

Barcelona, 8 de juny de 2023

## Des de la PTP reclamem al nou govern municipal que la reforma de Gran Via entre Glòries i Rambla del Poblenou no comprometi el transport públic



*Rebutgem la proposta de variant sobre el Trambesòs que implica fer una ziga-zaga de la línia de la Gran Via pel C. Ciutat de Granada, perquè es reduiria la capacitat i la competitivitat de l'autobús i del tramvia.*

*Els eixos de Gran Via (bus i tramvia) i de la Diagonal (tramvia) haurien d'entrar de manera independent a l'intercanviador per a no condicionar la capacitat de les principals línies de transport públic de superfície de la ciutat.*

*Una petita reforma de l'interior de l'intercanviador de Glòries seria més econòmica que la variant sobre el Trambesòs i milloraria tots els fluxos de mobilitat.*

### Glòries, un espai únic i singular

La nova plaça de les Glòries, en obres de reforma des d'abril de 2015, serà el resultat d'anys de lluites veïnals per recuperar zones verdes als barris del Clot, el Fort Pienc, el Poblenou i

la Sagrada Família, cristallitzat al **compromís per Glòries** l'any 2007. El projecte ha implicat **tres mandats municipals**, un de l'alcalde Trias i dos de l'alcaldessa Colau; i ha integrat **dues reformes**, una ampliació de la llargària inicialment prevista als túnels viaris, l'any 2017; i la inclusió de la connexió dels tramvies per la Diagonal, l'any 2021. El projecte en què es basa la reforma, anomenat Canòpia Urbana, té la particularitat de ser el **primer espai públic de Barcelona on es farà compatible parc i transport públic**, mentre que el trànsit motoritzat general ha estat soterrat amb els nous túnels de la Gran Via. La seva transformació suposarà la creació d'un espai amb **més zones verdes, millor accessibilitat a peu i nous itineraris ciclables** a llocs que, fins fa molt poc, estaven dedicats sobretot al vehicle privat. La Gran Clariana, oberta l'any passat, és un preludi del que serà properament la plaça de les Glòries i els seus accessos, esdevenint no només un hub del transport públic sinó també un espai per al gaudi del veïnat.

Durant tot aquest procés, **la PTP ha fet costat el moviment veïnal i ha insistit en la necessitat de potenciar el transport públic**, especialment en superfície, donat el caràcter estratègic de Glòries, el creuament de les línies de la Gran Via (bus i tramvia) i de la Diagonal (tramvia). Així, durant el procés d'enderroc del "Tortell" viari, iniciat l'any 2008 amb la demolició de l'aparcament, **es va aconseguir el primer carril bus per travessar la plaça**.

### **Preocupació per l'actual proposta municipal de variant al Trambesòs**

Després d'aprovar-se el projecte de Canòpia Urbana a l'àmbit de la plaça de les Glòries, i el projecte d'interconnexió del Trambaix i Trambesòs, l'ajuntament tenia pendent el projecte de reforma de la Gran Via, entre Glòries i la Rambla del Poblenou, que provisionalment s'ha pavimentat amb "urbanisme tàctic". Però l'esperada reforma de la Gran Via, que inclou el necessari desdoblament de la via única entre Glòries i Rambla del Poblenou de les línies T5-T6 del Trambesòs, també ha inclòs una insòlita proposta de variant. L'Ajuntament de Barcelona vol implantar una **ziga-zaga tramviària i creuaments amb el carril bus que comprometria la capacitat i la competitivitat del conjunt d'autobusos i tramvies a l'entorn de Glòries** (vegeu gràfic adjunt). La proposta municipal trasllada la bifurcació dels ramals Gran Via i Diagonal del Trambesòs des de l'interior de la plaça de Glòries al C. Ciutat de Granada, i introdueix un carril bus-tramvia entre Rambla del Poblenou i C. Ciutat de Granada.

## Descripció de la proposta municipal

**Proposta municipal: es desvia el tramvia de Gran Via Nord fent una contracorba pel C. Ciutat de Granada**



✓ **Desdoblament de la via única del Trambesòs** existent entre Glòries i la Rambla del Poblenou (parada Can Jaumandreu).

**Carril bus en doble sentit** per a la línia H12 i els serveis interurbans que s'hagin d'aturar a Glòries.

⚠ L'Ajuntament planteja que aquest carril bus sigui compartit amb les línies T5 i T6 del tramvia, que circulen per la Gran Via nord. L'efectivitat del carril compartit estaria subjecta a no tenir parades compartides a la mateixa plataforma i a donar continuïtat a aquesta solució entre l'interior de la plaça-parc de Glòries i la Rambla del Poblenou.

✗ **Recorregut tortuós per al tramvia, penalitzant els temps de viatge a tots els itineraris entre Glòries i el Besòs (de 3 a 5 minuts):**


- les actuals línies T5 i T6 entre Glòries i la Rambla del Poblenou, amb un itinerari paral·lel a la Gran Via, passaran a fer una ziga-zaga per Av. Diagonal - C. Ciutat de Granada - Gran Via, introduint dues corbes molt tancades i tallant l'actual passeig central de la Diagonal.
- l'actual línia T4 (Diagonal / Fòrum), amb una via a cada banda del passeig central de la Diagonal, passaria a tenir les dues vies al costat mar per, després d'una ziga-zaga a l'alçada de C. Ciutat de Granada, recuperar la secció original.

✗ **Pèrdua de capacitat a quatre cruïlles a la banda nord de la plaça:** 1) Diagonal - Badajoz, manteniment de tres itineraris incompatibles, 2) Gran Via - Independència, amb dos nous itineraris incompatibles, 3) Diagonal - Ciutat de Granada, amb dos nous itineraris

incompatibles, 4) Ciutat de Granada - Gran Via, amb dos nous itineraris incompatibles. Aquestes interseccions són el resultat del propi disseny de la variant i del nou carril bus, que genera un conjunt de fases semafòriques addicionals que resten capacitat a tots els usuaris de les interseccions. Per al transport públic en particular, incrementarà els temps de viatge sobre el ja tortuós traçat plantejat.

**✘  Coll d'ampolla al tram compartit per als recorreguts Gran Via i Diagonal del tramvia.**

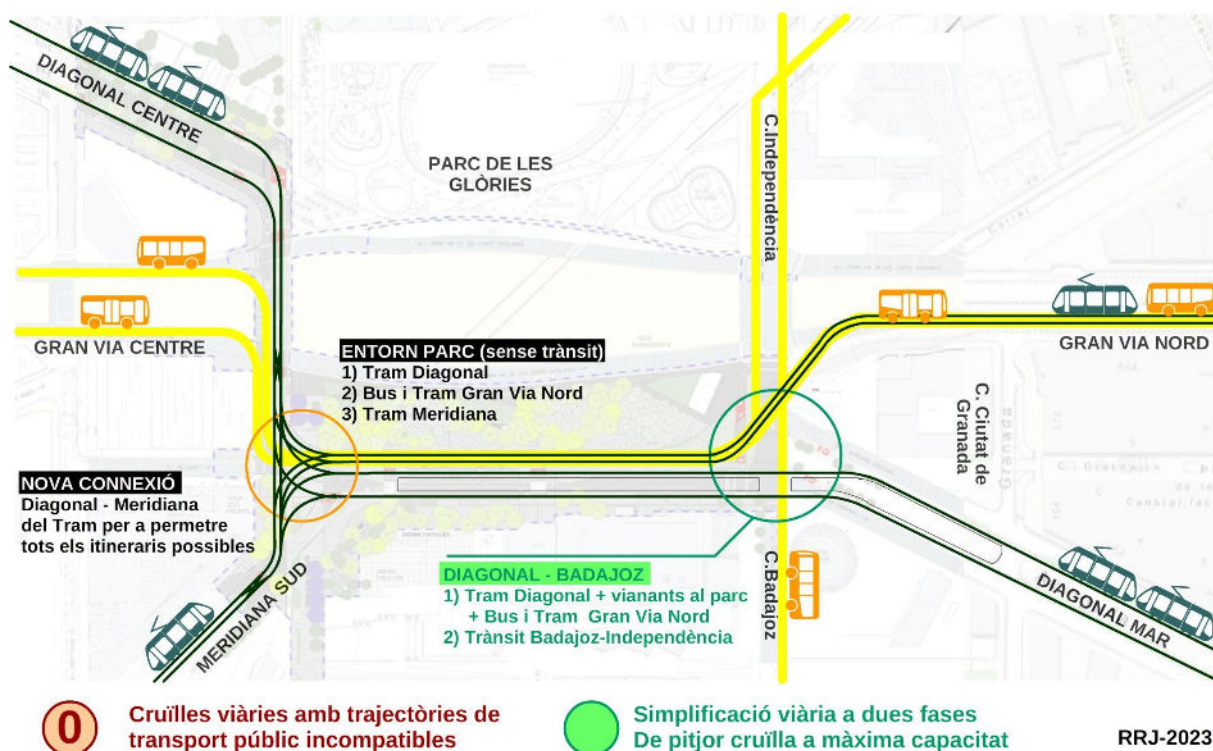
El que hauria de ser una bifurcació tramviària des de la parada de Glòries, cap a Diagonal i Gran Via, es planteja com un tram comú fins al carrer Ciutat de Granada de 400 metres (equivalent a 3 illes d'Eixample). Des del punt de vista semafòric i de capacitat ferroviària es convertirà en un punt crític de l'explotació tramviària, ja que el ramal de Gran Via i Diagonal no es podran explotar de forma independent.

**✘  Els principals corredors del transport públic de superfície a Barcelona, bus H12 i tramvia Diagonal, es creuaran de manera ineficient.** El que hauria de ser una cruïlla puntual entre els dos corredors de transport públic urbà de superfície més importants de Barcelona, Gran Via H12 i Diagonal Tramvia, es convertirà en una doble intersecció barrejada amb trànsit a les cruïlles Diagonal - Badajoz i Diagonal - Ciutat de Granada.



## Proposta de la PTP per no condicionar l'eficiència del transport públic

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



L'estudi de la problemàtica descrita ha dut a la PTP a plantejar una alternativa al govern municipal, amb les següents característiques:


**💡 Ordenació del transport públic per corredors i no per modes de transport, per tal de no condicionar la capacitat dels principals transports públics de superfície de la ciutat.**


**🚍🚊 Independència dels corredors de Gran Via (bus + tramvia) i Diagonal (tramvia),** que entrarien des del costat Besòs fins a la parada del parc-plaça de Glòries de manera independent, sense compartir itineraris ni generar incompatibilitats semafòriques. La intersecció entre ambdós corredors seria una cruïlla normal al costat Llobregat, on no hi ha pressió del trànsit motoritzat, donant més capacitat al transport públic.



**🚍 Ampliar la solució del carril bus-tramvia de Gran Via, inicialment previst entre Rambla Poblenou i C. Ciutat de Granada, fins a l'interior de la plaça-parc de Glòries.** El carril bus compartit i perllongat fins a la plaça-parc acolliria línies H12 de Bus i T5 i T6 del tramvia eliminant les incompatibilitats bus-tramvia de la solució municipal a Diagonal-Badajoz i a Gran Via-Ciutat de Granada.



**🕒 Reducció dels temps de viatge gràcies a itineraris més directes i cruïlles més senzilles, sense fases semafòriques especials.** Cal recordar que els tramvies poden circular en doble composició, amb vehicles de 64 metres, i que les limitacions de velocitat per corba els afecten durant molt més temps. Així mateix, tots els esforços de millora semafòrica del

projecte de connexió de tramvies per la Diagonal poden ser “contrarrestats” per una mala variant dels tramvies actuals des de Glòries fins a Gran Via.

 **Tota la proposta manté el verd urbà i l'espai per a vianants** al conjunt de parc-plaça i a la Gran Via entre Glòries i Rambla del Poblenou.

 **S'evita generar dues interceptacions del passeig central de vianants de la Diagonal.** La proposta municipal planteja dues interceptacions, una per a la bifurcació de les línies T5 i T6, entre C. Badajoz i C. Ciutat de Granada, i una altra per a què la via sentit Glòries recuperi el traçat original, entre C. Ciutat de Granada i l'accés Gran Via del Centre Comercial. La proposta alternativa planteja concentrar la cruïlla sobre el C. Badajoz, sense interceptar el passeig, sobre una cruïlla més compacta i coherent amb la plaça. Cal recordar que a les obres inicials del Trambesòs ja es va haver de fer enrere amb una proposta similar, que tallava el passeig a l'alçada de la Rambla del Poblenou.

  **L'alternativa és més econòmica que la proposta municipal.** La proposta alternativa manté el traçat de les vies del tramvia des del C. Badajoz fins a la Diagonal i fins a la Gran Via (parada La Farinera), i només planteja modificar la part asfaltada de l'intercanviador de Glòries. Igual que a la proposta municipal, es planteja via doble entre La Farinera i Can Jaumandreu.

  **Més flexibilitat operativa i evitar aïllar el ramal a Ciutadella.** La proposta alternativa també planteja evitar l'aïllament del tram Ciutadella Vila Olímpica <> Glòries, i que aquest sigui accessible tant des de la nova Diagonal central com des del costat Besòs. Des de la PTP no compartim la idea d'aïllar aquest ramal mentre es creen serveis que finalitzin a Glòries.

**A la PTP defensem un transport públic d'altres prestacions que equilibri el canvi modal i les polítiques d'espai públic.** Oferim una alternativa al consistori per tal d'aconseguir transicionar cap a una mobilitat més sostenible amb un transport públic que no quedi hipotecat en termes de **capacitat i temps de viatge als dos principals corredors urbans: la Gran Via i la Diagonal.** Com amb tots els governs municipals, oferim la nostra voluntat de diàleg i capacitat tècnica per ajudar a resoldre els reptes del nostre sistema de transport públic.