

5 7 8 9 , - . / 0 1 2 3 1 0 2 2
7 8 - , , - 8 - 7 , , -
, G 8 - - C , C 9 - , , -

Diversos membres de la Plataforma “Volem un Metro de veritat per a tota la ciutat” de Sant Feliu de Llobregat van lliurar ahir un total de 3.788 instàncies recollides per demanar al Conseller millors al projecte de perllongament de la línia 3 del metro al Departament de Política Territorial i Obres Públiques de la Generalitat. La Plataforma està integrada per l'Associació de Veïns de Can Calders, l'Associació de Veïns de Can Maginàs, l'Associació de Veïns de Can Nadal, l'Associació de Veïns de Falguera, l'Associació de Veïns de les Grasses, l'Associació de Veïns de Mas Lluí, l'Associació de Veïns de Roses-Castellbell, l'Associació per la Promoció del Transport Públic, el Fòrum del Transport Català, Esquerra Republicana de Catalunya, Esquerra Unida i Alternativa, Iniciativa per Catalunya Verds, Organització de Consumidors i Usuaris de Catalunya, Partit Popular, la Plataforma Progressem amb Metro i la Plataforma Pro-soterrament Complet.



, , , , , - - . Després de lliurar les instàncies al registre, nou membres de la plataforma van reunir-se amb el Secretari per la Mobilitat, Manel Nadal, i el Director de Transport Terrestre, Manel Villalante, per tractar sobre els motius que han portat la plataforma a defensar una altra alternativa:

1. Escassa cobertura territorial. El projecte gairebé no aporta estacions noves, tot i provocar una despesa de 1.200 milions d'Euros. A Sant Feliu es tindria una parada a 200 metres de l'estació actual de Renfe i una altra al costat de la parada actual del Trambaix, sense cobrir les àrees més denses de la ciutat: Mas Lluí i La Falguera, passant pel centre. Els veïns i veïnes trobem poc satisfactòria la proposta de la Generalitat per resoldre l'accessibilitat de Mas Lluí amb un ascensor inclinat en comptes de portar-hi directament el Metro amb accessos la bell mig del barri.
2. Intermodalitat qüestionada. Tot i que la Generalitat assegura que s'han tingut en compte tots els modes de transport, la línia 3 sembla projectada sobre un mapa en blanc: es dibuixa un escenari amb tres estacions inconnexes per Sant Feliu que obliguen a fer tots els transbordaments a Sant Joan Despí i recular.

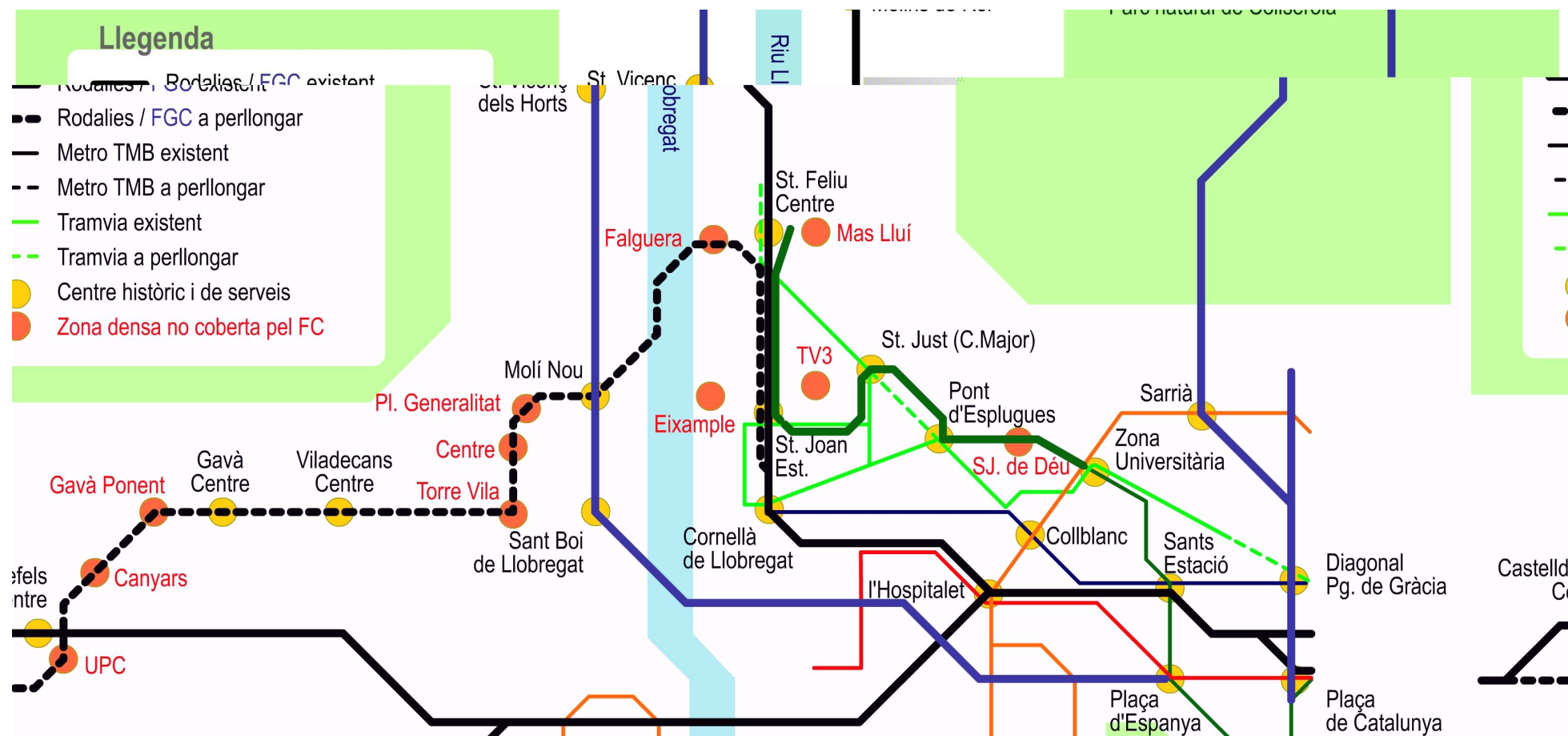
3. Crea infraestructures cares en paral·lel. Entre Sant Feliu i Sant Joan Despí es projecten sis vies: les dos actuals de la C4 de Renfe, que se soterraran a Sant Feliu, dues noves de la C3 de Renfe, i finalment les dues de la línia 3 del Metro. Els veïns i veïnes continuem pensant que tots aquests recursos es poden distribuir millor pel territori, cercant els barris més densos i les connexions més directes, com fa el Metro a la ciutat de Barcelona. Quan el servei de Rodalies millori i es converteixi en un “metro regional” no hi haurà motius per construir-hi una línia de metro en paral·lel, per tant cal buscar la demanda per altres vies.
4. S'hipotequen futurs perllongaments a l'altra banda del riu. Les possibilitats de perllongar a molt llarg termini el metro des de Sant Feliu queden reduïdes a seguir novament la traça de la Renfe i del tramvia Sant Feliu – Molins.

, , - , , 7 - 7, L 7 M . Tot i que la Generalitat reconeix que la proposta veïnal aportaria més accessibilitat, es manifesten tres motius per no modificar el planejament vigent pel moment:

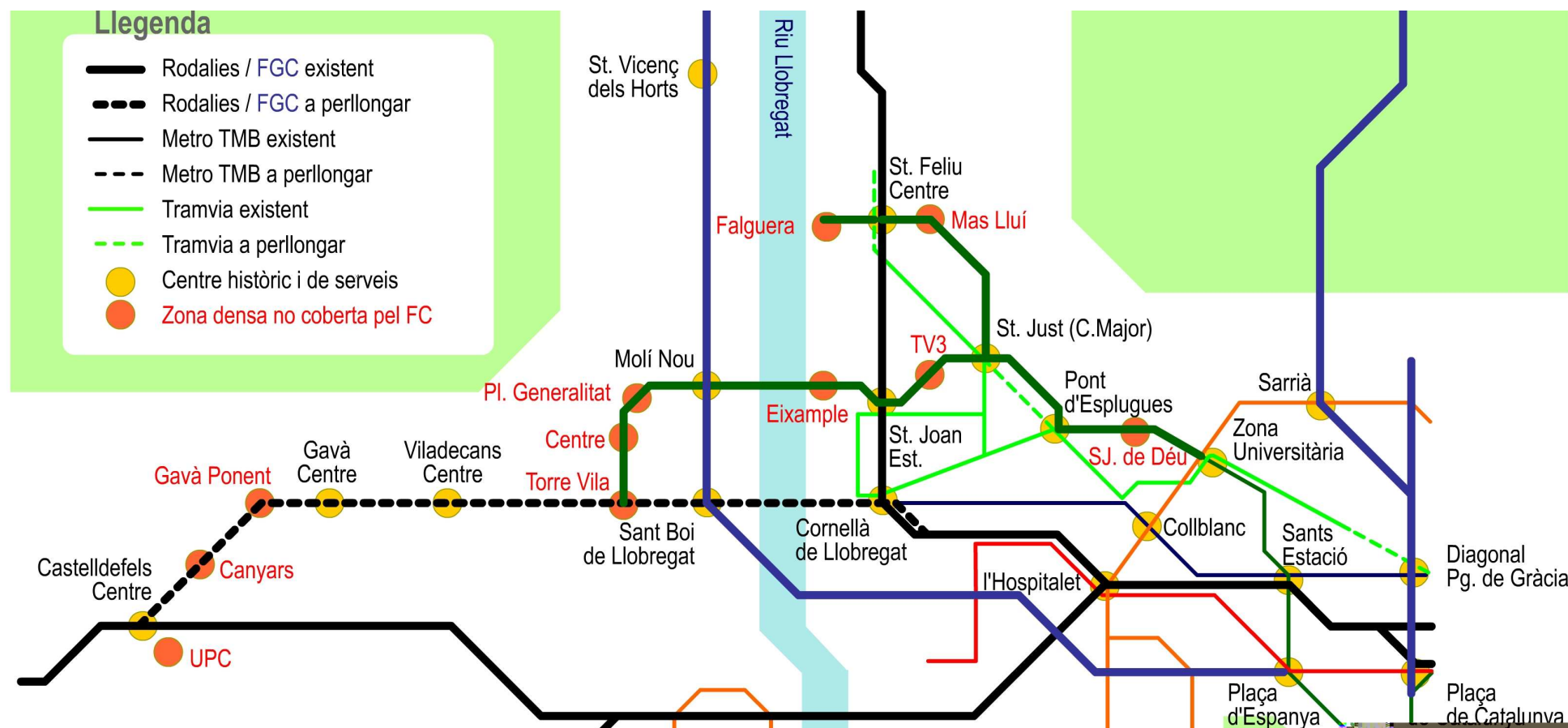
1. Existeix un acord polític dels alcaldes de la zona. La Generalitat va manifestar que l'acord dels batlles legitima plenament el traçat i que s'havia de respectar aquest acord polític. Membres de la plataforma van manifestar que es pot estar d'acord amb les bases d'aquest acord però introduir canvis que el millorin. Els veïns i veïnes tampoc no vam tenir oportunitat d'escollir alternatives, ja que les tres opcions sotmeses a informació pública –gairebé idèntiques- estaven condicionades per aquest pacte
2. Es considera que el sobrecost de la proposta alternativa no és justificat. La Generalitat troba econòmicament més viable el seu plantejament que el dels veïns i veïnes per accedir directament als barris densos amb traçats menys recargolats. La plataforma va manifestar que com que es tractava d'una obra a llarg termini, es podria periodificar, i que havia de prevaler la utilitat pública del projecte.
3. Arguments contra els ramals. La Generalitat considera que la línia no s'hauria de bifurcar com fan molts metros del món. La plataforma recorda que les bifurcacions són presents en la planificació de moltes xarxes (Londres, París, Bilbao, Shenyang i fins i tot Barcelona) i que poden evolucionar cap a línies independents si la demanda ho justifica. D'altra banda, la Generalitat troba la força del carrer Major de Sant Just inconstruïble, perquè s'hauria de construir el salt de moltó sota zones edificades. Davant de la sol·licitud d'estudi d'alternatives a l'emplaçament d'aquest salt de moltó o substituir un dels ramals proposats per l'extensió de la línia 6 d'FGC (amb final previst a Finestrelles) la Generalitat al·lega que ja s'ha perdut prou temps planificant el traçat refrendat pels alcaldes, que consideren millor també tècnicament.

Finalment, el Sr. Manel Nadal matisa que el projecte seria susceptible de canvis en el cas que canviés la planificació de la línia C3 de Rodalies, que s'ha d'acordar amb el Ministeri de Foment. Davant d'aquesta manca d'acord inicial amb la Generalitat, la plataforma “Volem un Metro de veritat per a tota la ciutat” va decidir continuar les seves reivindicacions.

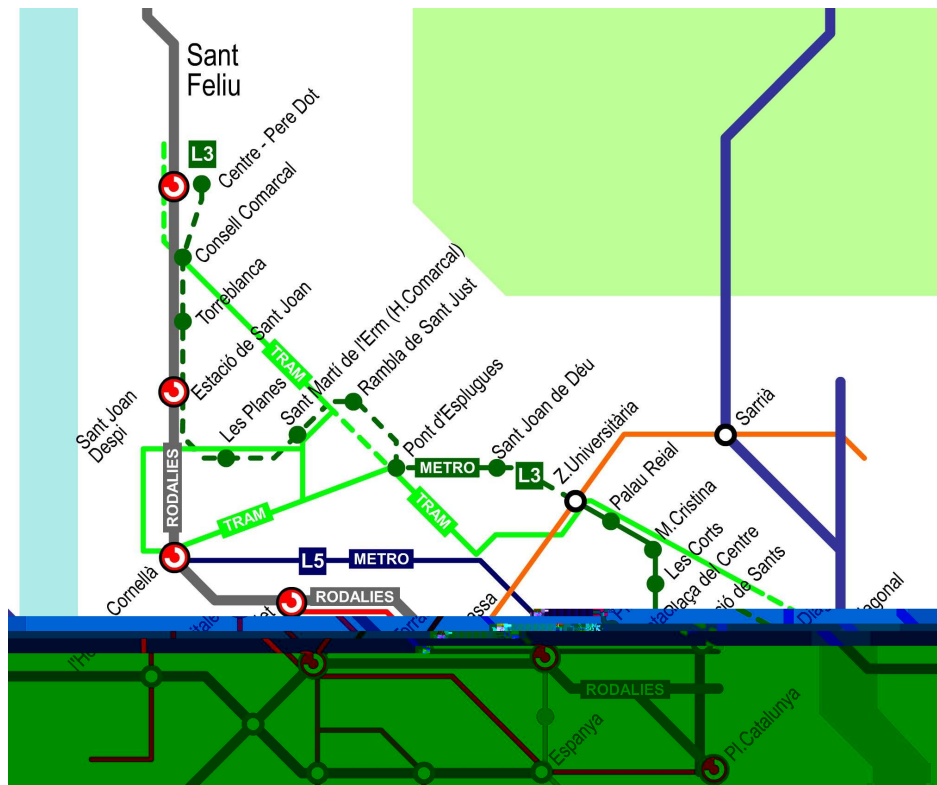
S'ANNEXEN PLÀNOLS



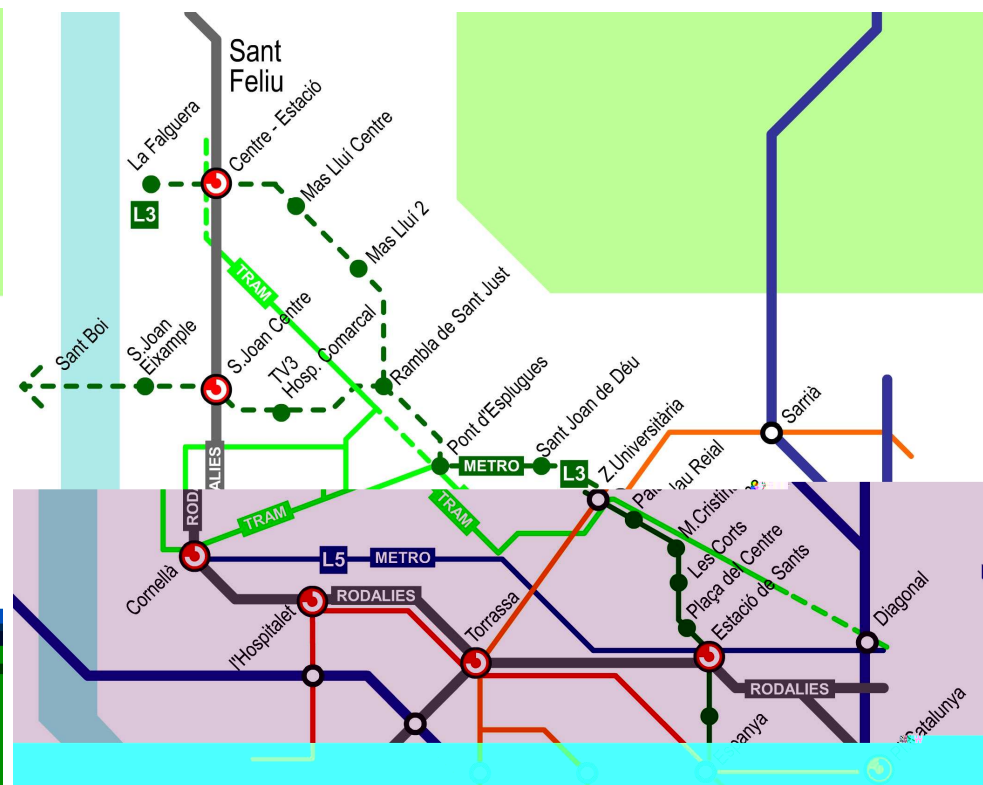
8 7 P, 7, C, 7,, 78 777, -7, -7 C7P-L, , 78 C C, L, 87 7



, - 8, 7 8 78 - - 98 , - - , 8 - - , 7P, 8- - , - 7



Proposta oficial



Proposta veïnal