

# Trambaix directe entre Pont d'Esplugues i Rambla de St. Just

Proposta per millorar el transport públic amb eficàcia emprant el mínim termini i cost



Sant Just Desvern, 08 de febrer de 2012

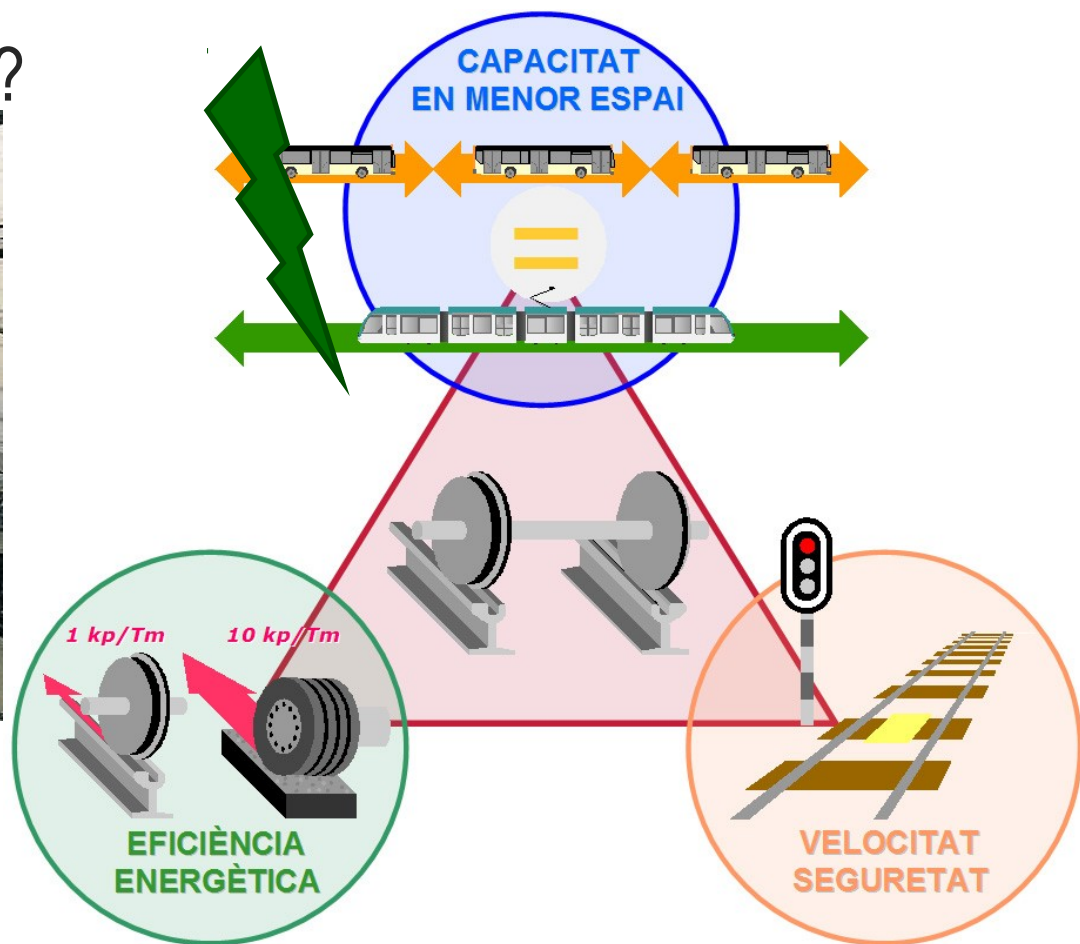
Ricard Riol Jurado, Jordi Porta Pruna. PTP del Baix Llobregat

## 1 Què ens aporta el tramvia?

Millor amb rodes de goma?

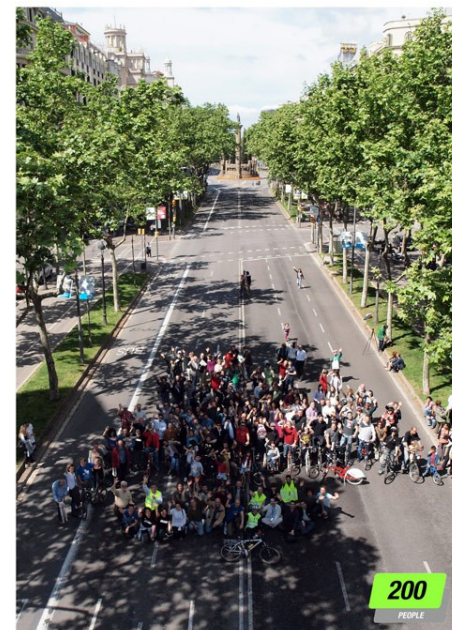
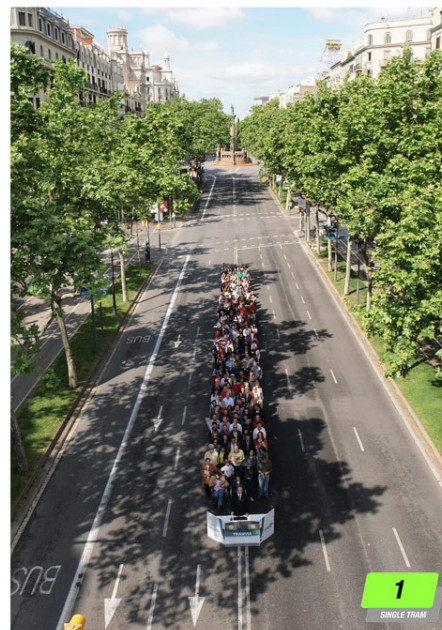


La rigidesa del tramvia fa possible un baix consum i una elevada capacitat de transport en poc espai, sense detriment de la rapidesa.



# 1 Què ens aporta el tramvia?

- 1 carril per a vehicles: 1.200 cotxes/hora, a 1,2 persones per vehicle = 1.440 persones
- 1 bus articulat: 110 persones, cada 3 minuts = 2.200 persones
- 1 tramvia estàndard: 220 persones, cada 3 minuts = 4.400 persones
- 1 tramvia doble: 220 x 2, cada 3 minuts = 8.800 persones



Barcelona, 2 de Maig de 2010

# 1 Què ens aporta el tramvia?

## Maneres de transportar 400 viatgers a la ciutat

1 tramvia  
doble

18 km/h



4 busos  
articulats

12 km/h



6 busos  
estàndard

12 km/h

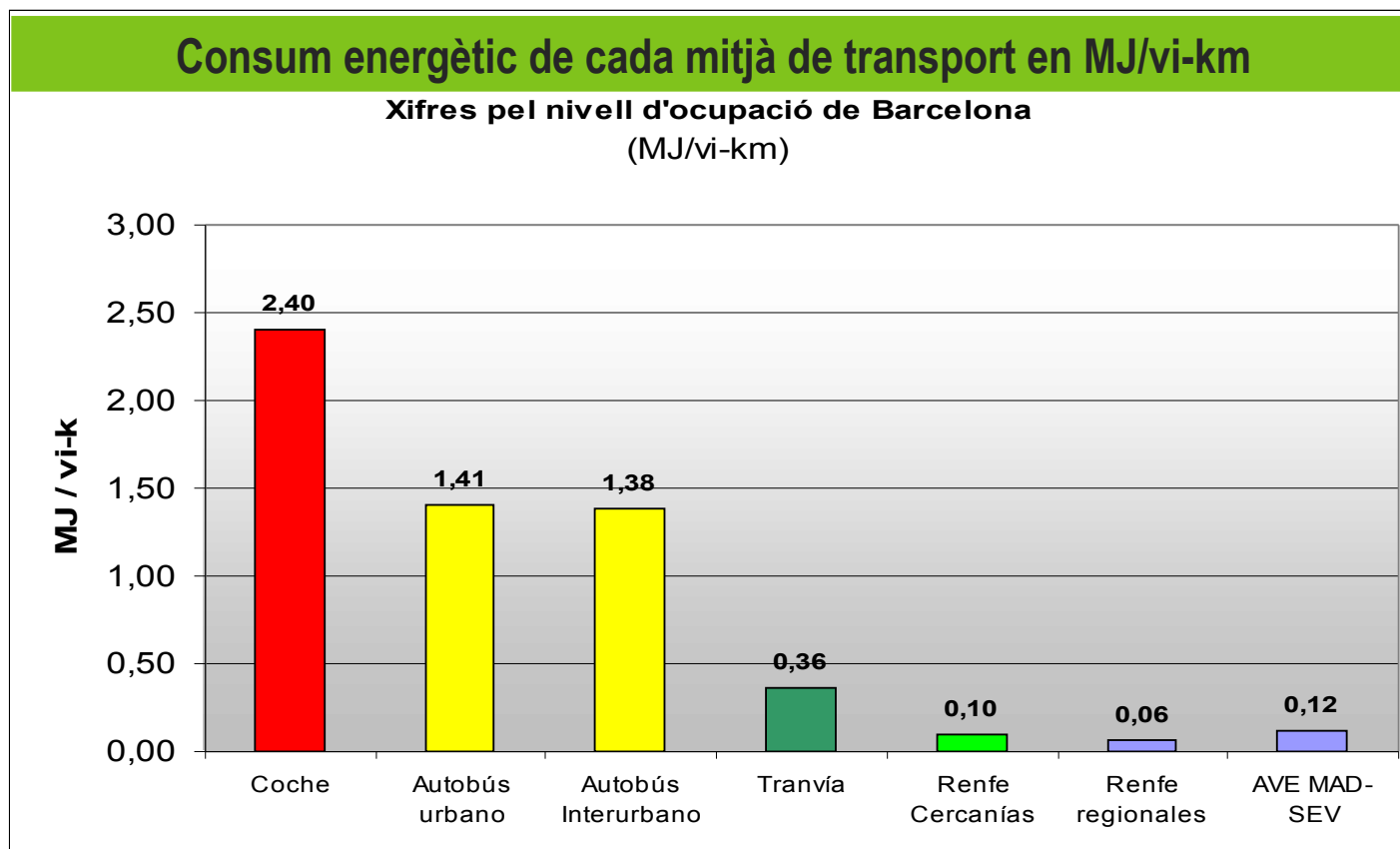


350  
cotxes  
congestió



## 1 Què ens aporta el tramvia?

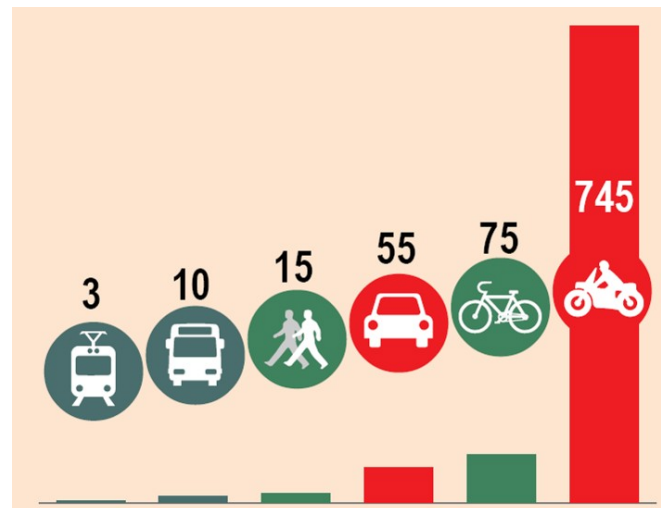
El consum per viatger transportat és un 30% inferior al d'un autobús elèctric o troleibús.



Font: PTP

# 1 Què ens aporta el tramvia?

**VELOCITAT** sense detriment de la seguretat ni la capacitat.

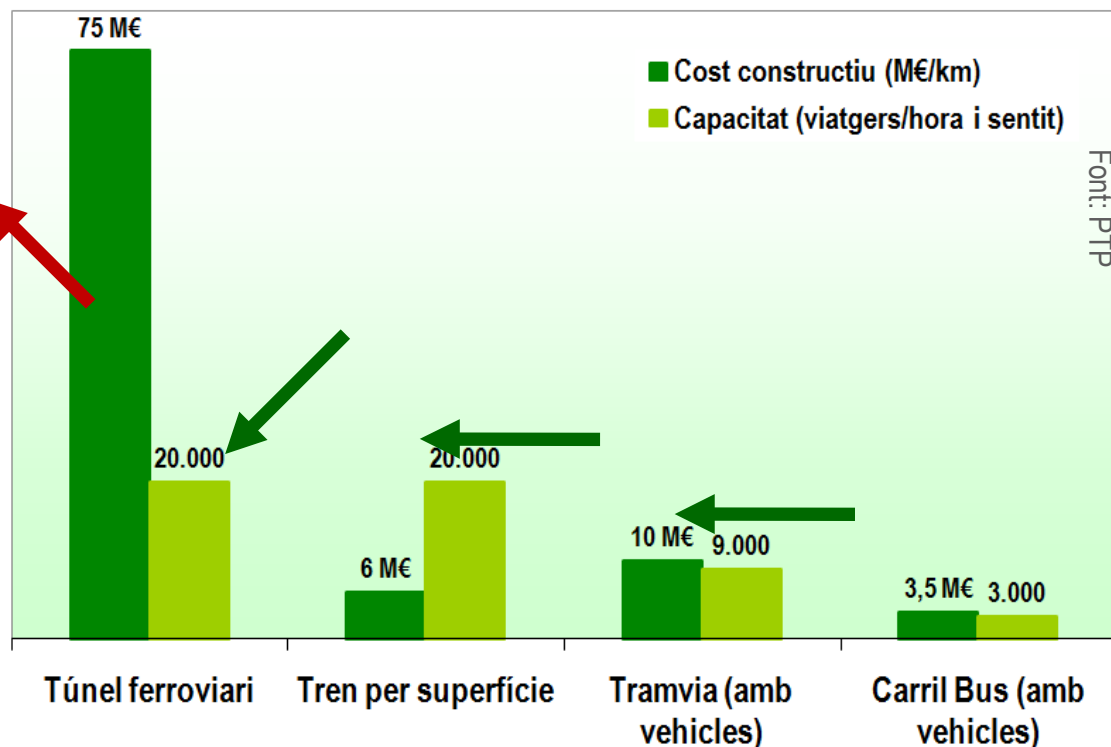


Accidents als desplaçaments urbans per cada milió d'hores en circulació.  
Font Rhein-Consult.

# 1 Què ens aporta el tramvia?

- El tramvia té la millor relació cost-capacitat-velocitat dels transports públics urbans. Cada quilòmetre costa la sisena part del d'un metro i pot oferir el 50% de la capacitat del tren soterrat.
- Les infraestructures del transport solen tenir un cost inversament a la seva capacitat

	Costos totals (inclòs material mòbil)	Demanda anual
Tramvia complet, 33 km	800 M€ (incloent-hi 1/3 de costos d'urbanització)	50 milions de viatgers
Línia 9-10 de Metro, 48 km	7.000 M€	100 milions de viatgers



# 1 Què ens aporta el tramvia?

• L'Institut de Wuppertal per al Clima, el Medi ambient i l'Energia, i l'INFRAS de Zuric apunten que **el transport públic genera el doble de llocs de treball per cada viatger-quilòmetre.**



## Llocs de treball

- ESTABLES
- POC O GENS DESLOCALITZABLES

**A Catalunya,  
També!**

Cifras aproximadas	Demanda de transporte	Ocupación directa
Automoci3n: producci3n, venta y reparaci3n	81% de los viajes-km	44.000 – 55.000
Transporte sostenible: producci3n y explotaci3n	19% de los viajes-km	20.000



# 1 Què ens aporta el tramvia?

## L'opinió dels ciutadans

### Catalunya

Mitjà de transport	Nota mitjana
A peu	8,1
Moto	7,7
Bicicleta	7,6
Cotxe	7,6
Tramvia	6,9
FGC	6,9
Taxi	6,6
Metro	6,5
Bus TMB	6,4
Altre bus urbà	6,2
Renfe Regional	6,1
Renfe Rodalies	6,1
Bus interurbà	5,9



Font: EMEF 2009. ATM

## 2 La necessitat del tramvia per Carretera Reial - Laureà Miró

Sant Feliu

Rambla de Sant Just

Pont d'Esplugues

L'Hospitalet. Can Rigal

BCN. Ernest Lluc  
Enllaç L5

BCN. Camp Nou  
Av. Xile. Enllaç L9-L10

BCN. Zona Universitària  
Enllaç L9-L10

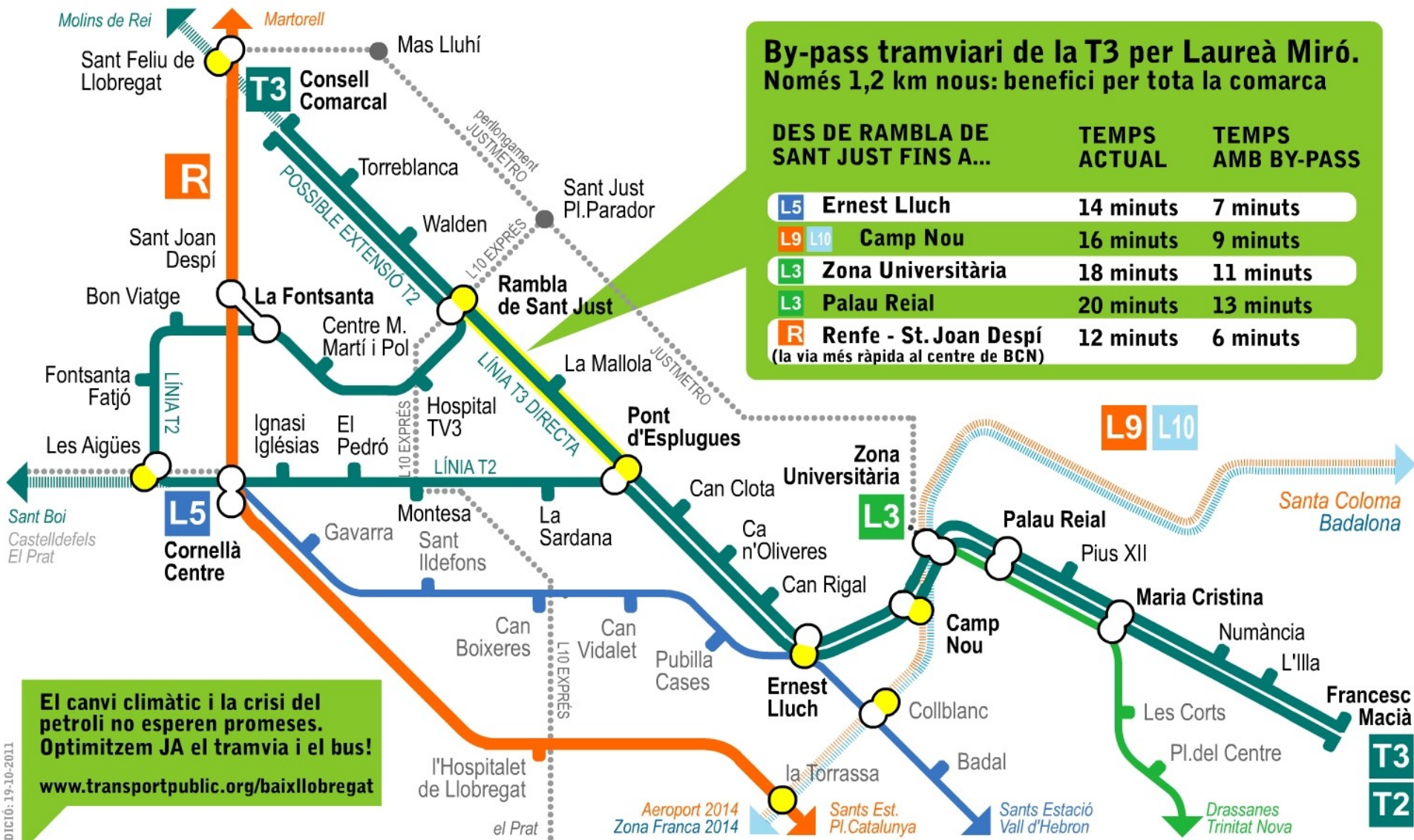
**DE CARRETERA A CARRER.** L'antiga N-340 és l'eix que històricament ha connectat Sant Feliu, Sant Just Desvern, Esplugues de Llobregat i l'Hospitalet amb Barcelona. Amb el pas del temps, aquest vial ha perdut el seu caràcter de carretera per convertir-se en un vial urbà.

A St. Feliu de Llobregat, Laureà Miró s'ha convertit en un carrer de només dos carrils

- A St. Joan Despí es va aprofitar per a pacificar els carrers per on passava el tramvia

**SENSE TRANSPORT PÚBLIC POTENT.** L'antiga N-340 no disposa d'un transport potent en tot l'eix:

- Els autobusos pateixen les congestions de trànsit
- El tramvia no ressegueix la carretera entre el Pont d'Esplugues i Rambla de Sant Just, perdent massa temps donant un revolt per Montesa
- El Metro és un projecte a molt llarg termini, que tampoc no resseguiria tot el camí entre Collblanc i Sant Feliu com faria el tramvia directe



## 2 La necessitat del tramvia per Carretera Reial - Laureà Miró

1. Temps de viatge
2. Accés a més intercanviadors en menys temps
  - Ernest Lluc **L5**
  - Camp Nou **L9-L10**
  - Zona Universitària **L3**
  - Renfe Sant Joan Despí **R4**
3. Més cobertura del tramvia a Esplugues i Sant Just, gràcies a una nova parada a la Mallola
4. Revalorització de l'espai públic i dinamització comercial, com a la Crta. de Cornellà
5. Reducció del trànsit global a partir d'alternatives eficients en transport públic
6. Solució factible a curt termini per tenir transport ràpid al corredor de l'ex N-340
7. L'afectació al trànsit és menor del que sembla:
  - El trànsit de pas té alternatives: no és un carretera col·lapsada (hi ha carrils de gir, càrrega i descàrrega, etcètera...)
  - El trànsit local no necessita 2 carrils per sentit.
8. Nova proposta de línies que fa possible una T3 directa i un enllaç, amb T2, de Sant Just, l'Hospital Comarcal i l'estació de Renfe de Sant Joan Despí.

### 3 Una llarga història

**1903.** Es demana una concessió per a un tramvia entre Molins de Rei i la Plaça Catalunya per la N-340 i el C. Sepúlveda.

**1989.** L'EMT projecta un tramvia que procedent de Barcelona es bifurca a Esplugues per la C245 fins a Cornellà i Sant Joan Despí i per la N340 fins a Sant Just Desvern i Sant Feliu.

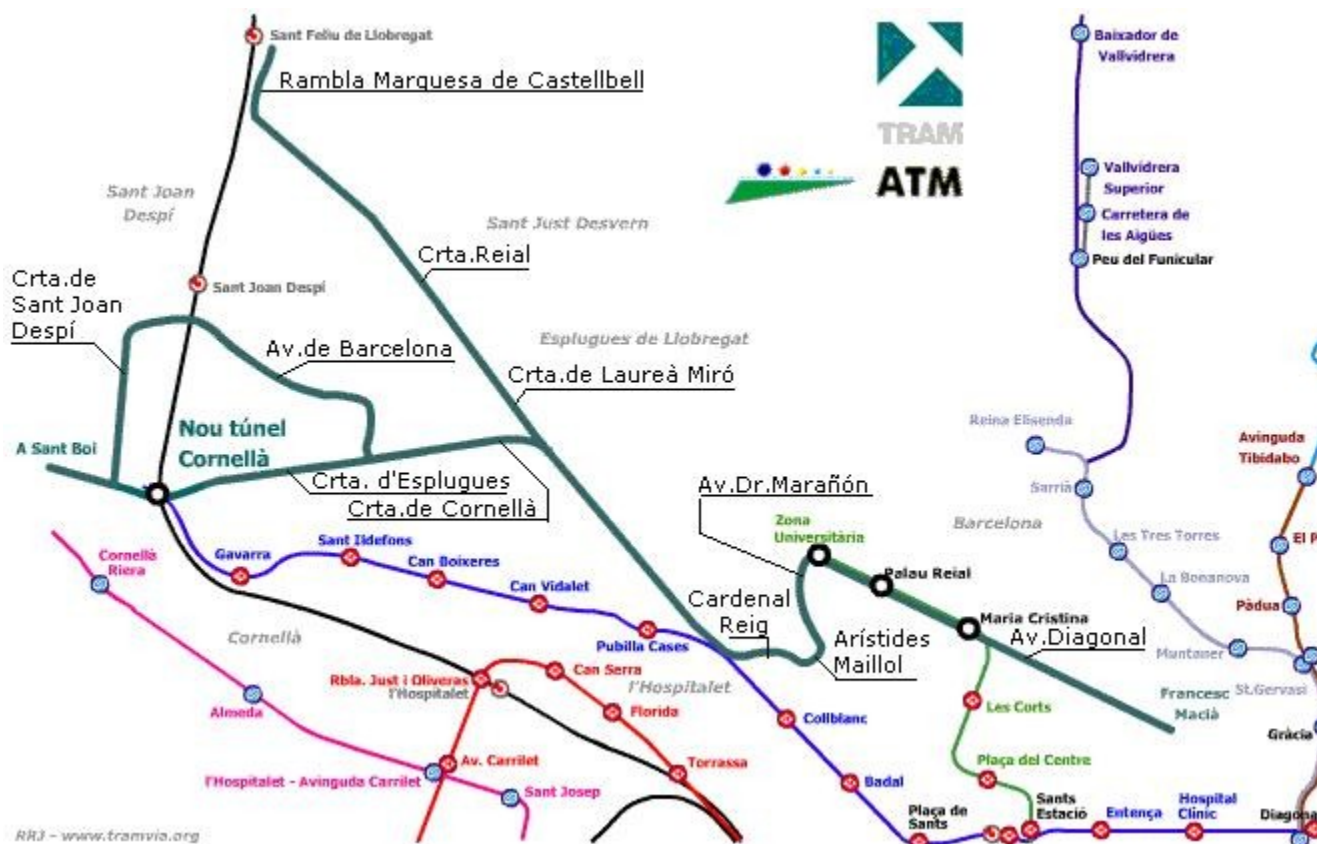
**2001.** L'ATM adjudica el Trambaix amb aquell traçat, però Esplugues al·lega no fer el tramvia pel C. Laureà Miró.

**2002.** L'ATM torna a insistir amb el tramvia per Laureà Miró al Pla Director d'Infraestructures.



### 3 Una llarga història

- El traçat inicialment previst per al Trambaix ja preveia una línia més directa i competitiva entre Sant Feliu de Llobregat, Sant Just Desvern, l'Hospitalet i Barcelona.



### 3 Una llarga història

**2004.** S'inaugura el Trambaix i ràpidament desapareixen els fantasmes inicials: es converteix en el transport de superfície amb més viatgers de l'àrea metropolitana i en el transport públic més ben valorat pels seus usuaris.

**2005.** La PTP reclama formalment el tramvia per Laureà Miró, reivindicació que portarà a nombrosos fòrums de transport i administracions, i inclourà a les seves alegacions a plans.

**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.

**2012.** Els Ajuntaments de St. Feliu i St. Just aproven mocions a favor del tramvia per Laureà Miró i Carretera Reial.



## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial

Dos falsos mites han impedit un tramvia directe a Barcelona:

- Laureà Miró i Carretera Reial són carrers massa estrets per a un tramvia
- El trànsit que suporta és molt important, qualsevol modificació portaria més congestió



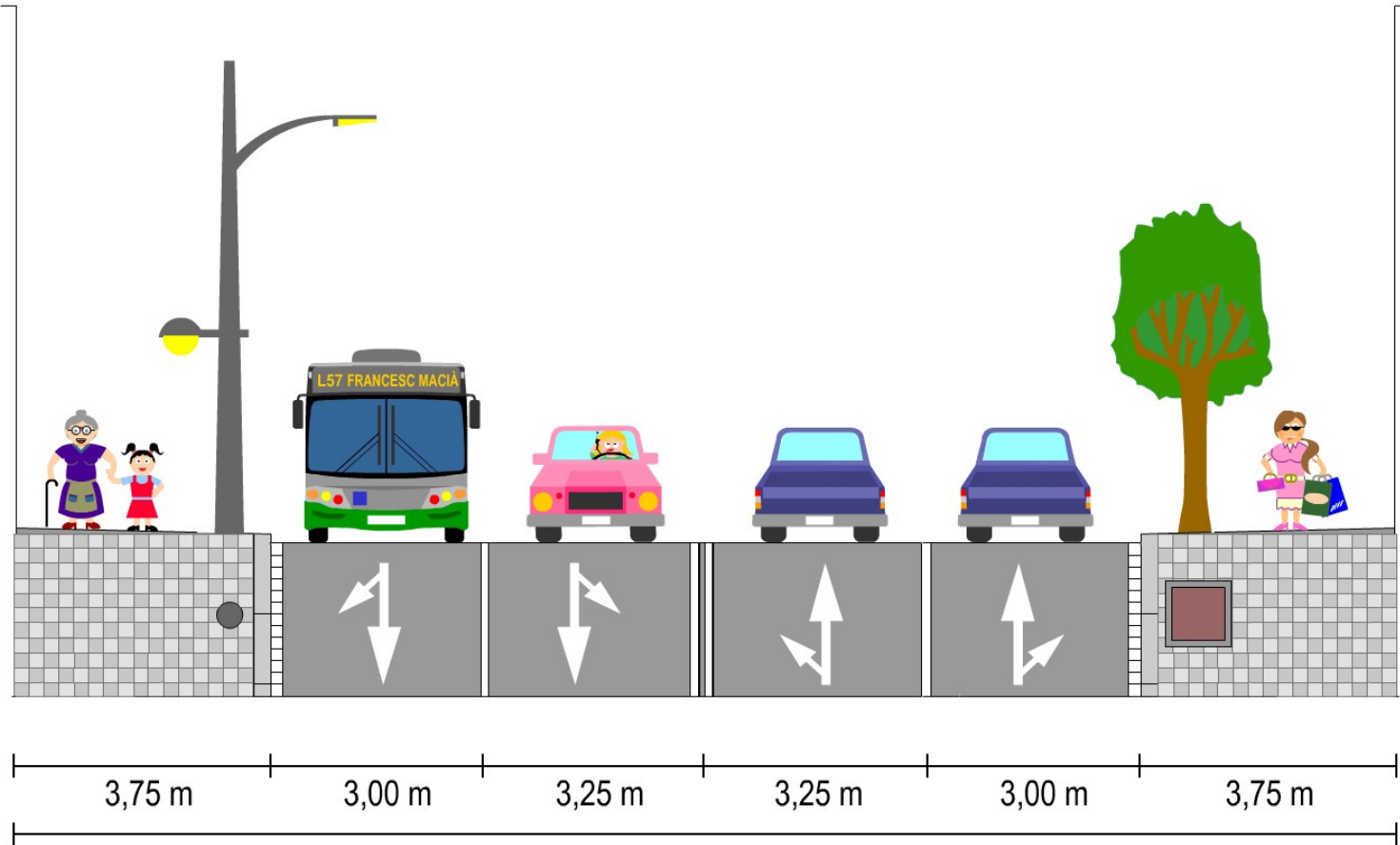
Sant Just Desvern



Lisboa

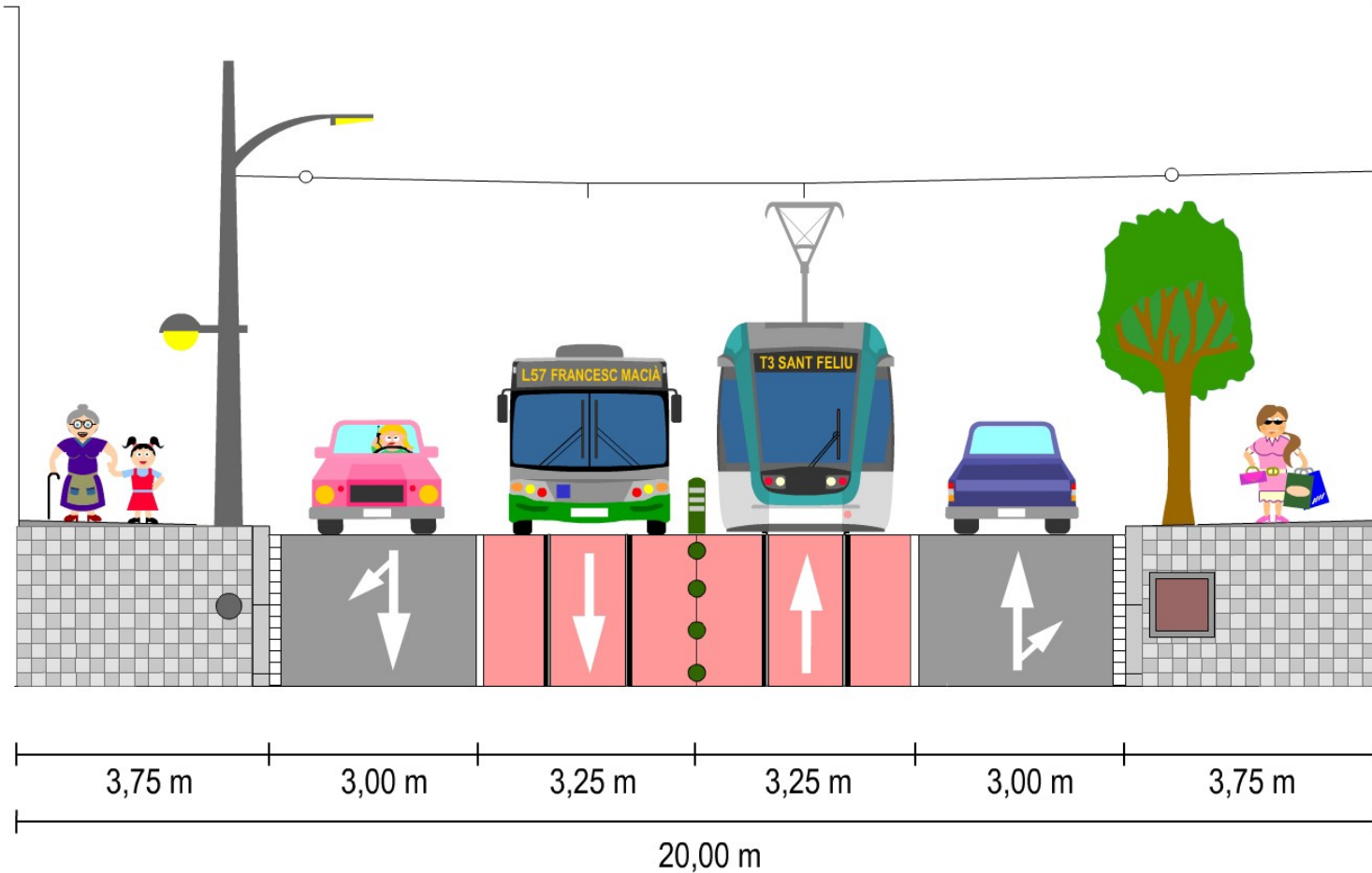


## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial



ESTAT ACTUAL

## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial

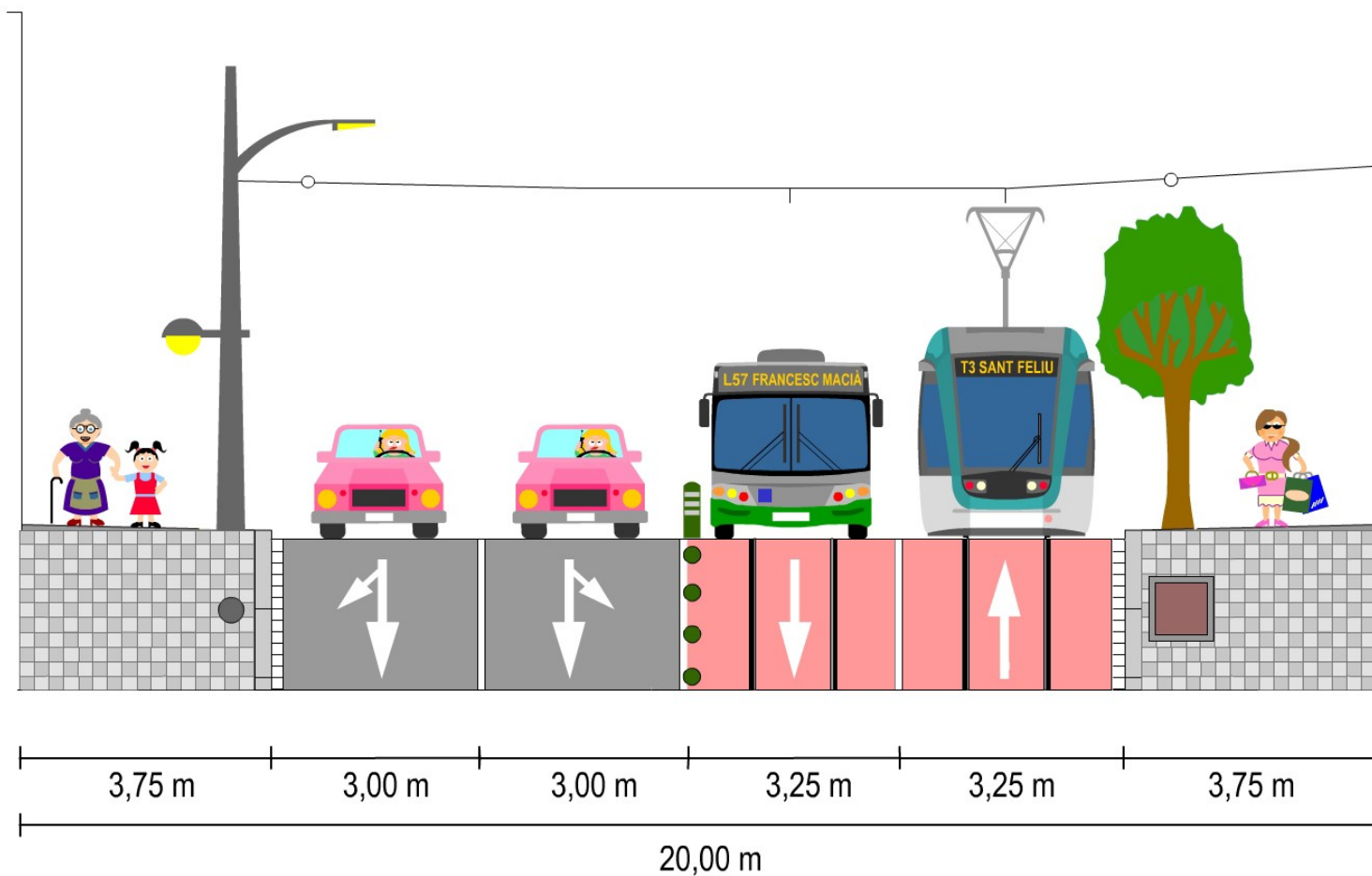


PROPOSTA 1

## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial

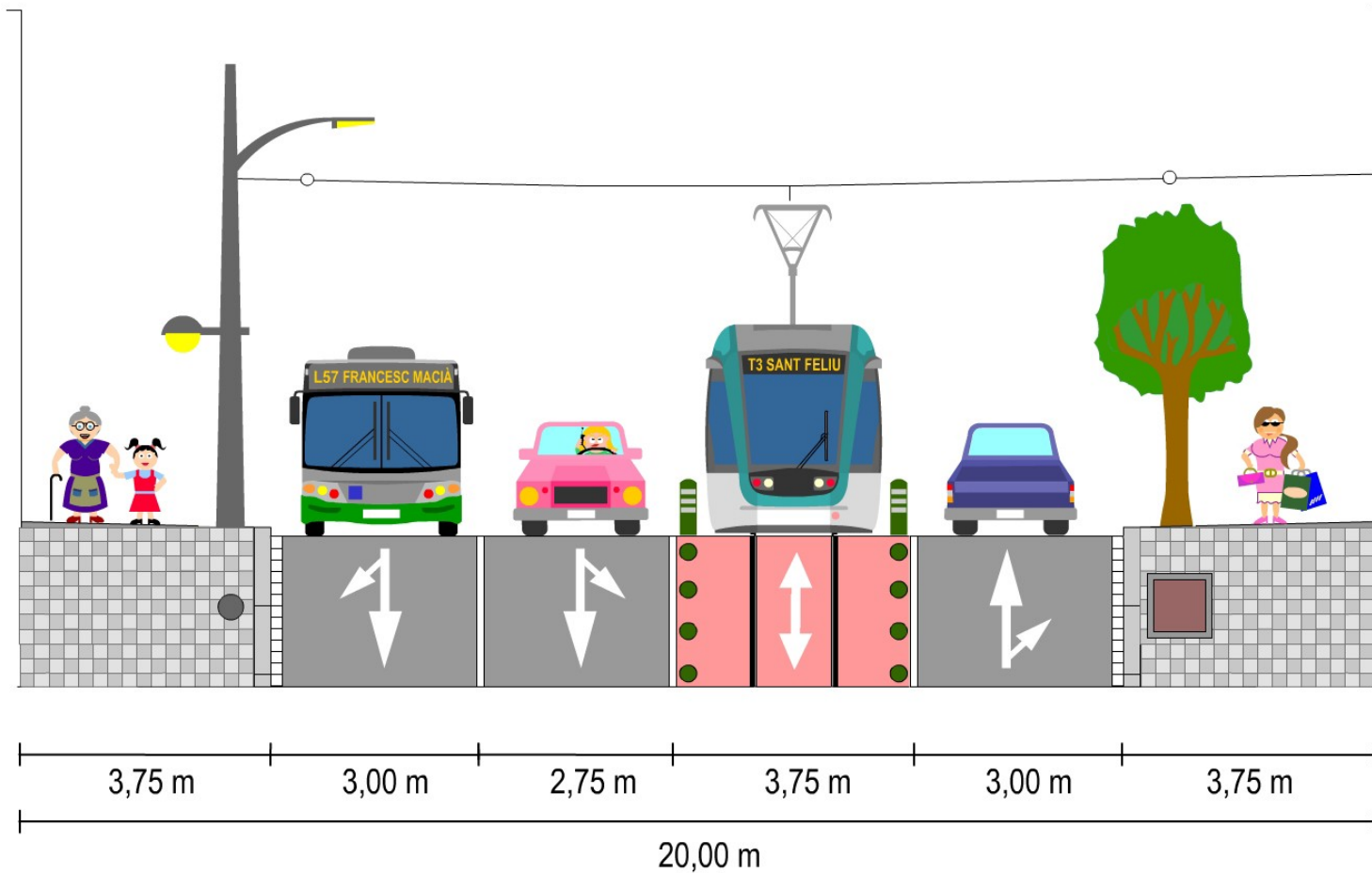


## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial



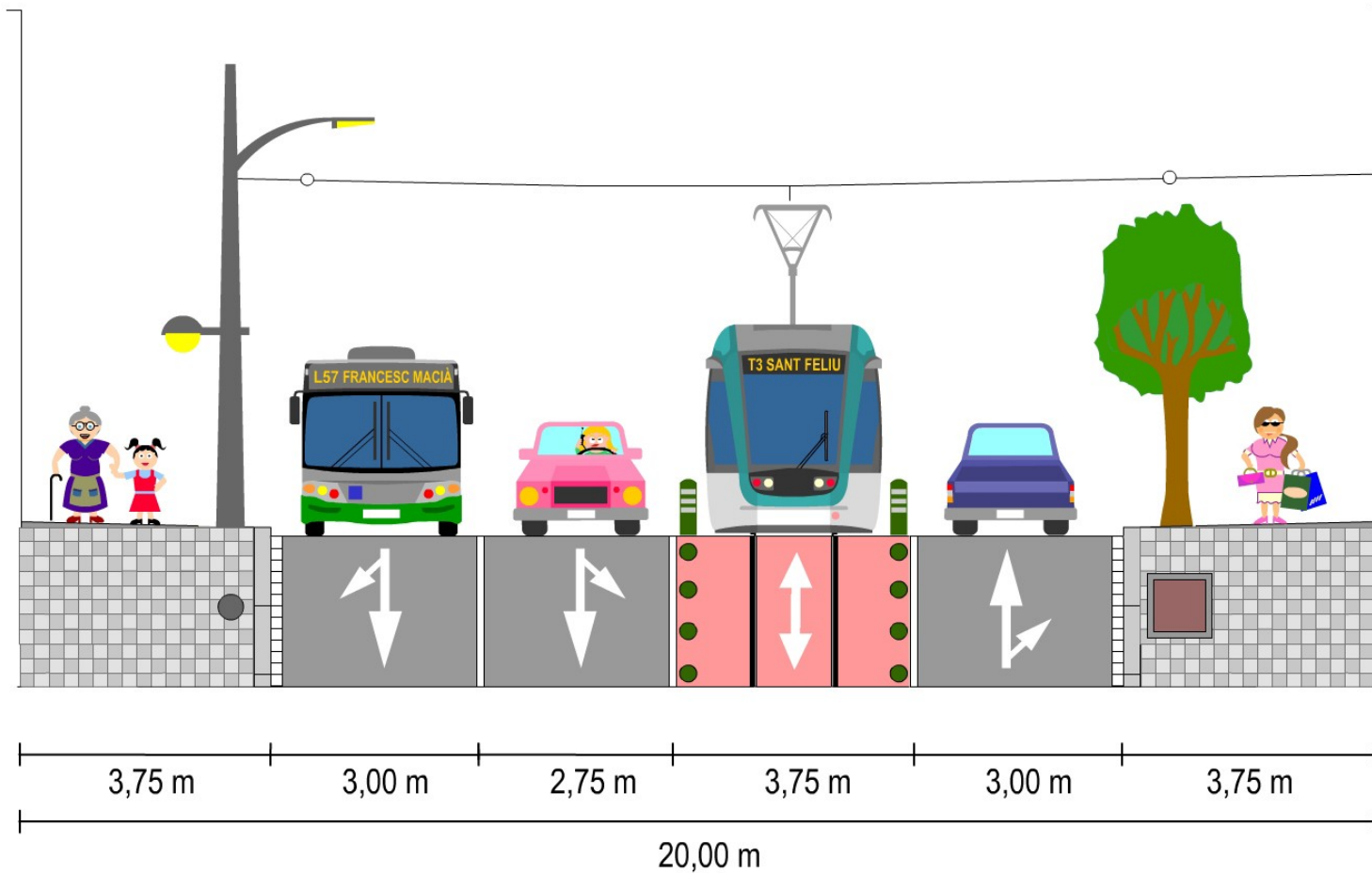
PROPOSTA 2

## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial



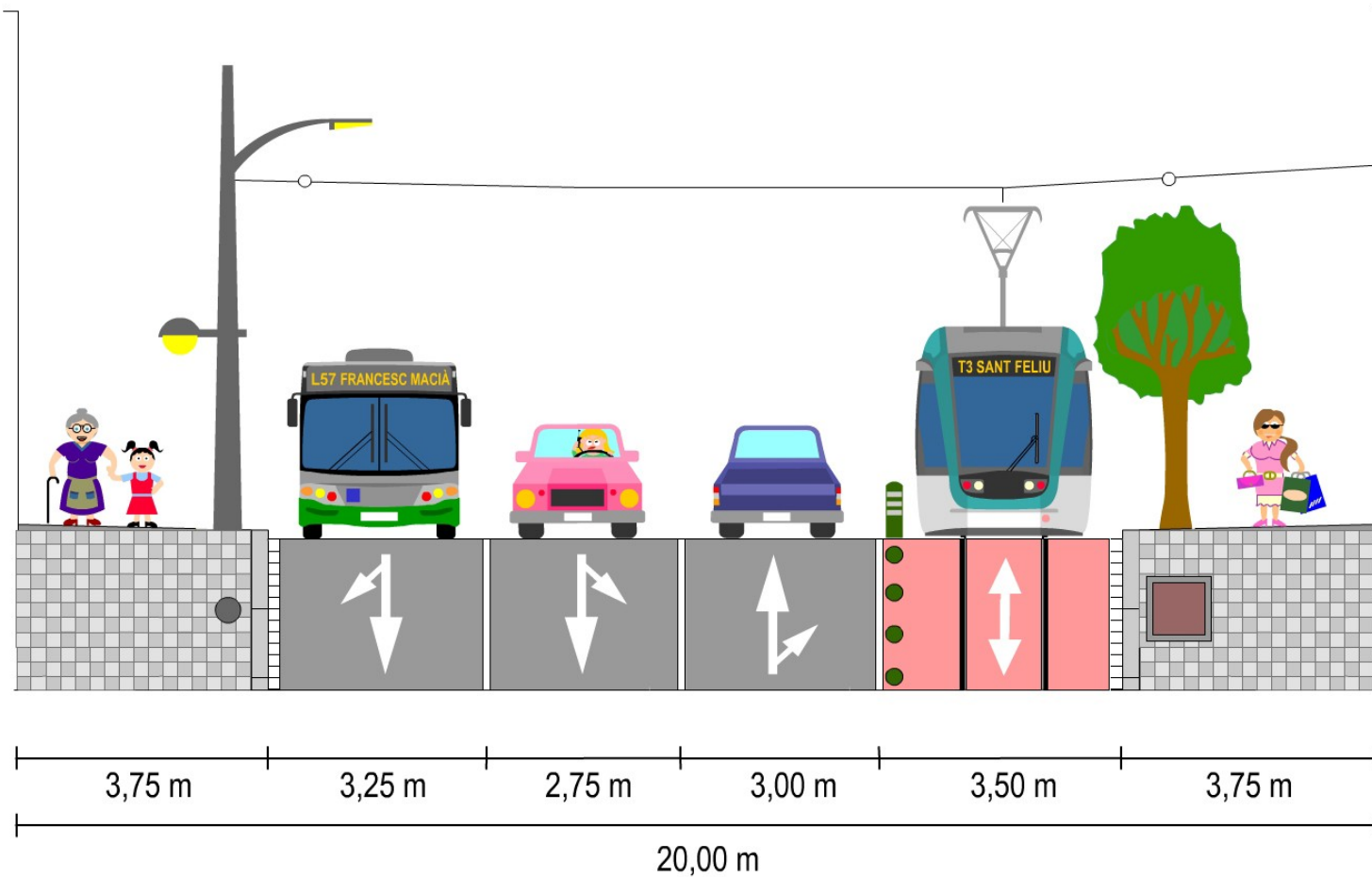
PROPOSTA 3

## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial



PROPOSTA 3

## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial



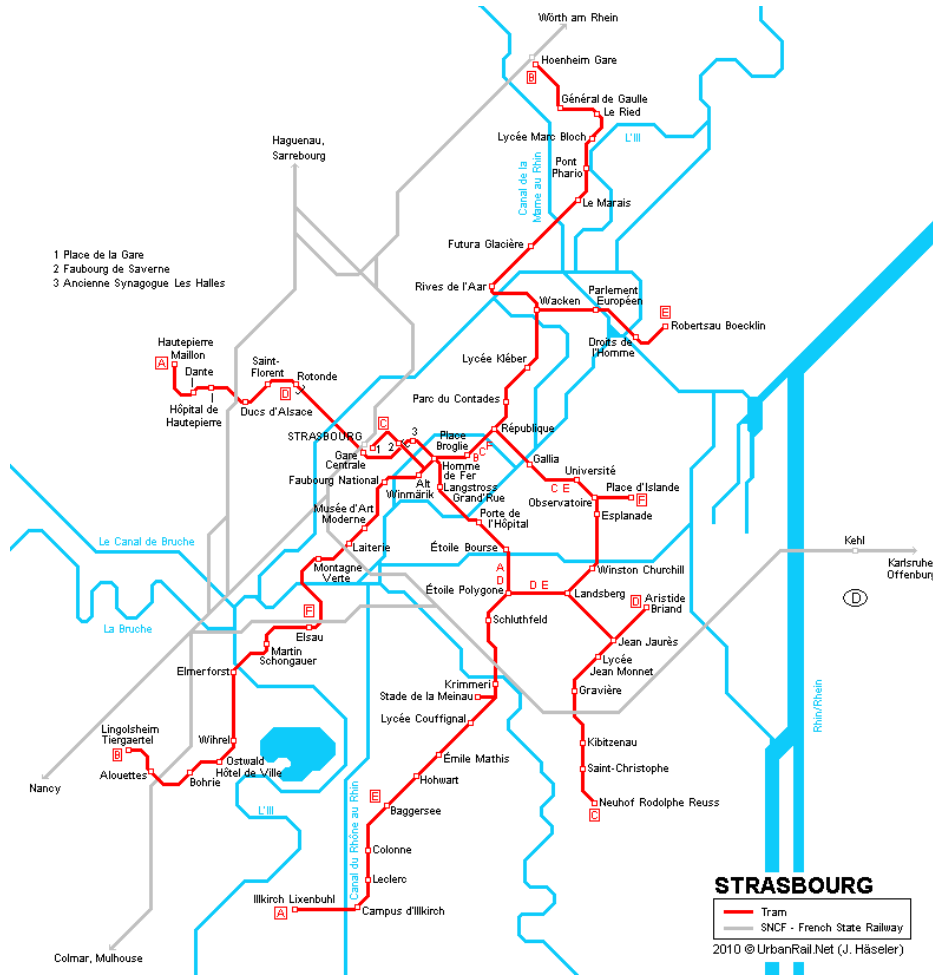
PROPOSTA 4

## 4 Alternatives per al tramvia per L. Miró – Crta. Reial

	Tramvia amb via doble		Tramvia amb via única	
	Central <i>Escenari 1</i>	Lateral <i>Escenari 2</i>	Central <i>Escenari 3</i>	Lateral <i>Escenari 4</i>
Capacitat tramvia	òptima	òptima	reduïda	reduïda
Encaix andanes	Elevant la calçada o retranquejant calçades	2 andanes. 1 integrada a vorera	Elevant la calçada o retranquejant calçades	1 andana integrada a vorera
Millora el bus	sí	sí	no	no
Nombre de carrils privats	2 + 2 remuntables en cas necessari, per als dos sentits	2 al mateix sentit + 1 remuntable en cas necessari	3 carrils per als dos sentits	3 carrils per als dos sentits
Girs a l'esquerra	prohibits	en un sentit	En un sentit	en els dos sentits
Càrrega i descàrrega	Als 2 costats amb vies remuntables	1 costat	Als 2 costats amb vies remuntables	1 costat





# 5 Exemples. Estrasburg. Eliminació de la congestió i foment del comerç



## 5 Exemples. Estrasburg. Eliminació de la congestió i foment del comerç





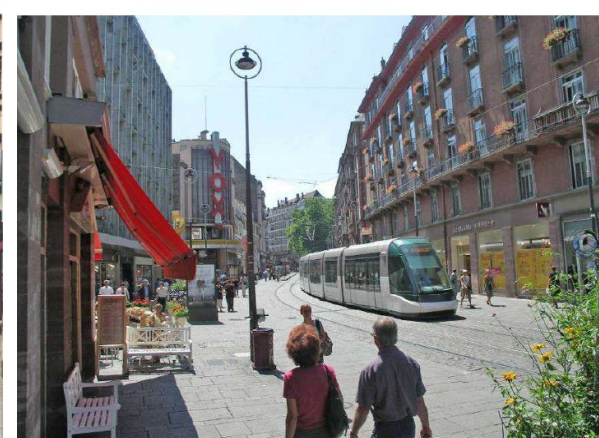
AVANT   APRES



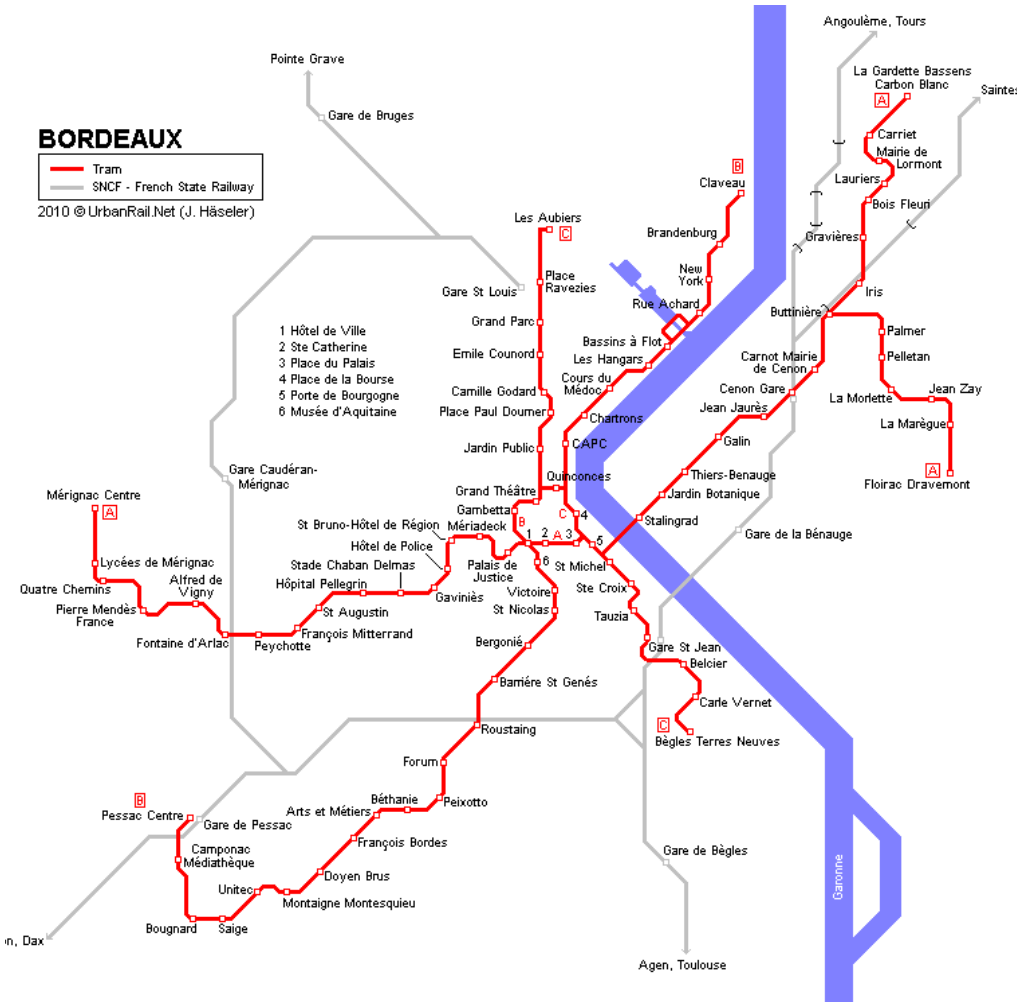
AVANT   APRES



AVANT   APRES



# 5 Exemples. Burdeos. Recuperació del casc antic



## 5 Exemples. Burdeus. Recuperació del casc antic



## 5 Exemples. Rheims. Carrer principal per al tramvia i pel comerç



## 5 Exemples. Nantes. La primera ciutat d'Europa en recuperar el tramvia



## 5 Exemples. Parla

La ciutat de Parla a dut a terme una extraordinària transformació urbanística a partir d'un tramvia circular que pren l'antiga carretera de Toledo, l'eix central que travessava el municipi de nord a sud. El trànsit ha estat desviat pels afores del municipi.



## 5 Exemples. Graz



Graz (Àustria). Doble via central compartida amb trànsit, doble carril.



## 5 Exemples. Lyon



Lyon (França). Doble via central compartida amb trànsit, carril únic.

## 5 Exemples. Freiburg

### Andanes integrades a la calçada



## 5 Exemples



Esplugues de Llobregat

En cas d'optar-se per andanes segregades, no integrades a la calçada, s'hi podria fer espai sota el pont de la B23



Zürich

## 5 Exemples

### Separadors per als sentits a les calçades compartides



Tramvia de Braunschweig.



Tramvia de Toulouse

## 5 Exemples

### Segregació lleugera a partir de plataformes remuntables en cas de necessitat



Tramvia de Grenoble. Carrer 30



Tramvia d'Amberes. Carrer de prioritat invertida



Jordi Porta Pruna  
Ricard Riol Jurado  
[www.transportpublic.org](http://www.transportpublic.org)  
[info@transportpublic.org](mailto:info@transportpublic.org)  
93 244 49 70

