

Barcelona, 23 de gener de 2025

Tramvia en ziga-zaga a Glòries-Gran Via: s'aprova un nyap per al transport públic



Foto: Alineació actual entre Gran Via i Glòries, que desapareixeria per fer una ziga-zaga per Diagonal-Ciutat de Granada

Després d'algunes imposicions urbanístiques i d'un mal disseny de l'intercanviador, ajuntament i ATM conclouen que el tramvia necessita una variant en ziga-zaga entre Glòries i Gran Via, traslladant la bifurcació actual de Glòries a la zona de vianants del passeig central de la Diagonal, entre Ciutat de Granada i Badajoz.

Els usuaris perdran 145.500 hores anuals pel nou revolt que farà el tramvia a Glòries en un projecte que suposarà un cost de 32 M€, i l'autobús H12 tindrà una escassa finestra de pas semafòrica.

El projecte implica una velocitat comercial inferior als 7 km/h durant 700 m: més de 5 illes de l'Eixample a la velocitat d'una persona caminant ràpidament.

El passat dilluns 20 de gener l'Ajuntament va aprovar el conveni de col·laboració amb l'ATM per modificar el traçat del tramvia i reurbanitzar el que resta pendent entre la plaça de les Glòries i l'àmbit de Gran Via nord. El projecte consisteix a desviar les línies T5 i T6 (horitzontals per la Gran Via) per un carrer vertical: Ciutat de Granada. Aquesta actuació també implicarà desviar la via de la banda muntanya de la T4 per apropar-la a banda mar.

Un intercanviador mal dissenyat

Des de la PTP hem alertat en múltiples ocasions¹ que la ziga-zaga projectada és clarament perjudicial per a l'operativa del tramvia: allarga el seu recorregut i l'obliga a circular a menys de 7 km/h (gairebé la mateixa velocitat que a peu) durant un tram de 700 metres, l'equivalent a 5 illes de l'eixample. L'opció més lògica, i que hem defensat des del principi per la PTP, és la unió en línia recta, amb un de temps de recorregut inferior de més de tres minuts en comparació a la proposta municipal, i que comporta un: estalvi de 145.500 hores anuals de temps de viatge per als passatgers, i 4.280 hores menys de circulació tramviària cada any.

Les obres inclouen la reurbanització de la Gran via i la duplicació del tram de via única de la T5, que evidentment sí que compartim, però en definitiva suposen un cost total de 32 milions d'euros que no milloraran sinó que empitjoraran el servei, i que amb el temps i l'augment previst de viatges caldrà esmenar, perquè a més aquest punt serà un coll d'ampolla que limitarà el creixement de tota la xarxa: tot plegat, considerem que és un malbaratament de recursos públics.

El transport públic en superfície, a pitjor

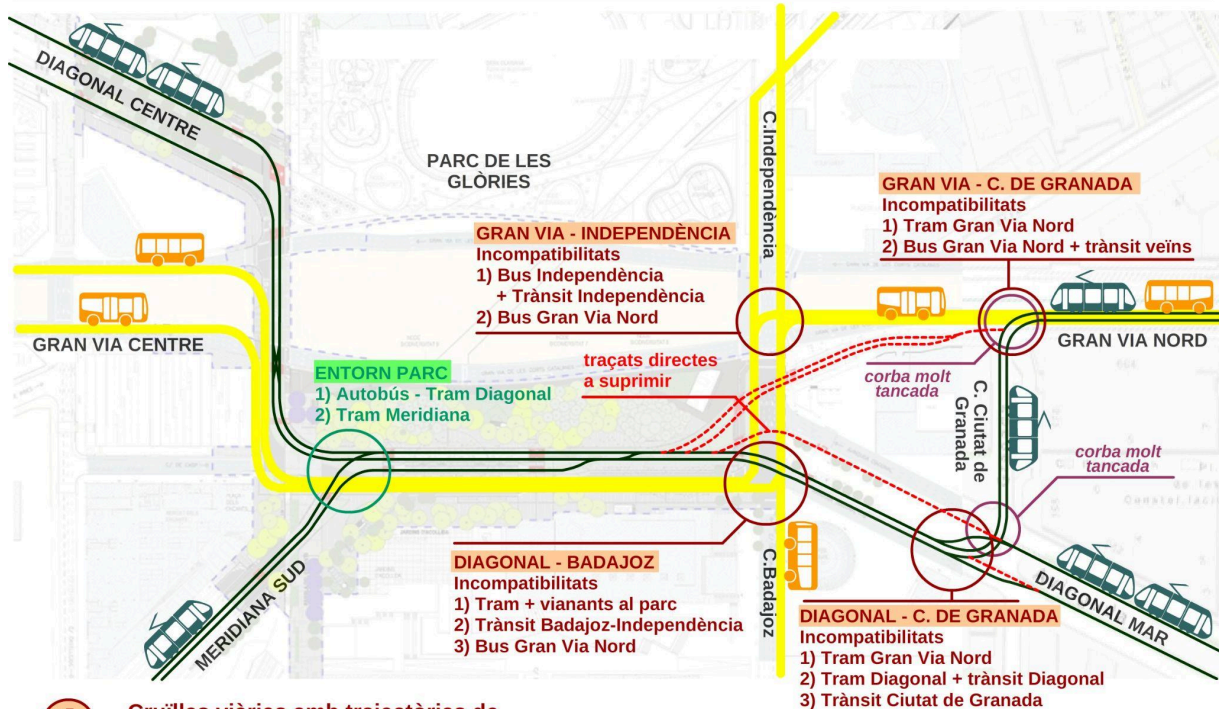
L'execució del projecte complet de les Glòries obliga al transport públic en superfície, tant autobusos com tramvies, a treballar amb unes condicions operatives perjudicials que el fan menys atractiu:

- Perquè obliga a diversos talls de trajectòria (cisallaments) tant entre les línies de tramvia entre si com entre el tramvia i el bus.
- Perquè crea un coll d'ampolla on es "fusionen" les dues trajectòries del tramvia (la de la Diagonal i la Meridiana - Gran Via).
- Perquè allarga el recorregut del tramvia Meridiana - Gran Via i introdueix diversos girs tancats.
- Perquè suposa un tall durant les obres de totes les línies de tramvia, també de la T4 acabada d'inaugurar.
- Perquè també afectarà la capacitat de l'autobús a l'eix de gran via (H12), una de les línies de bus amb més demanda de la ciutat de Barcelona.

A continuació, sobre plànol, es mostren les incompatibilitats de trajectòries del transport públic que caldrà integrar amb els moviments del trànsit i vianants amb múltiples fases semafòriques al projecte de reforma de Glòries-Gran Via impulsat per l'Ajuntament de Barcelona i ATM. A més, es dona la circumstància que el carrer Badajoz té un volum de trànsit molt alt.

¹ [La PTP presenta al·legacions a l'estudi informatiu \(EI\) de desdoblament de vies del tramvia a Gran Via \(zona Parc de les Glòries\) per lesionar greument el transport públic de la zona.](#)

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



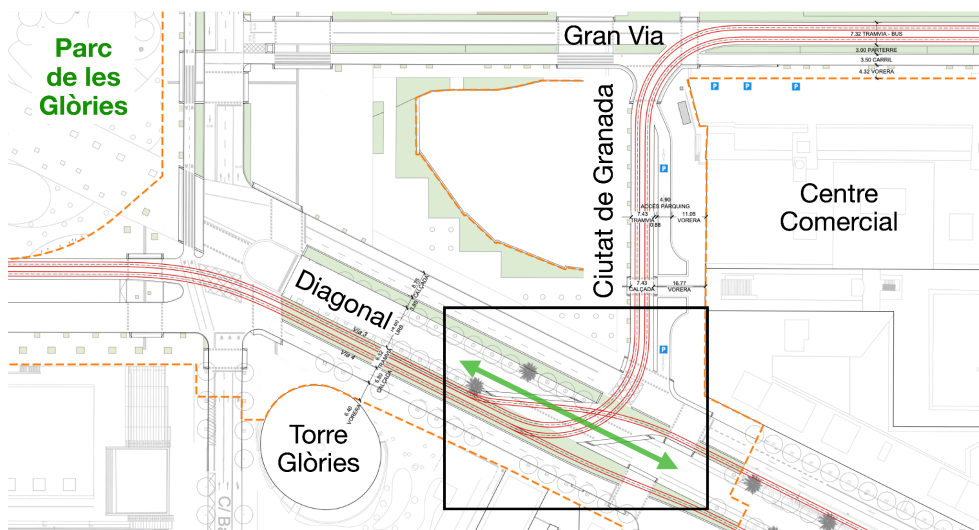
4 Cruïlles viàries amb trajectòries de transport públic incompatibles

PTP-2025

Més espai pels vianants?

Un dels arguments esgrimits des de l'Ajuntament de Barcelona per defensar aquest projecte és poder construir un nou pas de vianants entre el passeig central de la Diagonal (banda Besòs) i el nou parc de Glòries (la Canòpia). Aquesta proposta, que és un dels punts que condiciona més fortament el no poder oferir un bon servei de transport públic de qualitat, s'argumenta que millorarà els itineraris a peu i el confort dels vianants.

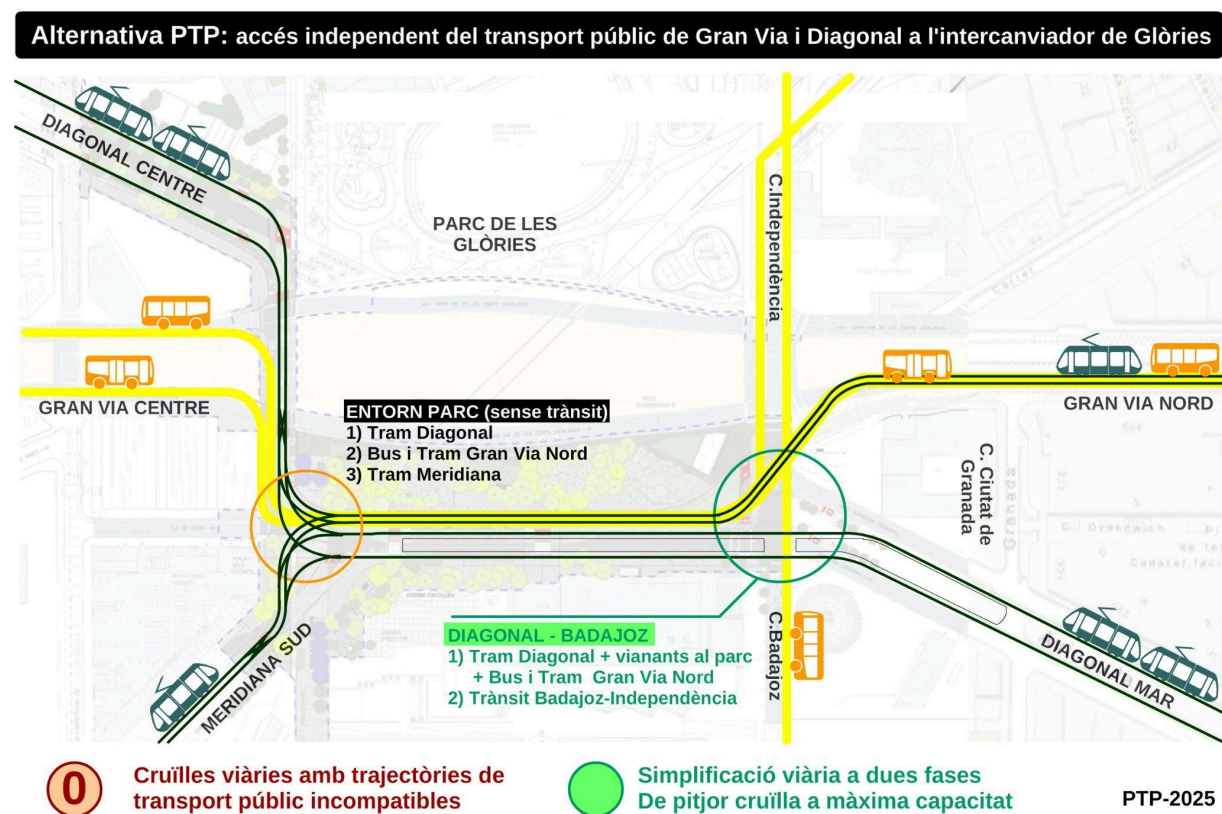
Per part de la PTP, en canvi, considerem que amb aquesta proposta els itineraris dels vianants empitjoraran i seran més complicats perquè aquest passeig central el travessaran uns metres més avall per 3 vies de tramvia amb 3 destinacions diferents:



Hi havia alternatives, però totes exigien reconèixer que l'intercanviador, recentment dissenyat, tenia deficiències

La solució òptima a Glòries era que el tramvia i l'autobús quedessin integrats al mig del parc, com passa a tantes places i parcs del món. Tot i això, es va optar per alinear el transport públic pels contorns del parc (projecte Canòpia Urbana), una opció que hauria estat acceptable si no s'hagués generat una concentració de moviments tan incompatibles dels itineraris del transport públic amb el trànsit a la cruïlla Diagonal-Badajoz. Conscients d'aquesta problemàtica, ja el 2020 la PTP va esperonar les administracions públiques a resoldre el disseny de l'intercanviador: hi havia una solució acceptable també passant les vies a fora del parc i exigia situar el tramvia de la Diagonal a la part mar de l'intercanviador, i el bus o tramvia de Gran Via a la part muntanya, traslladant la cruïlla complexa d'ambdós corredors al costat Llobregat de la plaça, on no hi ha trànsit viari congestionat. Amb aquest model la Gran Via i la Diagonal no es creuen en àmbits tensionats i es genera la màxima capacitat per al tramvia de la Diagonal i el bus H12.

Després d'anys de reunions, propostes i contrapropostes, ni l'ajuntament ni l'ATM van modificar la proposta inicial ni en una sola coma.





Un cop ja s'havia construït una part de l'intercanviador vam plantejar encara més propostes, que aprofitaven parcialment les vies actuals i les obres acabades d'inaugurar aquest 2024, i per tant tenien un cost menor, però han estat sistemàticament descartades amb arguments tècnics sobre regulació semafòrica condicionats per decisions urbanístiques ja preses.

Conclusió

En tot moment, hem constatat com la visió urbanística del projecte no ha tingut en compte les necessitats d'un transport públic veritablement prioritari. Un fet que malauradament és massa comú a Barcelona² i que ja hem denunciat en altres projectes com [la reforma de la Via Laietana](#), la Rambla, Sant Antoni, [els voltants de Sagrada família](#) o les insuficients amplades de carril bus en algunes altres reformes urbanes. En aquest cas, però és especialment greu pel gran volum de persones que fan servir el tramvia i el bus H12, que s'incrementarà encara més quan els tramvies estiguin units i el bus H12 es potenciï d'acord amb les previsions de TMB.

Es dona la paradoxa que la societat civil fa vint anys que lluita per la unió del tramvia per la Diagonal, en línia recta, buscant el traçat més eficient i que proporciona un millor servei, i quan aquesta demanda ha estat per fi assumida pel govern de la ciutat, a Glòries–Gran Via han optat per un recorregut erràtic que resulta del tot incomprensible.

Arribats a aquest punt, la PTP troba inacceptable la proposta de modificació de traçat i planteja aturar immediatament aquesta reforma, mantenint el traçat actual dels tramvies i esperonant l'ATM i l'Ajuntament de Barcelona a reformar l'intercanviador de Glòries, apostant per un model de màxima capacitat i eficiència per al transport públic, tant el tramvia com l'autobús.

² Veure article de la revista PTP: [“Transport públic” i “espai públic” a Barcelona: una difícil relació](#)