

Barcelona, 3 de febrer de 2023

La PTP reivindica el retorn del Tramvia Blau en els 5 anys del seu tancament



Sortida de cotxera de l'últim servei que van fer el 28.01. Font: Joan Carles Salmerón

Des de la PTP temem que el tancament “provisional” del Tramvia Blau sigui definitiu.

El Tramvia Blau és un sistema de transport d'un alt valor històric i patrimonial que cal conservar i explotar un cop s'hagin fet les reformes pertinents.

El futur del Tramvia Blau passa per una integració tarifària amb altres modes de transport, major integració urbana i millora de la gestió i capacitat.

El passat 28 de gener de 2023 es van complir 5 anys de l'última circulació del Tramvia Blau. El tancament, inicialment justificat per motius de seguretat, es va fer sota la promesa d'un procés de reforma integral, de forma que seria un tancament únicament “provisional”.

Des de la PTP coincidim en que el servei que oferia el Tramvia Blau en les seves últimes expedicions no era eficient, i per això calia una renovació profunda, per tal d'adequar-la als estàndards del segle XXI.

Els treballs de reforma consistien en una profunda renovació de la infraestructura, sobretot pel que fa a vies, catenària i alineació de carrils. El pressupost destinat en el seu moment

per poder executar aquestes obres era d'11 milions d'euros, dins d'un nou contracte programa 2018-2021.

Des de llavors, no n'havíem sabut res més fins a una informació periodística (a La Vanguardia¹) de la setmana passada que identificava com a motius del retard l'agrupació de tots els elements de l'obra en un sol projecte i la suspensió de pagaments de l'empresa adjudicatària, i no tenim cap comunicació oficial sobre dates d'obertura o situació del projecte.

El Tramvia Blau, condemnat a desaparèixer?

Cinc anys després, amb **els treballs de modernització sense iniciar, des de la PTP temem que no ho facin mai, suposant la desaparició de l'últim tramvia "clàssic" de la ciutat.**

Recordem que el Tramvia Blau és un dels vestigis d'un mode de transport públic molt popular entre el darrer quart del segle XIX i la primera meitat del segle XX a la capital catalana, i ara veiem com ha quedat abandonat a les cotxeres situades a la Plaça Central. Actualment, no ens consta que hi hagi cap mena de treball de manteniment dels vehicles que circulaven per aquesta línia.

Per aquest motiu, **demanem a TMB (l'operador del servei), a l'Ajuntament de Barcelona i a l'ATM que s'impliquin en la recuperació d'aquest mitjà de transport d'alt interès històric, i que presentin un programa d'actuacions que permeti recuperar el servei a curt/mitjà termini.**

Una oportunitat pel Tibidabo i el Cosmocaixa

Tal i com vam apuntar a [l'estudi sobre el Tramvia Blau](#), elaborat el febrer de 2019, el Tramvia Blau és una oportunitat pel parc d'atraccions del Tibidabo i el parc de Collserola, ja que **forma part d'un trajecte rectilini que permet enllaçar ràpidament el centre de la ciutat**, a través de la connexió amb la línia L7 de FGC a la Plaça Kennedy, **amb el parc d'atraccions i el parc de Collserola** a través del funicular del Funicular del Tibidabo a la Plaça del Doctor Andreu. En aquest sentit, veiem molt important la **integració tarifària d'aquests tres modes de transport (competència de l'ATM), oferint un sol bitllet per a tot el trajecte**. Igualment, aquesta integració també podria incloure l'entrada al parc d'atraccions amb un bitllet combinat especial.

Per fer el servei més atractiu, també és important garantir una **coordinació horària entre serveis per tal de minimitzar el temps de connexió**, així com **coordinar les hores d'obertura del parc amb les del funcionament del tramvia i el funicular**.

A més, **el traçat passa a prop del Cosmocaixa**, un altre dels pols turístics de primer ordre en aquest punt de la ciutat. Cal **aprofitar també aquest avantatge per tal de generar una major demanda per al servei**. Per tal d'atendre aquest punt, des de la PTP proposem la creació d'una parada intermèdia a la cruïlla de l'Àvinguda Tibidabo amb la Ronda de Dalt, o bé la creació d'una segona línia amb terminal a la plaça Central, aprofitant el ramal que porta a les cotxeres del tramvia.

1

<https://www.lavanguardia.com/local/barcelona/20230129/8716902/tramvia-blau-cumple-cinco-anos-olvido-cocheras.html> David Guerrero, La Vanguardia, 29/1/2023

Finalment, per tal de donar coherència a la capacitat de tot el corredor, creiem que **caldrà augmentar la capacitat del Tramvia Blau**. En el moment del seu tancament, el servei únicament tenia una capacitat màxima de 192 viatgers/hora, un 10% de les que poden oferir el funicular del Tibidabo i la L7. Si es reformen els quatre tramvies històrics existents i, a més, s'incorporen 4 trams moderns, **la capacitat podria arribar fins a les 2.000 persones/hora, esdevenint la principal porta d'entrada al Tibidabo i al Cosmocaixa**.

Amb l'augment de capacitat, també seria important una **gestió eficient a les parades**. En aquest sentit, caldrà permetre la càrrega i descàrrega simultània de passatgers a les terminals de línia, per tal d'optimitzar els temps de volta dels tramvies i, en el cas de la parada a la Pl. Kennedy, acostar-la a la boca d'entrada de la L7.

Consulta altres publicacions de la PTP sobre el Tramvia Blau

[Dos anys sense Tramvia Blau](#)

[Informe i propostes per revitalitzar el Tramvia Blau de Barcelona](#)

[Informe sobre el Tramvia Blau. Propostes per incrementar l'ús del transport públic al Tibidabo](#)

[La PTP recolza la reforma i millora del Tramvia Blau de Barcelona](#)