



Comencen les obres de connexió de la xarxa de tramvies per l'avinguda Diagonal

- » Avui s'inicien els treballs per connectar i guanyar una xarxa tramviària unificada a la ciutat. Les obres són el punt d'inici per fer realitat una de les infraestructures de transport públic més rellevants de Barcelona
- » La xarxa unificada connecta 9 municipis de l'Àrea Metropolitana i modificarà l'actual configuració d'una de les vies més emblemàtiques de Barcelona. La connexió suposa una oportunitat per transformar urbanísticament aquest àmbit, implementant un model urbà que prioritzi vianants, bicicletes i transport públic
- » En aquesta primera fase es crearan 3 noves parades i un intercanviador. El nou tram de tramvia connectarà amb quatre línies de metro, l'L1, L2, L4 i L5, i tretze línies d'autobús de TMB, a més d'enllaçar amb les tres línies actuals del Trambesòs, la T4, T5 i T6
- » La intervenció que es realitzarà, entre la plaça de les Glòries i el carrer Girona, permetrà guanyar 8.400m² nous per a vianants, 2.500m² d'espais ciclables i 5.000 m² d'àrees verdes. Els treballs s'iniciaran de manera simultània en diferents àmbits de l'avinguda Diagonal
- » Inicialment, les obres provocaran afectacions similars a les que ja hi ha en marxa, atès que des del novembre del 2020 a l'avinguda Diagonal hi ha implantades les obres d'ampliació del col·lector, que han consolidat importants desviacions del trànsit en aquest espai

» Nou impuls al transport públic

Tot a punt. Avui l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) inicien les primeres obres per dur a terme la connexió de les dues xarxes tramviàries de la ciutat per l'avinguda Diagonal. Culmina així un llarg procés d'anàlisi, debat i, finalment, d'acords transversals a diferents nivells per poder fer realitat aquesta infraestructura a la ciutat. La connexió dels dos tramvies suposarà un important impuls a l'oferta de transport públic i alhora permetrà modificar l'actual configuració d'una de les vies més emblemàtiques de Barcelona, com és l'avinguda Diagonal.

La nova xarxa unificada connecta 9 municipis de l'Àrea Metropolitana (l'Hospitalet de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Sant Joan Despí, Sant Just Desvern, Sant Feliu de Llobregat, Sant Adrià de Besòs, Badalona i Barcelona); i alhora, potenciarà la intermodalitat amb la resta de xarxes de metro, FGC i Rodalies de la ciutat, oferint una nova alternativa de transport públic a milers de ciutadans. Els estudis realitzats fins ara assenyalen que la connexió pot permetre captar 222.000 viatgers diaris i reduir el pas de 12.500 vehicles privats cada dia pel tram central de l'avinguda Diagonal.

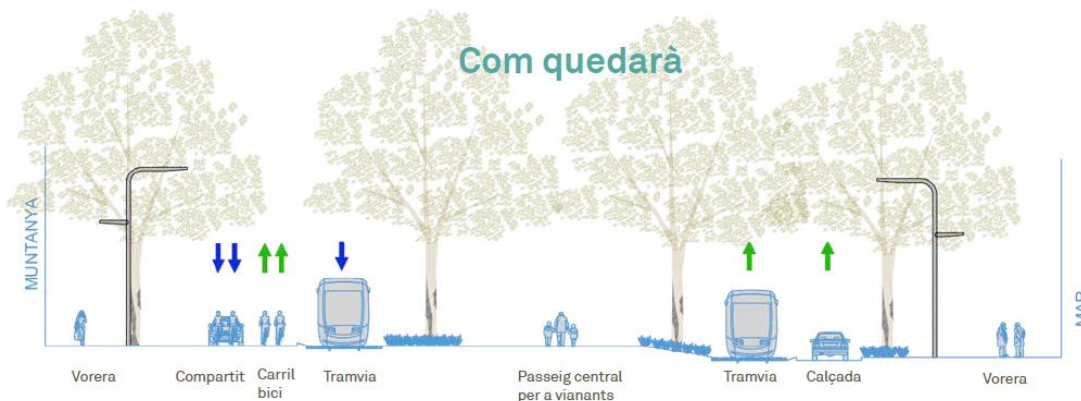
La urbanització que hi va associada transformarà un important tram de l'avinguda Diagonal, donant resposta a les múltiples necessitats que hi conviuen. La connexió del tramvia suposa una oportunitat per redissenar urbanísticament aquest àmbit, implementant un model urbà basat en una mobilitat sostenible que prioritzi els vianants, les bicicletes i el transport públic, amb l'objectiu de construir una ciutat més saludable, equitativa i sostenible per a tothom.



» Primera fase de la connexió

La primera fase d'implantació de la xarxa tramviària unificada s'inicia avui a diferents punts del tram situat entre la plaça de les Glòries i el carrer Girona. El projecte preveu la instal·lació de tots els sistemes necessaris per a la circulació del tramvia, la urbanització l'avinguda Diagonal i la del parc de les Glòries en l'àmbit de la traça del tramvia. Aquesta actuació suposarà una reordenació dels usos actuals d'aquests espais, que implicarà una reducció del trànsit motoritzat privat i la millora i ampliació dels espais pels vianants, les bicis i el verd. En total s'actuarà sobre 1,8 quilòmetres i es guanyaran 8.400m² per a vianants, 2.500m² d'espais ciclables i 5.000 m² d'àrees verdes. L'avinguda Diagonal quedarà configurada amb les següents seccions:

- ✓ **Tram Castillejos-Lepant:** es mantindrà la rambla actual i s'ampliaran les franges verdes laterals; la calçada del lateral muntanya tindrà els carrils per al tramvia, per al pas de serveis i un carril bici; la calçada mar comptarà amb el carril del tramvia i un més per als vehicles privats. Les voreres que tinguin aproximadament 5 metres passaran a tenir-ne 7,5 (banda muntanya) i 10 (banda mar). S'instal·larà nou enllumenat i mobiliari urbà i es preveu un augment del 12% de l'arbrat actual i l'enjardinament de parterres.



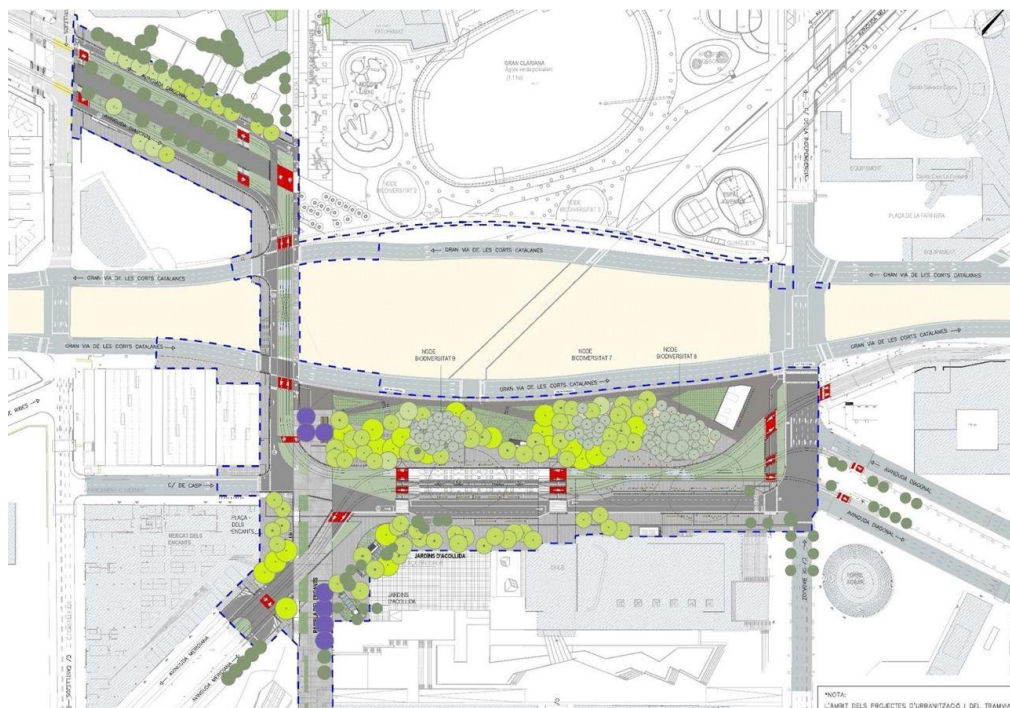


- ✓ **Tram Lepant-passeig de Sant Joan:** al tronc central s'instal·larà la plataforma del tramvia, es construirà un carril bici bidireccional de 4 metres i s'ampliaran les voreres laterals fins a la primera filera d'arbrat, passant dels 3 metres actuals a 7,5 metres. La circulació del trànsit privat es reduirà a dos carrils per sentit, que se situaran als laterals de l'avinguda, juntament amb un carril de serveis integrat a la línia d'arbrat, a banda i banda. S'inclourà nou enllumenat i mobiliari urbà, tant als laterals com al tronc central, i s'augmentarà en un 12% l'arbrat actual.





A la plaça de les Glòries s'urbanitzarà tota la banda mar del parc, en el tram comprès entre els carrers de Cartagena i Badajoz i es farà la construcció d'un nou intercanviador de transport, amb adaptació del traçat de les vies actuals del tramvia dins d'aquest àmbit, i d'uns jardins a l'entorn dels accessos de l'estació de metro de Glòries (L1).



» 7 minuts de les Glòries al passeig de Sant Joan

La implantació del tramvia en aquest tram suposarà una millora substancial de l'oferta de transport públic en aquesta zona, a tota la ciutat i en una bona part de l'Àrea Metropolitana, i acostarà els municipis de Sant Adrià de Besòs i Badalona al centre de Barcelona i a nous transbordaments.

Amb aquesta primera fase de connexió es preveu la construcció de tres noves parades (Monumental, Sicília i Verdguer) i un intercanviador a les Glòries. La construcció d'aquest tram permetrà que el tramvia connecti amb quatre línies de metro l'L1, L2, L4 i L5, i tretze línies d'autobús de TMB, a més de les tres línies actuals del Trambesòs, la T4, T5 i T6.

Segons els estudis realitzats, la nova infraestructura permetria arribar de la plaça de les Glòries al passeig de Sant Joan en 7 minuts. Les anàlisis dutes a terme també indiquen que, amb aquesta primera fase de connexió, el nombre de passatgers actuals podria augmentar en un 58% (19.000 viatges addicionals).



A diferència de les xarxes de tramvia existents, en aquesta actuació l'ATM i l'Ajuntament de Barcelona van acordar que la construcció de la infraestructura i del nou material mòbil la faria directament l'administració, amb el que es redueix l'àmbit d'actuació de la concessionària a l'explotació. Així mateix, aquestes administracions van acordar adaptar les tarifes tècniques i reduir el percentatge de benefici de la concessionària de manera que la inversió pública que es durà a terme per a fer realitat aquesta infraestructura reverteixi en benefici públic. L'objectiu a futur és arribar a una prestació del servei 100% pública de la xarxa de tramvies.

» El tercer carril

La connexió de les xarxes tramviàries per l'avinguda Diagonal es durà a terme sense línia aèria de contacte o catenària. D'aquesta manera en aquest tram es canvia el sistema de presa de corrent del tramvia, que deixa de ser un cable aeri penjat d'uns bàculs al llarg de tot el recorregut.

El principal avantatge d'aquesta tecnologia és la màxima integració urbana del tramvia en el teixit històric, amb monuments i edificacions emblemàtiques i altres elements representatius de l'avinguda Diagonal. En cruïlles molt llargues com la del carrer Aragó o el Passeig de Sant Joan, on seria necessari un elevat nombre d'elements verticals i fils tensors en el cas de la catenària convencional, el sistema sense catenària garantirà un espai diàfan, sense pals, totalment respectuós amb aquest context tant singular.

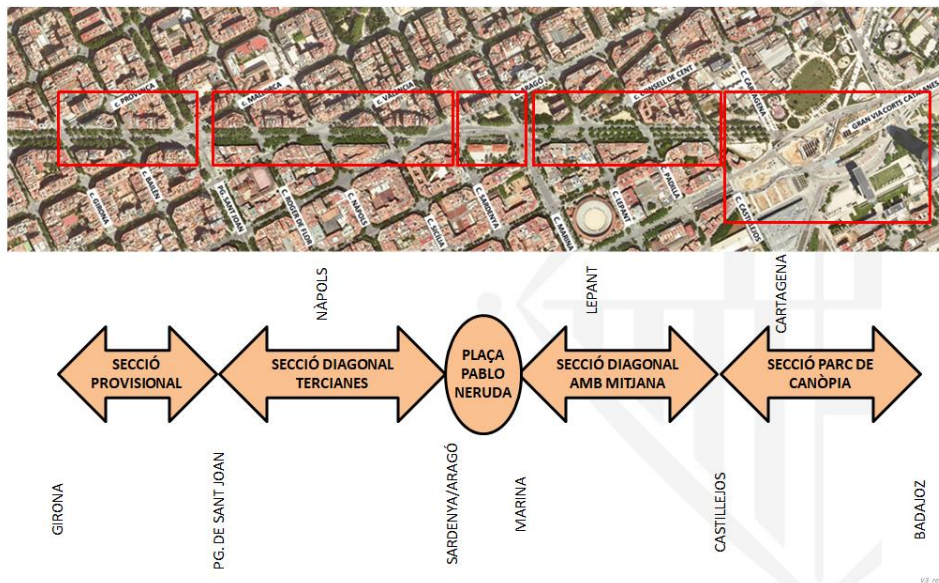
Existeixen diferents solucions sense catenària en tramvies arreu del món: des de la seva primera implantació el 2003 a Bordeus, més tard a d'altres ciutats franceses com Niça i Reims, del món com Rio de Janeiro, Dubai i Sidney, i més properes com Saragossa i Sevilla. L'opció escollida per a Barcelona és el sistema d'alimentació contínua per terra (ACT), basat en un tercer carril enrasat a la superfície entre els dos rails que alimenta els tramvies exclusivament al seu pas, de forma contínua i segura. D'aquesta manera, els tramvies que facin aquest recorregut passaran d'un tram a l'altre canviant el sistema d'alimentació i desplegant o replegant el pantògraf. Respecte a altres solucions, aquesta no posa en compromís l'autonomia dels tramvies davant condicions climàtiques cada cop més extremes ni davant de talls de trànsit o qualsevol incidència que interrompi la circulació dels combois.

El sistema ACT, a més de la instal·lació del tercer carril i equips específics en subestacions, requereix l'adaptació de la flota actual – 18 tramvies en aquesta primera fase, i 23 més en la segona – i equipar els nous tramvies. Serà la primera vegada a l'Estat espanyol que s'implementa aquesta tecnologia ACT en tramvies i la segona vegada al món, que s'adapta una flota de tramvies en funcionament a aquesta tecnologia.



» Afectacions de les obres

Els treballs que avui s'inicien es faran de manera simultània en diferents punts de l'àmbit comprès entre el carrer Badajoz i el carrer Girona.



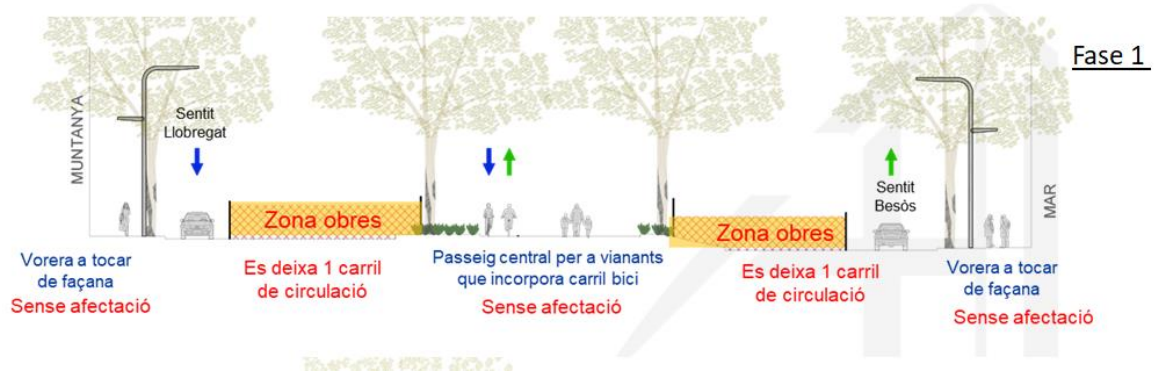
Inicialment els treballs a l'avinguda Diagonal provocaran afectacions similars a les que hi ha actualment en marxa, atès que des del mes de novembre del 2020 en aquesta via ja hi ha implantades les obres d'ampliació del col·lector que han consolidat importants desviacions del trànsit. La intervenció al col·lector era un pas previ i necessari abans d'abordar la unió del Trambaix i el Trambesòs. A mesura que avancin les obres s'aniran comunicant les noves fases d'afectacions que es produeixin.

Afectacions a l'àmbit Glòries-Canòpia

A l'àmbit de Glòries-Canòpia la previsió inicial és ocupar espais de la plaça per on actualment no hi transiten vehicles. Aquestes ocupacions per dur a terme els treballs es faran de manera progressiva. La implantació de les obres en aquest punt comportarà la desviació d'una línia d'autobús que actualment passa per davant del Disseny Hub Barcelona (7), que modificarà el seu recorregut per circular pel carrer Badajoz. Posteriorment, s'aniran ampliant les ocupacions en aquest àmbit. Durant el tram final de les obres serà necessari dur a terme la connexió de la nova infraestructura tramviària amb l'existent, fet que també comportarà afectacions temporals del servei a les línies del tramvia.

Afectacions a l'avinguda Diagonal, entre Castillejos i Marina

A l'àmbit de l'avinguda Diagonal, entre el carrer Castillejos i el carrer de la Marina, es farà l'ocupació de les calçades laterals, retirant els dos cordons d'estacionament i tallant un carril de circulació a banda i banda. Durant aquesta fase de treballs es mantindrà un carril de circulació operatiu a cada lateral.



En els mesos següents s'entrarà a la següent fase d'obres i quan s'habiliti el carril bici definitiu es repavimentarà la rambla central, desviant temporalment els itineraris dels vianants per les voreres a tocar de façana. Posteriorment, ja amb la fase final d'obres, s'urbanitzaran les voreres d'aquest tram.

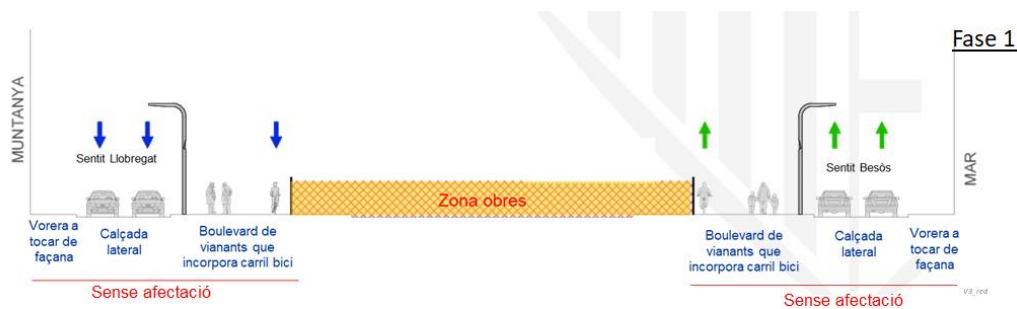
Afectacions als entorns de la plaça Pablo Neruda

En aquest àmbit les obres s'iniciaran amb els treballs d'habilitació d'un carril addicional de circulació al carrer Aragó, entre el carrer de la Marina i el carrer Sardanya. Una vegada posat en servei aquest carril, el trànsit provinent del carrer de la Marina estarà obligat a continuar recte en sentit ascendent o desviar-se cap al carrer Aragó, i el pas de vehicles cap a l'avinguda Diagonal en aquest àmbit quedarà tallat per executar les obres. Els vianants i els ciclistes tindran itineraris habilitats per accedir a l'avinguda Diagonal i en tot moment es mantindrà l'accés per a veïns i pàrquings de la zona.

Afectacions a l'avinguda Diagonal, entre Sardanya i passeig de Sant Joan

A l'àmbit situat entre el carrer Sardanya/Aragó i el passeig de Sant Joan la configuració de l'avinguda Diagonal consta de tronc central entre tercianes i dos laterals. No obstant actualment, a causa de les obres del col·lector de la Diagonal, ja està tallat al trànsit el tram del tronc central entre els carrers Roger de Flor i Bruc. Amb l'inici de les obres del tramvia és tallarà la circulació a la part del tronc central que encara resta oberta, entre el carrer Roger de Flor i el carrer Sardanya, per on a dia d'avui hi transita una circulació residual. En aquest àmbit es mantindran els laterals oberts, amb certes restriccions depenent del tram, però garantint l'accés a veïns i pàrquings.

Les afectacions al trànsit que ja hi ha implantades a causa de les obres del col·lector tindran poques variacions. En sentit Besòs, la circulació seguirà desviant-se pel carrer Rosselló (des del tram central) o cap al carrer Pau Claris (des del lateral), i es podrà circular pel lateral de l'avinguda Diagonal de Bruc fins a Bailèn. Una novetat és que si actualment des del carrer València amb Roger de Flor es pot agafar el tronc central de la Diagonal, amb la implantació del tramvia aquest moviment ja no es podrà fer. Els recorreguts recomanats en sentit Besòs continuaran essent avinguda Diagonal-Rosselló o els itineraris alternatius pel carrer València o per la Gran Via; i en sentit Llobregat, desplaçar-se pel carrer Aragó o pel carrer Mallorca.

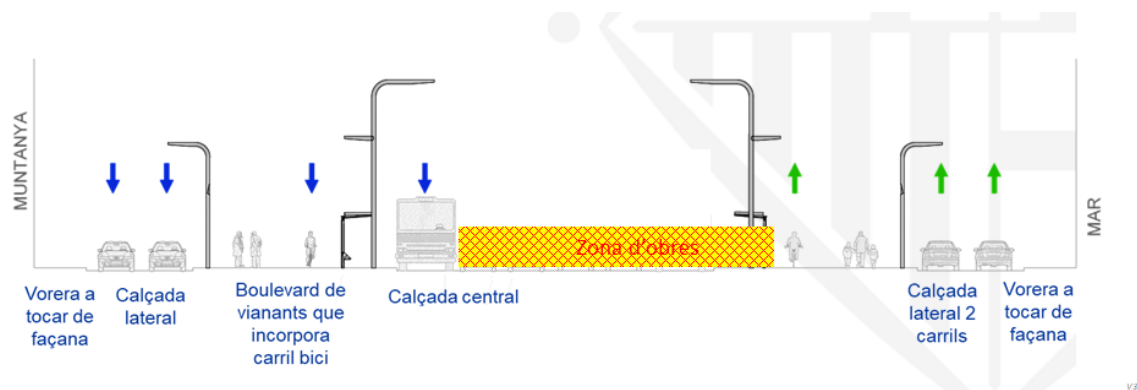


Posteriorment, s'entrarà en noves fases d'obres, en les quals es treballarà sobre les tercianes i les voreres actuals de manera consecutiva.

Afectacions a l'avinguda Diagonal, entre passeig de Sant Joan i Girona

Coincidint amb la implantació de les obres del tramvia es farà l'obertura del sentit ascendent del passeig de Sant Joan, actualment tallat per les obres del col·lector de la Diagonal. Això farà que la circulació i els autobusos que a dia d'avui es desviaven des del passeig de Sant Joan en sentit ascendent cap a València-Roger de Flor, podran mantenir el traçat recte pel passeig de Sant Joan. Així mateix s'habilitarà el gir des del passeig de Sant Joan, en sentit ascendent, cap al lateral muntanya de l'avinguda Diagonal (sentit Llobregat) i el carrer Mallorca. Els autobusos, podran girar des del passeig de Sant Joan cap al tronc central de l'avinguda Diagonal (sentit Llobregat).

En relació al tram de l'avinguda Diagonal comprès entre el passeig de Sant Joan i el carrer Girona, es mantindran les ocupacions d'espais que ja hi ha a causa de les obres del col·lector, però està previst habilitar un carril bus al tronc central en sentit Llobregat, per millorar el recorregut dels busos.



Futures afectacions

A banda de les ocupacions descrites, amb les obres també quedaran afectades de forma més puntual, en diferents dates a concretar, les cruïlles d'alguns carrers que creuen l'avinguda Diagonal. Les intervencions en aquests punts es faran majoritàriament mantenint algun carril de circulació operatiu.

En els propers mesos també hi haurà afectacions a les cruïlles de l'avinguda Diagonal amb el carrer Nàpols i amb el carrer Sicília, amb talls en aquestes dues vies. A banda, i a causa d'uns treballs de la connexió tramviària que afecten el túnel d'ADIF, a l'alçada del carrer Consell de Cent amb l'avinguda Diagonal, caldrà dur a terme un tall ferroviari de la R2 que s'informarà pels canals corresponents quan es fixin les dates de la intervenció. La previsió és que les obres d'urbanització i infraestructura de la primera fase de connexió acabin a finals del 2023 i la posada en servei tingui lloc el 2024.



» Màxima informació a la ciutadania

Per tal de donar la màxima informació a la ciutadania l'Ajuntament de Barcelona ha convocat la comissió de seguiment del tramvia i diverses sessions informatives obertes al veïnat. També es faran reunions específiques amb escoles i amb els eixos comercials de l'entorn, entre altres, per facilitar totes les dades relatives a aquestes obres.

L'Ajuntament de Barcelona durà a terme una bustiada amb una carta informativa de l'inici i el desenvolupament de les obres a les porteries de l'avinguda Diagonal i entorns. També es distribuïran avisos d'escala i avisos a comerços i s'ubicaran torretes informatives a diferents emplaçaments de l'avinguda Diagonal.

Quan hi hagin les afectacions més destacades la campanya informativa es complementarà amb la inclusió de peces informatives en revistes, premsa local i de barri, de cara al veïnat; i amb falques de ràdio i insercions a premsa escrita i a les webs i xarxes socials municipals per informar a tota la ciutadania. Les diferents accions informatives també inclouran l'acció d'informadors que repartiran fulletons quan hi hagin talls de servei específics al transport públic (talls a la R2 o al TRAM).



» La recuperació dels tramvies a Barcelona

El mes de juny del 1872 entrava en servei el primer tramvia barceloní. Sortia del Pla de la Boqueria, a les Rambles i anava fins als Josepets de Gràcia, l'actual plaça de Lesseps. Quatre cavalls en constituïen la força motora. Després, vindrien les línies de la Barceloneta, de Sant Andreu, de Sants i el Poble Nou, que tenien com a destinació el centre de la ciutat. El 1877 s'inauguraria la línia de Circumval·lació amb un traçat que resseguia l'antic recinte emmurallat.

Aquell mateix any va entrar en servei el primer tramvia a vapor, que des del carrer Trafalgar conduïa cap al Clot i Sant Andreu. La tracció elèctrica no arribaria a Barcelona fins al 1899; la primera línia fou la de Circumval·lació i, en els anys següents, tots els tramvies existents s'hi sumarien. Durant l'Exposició Universal del 1929 circulaven 800 tramvies per una xarxa de més de 200 quilòmetres i eren capaços de transportar més de 250 milions de passatgers a l'any. El sistema es va veure molt afectat per la guerra i posteriorment es van substituir els tramvies per autobusos. El 1971 es van clausurar les darreres línies, a excepció del Tramvia Blau.

La història de la recuperació dels tramvies va començar l'any 1987, quan TMB va començar a planificar com fer-ho. Quatre anys després, l'EMT (l'antiga Entitat Metropolitana del Transport que agrupa Barcelona i els disset municipis de la primera corona) va convocar un concurs per a l'estudi de la implantació d'un sistema tramviari entre Barcelona i els municipis del Baix Llobregat.

El 1997 se'n va construir un tram experimental a l'avinguda Diagonal, des de la plaça de la Reina Maria Cristina fins a l'Illa Diagonal. L'èxit d'acollida per part dels ciutadans va donar un nou impuls a les administracions i, un any després, el recent creat consorci de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) va convocar un concurs per a la redacció, construcció i l'explotació del tramvia Diagonal - Baix Llobregat (el Trambaix). L'adjudicació d'aquest projecte a Tramvia Metropolità, l'any 2000, va comportar l'inici de les obres que es culminarien l'any 2004 amb el retorn del tramvia a Barcelona, primer amb el Trambaix i després amb el Trambesòs.

Des d'aquell moment i fins a dia d'avui, el Trambaix, en les seves línies T1, T2 i T3, ha seguit una evolució positiva de creixement de la demanda. Els 23 tramvies de 5 mòduls i de pis baix totalment accessibles donen servei a les 29 parades establertes al llarg de 15 quilòmetres de xarxa que connecten amb l'Hospitalet de Llobregat, Cornellà de Llobregat, Esplugues de Llobregat, Sant Just Desvern, Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat. Per la seva banda, el Trambesòs, que disposa de 18 vehicles per atendre les 27 parades en 14 quilòmetres de xarxa, també té tres línies, la T4, T5 i T6, que comuniquen Sant Adrià de Besòs i Badalona amb la plaça de les Glòries i la Vila Olímpica. Segons les dades de l'Enquesta de Mobilitat en dia Feiner que cada any porta a terme l'ATM, els tramvies metropolitans són el mitjà de transport públic col·lectiu més ben valorat, amb un 7,5 sobre 10.

La connexió de les dues xarxes tramviàries ha estat present en els tres Plans Directors d'Infraestructures redactats per l'ATM fins a data d'avui. Per tal de dur-la a terme, durant el mandat municipal 2015-2019 es van fer tots els estudis tècnics que avalaven l'eficiència de connectar Trambaix i Trambesòs per la Diagonal. Paral·lelament, l'1 de març de 2016, l'Ajuntament de Barcelona i la Generalitat de Catalunya van signar el protocol de col·laboració per impulsar la connexió de les dues xarxes de tramvia, que establia que l'Ajuntament determinaria el traçat de la unió del Trambaix i del Trambesòs en base als estudis realitzats.

A principis del 2018, el Govern municipal i l'ATM, van acordar un protocol d'actuació per desplegar una primera fase: l'ampliació del Trambesòs fins al passeig de Sant Joan. A més de l'acord amb l'ATM, la connexió del tramvia per la Diagonal comptava amb el consens dels municipis metropolitans.

La proposta, rebutjada pel plenari municipal a l'abril del 2018, va ser aprovada pel mateix organisme al gener de 2019. L'acord municipal per la connexió tramviària va arribar amb l'aval dels estudis tècnics i el suport del 63% dels veïns i les veïnes, segons dades del Baròmetre municipal. Aquest acord va incloure mecanismes de coordinació entre administracions i finançament per tirar endavant el projecte,