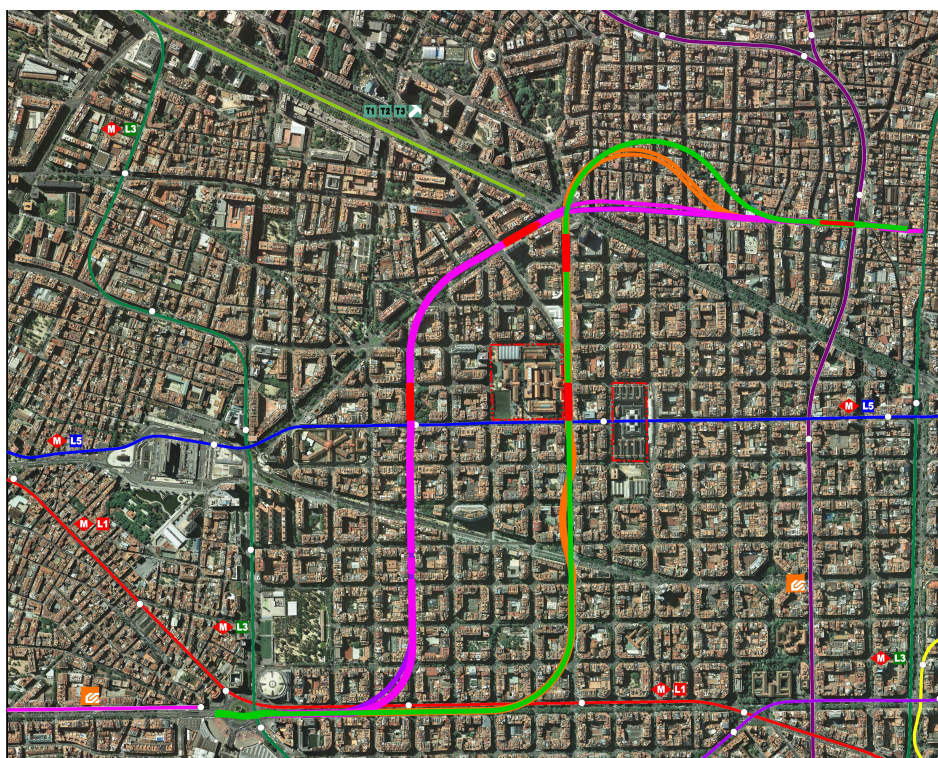


Al·legacions / 21/11/2014

Al·legacions al perllongament de la línia Llobregat-Anoia de Ferrocarrils de la Generalitat de Catalunya, entre Pl. d'Espanya i Gràcia, a Barcelona

Ricard Riol Jurado, en qualitat de president de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic, PTP, titular del DNI XX.XXX.XXX-X i amb domicili a efectes de notificació al carrer Indústria 220, entresòl, 08026 de Barcelona, es dirigeix al Sr. Javier Flores Garcia, director general d'Infraestructures de Mobilitat Terrestre del Departament de Territori i Sostenibilitat de la Generalitat de Catalunya, amb direcció Av. Josep Tarradellas 2-6, 08029 de Barcelona, en relació a l'estudi informatiu i l'estudi d'impacte ambiental del "Perllongament de la línia Llobregat Anoia dels FGC a Barcelona. Tram: Plaça Espanya – Gràcia", amb Clau: EI-TF-11225.

CARACTERÍSTIQUES DEL PERLLONGAMENT PL. ESPANYA – GRÀCIA



Alternatives de traçat considerades al perllongament d'FGC Espanya-Gràcia. En carbassa: l'alternativa escollida: túnel bitub pel carrer Urgell. Font: Departament de Territori i Sostenibilitat

- Llargària: 4 quilòmetres
- Estacions noves: Hospital Clínic (enllaç amb L5), Francesc Macià (enllaç amb Tram) i Gràcia (enllaç amb FGC Vallès, L6 i L7) i transformació de l'estació de Pl. d'Espanya
- Superestructura ferroviària: via doble, ample mètric, electrificació a 1.500 VCC
- Amplada de caixa del tren: 2,75 metres (gàlib estàndard)
- Llargària d'andanes: superior als 120 metres (cabuda per a una unitat 213 doble)
- Alçada de les andanes: 0,5 metres (baixes, només una de cada 7 portes de la unitat 213 està anivellada)
- Fort increment de la demanda: 14 milions. Dels de 23 milions (2011) a 37 milions. - Amb només la construcció de 4 quilòmetres de nova línia, un 4% de la longitud actual de la Llobregat-Anoia, es poden captar uns 14 milions de viatgers més l'any (un 38% de la demanda total d'aquesta línia), fins arribar a un total de 37 milions de viatgers.
- Recorregut per Gran Via - Urgell – Travessera de Gràcia en comptes de per Gran Via - Rocafort – Travessera de Gràcia.

AL·LEGACIONS (S'ENUMEREN)

EN EL MOMENT ECONÒMIC ACTUAL, I TENINT EN COMPTE LES INFRAESTRUCTURES ACTUALS PENDENTS D'ACABAMENT I LES MANCANCES EN MATÈRIA DE RODALIES I INTERCANVIADORS, ES CONSIDERA QUE L'EXTENSIÓ DE LA LÍNIA 8 NO ÉS ACTUACIÓ OPORTUNA NI PRIORITÀRIA.

Sobre la importància d'aquesta línia i la seva prioritització (vegeu annex)

- 1. TENINT EN COMPTE LES INFRAESTRUCTURES PARCIALMENT EXECUTADES I INACABADES I LA BAIXA VELOCITAT COMERCIAL DE LA LÍNIA, AQUESTA EXTENSIÓ NO ÉS UNA PRIORITAT EN TERMES DE DEMANDA INTERURBANA A L'ÀMBIT VALLÈS-BAIX LLOBREGAT.** Tenint en compte que les principals mancances de transport públic es donen fora de Barcelona i en l'accés cap a Barcelona, caldria territorialitzar les inversions en les Rodalies i bus exprés de superior velocitat comercial (carril bus B23, C31...), especialment si tenim en compte actuacions parcialment executades i inacabades:
 - Acabament del perllongament d'FGC a Sabadell, que ha de generar un intercanviador molt potent amb la línia R4 de Rodalies a la plaça d'Espanya, a càrrec de la Generalitat de Catalunya.
 - Acabament dels intercanviadors entre FGC i Rodalies sobre la línia R8 a l'Hospital General (Rubí) i Vulpalleres (Sant Cugat), a càrrec de l'Estat.
 - Dotació d'una connexió directa, que ja compta amb infraestructura construïda, entre la marge esquerra del Llobregat, l'Hospital General (Rubí), Vulpalleres (St. Cugat) i la Universitat Autònoma.
 - Millora de senyalització i increment de serveis de Rodalies a tot l'àmbit
- 2. TENINT EN COMPTE LES INFRAESTRUCTURES PARCIALMENT EXECUTADES I INACABADES, AQUESTA EXTENSIÓ NO ÉS UNA PRIORITAT EN TERMES DE DEMANDA URBANA A L'ÀMBIT DE BARCELONA.** Tenint en compte la demanda calculada al PDI 2001-2010, l'extensió de la línia 8 és l'ampliació de xarxa ferroviària competència de la Generalitat que aporta més passatgers per quilòmetre (15.700 passatgers/km i dia) després del tram central de la línia 9 i 10 (secció Zona Universitària - Sagrera Meridiana) i del tram central pendent del tramvia (més de 20.000 passatgers/km i dia). Si tenim en compte que aquestes dues actuacions tenen més demanda i es troben suspeses, per motius econòmics i polítics respectivament, estem davant d'una actuació no

prioritària que hauria d'esperar, en qualsevol cas, a l'execució dels trams centrals d'aquestes dues infraestructures recents.

3. **TENINT EN COMPTE LES GREUS MANCANCES MILLORABLES DE RODALIES, CAL RELATIVITZAR LA IMPORTÀNCIA D'AQUESTA EXTENSIÓ.** Tenint en compte que el PDI 2001-2010, i el PDI 2012-2020 només compara la Taxa Interna de Retorn (Benefici social a partir de la Captació de la Demanda en funció de la Inversió) de les ampliacions de xarxa ferroviària competència de la Generalitat, però no sobre les Rodalies operades sobre la xarxa ferroviària estatal, es podrien trobar actuacions molt més urgents en el servei de Rodalies en cas d'homogeneïtzar-se el criteri de les TIR. En aquest sentit cal destacar que l'àmbit del servei de la línia Llobregat-Anoia hi ha punts on es poden generar sinèrgies amb una millora de la línia R4 de Rodalies que minimitzin la necessitat d'aquest perllongament.
4. **TENINT EN COMPTE LES GREUS MANCANCES MILLORABLES D'ALGUNS INTERCANVIADORS, CAL RELATIVITZAR LA IMPORTÀNCIA D'AQUESTA EXTENSIÓ.** Tenint en compte que el PDI 2001-2010, i el PDI 2012-2020 només compara la Taxa Interna de Retorn (Benefici social a partir de la Captació de la Demanda en funció de la Inversió) de les ampliacions de xarxa ferroviària competència de la Generalitat, però no sobre els intercanviadors, es podrien trobar actuacions més urgents en aquesta matèria si s'homogeneïtza el criteri de les TIR. En aquest sentit caldria a més tenir en compte l'efecte, a més de la línia 9-10 i tramvia en servei complet, l'efecte en la redistribució dels passatgers dels nous intercanviadors Europa Fira (FGC L8, Metro L9), Torrasa (Rodalies R4-Metro L1-L9-L10), Sarrià (FGC L6, Metro L9-L10) i la millora dels intercanviadors actuals de Pl. Catalunya (FGC L6-L7, Metro L1-L3, Rodalies R1-R3-R4) i Pl. D'Espanya (FGC L8, Metro L1-L3)
5. **LA SEVA IDONEÏTAT COM A METRO URBÀ REQUEREIX UNA VISIÓ MÉS GLOBAL DE XARXA.** La inauguració de la connexió dels tramvies actuals i l'acabament de la línia 9 i 10 pot donar solució a algunes de les demandes que s'atribueixen a aquest perllongament:
 - Connexió de Sarrià i FGC Vallès amb la Fira 2 amb transbordament a Sarrià FGC.
 - Connexió de Sarrià i FGC Vallès amb la Fira Montjuïc, ja satisfeta amb l'enllaç de pl. Catalunya
 - Dotació d'accessibilitat ferroviària a l'àmbit de Francesc Macià, a través del tramvia.
 - Dotació d'accessibilitat ferroviària a l'àmbit de Glòries en direcció diferent a la de Pl. Catalunya, (atribuït a una futura extensió del perllongament de la línia 8), a través del tramvia.
 - Moviments transversals en transport públic per l'àmbit de Gràcia, a través de la línia 9 i 10 per travessera de Dalt i pel tramvia de la Diagonal.
 - Fins i tot la dotació d'un transport d'alta capacitat en via reservada en l'àmbit Tarradellas - Urgell – Travessera de Gràcia podria ser objecte d'un projecte de bus d'alt nivell de servei o de tramvia.
6. **LA SEVA IDONEÏTAT COM A METRO REGIONAL REQUEREIX UNA VISIÓ MÉS GLOBAL DE XARXA.** Tenint en compte la configuració de la línia Llobregat-Anoia com a servei de metro regional, l'extensió Pl. Espanya – Gràcia només donaria servei a l'àmbit més proper a Barcelona de la línia; ja que els àmbits Igualada – Martorell o Manresa – Martorell tenen millors alternatives en autobús exprés o a través de l'enllaç amb Rodalies a Martorell Central. Si es tracta de donar més cobertura ferroviària dins de Barcelona a la marge dreta del Llobregat, caldria avaluar si no és preferible, tot i l'esforç econòmic superior, apostar per la nova línia de Rodalies Barcelona – Castelldefels per Cornellà i Sant Boi, que generaria punts de transferència de molta més utilitat i rapidesa que els aportats per aquest perllongament.

SOBRE EL PRESSUPOST

7. **EL PROJECTE NO ESTÀ PRESSUPOSTAT EN TOTA LA SEVA TOTALITAT O PRESENTA UNS COSTOS MOLT BAIXOS.** Tenint en compte la demanda calculada al PDI 2001-2010, aquest perllongament generaria un cost de 2.660 €/passatger i dia, donant lloc a l'ampliació de xarxa en què els nous viatgers surten més econòmics després de la connexió Trambaix - Trambesòs (944 €/passatger i dia). Però aquestes xifres parteixen d'un cost d'ampliació de 78,29 M€/km, xifra extraordinàriament baixa en tractar-se d'un metro, sobretot si es compara amb perllongaments similars com són les extensions d'FGC a Sabadell (116,94 M€/km) i a Terrassa (106,75 M€/km), o les ampliacions recents de les línies 2 i 5 del Metro de Barcelona (104 M€/km). Caldria revisar a fons aquesta qüestió per no generar falses expectatives.
8. **ATESA LA CARACTERÍSTICA DE METRO URBÀ, L'EXTENSIÓ PL. ESPANYA – GRÀCIA HAURIA DE PREVERE UN MATERIAL MÒBIL ADAPTAT A AQUEST SERVEI.** L'estudi informatiu sotmès a informació pública preveu mantenir uns trens que no tenen totes les portes a la mateixa alçada que l'andana, provocant importants pèrdues de temps en cada parada degut al temps superior dels passatgers en entrar i sortir davant la presència d'esglaons. Caldria que el projecte constructiu inclogués l'alineació en alçada de totes les portes del tren amb les andanes per reduir el temps en parada i incrementar la velocitat comercial. Aquesta mesura reduiria parcialment les necessitats de nova flota gràcies als estalvis de temps. Com a contrapartida, s'haurien d'aixecar totes les andanes de la línia i enrasar la zona actual de pis baix dels trens amb la resta del pis normal. **Aquesta mesura cal estudiar-la tant per a l'explotació actual Pl. Espanya – Llobregat – Anoaia com en el cas que el perllongament sotmès a informació pública tirés endavant.**
9. **ATESA LA CARACTERÍSTICA DE METRO URBÀ, L'EXTENSIÓ PL. ESPANYA – GRÀCIA HAURIA DE PREVERE UNA SENYALITZACIÓ ADAPTADA A AQUEST SERVEI.** L'estudi informatiu sotmès a informació pública preveu estendre el sistema de senyalització característic de la línia Llobregat-Anoia d'FGC, el FAP, un sistema insuficient per donar intervals de pas com s'estan donant a la línia Barcelona – Vallès d'FGC o al Metro de Barcelona operat per TMB. Caldrà adaptar l'explotació ferroviària de la línia Llobregat-Anoia d'FGC a l'increment de demanda que experimentarien la línia 8 i del conjunt del Metro del Baix Llobregat, amb creixements de més d'un 50% de la demanda.
10. **CALDRÀ CONSIDERAR SOBRECOSTOS PEL FET DE TREBALLAR EN ZONA URBANA CONSOLIDADA.** Considerant els grans sobrecostos experimentats a diverses ampliacions de metro, de l'ordre de dues o tres vegades del previst inicialment (vegeu annex), així com les desviacions experimentades en la demanda prevista, caldria fer un càlcul més conservador sobre el cost i la demanda prevista d'aquesta ampliació per a la seva prioritització correcta.

SOBRE EL RECORREGUT D'AQUESTA EXTENSIÓ

- 11. ES REITERA LA NECESSITAT DE FER UNA ANÀL·LISI CONJUNTA DE LES FUNCIONS DE LA LÍNIA LLOBREGAT-ANOIA D'FGC EN EL MARC DE LA EXECUCIÓ DE LES INFRAESTRUCTURES PENDENTS EN MARXA, DELS INTERCANVIADORS I DE LES ACTUACIONS EN RODALIES.** L'execució d'actuacions que puguin ser prioritàries a aquest perllongament podrien condicionar el traçat de l'increment de la cobertura d'FGC Llobregat-Anoia dins de Barcelona en un futur. L'extensió d'FGC entre Pl. Espanya i Gràcia també restaria condicionada per l'execució d'un 3r túnel de Rodalies a Barcelona, la prioritat del qual no està prou avaluada.
- 12. REUBICAR L'ESTACIÓ D'HOSPITAL CLÍNIC PER A QUÈ, A TRAVÉS DELS DOS VESTÍBULS, ES PUGUI COBRIR UNA DEMANDA POTENCIAL SUPERIOR.** L'estació d'**Hospital Clínic** entre Provença i Rosselló, en comptes d'entre Rosselló i Còrsega com s'ha previst, homogeneïtzaria més les interdistàncies entre parades i, en conseqüència, incrementaria la demanda potencial, sense detriment de l'enllaç amb línia 5 ni detriment de l'accés a l'escola Industrial ni Hospital Clínic. S'ampliaria la cobertura de Metro a l'àmbit central de l'Eixample Esquerre. Per tal de poder de fer efectiva aquesta recolocació caldria fer més rectes les vies en aquest àmbit, ja que presenten una contracorba per sortejar el dipòsit pluvial de CLABSA. Aquesta contracorba es podria suavitzar o fer recta si es separen els túnels de la via 1 i 2 per envoltar el dipòsit pluvial per ambdós costats, un amb cada via, i suavitzar la corba per generar una alineació recta entre Provença i Rosselló, facilitada també per canviar la tipologia d'estació d'andanes laterals a andana central única.

Interdistàncies

Distàncies quilomètriques	Projecte aprovat		Proposta alternativa	
	PK	Interdistància	PK	Interdistància
Estacions				
Pl. d'Espanya	0,00		0,00	
Hospital Clínic	2,18	2,18	2,04	2,04
Francesc Macià	2,70	0,52	2,70	0,66
Gràcia	3,86	1,16	3,86	1,16

ANNEX

Longitud, demanda i cost d'ampliació de la xarxa ferroviària al PDI

Ampliacions de la xarxa		DOCUMENT PDI. JUNY 2001			RÀTIOS		DOCUMENT PDI. ANY 2010			RÀTIOS			
		Longitud (km)	Demanda diària en feiner estimada 2001	Cost ampliació M€	Nous usuaris per km	€/usuari al dia	Longitud definitiva (km)	Demanda diària en feiner real 2010	Cost ampliació M€	€ reals / usuari al dia real	Cost ampliació segons PDI 2001 + IPC (37,5%)	Factor de sobrecost	Inversió per quilòmetre
Metro L1	Feixa Llarga - El Prat Pl. Catalunya	3,5	16.900	132,28	4.828,57	7.827,38	3,5		277,30		181,89	1,52	79,23
Metro L1	Fondo - Badalona Centre	3,4	19.500	128,86	5.735,29	6.608,05	3,4		240,00		177,18	1,35	70,59
Metro L2	Sant Antoni - Fira 2	4	31.920	146,89	7.980,00	4.601,73	4,0		588,00		201,97	2,91	147,00
Metro L2	Pep Ventura - Badalona Centre – C.Ruti	3,5	16.100	120,20	4.600,00	7.465,99	0,6	15.370	62,40	4.059,86	165,28	Només a BDN Centre	104,00
Metro L3	Canyelles - Trinitat Nova	1,5	14.250	81,14	9.500,00	5.693,80	1,8	13.200	156,50	11.856,06	111,56	1,40	86,94
Metro L4	La Pau - Sagrera TAV	2,7	13.650	80,11	5.055,56	5.869,22	2,7		94,20		110,16	0,86	34,89
Metro L5	Horta - Vall d'Hebron	2,5	33.250	134,03	13.300,00	4.030,85	2,5	31.200	261,10	8.368,59	184,29	1,42	104,44
Metro L9	Aeroport - Parc Logístic	10,3	20.700	466,39	2.009,71	22.530,70	16,8		2.249,85		641,28	3,51	133,92
Metro L9	Parc Logístic - Zona Universitària	13,2	95.150	549,20	7.208,33	5.771,99	10,8		1.559,41		755,16	2,07	144,39
Metro L9	Zona Universitària - Sagrera Meridiana	6	127.150	428,88	21.191,67	3.373,04	9,3		1.054,54		589,71	1,79	113,39
Metro L9	Sagrera - Meridiana - Gorg / Can Zam	11,8	89.000	503,41	7.542,37	5.656,27	10,9	28.930	1.608,20	55.589,24	692,19	2,32	147,54
Metro L9	Línia 9 completa	41,3	332.000	1.947,88	8.038,74	5.867,11	47,8		6.537,00		2.678,34	2,44	136,76
Tramvia	Trambaix (amb material mòbil)	15,5	63.300	241,25	4.083,87	3.811,16	15,1	55.932	300,40	5.370,81	331,71	0,91	19,89
Tramvia	Trambesòs (amb material mòbil)	17,4	68.700	168,94	3.948,28	2.459,16	14,0	23.364	264,50	11.320,84	232,30	1,14	18,89
Tramvia	interconnexió	3,8	80.000	75,60	21.052,63	944,97	3,8		75,60				19,89
FGC L8	Perllongament a Barcelona	3,8	60.000	159,63	15.789,47	2.660,48	4,1		321,00		219,49	1,46	78,29
FGC	Perllongament a Terrassa	3,9	16.200	143,04	4.153,85	8.829,68	4,0		427,00		196,68	2,17	106,75
FGC	Perllongament a Sabadell	3,4	24.039	136,67	7.070,29	5.685,35	3,6		421,00		187,92	2,24	116,94
FGC. Aeri	Esparreguera - Olesa	1,1	1.000	3,61	909,09	3.606,07	1,1	324	4,50	13.888,89	4,96	0,91	4,09
	Castelldefels - Sant Boi - Sarrià	22,5	77.380	757,28	3.439,11	9.786,45	22,5		2.148,27		1.041,25	2,06	95,48
Metro L11	Trinitat Nova - Can Cuiàs	1,8	5.800	33,70	3.222,22	5.810,34	1,8	7.850	49,00	6.242,04	46,34	1,06	27,22
BUS	Corredor de Caldes	21,4	16.202	72,06	757,10	4.447,68	21,4		99,08		99,08	1,00	4,63

Font: elaboració pròpia a partir de PDI 2001-2010 i PDI 2010-2018. En gris, actuacions executades.