

La futura C-3 no variarà el traçat de la L-3 a Sant Feliu

1. • Obres Públiques diu ara que no hi ha vinculació entre els dos projectes
2. • Foment obvia el pas d'aquestes Rodalies per la capital del Baix Llobregat

XABIER BARRENA
BARCELONA

Res aturarà la tramitació normal del projecte d'extensió de la L-3 de metro cap a Sant Feliu. Contra el que ha dit en alguna ocasió la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques (PTOP), el traçat que adoptarà la nova línia de Rodalies, la C-3, no comportarà un replantejament de la línia del suburbà. **El que ahir eren dos transports públics complementaris avui són dos projectes independents que no es miren entre si. En el fons de la qüestió es troba el cada vegada més estès convenciment que el recorregut de la C-3 que van pactar els alcaldes del Baix Llobregat amb el PTOp és paper mullat. El pacte incloïa el pas de la C-3 per Sant Feliu (barri de Can Falguera), una cosa que Foment – que pagarà les obres i que no va estar present en l'acord– no preveu, com ja va avançar aquest diari fa poc menys d'un any.** Segons les administracions catalanes, no obstant, tot això es pot revertir amb un acord polític. El PTOp està en plena anàlisi de les al·legacions presentades al projecte d'extensió de la L-3. Foment fins i tot no ha presentat a informació pública el de la C-3. El PTOp, per tant, va per davant. Decideixi el que decideixi Foment, no obstant, poc o gens variarà el projecte del metro perquè la conselleria creu que, tant si Rodalies passa per Sant Feliu com si no, el traçat de suburbà escollit és el que satisfà més demanda i a més bon preu.

SOSPITES / La primavera passada, el secretari de Mobilitat del PTOp, Manel Nadal, es va reunir amb les associacions de veïns de Sant Feliu. En aquesta trobada, va afirmar que el projecte de metro era «susceptible d'experimentar alguns canvis en cas que canviés la planificació de la C-3». ¿Hi havia motius per a la sospita? Sí. Uns quants. Tant en l'estudi mediambiental que Foment va enviar als ajuntaments afectats, com en els plànols que acompanyen la informació relativa al pla de Rodalies de Barcelona 2015, Foment traça una C-3 que no passa per Sant Feliu. I el que és més curiós, la mateixa Generalitat que pacta amb els ajuntaments de la comarca el traçat, quan agafa el llapis per dibuixar el pla territorial metropolità –horitzó 2026– també passa de la capital del Baix Llobregat.

¿I per quin motiu haurien d'anar lligats aquests dos projectes? **Quan el PTOp va presentar el seu traçat de L-3 hi va haver una forta oposició veïnal al projecte, ja que es va considerar que era massa sinuós i cobria poques àrees dels municipis de Sant Joan Despí, Sant Just i Sant Feliu** (que sumen uns 80.000 habitants). Al seu torn, molts van veure com una incongruència el traçat

de la C-3, perquè doblava línies ja existents, de manera que Sant Feliu (42.000 habitants) i Sant Joan Despí (30.000) quedarien comunicades per tres túnels: l'actual de Rodalies C-4 i els nous de la C-3 i el metro L-3. És a dir, sis vies. Una densitat de túnels que és clarament excessiva. Els opositors al projecte van dur a terme la seva pròpia proposta, que, de manera succinta, articula una C-3 exactament com la que vol Foment --sense fer volta per Sant Feliu-- i una L-3 en forquilla des de Sant Just Desvern i cap a la capital del Baix Llobregat, per una banda, i cap a Sant Joan Despí, per l'altra.

PROBLEMA ECONÒMIC

El cost d'aquests dos projectes sumats era el mateix que el de les tesis oficials, però amb un matís. El projecte veïnal de Rodalies (paga Foment) passava a costar la meitat del que preveia l'acord Generalitat-ajuntaments i, en canvi, la L-3 dels veïns duplicava el preu de la del PTO. I aquí paga el mateix PTO. La conselleria reconeix que el cost és un bon motiu per mantenir el seu projecte, però no l'únic. Segons asseguren els tècnics, la proposta veïnal és irrealitzable tècnicament i, a més a més, tornar a començar el tràmit demoraria uns quants anys l'arribada del suburbà a Sant Feliu.