





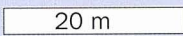
## El tramvia Diagonal-Baix Llobregat

Avui només hi ha un tramvia a la Regió Metropolitana de Barcelona (RMB), el Tramvia Blau. Es tracta d'un atractiu turístic, més que no pas d'un mitjà de transport que afavoreixi la mobilitat de les persones. Aquest fet és la conseqüència de la desaparició del tramvia a Barcelona l'any 1971. No va ser un fenomen aïllat a Europa, els països del nostre entorn com ara França i Itàlia van veure també com l'enfortiment del mode bus desbancava el tramvia. En canvi, els països del centre i de l'est d'Europa (Holanda, Alemanya, Suïssa, Txecoslovàquia, etc.) van mantenir les seves xarxes de tramvia i aquests països segueixen invertint avui en infraestructures per millorar les seves línies.

El projecte Tramvia Diagonal-Baix Llobregat representa, doncs, el retorn d'aquest mitjà de transport a la nostra ciutat i, en part, la convergència amb els altres països europeus en matèria de modes de transport públic col·lectiu.

El projecte Tramvia Diagonal-Baix Llobregat representa, doncs, el retorn d'aquest mitjà de transport a la nostra ciutat i, en part, la convergència amb els altres països europeus en matèria de modes de transport públic col·lectiu.

### CONFIGURACIÓ DEL MATERIAL MÒBIL I CAPACITAT DE TRANSPORT DEL TRAMVIA-METRO LLEUGER

	Capacitat de la línia viatgers/hora/sentit		
	90 s <sup>(1)</sup>	3 m	5 m
L=60 m 400 viatgers 	16.000	8.000	4.800
L=50 m 330 viatgers 	13.200	6.600	3.960
L=40 m 260 viatgers 	10.400	5.200	3.120
L=30 m 200 viatgers 	8.000	4.000	2.400
L=20 m 130 viatgers 	5.200	2.600	1.560

■ (1) preferentment traçat soterrat o aeri

Els inicis d'aquest projecte es remunten a l'any 1987, quan es redacta un estudi de factibilitat per tal de crear una línia de metro lleuger entre els municipis del Baix Llobregat i l'avinguda Diagonal de Barcelona. L'any 1991, l'EMT llança un concurs internacional per al futur tramvia. L'agència Barcelona Regional coordina l'any 1997 una iniciativa promoguda per l'Ajuntament de Barcelona, l'Àrea Metropolitana de Barcelona i TMB per a la construcció d'un tram pilot de 640 metres de via per a la circulació del metro lleuger. Aquest mateix any, l'EMT encarrega la redacció del projecte "Projecte de Concessió del tramvia-metro lleuger Diagonal-Baix Llobregat".

Amb la constitució de l'ATM, el Consorci comença a dirigir els treballs des del mes de gener de 1998 i en la reunió del Consell d'Administració del mes de juliol s'acorda que la Generalitat de Catalunya i l'EMT li deleguin les respectives competències relatives al procés de concessió del tramvia i se li encarrega la preparació d'una convocatòria de concurs públic internacional que inclogui l'adjudicació de la redacció del projecte, la construcció i l'explotació.

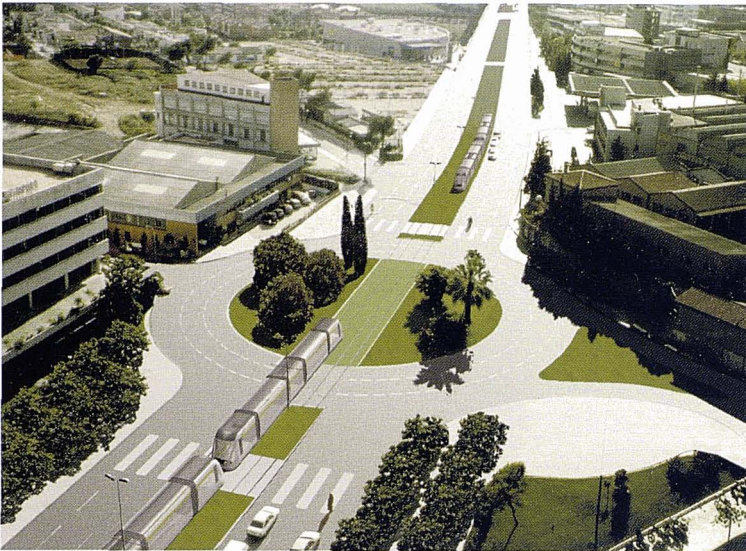
En aquests moments ja s'ha obert el concurs públic internacional. Podem distingir dues fases dins d'aquest procés: una de prequalificació i una altra de selecció i adjudicació. A la primera s'ha intentat seleccionar el perfil adequat dels grups presentats al concurs, per tal de no generar una pèrdua en termes d'economia i de temps a les empreses i a la

### COMPARACIÓ DE LA CAPACITAT DE TRANSPORT AMB EL METRO I EL BUS

	Capacitat de la línia viatgers/hora/sentit		
	90 s <sup>(1)</sup>	3m	5m
Bus articulat en plataforma reservada 130 viatgers		2.600	1.560
Metro traçat soterrat o aeri 800 viatgers	32.000 <sup>(2)</sup>	16.000	9.600

■ (2) Intervals de 90 s en metro són excepcionals, només en trams troncal multidesinació





■ Imatges virtuals del traçat del tramvia a diferents indrets de l'àrea

El calendari previst per a aquesta segona fase és la presentació d'ofertes el mes de novembre, la resolució del concurs en el mes de gener de l'any 2000, l'inici de les obres el mes de novembre i l'entrada en servei el setembre de l'any 2002.

Les previsions apunten que la nova línia cobreixi amb 29 estacions un total de 13,7 milions de viatges en el primer any d'exploració.



mateixa Administració. Així, doncs, es tracta d'acotar al màxim les empreses que en la fase posterior tenen probabilitats de guanyar. S'han presentat en aquesta fase 4 grups i han estat tots preseleccionats, mitjançant acord del Comitè Executiu del Consell d'Administració de l'ATM del passat 18 maig.

La segona és la fase de licitació. Les empreses o grups hauran de presentar un avantprojecte propi i l'Administració dirigirà una comissió d'avaluació que realitzarà els informes pertinents de cada un dels avantprojectes presentats. Es decidirà l'oferta més adient seguint els criteris d'economia, qualitat de servei, termini, etc...

El calendari previst per a aquesta segona fase és la presentació d'ofertes el mes de novembre, la resolució del concurs en el mes de gener de l'any 2000, l'inici de les obres el mes de novembre i l'entrada en servei el setembre de l'any 2002.

La introducció del nou mode de transport té importància no només pel fet que sigui nou dins de la Regió Metropolitana,

sinó per uns altres motius. En primer lloc, uneix parts de dues zones molt dinàmiques, com són el Baix Llobregat i la ciutat de Barcelona, que fins ara tenien un lligam ferroviari insuficient. En segon lloc, els 17,8 quilòmetres de via es construiran sobre la xarxa viària existent, la qual cosa significa prioritzar el transport públic com a element indispensable per a la mobilitat sobre el transport privat. També per la magnitud de les seves inversions, aproximadament 28.000 milions de pessetes. Les previsions apunten que la nova línia cobreixi amb 29 estacions un total de 13,7 milions de viatges en el primer any d'exploració. En últim lloc, no podem oblidar les raons mediambientals. El tramvia és un mitjà de transport ecològic, perquè utilitza energia elèctrica amb un molt baix nivell de contaminació atmosfèrica en l'àmbit urbà.

El traçat de la nova línia, d'ample de via internacional, es compon d'un eix principal i dos ramals:

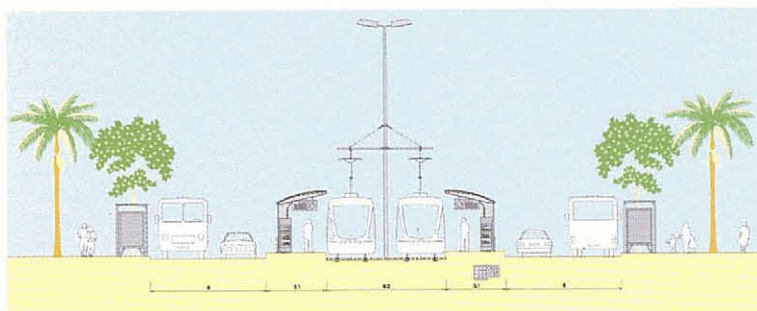
- 1.- L'eix principal tindrà un recorregut d'uns 10,6 quilòmetres de Sant Boi fins a la plaça de Francesc Macià de Barcelona.
- 2.- El ramal de Sant Joan Despí tindrà prop de 3,5 quilòmetres de longitud i el de Sant Feliu de Llobregat en tindrà 3,65.

En tot aquest traçat es preveu fer 3 intercanviadors: un a Sant Boi (FGC Línia Catalans - aparcament - Tramvia), un a Cornellà-Estació (Metro L5 - Rodalies RENFE C4 - Tramvia) i un altre a Maria Cristina (Metro L3, nova L6, tramvia). A més, en tot el recorregut hi haurà altres connexions com són les de Palau Reial i Zona Universitària amb el Metro L3 i les de Rodalies RENFE C4 a Sant Joan Despí i Sant Feliu de Llobregat. Les parades dels intercanviadors disposaran d'ascensor d'interconnexió d'andanes. L'equipament de les andanes de totes les parades, serà adient a les necessitats d'un servei d'aquestes característiques, incloent-hi, entre d'altres, interfonia, megafonia, plafons d'informació, indicadors d'horari de sortida i d'arribada, màquines expenedores i cancel·ladores, equips de regulació i control, i semàfors de sortida.

### 13.- El tramvia Diagonal-Baix Llobregat

Quant al funcionament de la línia cal destacar que els conductors regularan la velocitat i rebran ordres del Centre de Control. El SAE (Sistema d'ajuda a l'explotació) serà l'encarregat d'enviar senyals de regulació als conductors amb consignes de velocitat prevista a cada tram i de la transmissió d'informació als responsables de circulació per a la creació d'ones verdes semafòriques en la regulació del trànsit.

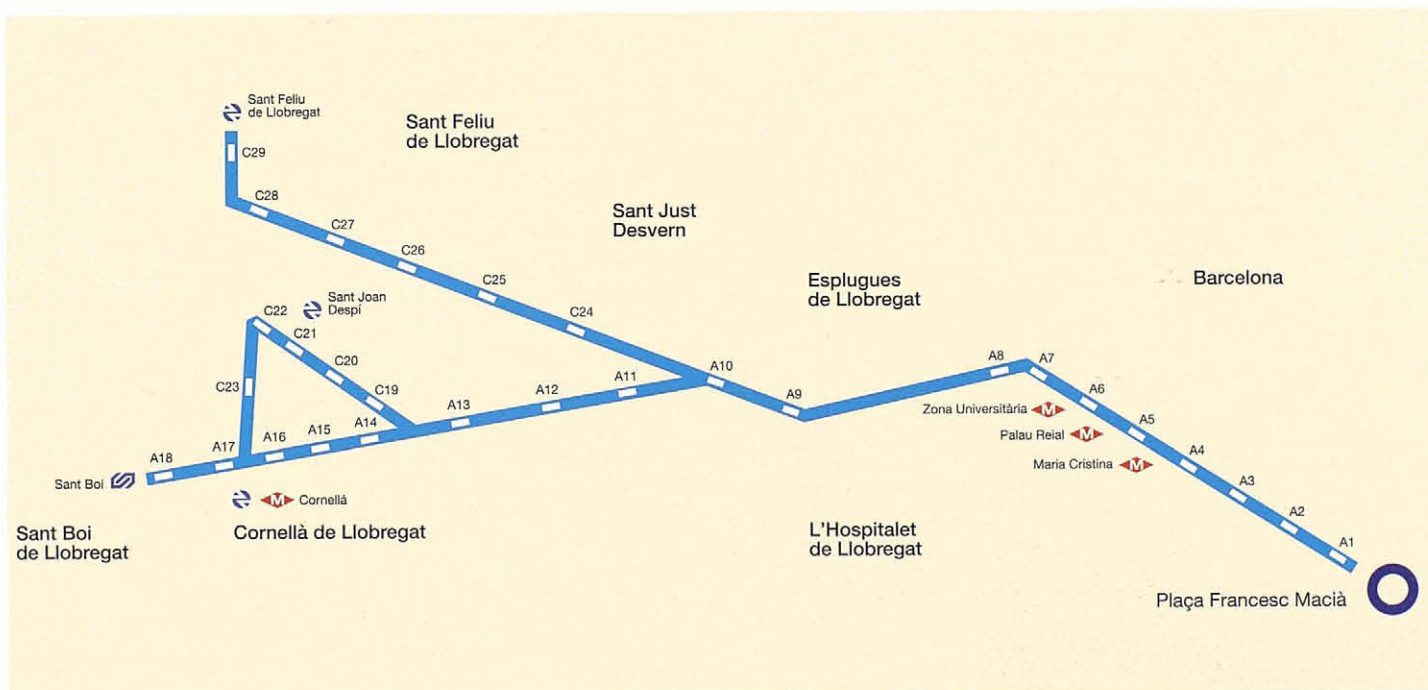
En el recorregut de les tres línies que han de construir-se (T1 pl. F. Macià-Cornellà-St. Boi, T2 pl. F. Macià-St. Joan Despí-St. Boi, T3 pl. F. Macià-St. Feliu de Llobregat) es podrà circular a una velocitat màxima de 70 quilòmetres/h (sempre depenent del tram) amb velocitats comercials d'entre 23 i 25 quilòmetres/hora i la freqüència de pas en hores punta serà de 3'20" en el tram comú pl. F. Macià-Esplugues.



Pel que fa al material mòbil, la capacitat mínima serà de 200 places per vehicle de pis baix integral, estaran totalment adaptades a persones de mobilitat reduïda i disposaran de sistemes automàtics de ventilació, calefacció i aire condicionat.

El sistema tarifari estarà integrat dins de l'actual sistema metropolità del transport públic i, per tant, utilitzarà els títols integrats de la Zona central de Barcelona que en el moment de l'inici de l'explotació existeixen (per a l'any 1999 són la T-Mes, la T-Dia, la T-50/30 i la T-10X2).

El cost total del projecte serà aproximadament d'uns 28.000 milions de pessetes, que seran finançats en part per les administracions i en part per la iniciativa privada. L'adjudicatari es farà càrrec de la redacció del projecte i de l'execució de les obres. El finançament de les obres es farà amb el capital que aportin l'adjudicatari i l'Administració segons



■ Esquema de la xarxa del tramvia





■ Exemple d'integració virtual del tramvia en el seu entorn

Un territori com el nostre, amb la seva estructura urbana, el seu clima i els hàbits de desplaçament dels seus ciutadans, ha de poder gaudir, allà on sigui possible, de sistemes de transport col·lectiu d'alta eficiència, sense necessitat de fer baixar els seus usuaris al subsòl.

el pla de finançament proposat per l'adjudicatari. Una vegada rebudes les obres, es constituirà la societat explotadora amb un capital social mínim del 20% del total de la inversió i amb participació pública de, com a mínim, el 20% d'aquest (amb preferència dels operadors públics TMB i FGC). La societat operadora podrà explotar el servei durant un termini màxim de 50 anys. Durant aquest termini haurà de pagar un cànon a l'adjudicatari del concurs per la part de la inversió que efectivament ha finançat.

Per a concloure, cal fer especial èmfasi en el que pot significar aquest nou mode de transport dins del sistema metropolità de transport públic col·lectiu de Barcelona. En totes les fases d'elaboració del projecte s'ha intentat que el tramvia s'integrés perfectament en les xarxes ja existents, donant resposta a una demanda que no estava coberta i escollint, a més, la possibilitat considerada més adaptada a la realitat actual, tant pel que fa al funcionament de la resta d'operadors del transport públic col·lectiu, com a l'estructuració viària dels municipis per on ha de passar el tramvia i a les necessitats dels desplaçaments dels seus ciutadans. I, sobretot, amb la voluntat d'introduir un nou mode de transport, d'infraestructura fixa, guiat, de superfície, que acabi conformant la seva pròpia xarxa distribuïda per l'àrea metropolitana, no exclusivament en l'àmbit objecte d'aquest concurs, compatible i complementària amb les dels grans operadors públics, RENFE, FGC i TMB, i que participi a la vegada de molts dels avantatges del ferrocarril i de l'autobús.

Un territori com el nostre, amb la seva estructura urbana, el seu clima i els hàbits de desplaçament dels seus ciutadans, ha de poder gaudir, allà on sigui possible, de sistemes de transport col·lectiu d'alta eficiència, sense necessitat de fer baixar els seus usuaris al subsòl. I, si realment desitgem que el transport públic guany quota en el conjunt de la mobilitat, hem de ser conscients que, cada vegada més, una part molt important dels nostres ciutadans únicament prendrà aquesta opció si pot realitzar els seus desplaçaments per superfície.

