

Barcelona, 8 de junio de 2023

## Desde la PTP reclamamos al nuevo gobierno municipal que la reforma de Gran Vía entre Glòries y Rambla del Poblenou no comprometa el transporte público



*Rechazamos la propuesta de variante sobre el Trambesòs que implica hacer un zigzag de la línea de la Gran Vía por la C. Ciudad de Granada, porque se reduciría la capacidad y la competitividad del autobús y del tranvía.*

*Los ejes de Gran Vía (bus y tranvía) y de la Diagonal (tranvía) deberían entrar de forma independiente al intercambiador para no condicionar la capacidad de las principales líneas de transporte público de superficie de la ciudad.*

*Una pequeña reforma del interior del intercambiador de Glòries sería más económica que la variante sobre el Trambesòs y mejoraría todos los flujos de movilidad.*

## Glòries, un espacio único y singular

La nueva plaza de las Glòries, en obras de reforma desde abril de 2015, será el resultado de años de luchas vecinales por recuperar zonas verdes en los barrios del Clot, el Fort Pienc, el Poblenou y la Sagrada Família, cristalizado en el compromiso **por Glòries** el año 2007. El proyecto ha implicado tres **mandatos municipales**, uno del alcalde Trias y dos de la alcaldesa Colau; y ha integrado dos **reformas**, una ampliación de la longitud inicialmente prevista en los túneles viarios, en 2017; y la inclusión de la conexión de los tranvías por la Diagonal, en 2021. El proyecto en el que se basa la reforma, llamado Canopia Urbana, tiene la particularidad de ser el **primer espacio público de Barcelona donde se hará compatible parque y transporte público**, mientras que el tráfico motorizado general ha sido enterrado con los nuevos túneles de la Gran Vía. Su transformación supondrá la creación de un espacio con **más zonas verdes, mejor accesibilidad a pie y nuevos itinerarios ciclables** en lugares que hasta hace muy poco estaban dedicados sobre todo al vehículo privado. La Gran Clariana, abierta el año pasado, es un prelude de lo que será próximamente la plaza de las Glòries y sus accesos, convirtiéndose no sólo en un hub del transporte público sino también en un espacio para el disfrute del vecindario.

Durante todo este proceso, **la PTP ha apoyado el movimiento vecinal y ha insistido en la necesidad de potenciar el transporte público**, especialmente en superficie, dado el carácter estratégico de Glòries, el cruce de las líneas de la Gran Vía (bus y tranvía) y de la Diagonal (tranvía). Así, durante el proceso de derribo del "Tortell" viario, iniciado en 2008 con la demolición del aparcamiento, **se logró el primer carril bus para atravesar la plaza**.

## Preocupación por la actual propuesta municipal de variante en el Trambesòs

Después de aprobarse el proyecto de Canopia Urbana en el ámbito de la plaza de las Glòries, y el proyecto de interconexión del Trambaix y Trambesòs, el ayuntamiento tenía pendiente el proyecto de reforma de la Gran Vía, entre Glòries y la Rambla del Poblenou, que provisionalmente se ha pavimentado con "urbanismo táctico". Pero la esperada reforma de la Gran Vía, que incluye el necesario desdoblamiento de la vía única entre Glòries y Rambla del Poblenou de las líneas T5-T6 del Trambesòs, también ha incluido una insólita propuesta de variante. El Ayuntamiento de Barcelona quiere implantar un **zigzag tranviario y cruces con el carril bus que comprometería la capacidad y la competitividad del conjunto de autobuses y tranvías en el entorno de Glòries** (ver gráfico adjunto). La propuesta municipal traslada la bifurcación de los ramales Gran Vía y Diagonal del Trambesòs desde el interior de la plaza de Glòries en la C. Ciudad de Granada, e introduce un carril bus-tranvía entre Rambla del Poblenou y C. Ciudad de Granada.

## Descripción de la propuesta municipal

**Propuesta municipal: es desvía el tramvía de Gran Vía Nord fent una contracorba pel C. Ciutat de Granada**



✓ **Desdoblamiento de la vía única del Trambesòs** existente entre Glòries y la Rambla del Poblenou (parada Can Jaumandreu).

**Carril bus en doble sentido** para la línea H12 y los servicios interurbanos que deban detenerse en Glòries.

⚠ El Ayuntamiento plantea que este carril bus sea compartido con las líneas T5 y T6 del tranvía, que circulan por la Gran Vía norte. La efectividad del carril compartido estaría sujeta a no tener paradas compartidas en la misma plataforma y a dar continuidad a esta solución entre el interior de la plaza-parque de Glòries y la Rambla del Poblenou.

✗ **Recorrido tortuoso para el tranvía, penalizando los tiempos de viaje a todos los itinerarios entre Glòries y el Besòs (de 3 a 5 minutos):**

- Las actuales líneas T5 y T6 entre Glòries y la Rambla del Poblenou, con un itinerario paralelo a la Gran Vía, pasarán a hacer un zigzag por av. Diagonal - C. Ciudad de Granada - Gran Vía, introduciendo dos curvas muy cerradas y cortando el actual paseo central de la Diagonal.
- La actual línea T4 (Diagonal / Fòrum), con una vía a cada lado del paseo central de la Diagonal, pasaría a tener las dos vías en el lado mar para, tras un zigzag a la altura de C. Ciudad de Granada, recuperar la sección original.

✗ **Pérdida de capacidad a cuatro cruces en el lado norte de la plaza:** 1) Diagonal - Badajoz, mantenimiento de tres itinerarios incompatibles, 2) Gran Vía - Independencia, con dos nuevos itinerarios incompatibles, 3) Diagonal - Ciudad de Granada, con dos nuevos

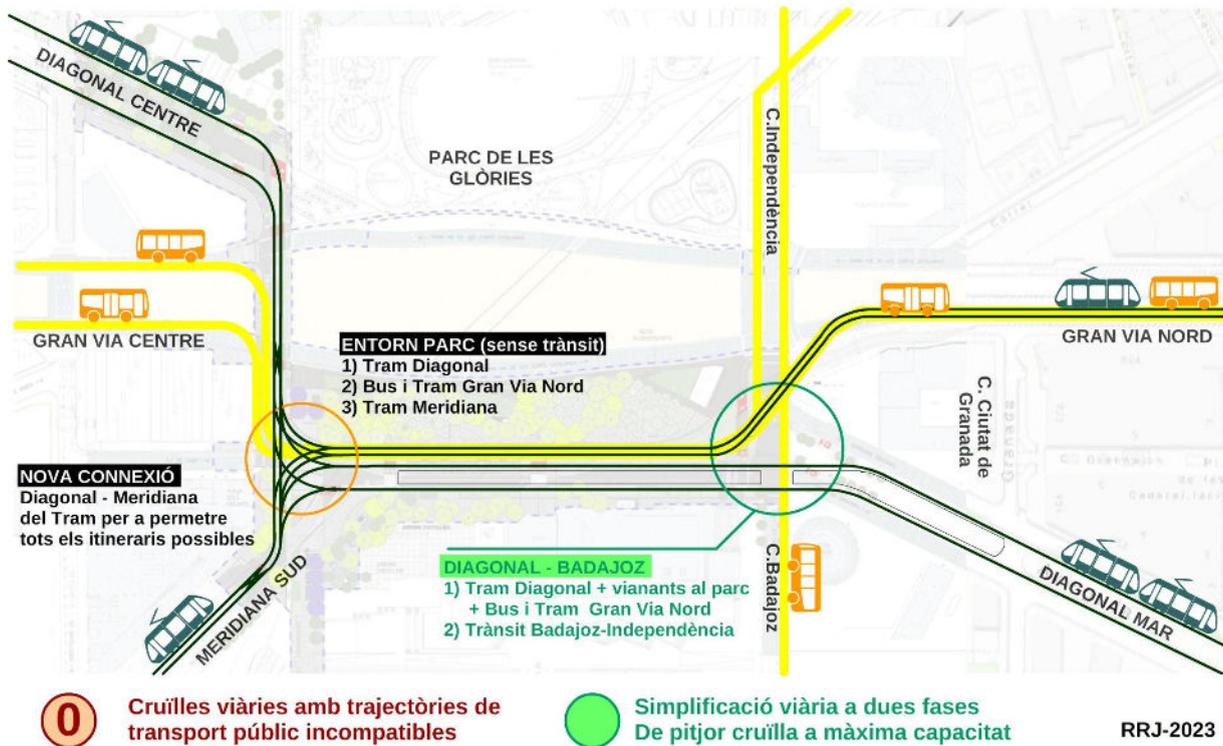
itinerarios incompatibles, 4) Ciudad de Granada - Gran Vía, con dos nuevos itinerarios incompatibles. Estas intersecciones son el resultado del propio diseño de la variante y del nuevo carril bus, que genera un conjunto de fases semafóricas adicionales que restan capacitado a todos los usuarios de las intersecciones. Para el transporte público en particular, incrementará los tiempos de viaje sobre el ya tortuoso trazado planteado.

**✘  Cuello de botella en el tramo compartido para los recorridos Gran Vía y Diagonal del tranvía.** Lo que debería ser una bifurcación tranviaria desde la parada de Glòries, hacia Diagonal y Gran Vía, se plantea como un tramo común hasta la calle Ciutat de Granada de 400 metros (equivalente a 3 manzanas de Eixample). Desde el punto de vista semafórico y de capacidad ferroviaria se convertirá en un punto crítico de la explotación tranviaria, puesto que el ramal de Gran Vía y Diagonal no se podrán explotar de forma independiente.

**✘  Los principales corredores del transporte público de superficie en Barcelona, bus H12 y tranvía Diagonal, se cruzarán de forma ineficiente.** Lo que debería ser un cruce puntual entre los dos corredores de transporte público urbano de superficie más importantes de Barcelona, Gran Vía (H12) y Diagonal (Tranvía), se convertirá en una doble intersección mezclada con tráfico en los cruces Diagonal - Badajoz y Diagonal - Ciudad de Granada.

## Propuesta de la PTP por no condicionar la eficiencia del transporte público

### Alternativa PTP: accés independent del transport públic de Gran Vía i Diagonal a l'intercanviador de Glòries



El estudio de la problemática descrita ha llevado a la PTP a plantear una alternativa al gobierno municipal, con las siguientes características:

💡 **Ordenación del transporte público por corredores y no por modos de transporte, para no condicionar la capacidad de los principales transportes públicos de superficie de la ciudad.**

🚊 **Independencia de los corredores de Gran Vía (bus + tranvía) y Diagonal (tranvía),** que entrarían desde el lado Besòs hasta la parada del parque-plaza de Glòries de forma independiente, sin compartir itinerarios ni generar incompatibilidades semafóricas. La intersección entre ambos corredores sería un cruce normal en el lado Llobregat, donde no hay presión del tráfico motorizado, dando mayor capacidad al transporte público.

🚊 **Ampliar la solución del carril bus-tranvía de Gran Vía, inicialmente previsto entre Rambla Poblenou y C. Ciudad de Granada, hasta el interior de la plaza-parque de Glòries.** El carril bus compartido y prolongado hasta la plaza-parque acogería líneas H12 de Bus y T5 y T6 del tranvía eliminando las incompatibilidades bus-tranvía de la solución municipal en Diagonal-Badajoz y en Gran Vía-Ciudad de Granada.

🕒 **Reducción de los tiempos de viaje gracias a itinerarios más directos y cruces más sencillos, sin fases semafóricas especiales.** Cabe recordar que los tranvías pueden circular en doble composición, con vehículos de 64 metros, y que las limitaciones de velocidad por curva les afectan durante mucho más tiempo. Asimismo, todos los esfuerzos de mejora

semafórica del proyecto de conexión de tranvías por la Diagonal pueden ser contrarrestados” por una mala variante de los tranvías actuales desde Glòries hasta Gran Vía.

 **Toda la propuesta mantiene el verde urbano y el espacio peatonal** en el conjunto de parque-plaza y en la Gran Vía entre Glòries y Rambla del Poblenou.

 **Se evita generar dos interceptaciones del paseo central de peatones de la Diagonal.** La propuesta municipal plantea dos interceptaciones, una para la bifurcación de las líneas T5 y T6, entre C. Badajoz y C. Ciudad de Granada, y otra para que la vía oído Glòries recupere el trazado original, entre C. Ciudad de Granada y el acceso Gran Vía del Centro Comercial. La propuesta alternativa plantea concentrar el cruce sobre el C. Badajoz, sin interceptar el paseo, sobre un cruce más compacto y coherente con la plaza. Cabe recordar que en las obras iniciales del Trambesòs ya se tuvo que echar atrás con una propuesta similar, que cortaba el paseo a la altura de la Rambla del Poblenou.

  **La alternativa es más económica que la propuesta municipal.** La propuesta alternativa mantiene el trazado de las vías del tranvía desde el C. Badajoz hasta la Diagonal y hasta la Gran Vía (parada La Farinera), y sólo plantea modificar la parte asfaltada del intercambiador de Glòries. Al igual que en la propuesta municipal, se plantea vía doble entre La Farinera y Can Jaumandreu.

  **Más flexibilidad operativa y evitar aislar el ramal en Ciutadella.** La propuesta alternativa también plantea evitar el aislamiento del tramo Ciutadella Vila Olímpica <> Glòries, y que éste sea accesible tanto desde la nueva Diagonal central como desde el lado Besòs. Desde la PTP no compartimos la idea de aislar este ramal mientras se crean servicios que finalicen en Glòries.

**En la PTP defendemos un transporte público de altas prestaciones que equilibre el cambio modal y las políticas de espacio público.** Ofrecemos una alternativa al consistorio para conseguir transicionar hacia una movilidad más sostenible con un transporte público que no quede hipotecado en términos de **capacidad y tiempo de viaje a los dos principales corredores urbanos: la Gran Vía y la Diagonal.** Como con todos los gobiernos municipales, ofrecemos nuestra voluntad de diálogo y capacidad técnica para ayudar a resolver los retos de nuestro sistema de transporte público.