

Barcelona, 7 de març de 2022

Celebrem la primera pedra de l'anhelada interconnexió dels tramvies metropolitans



Avui es posa en marxa la fase 1 de les obres d'interconnexió dels tramvies metropolitans i millora urbanística de la Diagonal, 1,5 km entre Glòries i Verdader, als que caldrà afegir els 2,4 km restants entre Verdader i Francesc Macià de la fase 2.


És una actuació llargament reivindicada per nombrosos agents socials i la més estudiada de totes les infraestructures de mobilitat, que aconseguirà millorar la interconnexió de 9 municipis, incrementar la rapidesa, comoditat i capacitat del transport públic de la Diagonal, segregar i ampliar el carril bici, i ampliar les voreres.


La PTP demana licitar la 2a fase de la interconnexió aquest 2022 i començar a planificar ja els propers passos: el tramvia per Laureà Miró (a Esplugues), l'allargament a Molins de Rei i Badalona i un nou eix tramviari a la Gran Via, des de la Plaça Ildefons Cerdà fins a Badalona, absorbint el traçat actual Glòries - Gorg

El president de la PTP, Adrià Ramirez, juntament amb el Molt Hble. President de la Generalitat, Pere Aragonès; i l'Excma. Alcaldessa de Barcelona, Ada Colau, han participat en l'acte d'inici de les obres d'interconnexió dels tramvies metropolitans. És una **mostra gràfica de l'acord institucional i social que s'ha aconseguit al voltant d'un dels projectes de mobilitat sostenible més emblemàtics de Catalunya**. El vial més llarg de Barcelona, la Diagonal, disposarà d'àmplies voreres, carril bici i un tramvia d'alta capacitat al llarg de tot el seu recorregut, tot enllaçant amb el continu urbà metropolità.

LES CLAUS DE LA FASE 1 DE LA INTERCONNEXIÓ


 El Trambesòs tindrà 3 noves parades: Monumental (L2), Sicília i Verdguer (L4-L5).

 La fase 1 quedarà integrada en la reforma de la plaça de les Glòries (projecte de Canòpia urbana) i implicarà la millora dels intercanviadors de Glòries (metro L1 i bus) i Verdguer (metro L4 i L5).

 Els espais de vianants quedaran unificats, amb grans voreres de 7,5 m d'ample (sense comptar verd urbà). Es reduirà la distància a les cruïlles.

 El carril bici quedarà segregat i tindrà 4 m d'ample.

 En tota l'actuació es mantindrà l'arbrat existent i s'incrementarà el verd urbà.

 A nivell de trànsit, l'actuació tindrà molt poca complicació, donat que els desviaments a l'àmbit de Glòries i Verdguer ja s'han implantat.

Estem d'enhorabona

Des de fa dècades la PTP defensa aquesta interconnexió com una triple operació per **millorar la connectivitat de 8 municipis** amb Barcelona, superar la rapidesa i capacitat dels autobusos i millorar urbanísticament la Diagonal. Aquesta infraestructura fou aprovada al Pla Director d'Infraestructures de l'Autoritat del Transport de la Regió Metropolitana de Barcelona fa més de vint anys, però diverses vicissituds polítiques a l'ajuntament de Barcelona n'havien retardat l'execució.

Des de fa molts anys, un representatiu grup d'entitats de defensa de la mobilitat sostenible, sindicats, federacions d'associacions veïnals i d'accessibilitat, agrupades al voltant de la plataforma Diagonal per a Tothom, han fet una gran tasca de conscienciació social i política, en positiu i pensant en el bé comú. Per una banda, ha calgut explicar i convèncer sobre la **necessitat d'afavorir els modes de transport no motoritzats i el transport públic per tal de fer front la congestió i la greu contaminació**. Per l'altra banda, ha calgut realitzar un continu esforç tècnic i pedagògic per explicar per què els sistemes ferroviaris, i el tramvia en particular, ofereixen la millor capacitat de transport en superfície i els menors costos energètic i econòmic per a demandes de mobilitat com la que es plantegen al tram central de la Diagonal.

Des de la posada en marxa del Trambaix i Trambesòs el 2004, la interconnexió dels tramvies metropolitans ha anat guanyant adeptes. La fallida consulta sobre la Diagonal,

que no sobre el tramvia, celebrada fa 12 anys i secundada únicament pel 12% de l'electorat, també va quedar àmpliament superada a les dues darreres eleccions municipals, on els partits clarament favorables al tramvia van obtenir majoria absoluta al plenari de Barcelona. També s'hi han pronunciat a favor els municipis actualment servits pel Trambaix i Trambesòs (l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs i Badalona), així com tots els Consellers amb competències sobre mobilitat de la Generalitat de Catalunya, de diverses ideologies polítiques i partits.

Avui comencen unes obres que s'han de **simultaniejar amb l'aprovació i execució de la fase 2**, Verdaguer-Francesc Macià, que contra el que pugui semblar no és especialment complicada: el nombre de carrils de circulació privada en direcció Besòs ja s'ha reduït en favor del carril bus i les voreres del tram Passeig de Gràcia - Francesc Macià ja estan executades.

Per tal de concatenar les actuacions, la PTP reclama la licitació de la fase 2 durant aquest 2022

En el context d'emergència climàtica, el tramvia és el sistema de transport més eficient des del punt de vista ambiental, social i tecnològic, són els arguments que fan que estigui en plena expansió a tot el món. La PTP insta a prioritzar les ampliacions pendents, llargament reivindicades pel territori, i normalitzar la seva planificació i ús més enllà de la Diagonal. Per això plantejem **nous corredors** a la metròpoli de Barcelona:

- El pas del Trambaix per l'avinguda de **Laureà Miró a Esplugues i carretera Reial de Sant Just Desvern**, que reduiria significativament el temps de viatge de la línia T3 entre Barcelona, Sant Just i Sant Feliu de Llobregat, evitant la volta que fa actualment.
- **L'allargament de la xarxa pels extrems**, al Baix Llobregat, la línia T3 des de Sant Feliu de Llobregat fins a Molins de Rei i Quatre Camins (enllaç amb FGC); i al Besòs, la línia T4 des de Sant Adrià de Besòs fins al centre de Badalona (enllaç amb Rodalies).
- Es proposa el desplegament d'un **nou eix tramviari a la Gran Via** entre la plaça d'Ildefons Cerdà i la de les Glòries, tot absorbint l'actual línia T5 Glòries - Besòs, permetent viatjar sense transbord a la 2a principal avinguda de Barcelona. Aquest eix, si bé està cobert parcialment en metro i de forma discontinua (L8, L1 i L2), serviria per superar les limitacions de l'actual línia H12 i reordenar la circulació d'autobusos interurbans creant intercanviadors de qualitat a Pl. Espanya, Glòries / Estació del Nord i descongestionant el centre de trànsit.

Felicitem el consens social i institucional assolit i animem a completar la interconnexió tan aviat com sigui possible i a continuar apostant pel tramvia en aquells eixos on la demanda, els criteris tècnics i els costos ho justifiquen.