT)

Actuació	Situació actual (31 de desembre de 2019)
AX01 Metro. L1 Hospital de Bellvitge – El Prat	Estudi funcional redactat
AX02 Metro. L1 Fondo – Estació de Badalona	Estudi informatiu tram Fondo-Lloreda / Sant Crist redactat i aprovat definitivament. Encarregat projecte bàsic d'aquest tram
AX03 Metro. L2 Sant Antoni - Parc Logistic	Projecte constructiu redactat, però no aprovat
AX04 Metro. L3 Zona Universitària – Sant Feliu de Llobregat	Aprovats els estudis informatius i d'impacte ambiental del perllongament de l'L3 d'FMB Zona Universitària-Sant Feliu. Redactat el projecte bàsic del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues. En redacció el projecte constructiu del perllongament de l'L3 Zona Universitària – Esplugues de Llobregat
AX05 Metro. L3 Trinitat Nova – Trinitat Vella	Pendent d'iniciar l'estudi informatiu
AX06 Metro. L4 La Pau - Sagrera TAV	Pendent d'iniciar el projecte constructiu estació Santander L4 i desafecció L9/L10
AX07 Metro. L9/L10 Aeroport/Zona Franca – Parc Logistic – Zona Universitària	Obra en execució. El tram Aeroport – Zona Universitària es va inaugurar el 12 de febrer de 2016 (L9 Sud). El tram Collblanc – Foc es (L10 sud) es va posar en servei el setembre de 2018 (3 estacions comuns amb L9 sud i 2 només L10 sud). El mes de març de 2019 es va posar en servei una nova estació a l'L10 Sud (Provençana) i el mes de novembre l'estació Ciutat de la Justícia
AX08 Metro. L9/L10 Zona Universitària – La Sagrera	Obres en execució. Pendent de represa
AX09 FGC. L8 Plaça Espanya - Gràcia	Estudi informatiu redactat. Projecte bàsic en redacció. Projecte constructiu d'infraestructura adjudicat
AX10 FGC. Terrassa Rambla – Terrassa Nacions Unides	En servei des de juliol de 2015
AX11 FGC. Can Feu - Ca n'Oriac	En servei. Primer tram fins Sabadell – Plaça Major des de setembre de 2016, resta del perllongament des de juliol de 2017
AX12 FGC. L6 Reina Elisenda - Finestrelles	Aprovat l'estudi informatiu i d'impacte ambiental
AX13 Perllongament del Vallès	Estudi previ en redacció
XT01 Articulació de les xarxes tramviàries a Barcelona	Aprovat l'estudi informatiu, i pendent d'aprovació el projecte constructiu de la unió dels tramvies
XT02 T3 Pas per Laureà Miró	Finalitzat l'estudi informatiu, en fase d'aprovació
XT03 T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins	Estudi d'alternatives redactat en fase d'aprovació
XT04 T4 Sant Adrià – Port de Badalona	En aprovació l'estudi informatiu i en redacció la modificació puntual del PGM a l'àmbit del Front Litoral i de les tres Xemenies
XT05 Nova línia UAB Cerdanyola - Montcada	Estudi informatiu redactat

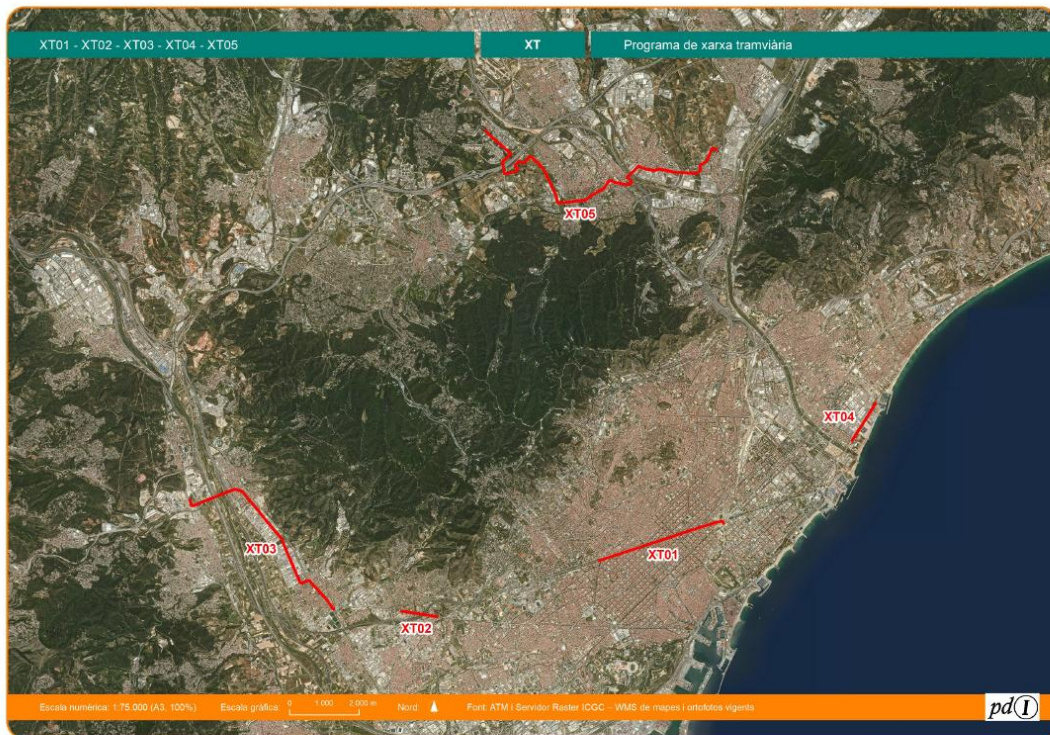
16.4. Desplegament del pdi

Durant el procés d'elaboració del pdi 2021-2030 s'han continuat executant les actuacions previstes en el pdi 2011-2020, i redactant projectes d'altres actuacions per tal de fer-ne possible la seva execució.

Així doncs, en les següents taules s'indica la situació en les que es troben les actuacions del relatius a l'anterior pdi, tal com es mostra en el Seu informe de seguiment del pdi 2011-2020.

2- Inclusió en el document de Propostes d'actuació:

Pàgina 33 – S'inclou el projecte a l' Ampliació de la xarxa tramviària (XT) com XT03



Pàgina 38 – És defineix el projecte XT03 i es marquen les dues fases d'execució: la Fase A indicant l'extensió per l'interior de Sant Feliu de Llobregat un cop fet el soterrament, la fase B indicant l'extensió Sant Feliu de Llobregat – Molins de Rei amb previsió de que estarà totalment construïda l'any 2028 i deixa l'extensió des de Molins de Rei a Quatre camins, creuant el riu Llobregat a una Fase posterior a la prevista en el PDI 2021-2030.

XT03

T3 Sant Feliu de Llobregat – Quatre Camins

Fase A i B

Àmbit d'actuació

- Municipis de Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts

Objectius pdi



Responsables

- ATM

Agents implicats

- TES
- AMB
- TRAM
- Ajuntaments
- Renfe ADIF

Descripció

Aquesta actuació suposa el perllongament de la línia T3 des de la parada de Consell Comarcal (final actual del servei T3) fins a l'intercanviador de Quatre Camins, travessant el polígon del Pla i el municipi de Molins de Rei.

Les dues primeres parades se situen sobre el futur soterrament del servei R4 de Renfe-ADIF (línia de Vilafranca del Penedès), amb correspondència amb l'estació de Sant Feliu (plaça de l'Estació), i la segona just abans d'arribar al carrer Sanson. En aquest àmbit domina l'ús residencial de mitjana densitat. Aquest escenari constitueix la fase 1.

La parada següent se situa en el polígon del Pla, encara en el terme municipal de Sant Feliu, en un àmbit preferentment industrial però també lúdic, amb una densitat de mobilitat de potencials persones baixa.

Les parades següents es localitzen en el casc urbà de Molins de Rei, en un àmbit de densitat mitjana i un ús preferentment residencial, però també comercial i terciari. La seva localització dependrà de l'alternativa que s'esculli en un estudi informatiu, pendent de realitzar (traçat en discontinu). Fins aquesta parada es constitueix la fase 2.

La darrera actuació correspon a l'intercanviador de Quatre Camins (connexió amb FGC), en el terme municipal de Sant Vicenç dels Horts (fase 3).

Termini i fites

Aquesta actuació estarà totalment construïda l'any 2028 fins a Molins de Rei. Aquesta actuació està condicionada al soterrament de la línia de Rodalies fins el centre de Sant Feliu de Llobregat.

Any 2019: es van licitar les obres del soterrament de Sant Feliu de Llobregat (ADIF)

Any 2019: es va actualitzar estudi alternatives de traçat fins a l'intercanviador de Quatre Camins.

Any 2020: estarà aprovat definitivament l'estudi informatiu de la fase 1

Any 2021: estarà aprovat definitivament el projecte constructiu de la fase 1

Any 2023: inici de les obres de la fase 1, amb una durada de dos anys

La fase 2 no està programada

Característiques de l'actuació (fase 1 i 2)

- Longitud: 1,1 km / 4,3 km
- Nombre de parades: 2 / 5
- Noves unitats de tren: 1 / 3
- Demanda captada: 4.100 / 8.135 persones

Beneficis socials de la proposta

El perllongament del Trambaix fins a Sant Feliu de Llobregat (fase 1) comporta la captació total de 6.526 persones dels quals 760 provenen del vehicle privat.

L'estalvi total per part de les persones beneficiades per l'actuació és de 741 hores en dia feiner.

Quan l'actuació arribi a Molins de Rei Quatre Camins, es produirà un increment de la cobertura territorial, però sobretot suposarà un increment important de la connectivitat entre els municipis del marge dret del Llobregat (Sant Andreu de la Barca, Palafre, Sant Vicenç dels Horts...) amb els del perllongament.

Rendibilitat econòmica i ambiental

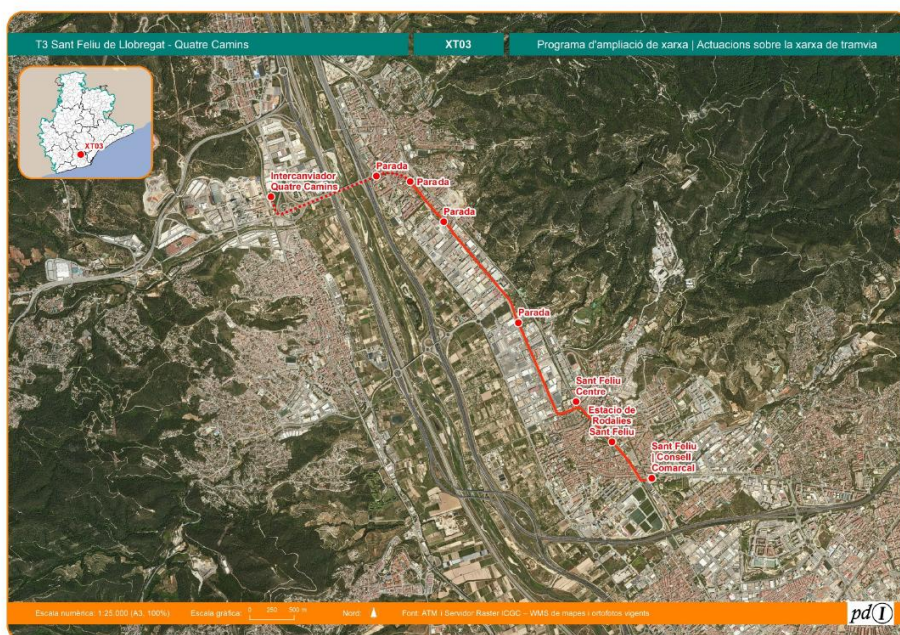
Aquesta actuació (fase 1) obté una TIR del 3,1% i un VAN de 3,2 M€. L'estimació ambiental dona 65 punts segons l'anàlisi per ciclo de vida.

Cost d'implantació estimat

Cost d'implantació estimat (IVA exclòs)	
Inversió total infraestructura (fase 1)	22,9 M€
Inversió total infraestructura (fase 2)	74,5 M€
Inversió en material mòbil (fase 1)	3,5 M€
Inversió en material mòbil (fase 2)	10,5 M€
Cost total d'exploració anual (fase 1)	0,4 M€
Cost total d'exploració anual (fase 2)	1,2 M€

pd①

Pàgina 39 – S'inclou el projecte al plànol de l'extensió XT03 a la xarxa tramviària línia T3, indicant un traçat des de Sant Feliu de Llobregat- Molins de Rei – Quatre Camins.



pd①

ESMENES ALS DOCUMENTS

1 - No hi ha esmenes al document de la Memòria Tècnica

2 – Esmenes al document Propostes d'actuació:

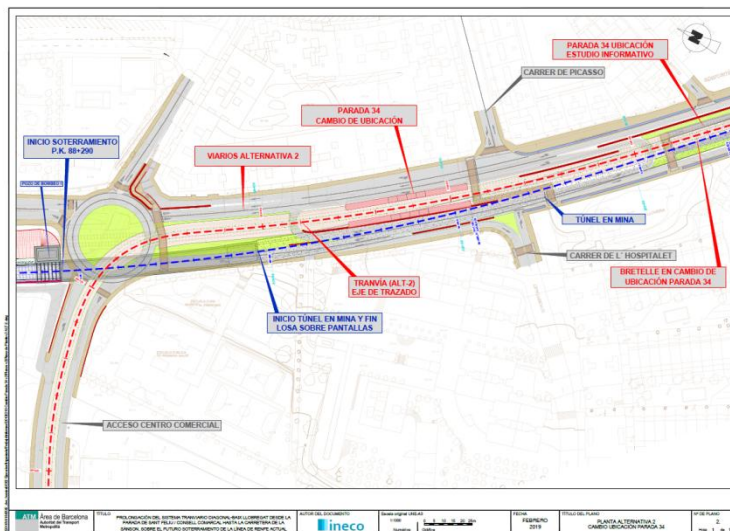
Esmena 1

Esmena: inclusió d'una nova parada a Sant Feliu de Llobregat

Segons el que indica la fitxa de les propostes d'Actuació a la pàgina 38. El tramvia te continuïtat directe des de la parada 34 i la cua del carrer Sanson. Inicia el nou traçat a la confluència dels carrers Indústria i carretera Sanson amb l'Avinguda Laureà Miró, enfilant recte fins per l'Avinguda Laureà Miró, on es col·loca la parada 35. Aquesta es situa aproximadament davant de les cotxeres de Soler i Sauret, al mig del polígon.

Tanmateix el text tal com esta redactat suposa donar per bo el traçat no discontinu dibuixat al plànol des de la ultima parada de Sant Feliu (parada 34) situada en la confluència de la carretera Sanson amb el carrer Constitució, però d'acord amb els estudis realitzats: Al projecte de Prolongació del sistema tramviari Diagonal- Baix Llobregat des de la parada de Sant Feliu / Consell Comarcal fins la carretera de la Sanson per sobre del futur soterrament de la línia de RENFE actual, i concretament a l'estudi posterior : Anàlisi de la compatibilitat dels estudis d'alternatives previs del tramvia amb un possible canvi d'ubicació de la parada P34 a Sant Feliu de Llobregat de data febrer de 2019.

En el traçat acordat amb l'Ajuntament de Sant Feliu de Llobregat, és preveu la ubicació de la parada 34 tocant al carrer Picasso, fent una cua de maniobres a la ctra. Sanson. Com es pot observar al següent plànol de l'estudi citat:



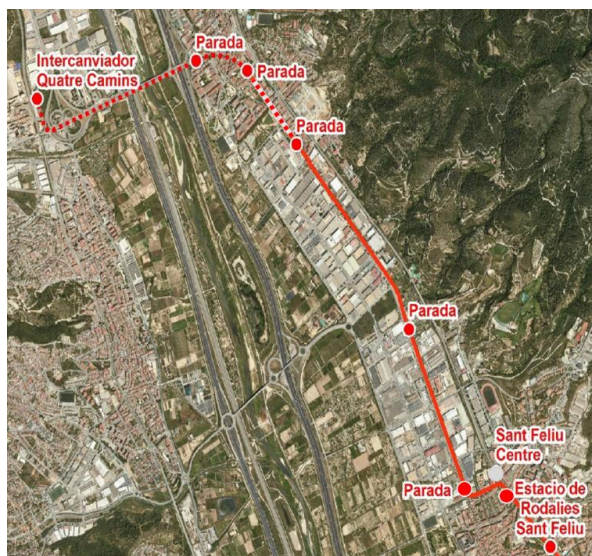
Considerem que la ubicació d'una sola parada central del polígon en Laureà Miró entre els carrers Treball i Can Miano, és totalment insuficient per poder prestar un bon servei de transport públic al Polígon Industrial el Pla.

La distancia aproximada de 500 metres des de la parada 34 prevista, fins el començament del polígon el Pla en el sector de Sant Feliu de Llobregat, l'accés al Centre Comercial i l'existència d'una pendent lleugera en els carres que connecten Laureà Miró amb el carrer Constitució, fa molt necessària la implantació d'una nova parada situada en Laureà Miró a partir de la Ctra. Sanson en el terme de Sant Feliu de Llobregat.

Això suposaria que hi hagin dos parades que donarien un bon servei al polígon el Pla.

Concreció de l'esmena:

- 1 - Afegir en el traçat previst en l'extensió del tramvia fins quatre camins una nova parada situada a Laureà Miró entre la ctra. Sanson i el carrer Ramon de Trinxeria.
- 2 - Modificar el text de la fitxa de la pàgina 38 del document de Propostes d'Actuació incloent la descripció de la parada proposada.
- 3 - Modificar el Plànol de les Propostes d'Actuació incorporant la nova parada proposada



Esmena 2

Motivació de l'esmena :

A la pàgina 38 es defineix el projecte XT03 i es marquen les dues fases d'execució: la Fase A indicant l'extensió per l'interior de Sant Feliu de Llobregat un cop fet el soterrament, la fase B indicant l'extensió Sant Feliu de Llobregat – Molins de Rei amb previsió de que estarà totalment construïda l'any 2028 i deixa l'extensió des de Molins de Rei a Quatre camins, creuant el riu Llobregat a una Fase posterior a la prevista en el PDI 2021-2030.

També redacta la situació prevista de les noves parades de la Fase B literalment :

La parada següent se situa en el polígon del Pla, encara en el terme municipal de Sant Feliu, en un àmbit preferentment industrial però també lúdic, amb una densitat de mobilitat de potencials persones baixa.

Com sigui que entenem que les parades de la Fase 2 situades al polígon industrial el Pla, poden donar un servei molt important als treballadors del polígon industrial en millorant molt la mobilitat en transport públic i baixant de manera molt important l'ús del vehicle privat com conseqüència de la lluita contra el canvi climàtic i contra la contaminació atmosfèrica, entenem que no es pot parlar d'una densitat de mobilitat de potencial de persones baixa.

Segons el Pla de mobilitat sostenible del polígon El Pla hi treballaven 9.000 persones de les quals un 70% es desplaçaven amb cotxe (faltarien els treballadors externs, les visites, etc.). Quan al conjunt de l'AMB l'ús del cotxe estava al voltant del 20% (veure gràfic adjunt extret del Pla Metropolità de Mobilitat Urbana - AMB 2019-2024). Per tant, qualitativament parlant té un potencial de canvi del model de mobilitat molt elevat per reduir-se els impactes ambientals, socials i econòmics que genera el model actual de mobilitat predominant al polígon. A més, la seva incidència en la mobilitat està molt per sobre de moltes altres actuacions del PDI on l'ús del vehicle privat és molt menor i, en conseqüència, el transvasament d'usuaris del cotxe al transport públic en les parades del tramvia al polígon pot ser considerable.

A més, s'ha de tenir en compte, que al mateix Pla de Mobilitat Sostenible del Polígon El Pla va quedar palès que el 60% dels treballadors del polígon provenen dels municipis per on, actualment ja passa el Trambaix, així com, de Sant Feliu de Llobregat i Molins de Rei. Per tant, són potencialment usuaris del perllongament del tramvia i les parades al polígon.

Taula 4.1.3. Distribució dels desplaçaments dels residents a l'àrea metropolitana segons mitjà de transport; 2013

Mitjà de transport	Desplaçaments	Percentatge
Caminant	5.063.051	49,7%
Bicicleta	163.492	1,6%
Total no motoritzat	5.226.543	51,3%
Autobús	867.048	8,5%
Metro	1.009.074	9,9%
Altres ferroviaris (FGC, Rodalies Renfe, Tramvia)	509.771	5,0%
Restat transport públic	90.811	0,9%
Total transport públic	2.476.704	24,3%
Cotxe conductor	1.607.606	15,8%
Cotxe acompanyant	357.060	3,5%
Moto	493.072	4,8%
Restat vehicle privat	28.722	0,3%
Total vehicle privat	2.486.460	24,4%
Total	10.189.706	100,0%

Font: IERMB a partir de l'Enquesta de mobilitat en dia feiner 2013 (ATM, Ajuntament de Barcelona i AMB)

Concreció de l'esmena:

Supressió de la frase final: Pels motius esmentats creiem que és millor suprimir del text del primer paràgraf anteriorment citat la frase: *"amb una densitat de mobilitat de potencials persones baixa"*.

Esmena 3

Motivació de la esmena : El quart paràgraf de la fitxa inclosa a la pàgina 38 del document de Propostes d'Actuació , té un redactat que provoca confusió, cosa que s'evidencia en el plànol posterior de la pàgina 39.

Concretament el text confús és : *La seva localització dependrà de l'alternativa que s'esculli en un estudi informatiu, pendent de realitzar (traçat en discontinu). Fins aquesta parada es constitueix la fase 2.*

Cal tenir en compte que segons s'indica en la taula 148 situada a la pàgina 239 de la Memòria Tècnica:

S'ha redactat un Estudi d'alternatives pendent d'aprovació

En canvi a la fitxa de la pàgina 38 es parla d'un estudi pendent de realitzar (traçat discontinu), suposem que es refereix al mateix estudi.

Si observem l'Estudi d'alternatives publicat a la web de l'ATM : Estudi d'actualització d'alternatives de traçat per al perllongament del tramvia en els municipis de Sant Feliu de Llobregat, Molins de Rei i Sant Vicenç dels Horts, de data abril del 2019 (El que suposem pendent d'aprovació).

Aquest estudi ens indica a la pàgina 9 de la seva Memòria, que la proposta de traçat triat és l'alternativa 8, el que suposa un traçat passant des de Sant Feliu de Llobregat per la Carretera Laureà Miró, amb una parada al centre del polígon el Pla entre el carrer Treball i el carrer de Can Miano en el terme de Sant Feliu de Llobregat, una altra parada situada a l'Av. Barcelona entre el carrer del Llobregat i el carrer Sant Sebastià a Molins de Rei, una parada situada a l'Av. Barcelona front a la Plaça de la Bascula al centre de Molins de Rei i una altra parada situada a l'Av. Valencia un cop superat el Passeig Pi i Margal i finalment la posterior continuïtat per l'Av Valencia fins el Pont de Quatre Camins i la parada final a l'intercanviador dels FGC.

Observem que en el dibuix del traçat del plànol de les propostes d'actuació del PDI de la pag.39. es situa l'alternativa que defineix l'estudi citat com a optima, amb un traçat passant per l'antiga carretera és a dir l'Av Barcelona i Av. Valencia del terme de Molins de Rei.

Aquest dibuix en definitiva dona per bo el traçat passant des de Sant Feliu de Llobregat per la Carretera Laureà Miró i l'Av. Barcelona i concretament fins la parada situada a la plaça de la Bascula de Molins de Rei. On sembla es situaria la parada final provisional al centre de Molins de Rei. (fase 2).

Entenem que el redactat es poc afortunat i que cal modificar-lo deixant oberta l'alternativa del pas del tramvia per l'interior de Molins de Rei, donat que malgrat que l'Estudi d'actualització d'alternatives en la pàgina 8 de la Memòria, descarta inicialment el pas del tramvia pel carrer del Canal de la Infanta, en el mateix argumentari s'indica que :

La implantació en via única o amb plataforma compartida en aquest tram no es consideren viables.

En paral·lel a la redacció d'aquest Estudi, l'Ajuntament de Molins de Rei ha proposat la modificació del PGM de l'àmbit Can Coll, delimitat pels carrers Canal de la Infanta, Josep Folqué i l'Av. Barcelona. Aquesta proposta de modificació del PGM de l'àmbit proposa regular 3 metres la línia d'edificació secció actual del carrer del Canal de la Infanta per transformar-lo en un eix cívic. L'objectiu d'aquest augment de secció, segons la proposta de modificació del PGM seria permetre-hi incorporar nous modes de transport sostenibles, ja siguin col·lectius com el tramvia o bé individuals com la bicicleta.

Regular 3 metres la línia d'edificació del carrer del Canal de la Infanta incrementaria a 15 metres l'amplada de la secció d'aquest carrer. Aquest canvi obre la porta a estudiar alternatives de traçat per aquest carrer per a una hipotètica implantació d'un de tramvia, sobretot en via única, no sense una transformació radical de l'ús actual d'aquest vial, destinant-lo al tramvia i només accés de vehicles de veïns/serveis. En qualsevol cas, i a causa de la necessitat de treballs amb un nivell de detall més acurat, s'estudiarà la viabilitat d'aquestes alternatives en futurs Estudis que dugui a terme l'ATM (1) en l'exercici de les seves funcions, d'acord amb el planejament vigent i els tècnics municipals.

Cal indicar que **la modificació de planejament sol·licitada per L'Ajuntament de Molins de Rei, pel que fa al carrer Canal de la Infanta ha estat aprovada definitivament aquest mateix mes d'octubre de 2020 per la Comissió Territorial d'Urbanisme de Barcelona**, pel qual l'ampliació del vial del Carrer del Canal de la infanta serà efectiva a 15 metres, tal com indica l'estudi d'alternatives i que segons ha informat l'ajuntament de Molins de Rei es tracta d'una actuació d'urbanització que té prevista la seva execució molt properament.

Creiem també que en l'estudi no s'ha tingut prou en compte determinats impactes socials que es poden produir respecte a l'espai guanyat als cotxes i la conversió que s'ha produït a diferents vials transformats en vies cíviques potents com són el Passeig del Terraplè (opció ja descartada en l'estudi d'alternatives) i les Av. Barcelona i Av. València, que en aquests moments ambdós vials són els eixos més importants de comunicació a peu i pel passeig dels vianants de la Vila. En aquest sentit cal recordar que en el primer trimestre del 2019 s'ha

finalitzat la urbanització de trams importants de l'Av. Barcelona i Av. València obres valorades en més de dos milions d'euros, i que han estat executades per l'AMB. Seria incomprensible per a la ciutadania la destrucció d'aquesta nova zona de passeig urbana de Molins de Rei i sens dubte podria causar un gran rebuig social.

Per aquestes raons entenem que el redactat de la fitxa ha de quedar molt clarament reflectit que el traçat definitiu per l'interior de Molins de Rei des de la parada situada a l'Av. Barcelona entre el carrer Llobregat i el carrer Sant Sebastià, fins arribar al final previst a l'intercanviador de Quatre Camins, es definirà en l'Estudi definitiu d'alternatives que hauria de dur a terme l'ATM tal com indica el mateix document citat (1)

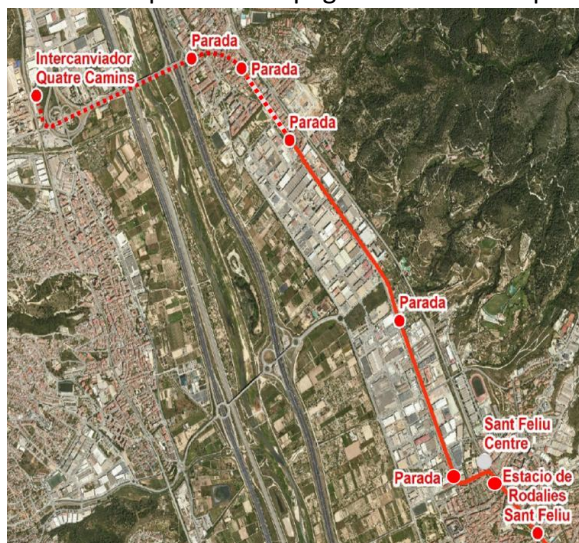
Concreció de l'esmena :

En aquest sentit proposem el següent redactat en el paràgraf xxx de la fitxa

*"Les parades següents es localitzen en el casc urbà de Molins de Rei, en un àmbit de densitat mitjana i un ús preferentment residencial, però també comercial i terciari. La seva localització dependrà de l'alternativa que s'esculli en un estudi informatiu, pendent de realitzar (traçat en discontinu). **Fins aquesta parada es constitueix la fase 2.**"*

- **Supressió de la frase final:** *"Fins aquesta parada es constitueix la fase 2."*
- **Substitució per la frase:** *És constitueix la fase 2 fins la última parada situada en el centre urbà de Molins de Rei.*
- **Rectificació del plànol de les propostes d'actuació del PDI de la pàgina 39.**
Modificar el dibuix del traçat discontinu des de la parada situada en Av. Barcelona entre els carrers del Llobregat i Sant Sebastià fins arribar a l'intercanviador de quatre camins, fent-lo discontinu.

Modificació proposada:
Traçat a rectificar al plànol de la pàgina 39 de les Propostes d'actuació





DADES DE CONTACTE

Plataforma “Volem el Trambaix al Pla”

Carretera d’Esplugues 68

08940 Cornellà de Llobregat

Bllapag@ccoo.cat

93 377 92 92

Portaveu: Lluís Carrasco

Telèfon: 660 68 47 49