

Barcelona, 7 de marzo de 2022

Celebramos la primera piedra de la ansiada interconexión de los tranvías metropolitanos




Hoy se pone en marcha la fase 1 de las obras de interconexión de los tranvías metropolitanos y mejora urbanística de la Diagonal, 1,5 km entre Glòries y Verdaguer, a los que habrá que añadir los 2,4 km restantes entre Verdaguer y Francesc Macià de la fase 2.


Es una actuación largamente reivindicada por numerosos agentes sociales y la más estudiada de todas las infraestructuras de movilidad, que conseguirá mejorar la interconexión de 9 municipios, incrementar la rapidez, comodidad y capacidad del transporte público de la Diagonal, segregar y ampliar el carril bici, y ampliar las aceras.


La PTP pide licitar la 2ª fase de la interconexión este 2022 y empezar a planificar ya los próximos pasos: el tranvía por Laureà Miró (en Esplugues), el alargamiento en Molins de Rei y Badalona y un nuevo eje tranviario en la Gran Via, desde la Plaza Ildefons Cerdà hasta Badalona, absorbiendo el trazado actual Glòries - Gorg

El presidente de la PTP, Adrià Ramirez, junto con el Molt Hble. Presidente de la Generalitat, Pere Aragonès; y la Excm. Alcaldesa de Barcelona, Ada Colau, han participado en el acto de inicio de las obras de interconexión de los tranvías metropolitanos. Es una **muestra gráfica del acuerdo institucional y social que se ha alcanzado en torno a uno de los proyectos de movilidad sostenible más emblemáticos de Cataluña**. El vial más largo de Barcelona, la Diagonal, dispondrá de amplias aceras, carril bici y un tranvía de alta capacidad a lo largo de todo su recorrido, enlazando con el continuo urbano metropolitano.


LAS CLAVES DE LA FASE 1 DE LA INTERCONEXIÓN


 El Trambesòs tendrá 3 nuevas paradas: Monumental (L2), Sicilia y Verdaguer (L4-L5).

 La fase 1 quedará integrada en la reforma de la plaza de las Glòries (proyecto de Canopia urbana) e implicará la mejora de los intercambiadores de Glòries (metro L1 y bus) y Verdaguer (metro L4 y L5).

 Los espacios peatonales quedarán unificados, con grandes aceras de 7,5 m de ancho (sin contar verde urbano). Se reducirá la distancia en los cruces.

 El carril bici quedará segregado y tendrá 4 m de ancho.

 En toda la actuación se mantendrá el arbolado existente y se incrementará el verde urbano.

 A nivel de tráfico, la actuación tendrá muy poca complicación, dado que los desvíos en el ámbito de Glòries y Verdaguer ya se han implantado.

Estamos de enhorabuena

Desde hace décadas la PTP defiende esta interconexión como una triple operación para **mejorar la conectividad de 8 municipios** con Barcelona, superar la rapidez y capacidad de los autobuses y mejorar urbanísticamente la Diagonal. Esta infraestructura fue aprobada en el Plan Director de Infraestructuras de la Autoridad del Transporte de la Región Metropolitana de Barcelona hace más de veinte años, pero varias vicisitudes políticas en el ayuntamiento de Barcelona habían retrasado su ejecución.

Desde hace muchos años, un representativo grupo de entidades de defensa de la movilidad sostenible, sindicatos, federaciones de asociaciones vecinales y de accesibilidad, agrupadas en torno a la plataforma Diagonal para Todos, han hecho una gran labor de concienciación social y política, en positivo y pensando en el bien común. Por un lado, ha sido necesario explicar y convencer sobre la **necesidad de favorecer los modos de transporte no motorizados y el transporte público para hacer frente a la congestión y la grave contaminación**. Por otra parte, ha sido necesario realizar un continuo esfuerzo técnico y pedagógico para explicar por qué los sistemas ferroviarios, y el tranvía en particular, ofrecen la mejor capacidad de transporte en superficie y los

menores costes energético y económico para demandas de movilidad como la que se plantean en el tramo central de la Diagonal.

Desde la puesta en marcha del Trambaix y Trambesòs en 2004, la interconexión de los tranvías metropolitanos ha ido ganando adeptos. La fallida consulta sobre la Diagonal, **que no sobre el tranvía**, celebrada hace 12 años y secundada únicamente por el 12% del electorado, también quedó ampliamente superada en las dos últimas elecciones municipales, donde los partidos claramente favorables al tranvía obtuvieron mayoría absoluta en el plenario de Barcelona. También se han pronunciado a favor los municipios actualmente servidos por el Trambaix y Trambesòs (Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs y Badalona), así como todos los Consejeros con competencias sobre movilidad de la Generalidad de Cataluña, de diversas ideologías políticas y partidos.

Hoy comienzan unas obras que deben **simultanearse con la aprobación y ejecución de la fase 2**, Verdaguer-Francesc Macià, que contra lo que pueda parecer no es especialmente complicada: el número de carriles de circulación privada en dirección Besòs ha reducido en favor del carril bus y las aceras del tramo Passeig de Gràcia - Francesc Macià ya están ejecutadas.

Para concatenar las actuaciones, la PTP reclama la licitación de la fase 2 durante este 2022.

En el contexto de emergencia climática, el tranvía es el sistema de transporte más eficiente desde el punto de vista ambiental, social y tecnológico, son los argumentos que hacen que esté en pleno auge en todo el mundo. La PTP insta a priorizar las ampliaciones pendientes, largamente reivindicadas por el territorio, y normalizar su planificación y uso más allá de la Diagonal. Por eso planteamos **nuevos corredores** en la metrópoli de Barcelona:

- El paso del Trambaix por la avenida de **Laureà Miró en Esplugues y carretera Real de Sant Just Desvern**, que reduciría significativamente el tiempo de viaje de la línea T3 entre Barcelona, Sant Just y Sant Feliu de Llobregat, evitando la vuelta que da actualmente.
- El **alargamiento de la red por los extremos**, en el Baix Llobregat, la línea T3 desde Sant Feliu de Llobregat hasta Molins de Rei y Quatre Camins (enlace con FGC); y en el Besòs, la línea T4 desde Sant Adrià de Besòs hasta el centro de Badalona (enlace con Cercanías).
- Se propone el despliegue de un **nuevo eje tranviario en la Gran Vía** entre la plaza de Ildefons Cerdà y la de las Glòries, absorbiendo la actual línea T5 Glòries - Besòs, permitiendo viajar sin transbordo a la 2ª principal avenida de Barcelona. Este eje, si bien está cubierto parcialmente en metro y de forma discontinua (L8, L1 y L2), serviría para superar las limitaciones de la actual línea H12 y reordenar la circulación de autobuses interurbanos creando intercambiadores de calidad en Pl. España, Glòries / Estación del Norte y descongestionando el centro de tráfico.

Felicitemos el consenso social e institucional alcanzado y animamos a completar la interconexión tan pronto como sea posible ya seguir apostando por el tranvía en aquellos ejes donde la demanda, los criterios técnicos y los costes lo justifican.