



## Via lliure a la connexió de les xarxes de tramvia per la Diagonal

- » El Govern municipal i el grup municipal d'ERC tanquen un acord que permetrà iniciar els treballs per la connexió de les xarxes de tramvia per la Diagonal la tardor del 2021
- » L'acord possibilita tancar el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'ATM per a l'execució de les obres i posterior explotació de la xarxa tramviària unificada, obrint la porta a tramitar d'immediat els projectes d'urbanització i les obres d'infraestructura de la primera fase
- » El conveni estableix que la inversió pública en cap cas pot anar cap el benefici privat de les concessionàries, per la qual cosa caldrà fer les modificacions contractuals necessàries per desenvolupar el projecte. Un cop expirat el contracte vigent, tota la gestió passarà a ser pública
- » L'actuació urbanística s'iniciarà pel tram de l'avinguda Diagonal entre Girona i Castillejos i en aquest àmbit permetrà sumar més de 8.400m<sup>2</sup> nous per vianants, prop de 2.500m<sup>2</sup> d'espais ciclables i gairebé 5.000m<sup>2</sup> d'àrees verdes
- » També s'actuarà a l'àmbit Canòpia, on hi haurà un intercanviador de transport públic amb una gran pèrgola fotovoltaica com a marquesina, la nova rambla dels Encants, tres nodes de biodiversitat i jardins. L'Ajuntament de Barcelona invertirà 56,2M€ en els dos projectes d'urbanització

## » La unió dels tramvies accelera

El Govern Municipal i el grup municipal d'ERC han tancat un acord per iniciar aquest 2021 la connexió de les xarxes de tramvia per la Diagonal. L'entesa assolida possibilita tancar el conveni de col·laboració entre l'Ajuntament de Barcelona i l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) per a l'execució de les obres i posterior explotació de la xarxa tramviària unificada. El text s'informarà a la Comissió d'Ecologia Urbanisme Infraestructures i Mobilitat de l'Ajuntament de Barcelona i, posteriorment, es portarà a aprovació al plenari municipal i al consell d'administració de l'ATM.

L'acord obre la porta a tramitar de manera immediata els projectes d'urbanització de l'avinguda Diagonal, vinculats a la primera fase de la unió del Trambaix i el Trambesòs, així com també a licitar les obres d'infraestructura necessàries per implantar la connexió de les xarxes de tramvia.

La unió dels dos tramvies és de rellevant importància tant a escala metropolitana, atès que permet un increment significatiu de la connectivitat de la xarxa tramviària amb la resta de xarxes de metro, FGC i Rodalies; com a escala local, ja que avança en la línia que estableix el Pla de Mobilitat Urbana (PMU) recuperant espai públic per fomentar i promoure una mobilitat més sostenible i segura a la ciutat i potenciant els desplaçaments a peu, en transport públic i en bicicleta.



## » Conveni de col·laboració

El conveni que ara tira endavant estableix els mecanismes de col·laboració interinstitucional per a possibilitar la finalització dels treballs de planificació de la xarxa tramviària unificada, promou la implantació i execució de la primera i la segona fase dels treballs per unir les xarxes de tramvia i estableix les condicions bàsiques amb les quals s'haurà de gestionar aquesta xarxa, acordant les comeses de l'Ajuntament de Barcelona i de l'ATM.

D'acord amb el text, ambdues parts es comprometen a aprovar els projectes de la primera fase de la unió dels tramvies (tram Verdaguer-Glòries) pels òrgans administratius corresponents, per tal que es pugui promoure la licitació i adjudicació dels contractes d'obres corresponents a aquesta actuació i iniciar els treballs de construcció de la infraestructura. El conveni estableix els compromisos de finançament de cada una de les parts.

En base al que preveu el conveni, l'Ajuntament de Barcelona finançarà els següents projectes d'urbanització de les actuacions de la primera fase:

- ✓ Projecte de reurbanització de l'avinguda Diagonal entre Passeig de Sant Joan i Castillejos per un import de 34,8M€
- ✓ Projecte d'urbanització "Canòpia - Àmbit Tramvia" per un import de 21,4M€

El conveni també recull el compromís de l'ATM de finançar els següents projectes de la infraestructura tramviària de la primera fase:

- ✓ Infraestructura tramviària de la primera fase de la xarxa tramviària unificada per un import de 38,4M€
- ✓ Projecte de sistemes i avantprojecte d'explotació de la primera fase de la xarxa tramviària unificada per un import de 5,8M€
- ✓ Adquisició de noves unitats de material mòbil, per un import de 11,8M€

El conveni estableix el compromís per part de l'Ajuntament i l'ATM de finalitzar els treballs de redacció dels projectes de la segona fase (tram Francesc Macià-Verdaguer) i aprovar-los, de manera que les obres de construcció de la segona fase es puguin executar com a molt tard quan finalitzin les de la primera, detallant també quines actuacions finançarà cada entitat. Ambdues parts actuaran coordinadament en la licitació i execució de les obres de la primera fase, amb l'objectiu de dur a terme de manera conjunta els treballs d'implantació del tramvia i la urbanització de l'entorn ja que això suposa una considerable reducció del cost, així com una millor seguretat en l'execució, una considerable reducció de riscos i una millora de la qualitat de les obres resultants.

Alhora, el text estableix una sèrie de compromisos en relació a la gestió de la xarxa tramviària unificada, que passen per impulsar les mesures adients per a què es puguin aconseguir alguna o varies de les finalitats següents:

1. Augmentar la participació de les Administracions en l'explotació de la infraestructura, en coherència amb l'augment de la inversió pública que es derivi de la xarxa tramviària unificada, tenint en compte tant la inversió de l'ATM com la realitzada per l'Ajuntament;
2. Ajustar la tarifa tècnica prevista als contractes actuals per tal de garantir que, d'acord amb la normativa de contractació pública i el marc contractual que resulti d'aplicació, l'ampliació del servei de la concessió no suposi majors beneficis pel concessionari, derivats únicament del previsible augment de la demanda de viatgers;
3. Garantir que les millores de rendibilitat que es puguin derivar de la implementació de la primera i la segona fase de la xarxa tramviària unificada redundin en el sector públic, atenent a què és qui haurà planificat, executat i finançant la infraestructura i el material rodant necessari per a la seva explotació.

El conveni estableix que l'acord d'aquests compromisos serà d'obligat compliment per a les parts, havent de formalitzar aquestes modificacions amb caràcter previ a l'adjudicació de les inversions previstes. D'altra banda, al text, tant Ajuntament com l'ATM manifesten la seva voluntat d'implementar conjuntament un sistema de gestió pública de la infraestructura tramviària, una vegada expirat el termini de vigència dels referits contractes.

## » **Avancen els projectes d'urbanització**

D'acord amb aquests compromisos, el Govern municipal inicia aquest dilluns la tramitació dels dos projectes d'urbanització que es deriven de la primera fase de la connexió de les xarxes de tramvia.

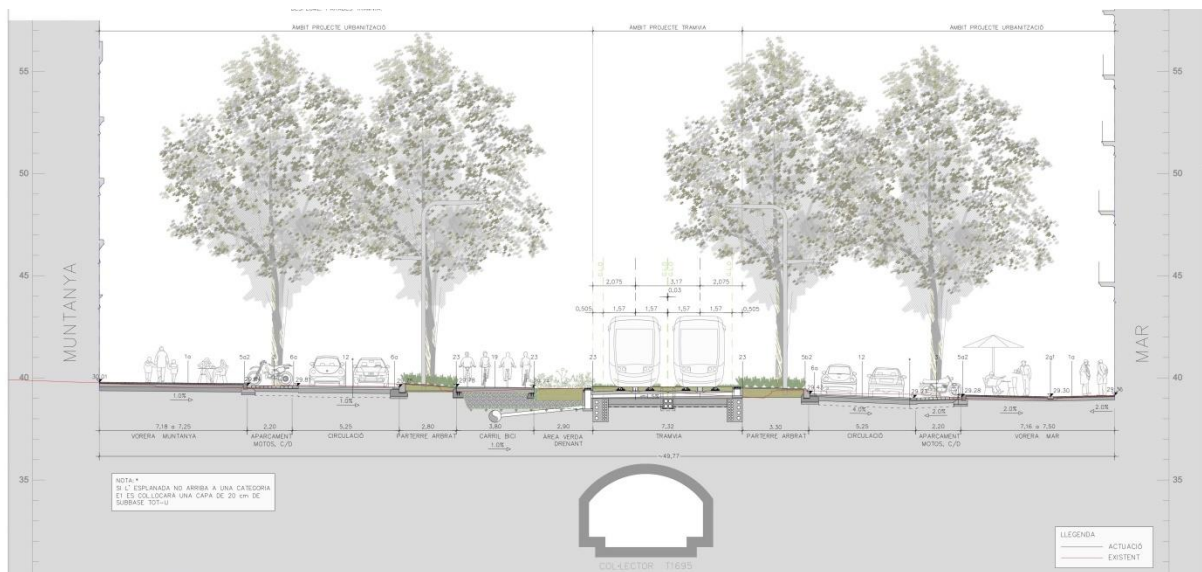
En primer lloc, el Govern municipal portarà a votació a la Comissió d'Ecologia, Urbanisme, Infraestructures i Mobilitat l'aprovació inicial del projecte de reurbanització de l'avinguda Diagonal entre Girona (Passeig de Sant Joan) i Castillejos. Aquesta intervenció comprèn un tram d'1,5 km, amb un àmbit d'actuació de 94.135m<sup>2</sup>. La proposta preveu una reordenació dels usos actuals amb una reducció del trànsit motoritzat privat en benefici d'una millora i ampliació de l'espai de vianants en 8.465m<sup>2</sup>, de l'espai ciclable en 2.497m<sup>2</sup> i de les àrees verdes en 4.943m<sup>2</sup>.



En aquest àmbit es plantegen dues seccions diferenciades, una primera per al tram comprès entre Passeig de Sant Joan i Marina, i l'altra per al tram situat entre el carrer Marina i Glòries. Ambdues seccions inclouen una reordenació dels usos actuals potenciant l'augment tant de l'espai de vianants i bicis com de les àrees verdes. Cal tenir en compte que entre Girona i Passeig de Sant Joan només s'actuarà al tronc central de la Diagonal i de forma provisional per tal d'habilitar el punt de parada d'inici/final del tramvia durant la primera fase.

### Secció Passeig de Sant Joan-Marina

La secció plantejada en aquest tram situa la plataforma tramviària i un ampli carril bici bidireccional de 4 metres al tronc central de l'avinguda, separats entre ells per una franja verda drenant de 3,4 metres on s'ubiquen puntualment les parades del tramvia. D'altra banda s'amplien les voreres laterals actuals de 3 metres fins a 7,5, passant a disposar d'unes franges àmplies i agradables per al passeig com les que ja existeixen entre les places Francesc Macià i Cinc d'Oros. El trànsit motoritzat privat es redueix a dos carrils per sentit i es situa als laterals entre les dues fileres d'arbres de cada banda, permetent una bona connectivitat amb la resta de carrers sense interferir ni amb el tramvia ni amb el carril bici.



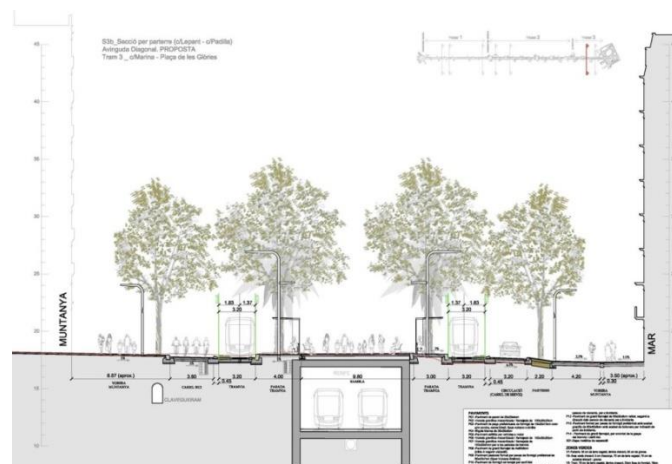
La cruïlla situada entre els carrers Sardunya i Lepant, a més de permetre la transició d'una secció a l'altra, possibilita l'aparició d'un seguit de zones verdes encadenades a la banda muntanya. Entre els carrers Sardunya i Marina, es genera un gran espai públic amb gran presència d'arbrat existent i de nova plantació, d'ús exclusiu per al vianant, la bicicleta i el pas del tramvia. Es suprimeix la continuïtat dels carrils de circulació laterals que venen per la Diagonal, facilitant la incorporació del trànsit del carrer Marina directament al carrer Aragó.



*Avinguda Diagonal-Sardenya-Marina*

### Secció Marina-Castillejos

El segon tram, entre el carrer Marina i Castillejos, presenta unes característiques molt diferents tant a nivell d'intensitat de trànsit, la qual és molt menor, com de configuració urbanística de la secció, la qual queda determinada per la preexistència del túnel ferroviari de Renfe situat a sota la rambla central. Aquesta secció manté la rambla central actual de vianants ampliant les franges verdes laterals en 1,5 metres, suavitzant el pendent actual i possibilitant la ubicació de les vies del tramvia a banda i banda d'aquesta rambla central. D'altra banda es pacifiquen les calçades laterals amb un sol carril de circulació per accés de veïns, s'amplien les voreres actuals de 5 metres fins als 7,5, en continuïtat amb les voreres del primer tram, i es manté la continuïtat del carril bici bidireccional per la banda muntanya. Es conserva tot l'arbrat actual i se'n col·loca de nou allà on és possible.





*Secció Marina-Castillejos*

### Àmbit Canòpia – parc de les Glòries

En paral·lel a aquesta tramitació, el Govern municipal també inicia els tràmits per aprovar a Comissió de Govern el projecte d'urbanització "Canòpia-Àmbit Tramvia", que inclou la urbanització d'una part del parc de la Canòpia de la plaça de les Glòries. És un àmbit de 40.725 m<sup>2</sup> que inclou tot el recorregut del tramvia i la urbanització associada del tram de l'avinguda Diagonal comprès entre els carrers de Castillejos i Cartagena (rambla dels Encants), la banda est de la rambla dels Encants entre l'avinguda Diagonal i el carrer de Casp, l'intercanviador de transport públic situat davant la façana del Museu del Disseny de Barcelona i la connexió provisional dels tramvies amb les vies actuals de l'avinguda Diagonal i la Gran Via de les Corts Catalanes (banda oest del parc).

Es ressegueix, doncs, tota la banda sud-oest del perímetre del futur parc, que serà un espai obert, accessible i acollidor que connecti millor els barris del seu perímetre. En tot l'àmbit d'intervenció, es planteja tota la urbanització en plataforma única, donant la prioritat als vianants i la presència del trànsit privat queda reduïda a itineraris de veïns i serveis.

En l'àmbit de la Diagonal (entre els carrers de Castillejos i Cartagena), es planteja una continuïtat de la secció tipus establerta en el projecte d'urbanització de la connexió del tramvia entre els carrers Marina i Castillejos. Les vies del tramvia se situen a banda i banda de la rambla central actual, però en aquest cas es desenvolupa en plataforma única, igual que a la resta de Canòpia.

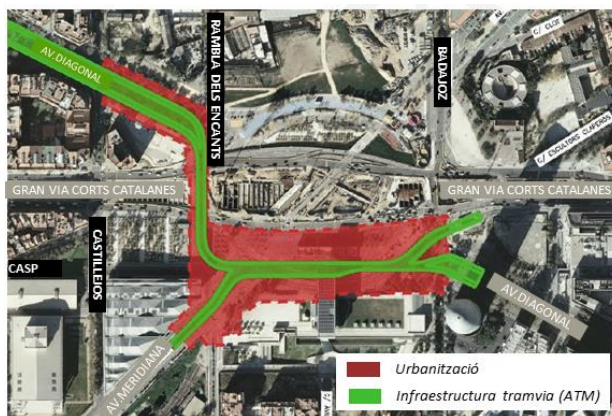


En el tram del carrer Cartagena (futura rambla dels Encants) entre l'avinguda Diagonal i el carrer Casp, la secció proposada planteja les voreres a la banda oest, amb un vial de serveis a plataforma única, les dues vies del tramvia juntes i un carril bici bidireccional adjacent a la futura urbanització del parc de Canòpia.

Per últim, la urbanització de tota la banda mar de Canòpia engloba el tram comprés entre els carrers Cartagena i Badajoz i conforma la part més important, tant per la superfície que ocupa com pel fet que es construeixen alguns dels elements més significatius. Un és el nou intercanviador de transports que acull les línies T4, T5 i T6 del tramvia, varies línies d'autobusos urbans i interurbans i l'intercanvi amb la parada Glòries de la línia 1 de metro. També s'inclouen les pèrgoles fotovoltaïques, un element singular tant per les seves formes ovalades que fan de gran sostre, com per la seva funció ja que fa de marquesina de protecció i generador d'energia.

Quant al verd, es preveuen tres nous nodes de biodiversitat que faran de refugis de natura dins el parc i facilitaran la mobilitat de les espècies a l'interior de la plaça. I hi haurà un jardí d'acollida davant del Mercat dels Encants que envoltaran les escales de sortida del metro i l'ascensor actual.

La urbanització d'aquesta banda Besòs de Canòpia no és completament definitiva, ja que el projecte preveu la sortida dels tramvies des de l'intercanviador cap a Diagonal Mar i Gran Via Besòs enllaçant amb les vies actuals. La urbanització definitiva es farà conjuntament amb el projecte d'urbanització de la cobertura de Gran Via, que definirà la ubicació de les futures vies dels tramvies tant a Diagonal com a Gran Via.

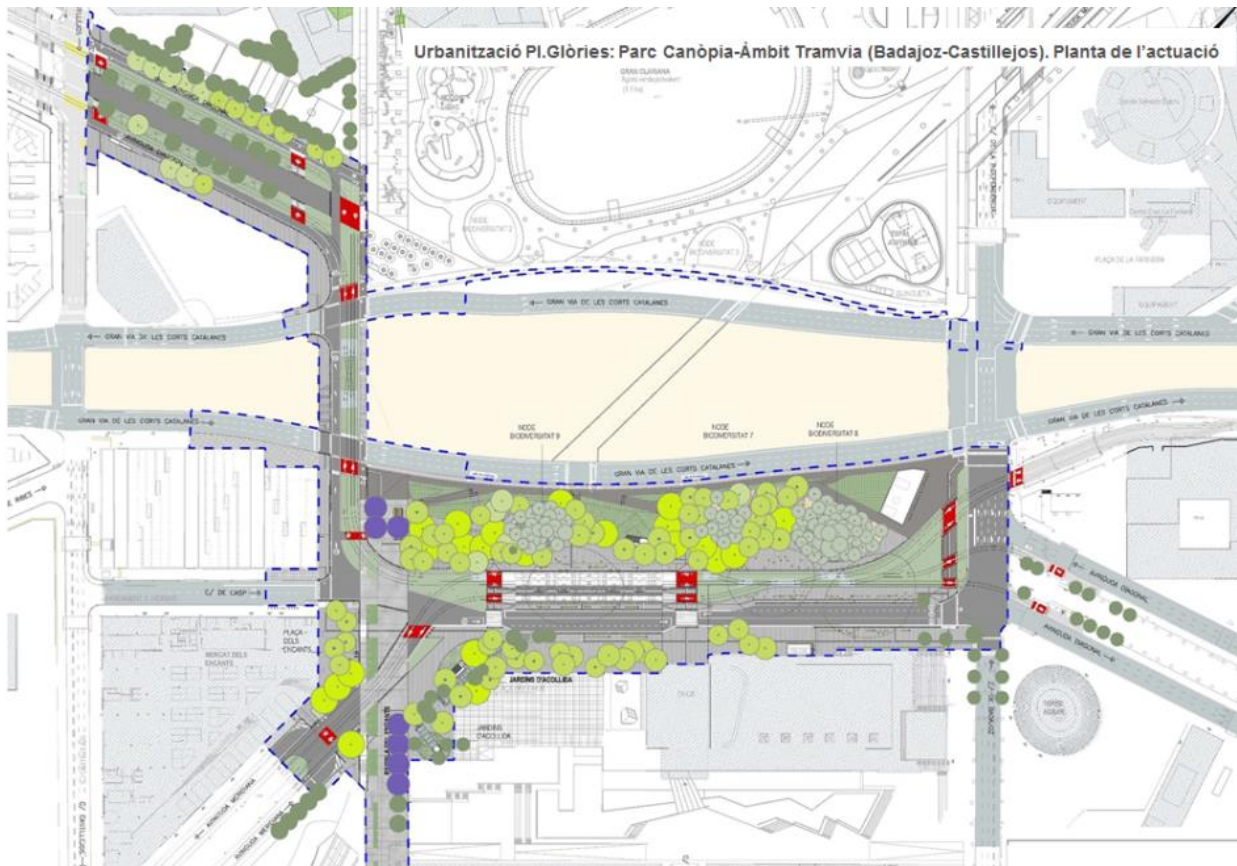


Àmbit Urbanització Pl. Glòries: Parc Canòpia àmbit tramvia (Badajoz-Castillejos)



Imatge virtual Rambla dels Encants





El Govern municipal treballa amb l'objectiu de licitar i adjudicar les obres dels dos projectes d'urbanització a l'estiu, amb la voluntat d'iniciar els treballs durant la tardor del 2021. El pressupost dels dos projectes suma un total de 56,2M€ (IVA inclòs) (34,8M€-reurbanització Diagonal, tram Girona-Castillejos; 21,4M€-urbanització Canòpia-Àmbit Tramvia).

A banda, des del mes de novembre que ja estan en marxa les obres d'ampliació del col·lector de l'avinguda Diagonal que suposen un pas previ i necessari per unir el Trambaix i el Trambesòs. Cal tenir en compte que la connexió no es podria dur a terme si abans no s'hagués abordat la millora d'aquest col·lector, atès que un cop implantada la infraestructura tramviària no serà possible realitzar obres de clavegueram d'aquest abast.

## » Una remodelació integral

La proposta d'urbanització pretén donar resposta a les múltiples necessitats que conviuen en una via com la Diagonal de Barcelona, en un tram de 3,6 quilòmetres que disposa de 50 metres d'amplada entre façanes.

El projecte parteix de tres premisses com són:

- ✓ El manteniment de les quatre fileres d'arbrat característiques d'aquesta via.
- ✓ El manteniment de l'ampliació de les voreres laterals fins a la primera filera d'arbrat que es va realitzar durant els anys 2014 i 2015 en l'àmbit comprès entre la plaça Francesc Macià i la plaça Cinc d'Oros.
- ✓ La voluntat que l'avinguda Diagonal passi a funcionar com un distribuïdor del trànsit motoritzat privat i no com una via amb trànsit de pas, com funciona actualment.

D'altra banda, amb l'objectiu de garantir una adequada integració urbana del tramvia en aquest teixit històric i emblemàtic ple d'edificacions, monuments i altres elements representatius i catalogats, la futura connexió tramviària es realitzarà amb catenària soterrada en tot el seu recorregut.

La unió dels tramvies permetrà que Barcelona compti amb un sistema de transport públic que connectarà 9 municipis de l'Àrea Metropolitana, avançant així cap a una ciutat més sostenible, més saludable, més amable i millor connectada.