

Mejora de la red de transporte urbano ▶ La entrada en servicio

Páginas 36 y 37 ▶▶▶

Los barceloneses protagonizan un estreno sin políticos de la nueva T-5

Los ciudadanos llenan la línea del Trambesòs, que no tuvo acto oficial por la campaña electoral

Los usuarios se muestran muy satisfechos por el nuevo trazado y, en especial, por su rapidez

XABIER BARRENA
BARCELONA

Pasaron los años y la ilusión de los barceloneses no disminuye un ápice cuando se trata de estrenar algo. Ayer acudieron como niños con zapatos nuevos a la puesta en servicio del primer tramo de la nueva línea del Trambesòs, la T-5, que discurre, en gran parte, por la nueva Gran Vía semicubierta. Durante toda la mañana los vagones del tranvía se llenaron de vecinos curiosos tanto por comprobar la fiabilidad y prestaciones del transporte como para ver desde dentro algo que largamente habían reivindicado: humanizar un tramo de la Gran Vía que no era más que una autopista.

Con la plana mayor de los políticos velando armas, cara a la campaña electoral que empieza esta medianoche, los barceloneses fueron los únicos protagonistas del estreno de la línea. Lo más parecido a un acto oficial fue un encuentro en la

nueva estación de Espronceda del concejal de Sant Martí, Francesc Narváez, y del director general de la Autoridad del Transporte Metropolitano (ATM), Ramon Seró, con líderes vecinales del distrito de Sant Martí. Juntos tomaron un repleto tranvía hasta la estación de Glòries.

35.000 BILLETES GRATIS / Los usuarios, que este fin de semana viajan gratis merced a los 35.000 billetes que repartió ayer la ATM, válidos hasta el próximo 31 de octubre, se mostraron muy satisfechos de los 2,8 kilómetros de trazado y seis estaciones inaugurado ayer. En especial, de los 1,8 kilómetros que discurren bajo el techado de la nueva semicubierta de la Gran Vía. La ausencia de cruces permite al tranvía circular a una velocidad de 70 kilómetros por hora, dando una sensación bastante parecida a la del metro.

El tramo entre las estaciones de La Farinera y Can Jaumandreu, sin embargo, es otro cantar. Los convoyes circulan por una vía única, muy cerca de los coches y con un sinuoso trazado, como el que permite embocar el andén de Can Jaumandreu. Precisamente en este punto es donde, tras el descarrilamiento de un tren el pasado 27 de septiembre, motivo del aplazamiento hasta ayer de la puesta en servicio de la T-5, la ATM modificó 40 metros de trazado para mejorar el radio de giro a la entrada de la estación. También elevó el muro de protección.

CALENDARIO DEL TRANVÍA / Con este primer tramo de la T-5, el Trambesòs, que hasta el 30 de septiembre había transportado a 12 millones de pasajeros en lo que va de año, suma ya nueve kilómetros y 19 paradas, siete de las cuales permiten el intercambio con el metro.

Según afirmó Ramon Seró a este diario, el próximo mes de abril se inaugurarán cinco nuevas estaciones, Alfons el Magnànim, Parc del Besòs, La Catalana, Sant Joan Baptista y Encants, todas ellas en Sant Adrià de Besòs y, en septiembre -también del año que viene-, las dos últimas (Sant Roc y Gorg) en Badalona. El tramo de la rambla de La Mina deberá esperar a hasta enero del 2008. ■



el consejo

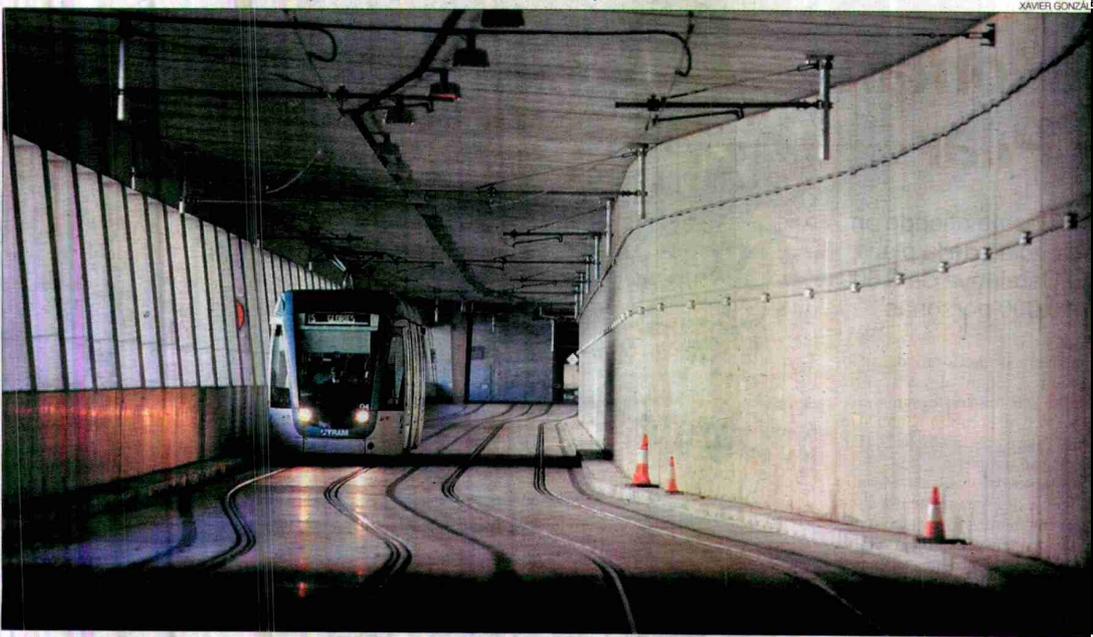
MEJOR VALIDAR EL BILLETE

➤ Fueron muchos los que ayer se subieron al tranvía en la parada de La Farinera o Glòries y no entendieron por qué, siendo una jornada de puertas abiertas, se les daba un billete para validar. Estas estaciones, y la de Can Jaumandreu, son como las del resto de líneas del tranvía barcelonés; es decir, con acceso directo al tren, sin máquina canceladora por enmedio.

➤ La razón se hizo evidente cuando visitaron las otras tres estaciones (Espronceda, Sant Martí de Provençals y Besòs). Estas tienen una estructura semejante a las estaciones del Metro y es imprescindible validar el billete para poder acceder al andén. Además, cancelar el billete permite a la ATM saber cuántos usuarios pasaron este fin de semana por la T-5.

Mejora de la red de transporte urbano ▶ Los conflictos

Páginas 36 y 37 <<<



XAVIER GONZÁLEZ

Un convoy, ayer, a su paso por debajo de la semicubierta de la Gran Vía de les Corts Catalanes.

La línea se inaugura tras salvar recelos vecinales y políticos

Residentes de la rambla del Poblenou obligaron a deshacer las obras ya iniciadas

La alcaldesa de Badalona afirmó que el Trambesòs «no servía para nada»

X.B. BARCELONA

La ejecución de la T-5, la segunda línea del Trambesòs, ha estado marcada, como ocurrió con su hermana, la T-4, por varias polémicas vecinales e, incluso, con algún ayuntamiento, como el de Badalona. Si a eso le sumamos otros problemas, ajenos al propio tranvía, da como resultado un retraso en el estreno de la línea de casi 18 meses, y de 2 años y medio si se espera a que toda la línea esté en marcha. El coste total supera los 205 millones de euros.

JUEGAS EN EL POBLENOU

300 metros de vía única ras la protesta vecinal

En la T-4 se iniciaron, inútilmente, las obras del tranvía en el Parc del Fòrum, en la T-5 sucedió tres cuartos de lo mismo con la rambla del Poblenou. Según lo planificado, la piqueta empezó a dibujar el trazado, por la rambla, debía unir la Gran Vía con la avenida de la Diagonal. Los vecinos de la zona, que no habían presentado alegaciones al

proyecto original, se manifestaron en contra del diseño. Arguyeron que la presencia de los convoyes en una zona recientemente peatonalizada, así como el radio de giro necesario para que el tranvía embocara por la rambla desde la Gran Vía, suponía un peligro evidente.

Finalmente se optó por seguir recto por la Gran Vía. Con todo, y como muchos advirtieron ayer, el recorrido original no era un capricho. El cambio de sección de la Gran Vía en ese punto, más estrecha, ha obligado, primero, a construir unos 500 metros de vía única y, además, a un recorrido más sinuoso y también peligroso. En ese lugar, en los alrededores de la parada de Can Jaumandreu es donde se produjo el descarrilamiento del 27 de septiembre.

CRÍTICAS DE BADALONA

El final en Gorg indignó a la alcaldesa de la ciudad

En noviembre del 2003, y tras ser aprobado el trazado en el pleno del ayuntamiento, la alcaldesa de Badalona afirmó que el dibujo del tranvía, con estación término en Gorg, «no servía para nada si no llegaba al centro de Badalona».

La razón es que el trazado del Trambesòs se doblaba con el ya existente de la línea 2 del metro y, además, se llevaba por delante algunas zonas verdes de la ciudad. Al final, las obras de urbanización que se acordaron realizar en Badalona han obligado a desembolsar 10 millones más de euros.

PLAZOS DE LAS OBRAS

Generalitat y ayuntamiento causaron algunos retrasos

Los principales problemas externos que ha tenido la T-5 han sido culpa tanto de la Generalitat como del Ayuntamiento de Barcelona. Los primeros, a través de la empresa que realiza toda la obra pública, GISA, fue acumulando retrasos en la semicobertura de la Gran Vía. Y ya en los límites de la ciudad, en la calle de Cristóbal de Moura, se está construyendo un aparcamiento municipal. El tranvía debe circular por encima de la losa del equipamiento. Salvado el aparcamiento, parte del tramo hasta la estación de Encants ya está construido. ■

: la opinión



ANTONIO PASTOR
67 AÑOS

«La T-5 me da la sensación de que es mucho más rápida aunque en la zona cubierta hay muchos vaivenes»



CAROLINA LANUZA
32 AÑOS

«Es una línea que utilizaré ya que comunica la L-4 del metro, en Besòs, con la L-1 en Glòries»



JUAN ANTONIO HERNÁNDEZ
37 AÑOS

«Es la primera vez que cojo el tranvía y he quedado muy contento. Va muy rápido, casi como el metro»