EL PAÍS

El tranvía irá por la superficie de la Diagonal y suprimirá dos carriles de vehículos

La Autoridad de Transportes Metropolitanos asegura que las obras no comenzarán hasta 2019



Imagen de como será la conexión por la Diagonal ATM

ALFONSO L. CONGOSTRINA – 27/06/2017

El Comité Ejecutivo de la Autoridad de Transportes Metropolitanos (ATM) ha aprobado esta mañana el estudio informativo para conectar el Trambaix y el Trambesòs. El informe presenta cuatro trazados y concluye que la mejor conexión —teniendo en cuenta variables como el "coste-beneficio"— es la que une las vías en superficie por la Diagonal. La propuesta elimina los vehículos del tramo central de la vía donde ahora hay tres carriles por sentido que acabarán siendo dos por sentido situados en los laterales. El proyecto de construcción se presentará en verano de 2018 y las obras no comenzarán, previsiblemente, hasta 2019.

El director general de ATM, Pere Torres,ha remarcado que faltan pasos a seguir hasta que la interconexión sea una realidad. La Generalitat delegó el año pasado en la ATM —consorcio formado por la Generalitat de Catalunya (51%) y Administraciones locales (49%), que son el Ayuntamiento de Barcelona, el Área Metropolitana de Barcelona (AMB) y la Asociación de Municipios por la Movilidad y el Transporte Urbano (AMTU)— las funciones de supervisión de la futura unión de tranvías. Hace un año la ATM y el Ayuntamiento de Barcelona firmaron un convenio que fijaba que la autoridad del transporte se encargaría de los aspectos ferroviarios de la obra y el Consistorio de los urbanísticos.

Esta mañana se ha presentado el estudio informativo que marcó las cinco opciones posibles. Tres plantean la conexión por la Diagonal. Dos de ellas mediante tranvía y una tercera mediante autobuses eléctricos. Otra opción es la de unir las vías por Provença y Urgell y, la última es dejarlo tal y como está ahora: sin hacer.

La ATM abre ahora un periodo de alegaciones y consulta pública que durará dos meses. En este plazo la Generalitat también deberá evaluar el impacto ambiental que pueden suponer las opciones y el Ayuntamiento deberá apostar por una de las alternativas. Si se cumplen todos los requisitos, el consejo de administración de la ATM tomará en noviembre la decisión ganadora y en verano de 2018 se redactará el proyecto constructivo que marcará los plazos y costes.

El director de la estrategia de conexión del tranvía del Ayuntamiento de Barcelona, Pere Macias, reconoció ayer que la alternativa mejor valorada es la de unir las líneas por la superficie a través de la Diagonal. "Nos satisface que las conclusiones técnicas vayan en la línea de la solución que hemos defendido siempre", aseguró. Macias remarcó que ahora, en la comisión que valora las alternativas, se trabajará para que haya un amplio consenso municipal que haga posible priorizar una opción.

La alternativa que apuesta por una interconexión en superficie y por la Diagonal obliga a circular a los tranvías por la zona central, en una plataforma de 7,30 metros de ancho, situada en el lado mar dejando el lado montaña a un gran carril bici. Esta opción cuesta 158 millones de euros y permite circular a los tranvías a 15 kilómetros por hora. Los técnicos aseguran que 227.394 personas usarían el tranvía diariamente.

La segunda alternativa pasa por la construcción de un túnel entre la plaza de Francesc Macià y la calle de Bruc. Esta opción no modificaría el número de carriles de coches por la parte central de la Diagonal pero costaría 331 millones de euros. Los tranvías alcanzarían velocidades de 21 kilómetros por hora y la demanda sería de 241.831 pasajeros.

La tercera opción es derivar el tranvía por Urgell y Provença antes de volver a Diagonal. Costaría 169 millones de euros, los tranvías circularían a 14 kilómetros hora y la demanda sería de 193.619 pasajeros.

La cuarta opción apuesta por el autobús eléctrico que en ocasiones comparte carril con el coche. El autobús circula a 13 kilómetros hora, lo utilizarían 53.059 pasajeros y cuesta 47 millones de euros. Ahora los tranvías circulan a 11 kilómetros por hora y los utilizan 36.768 pasajeros.