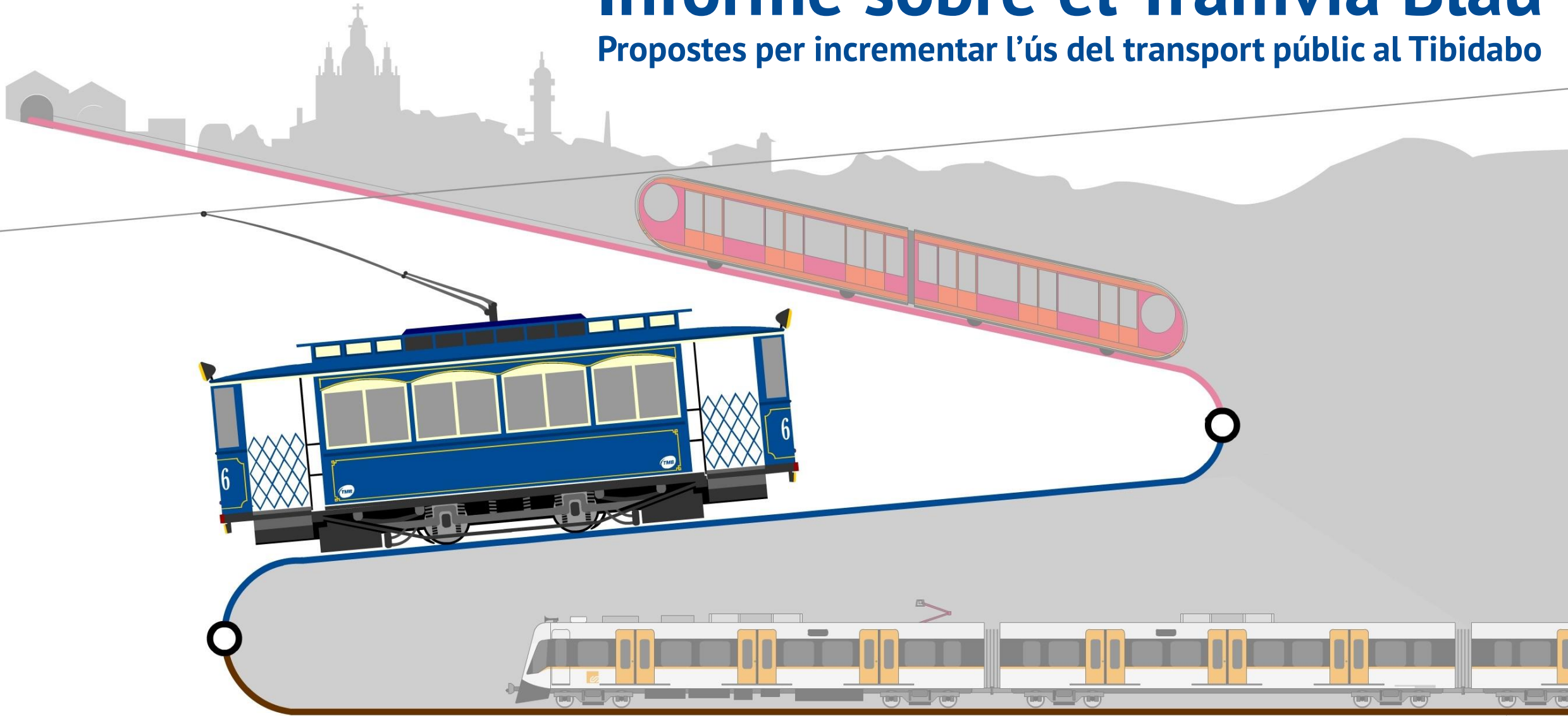


Informe sobre el Tramvia Blau

Propostes per incrementar l'ús del transport públic al Tibidabo



0. Índex de la presentació

1. Situació actual
2. Problemàtica prèvia a la suspensió de la línia
3. Oportunitat per al Tibidabo i Collserola
4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals
5. Propostes de nous serveis i terminals
6. Altres propostes

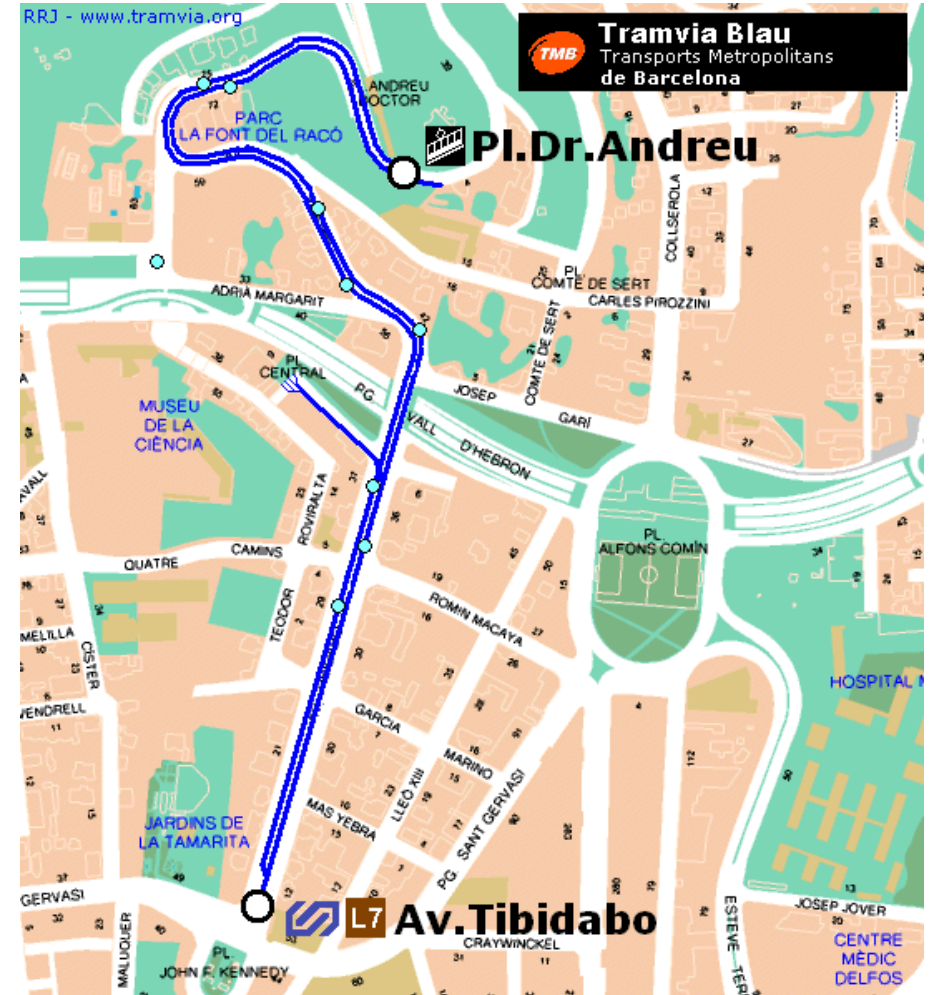
1. Situació actual

- 1901** Inauguració tramvia Av. Tibidabo (Pl. Kennedy – Pl. Dr. Andreu).
- 1971** El tramvia sobreviu al tancament dels tramvies de Barcelona, en romandre en mans privades (SA “El Tibidabo”).
- 1976** Tancament provisional per obres al “cinturó de Ronda”
- 1979** La SA “El Tibidabo” cedeix a l’ajuntament el Tramvia Blau.
- 1981** Traspàs a TMB.
- 1984** Suspensió provisional per millorar el traçat (13 mesos).
- 1984** Suspensió provisional per construir la Ronda de Dalt (22 mesos). Es reobre com a servei turístic.
- 1997** Deixa de funcionar diàriament.
- 2012**. Supressió de parades intermèdies. Accident tramvia 7. Suspensió del servei (4 mesos).
- 2018**. Suspensió indefinida del servei per reformes.



1. Situació actual

- Flota total: 7 tramvies històrics amb capacitat per a 48 persones. Un de 1901 (número 2), i la resta de 1904 (números 5, 6, 7, 8, 10 i jardinera 129).
- Flota en servei abans de la suspensió del servei: 3 tramvies reformats (números 5, 6, i 7). Normalment el servei es prestava amb 2 tramvies i un de reserva.
- Tots els tramvies excepte el 5, 6 i 7 -titulars del servei- han estat traslladats a la Zona Franca per poder eliminar l'amiant de les cotxeres (febrer 2019).
- Velocitat màxima: 14 km/h, amb un temps de volta per vehicle d'uns 25 minuts, segons temps de càrrega i condicions del trànsit
- Pendent màxim: 80 mil·lèsimes (8%)
- Ample de via internacional de 1,435 m i tensió d'alimentació a 550 Volts en corrent continu, amb captació per tròlei.



2. Problemàtica prèvia

Baixa capacitat: només 192-288 persones/hora

Baixa productivitat: només la meitat de l'any

Nul·la integració amb el funicular i parc d'atraccions

Comercialització obsoleta

Preus poc competitius: 5,50 € A-T

Vies incorrectament alineades



2. Problemàtica prèvia

Baixa capacitat: només 192-288 persones/hora

Baixa productivitat: només la meitat de l'any

Nul·la integració amb el funicular i parc d'atraccions

Comercialització obsoleta

Preus poc competitius: 5,50 € A-T

Vies incorrectament alineades



2. Problemàtica prèvia

Baixa capacitat: només 192-288 persones/hora

Baixa productivitat: només la meitat de l'any

Nul·la integració amb el funicular i parc d'atraccions

Comercialització obsoleta

Preus poc competitius: 5,50 € A-T

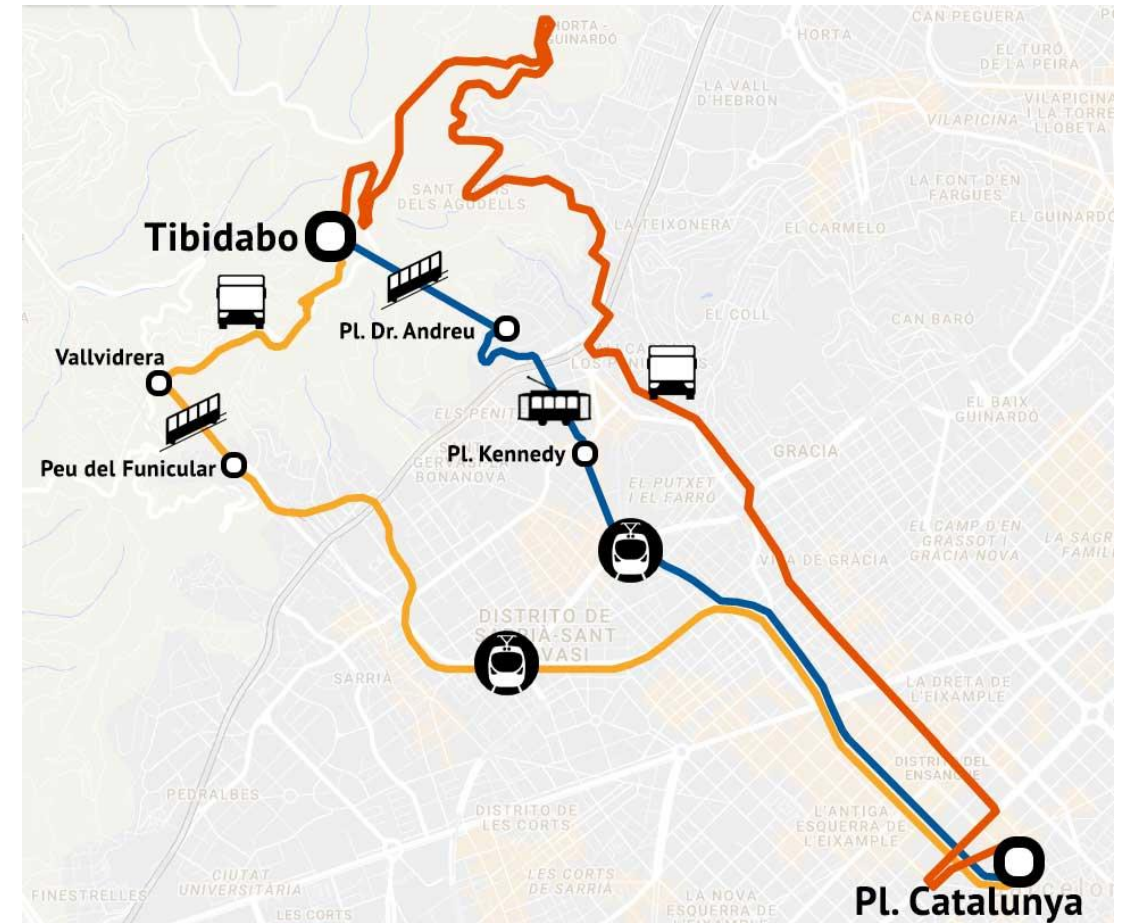
Vies incorrectament alineades



3. Oportunitat per al Tibidabo i Collserola

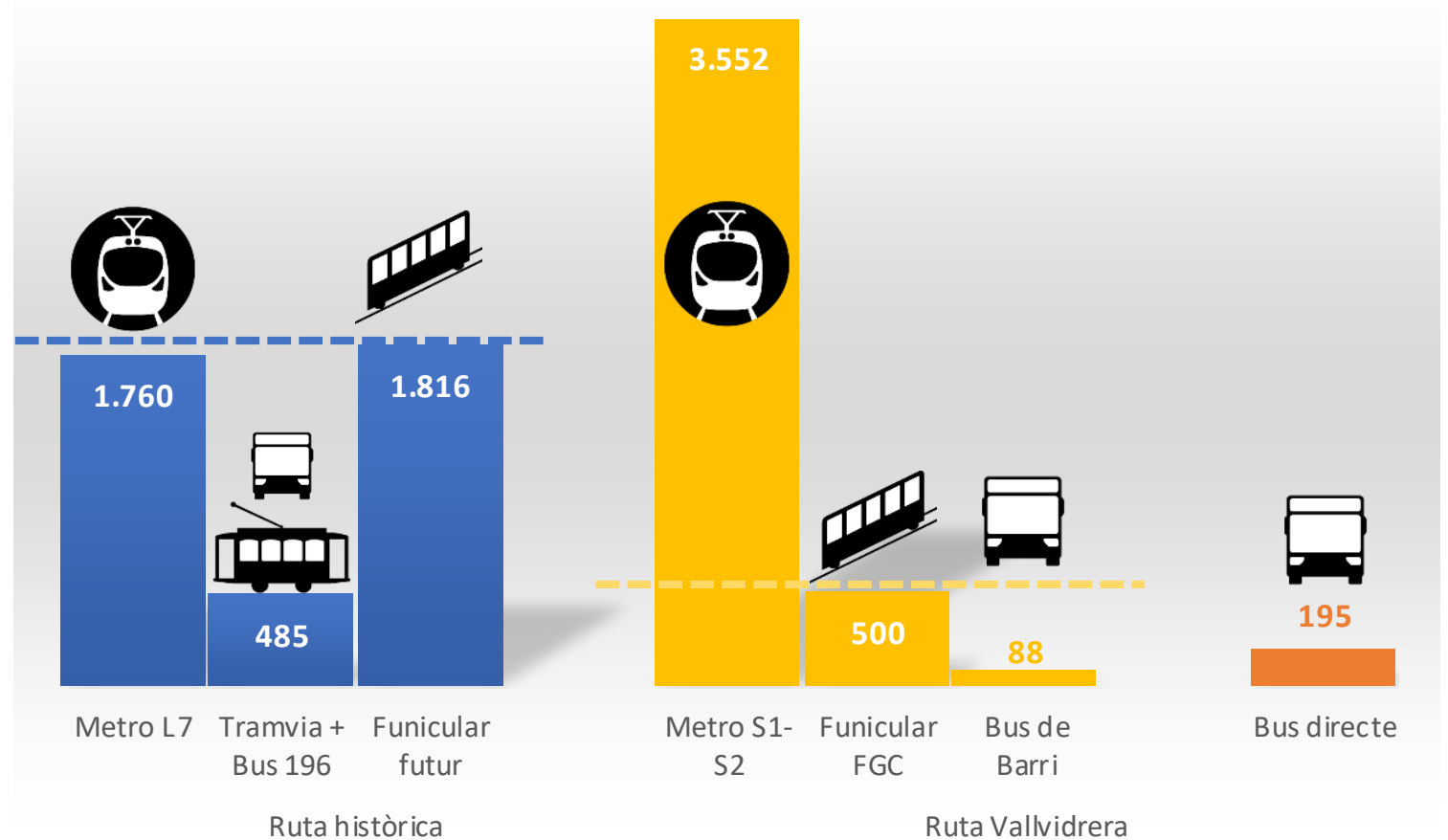
- 1) És la ruta més curta entre la plaça Catalunya, el parc d'atraccions del Tibidabo, Collserola i altres atractius.
- 2) És la ruta més pintoresca i de valor patrimonial.
- 3) Tot i el doble transbordament Metro + Tramvia + Funicular, no té uns temps de viatge dolents.

RUTA	Cadena modal (operadora)	Viatge (minuts)	Esperes (minuts)	Total (minuts)	Cost
Històrica (Balmes-Av.Tibidabo) 6,5 km	Metro L7 (FGC)	10	10 en feiners 15 en festius	51	STI
	Tramvia Blau (TMB) / Bus 196 (TMB)	10 / 8	12,5 / 13		5,50 € / STI
	Funicular del Tibidabo (BSM)	5	15		4,10 € - 7,70 €
Vallvidrera 9,2 km	Metro S1-S2 (FGC)	14	6 en feiners 10 en festius	47	STI
	Funicular de Vallvidrera (FGC)	3	6		
	Bus de barri 111 (TMB)	12	30 en feiners 15 en festius		
Bus directe 12,4 km	Bus T2A Tibibús (Moventis)	40	20	40	3 €



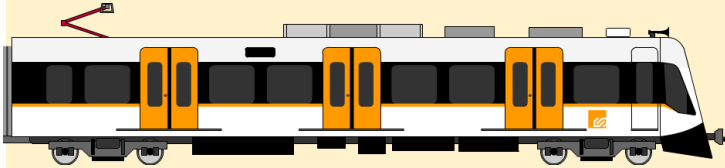
3. Oportunitat per al Tibidabo i Collserola

- 4) Els principals inconvenients de la ruta històrica (via Tramvia Blau) són la capacitat i el preu / comercialització, però són resolubles.
- 5) El futur funicular del Tibidabo, sumat a l'actual línia L7, oferiran una capacitat propera a les 2.000 persones per hora. Només potenciant el Tramvia Blau es podria assolir una elevada capacitat entre la ciutat i el cim del Tibidabo.

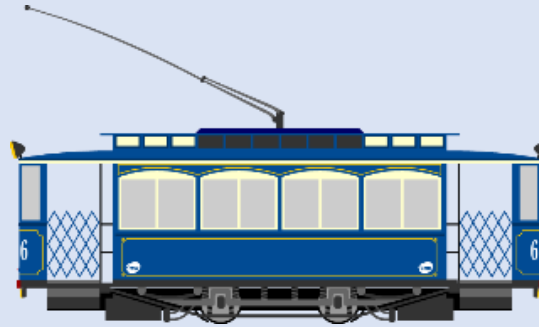


3. Oportunitat per al Tibidabo i Collserola

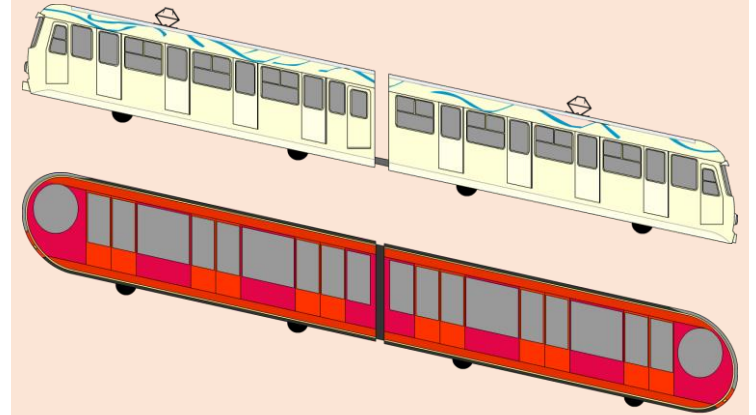
FGC – Metro L7



TMB – Tramvia Blau



BSM – Parc d'atraccions Tibidabo



Millora operativa (requerida)

Ampliació de capacitat (requerida)

Ampliació de capacitat (en curs)

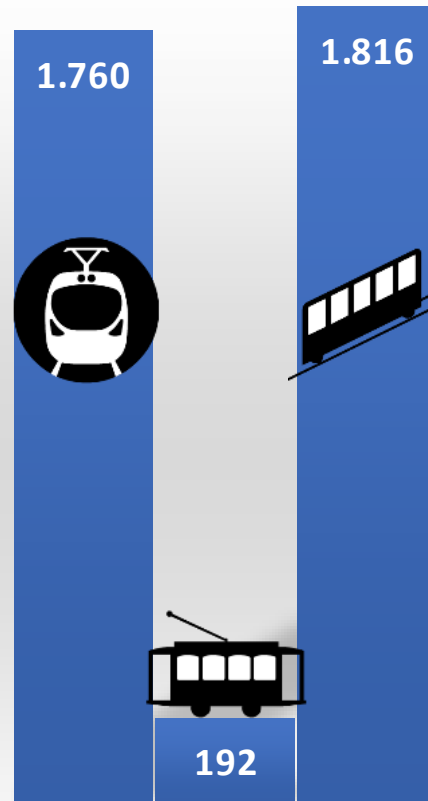
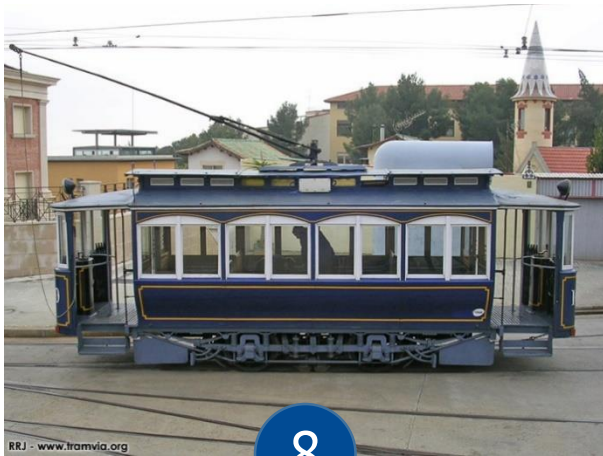
Bitllet únic (requerit)

Coordinació horària (requerida)

Coordinació comercial (requerida)

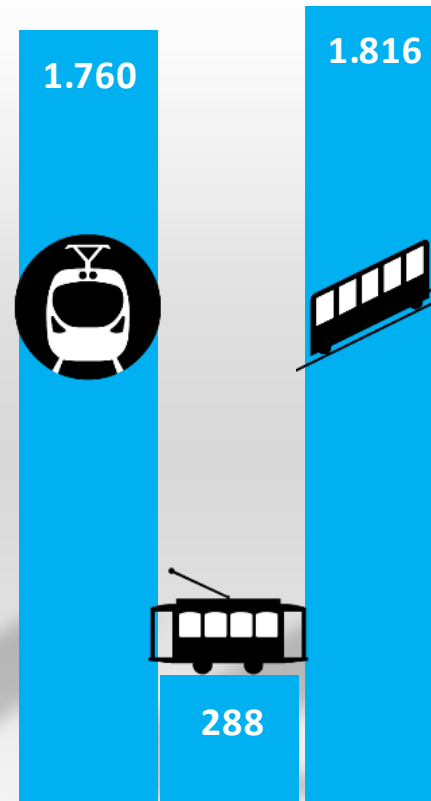
3. Oportunitat per al Tibidabo i Collserola

Reforma tramvia número 8:
4 tramvies blaus operatius



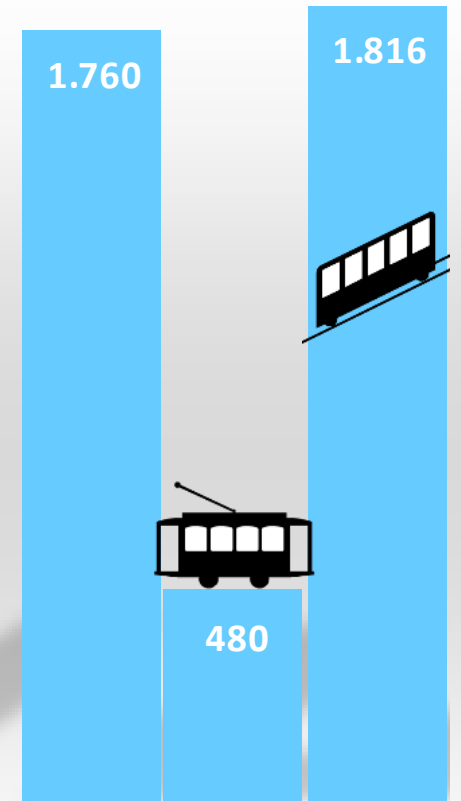
Metro L7 2 Funicular
tramvies futur

Servei 2018



Metro L7 3 Funicular
tramvies futur

Servei 2018

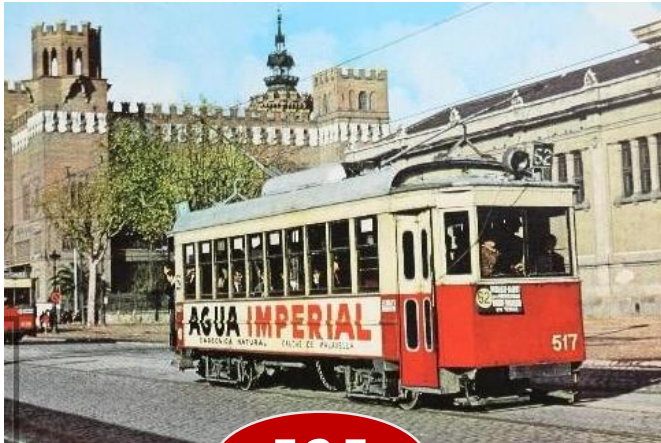


Metro L7 4 Funicular
tramvies futur

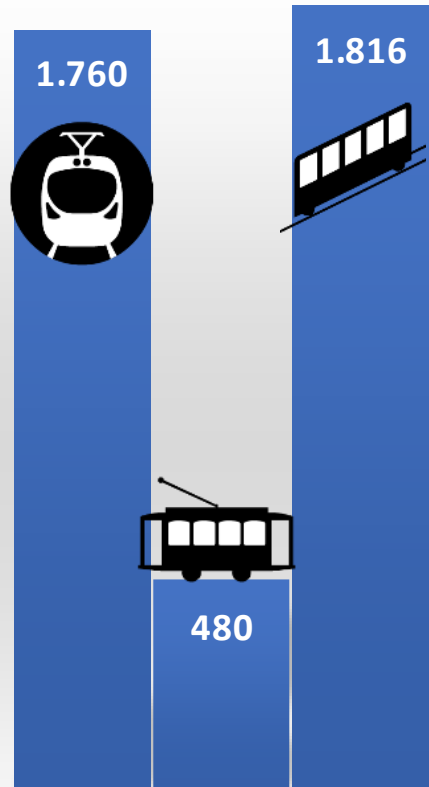
PROPOSTA

3. Oportunitat per al Tibidabo i Collserola

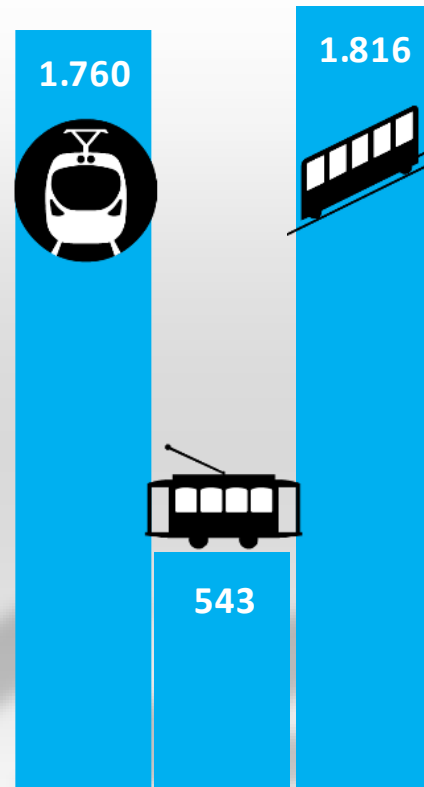
Reforma tramvia número 525 i 3 tramvies blaus



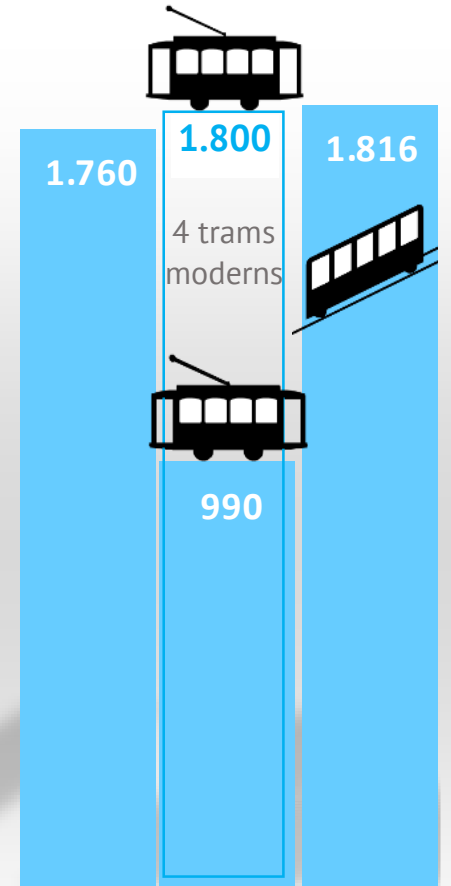
525



Metro L7 4 Funicular futur tramvies blaus



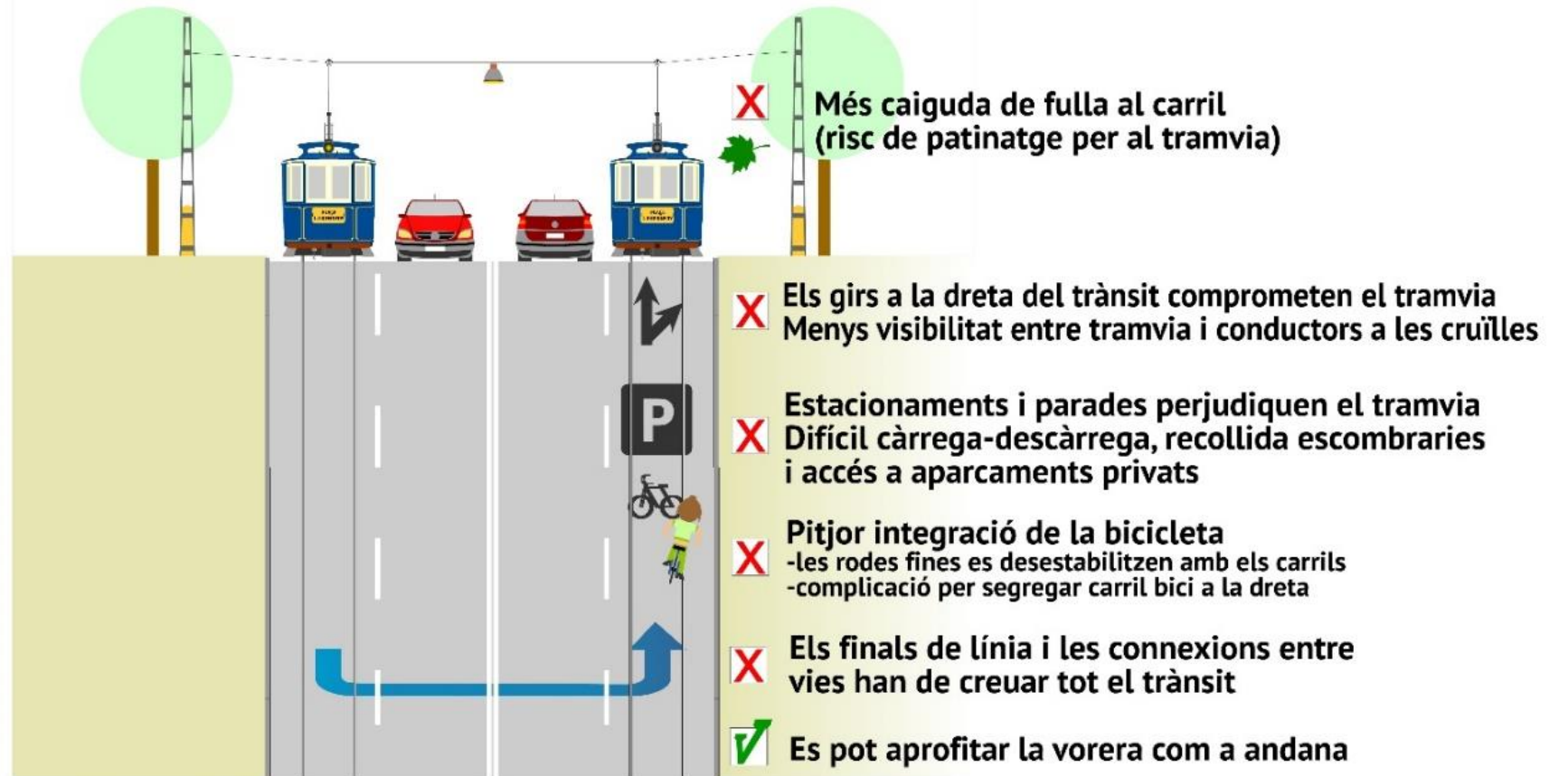
Metro L7 3 tramvies blaus i el 525 Funicular futur



Metro L7 2 tramvies blaus i 2 moderns Funicular futur

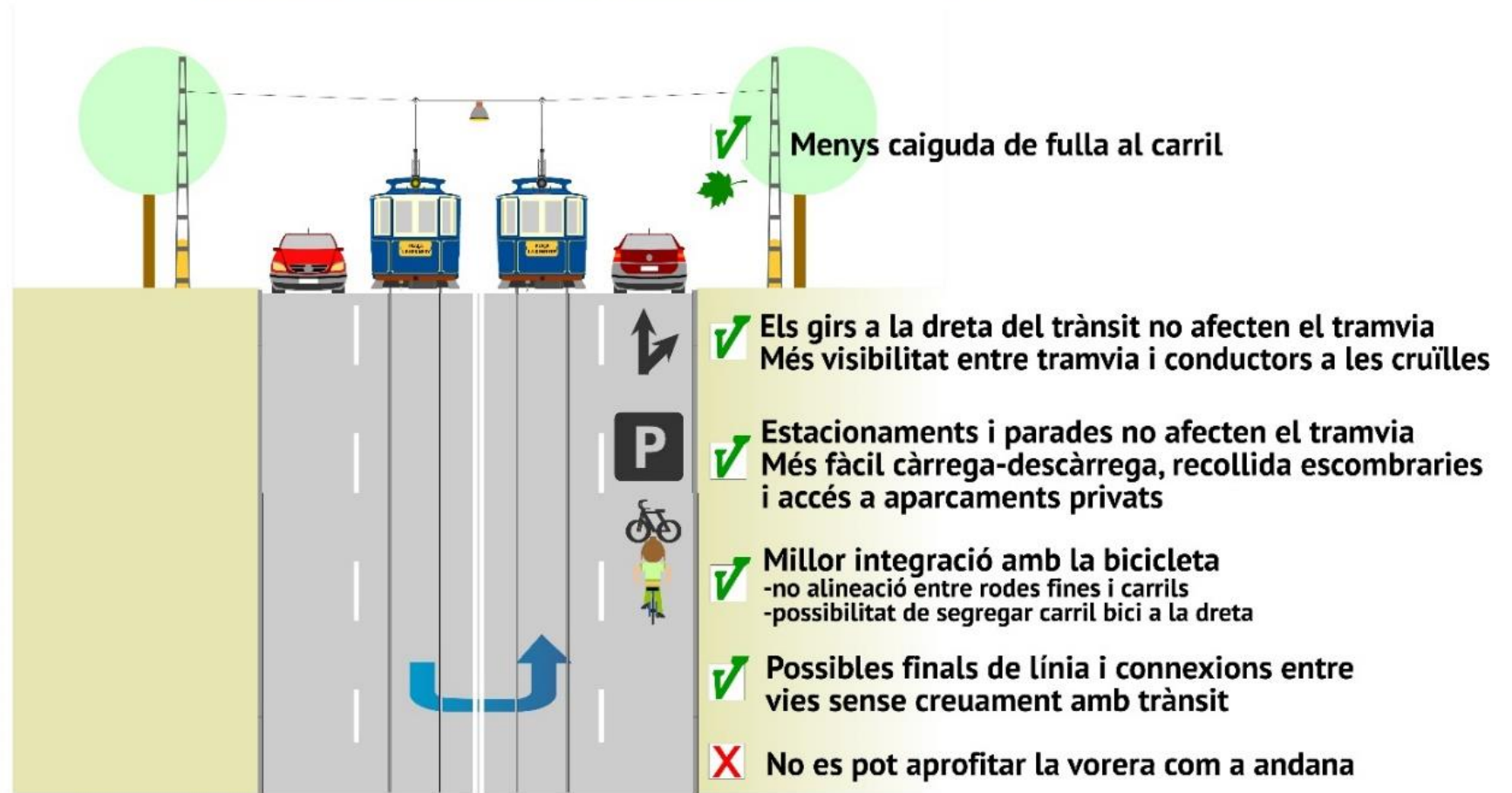
4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals

X Tramvia pel carrils laterals



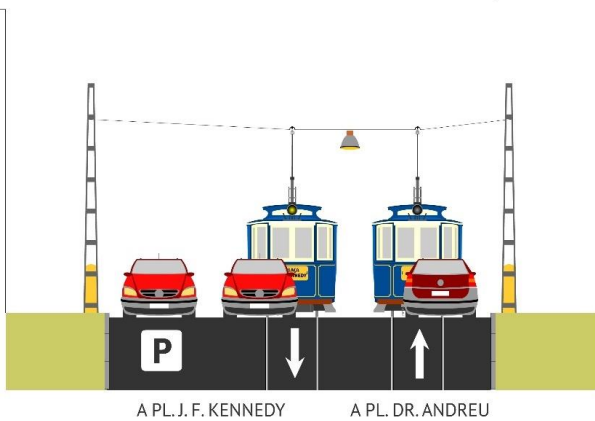
4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals

✓ Tramvia pels carrils centrals

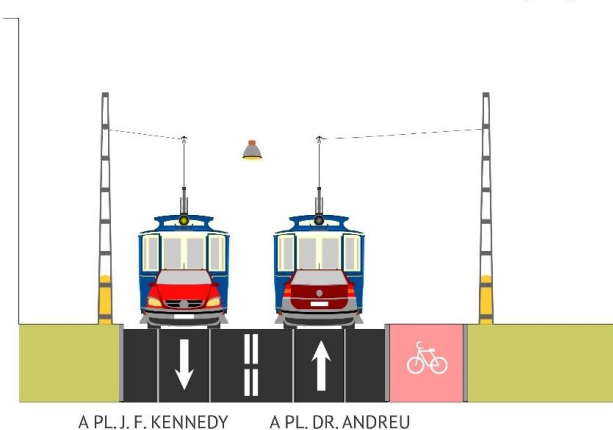


4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals

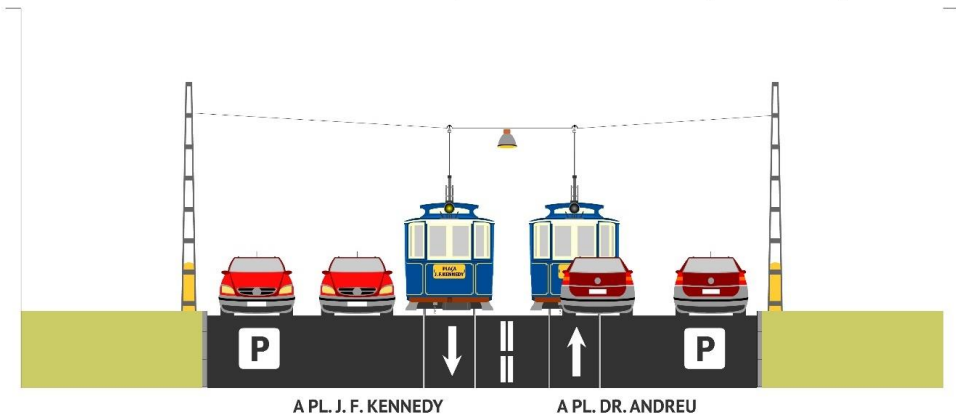
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (estat actual)



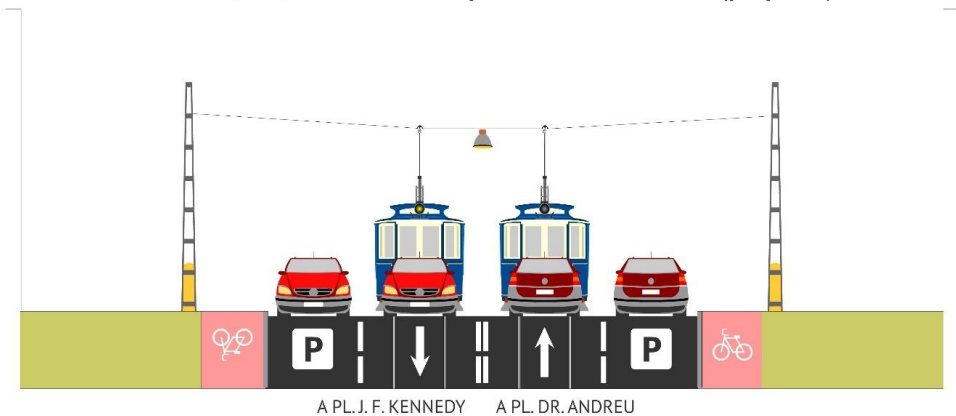
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (proposta)



Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (estat actual)

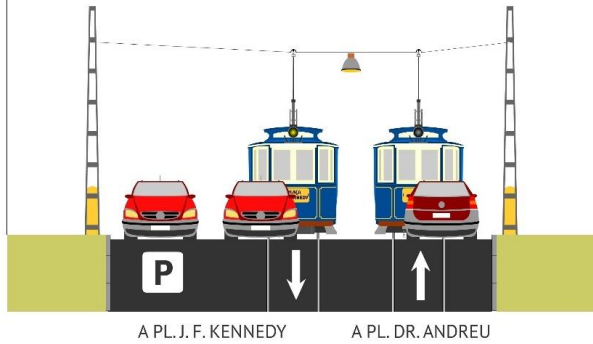


Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (proposta)

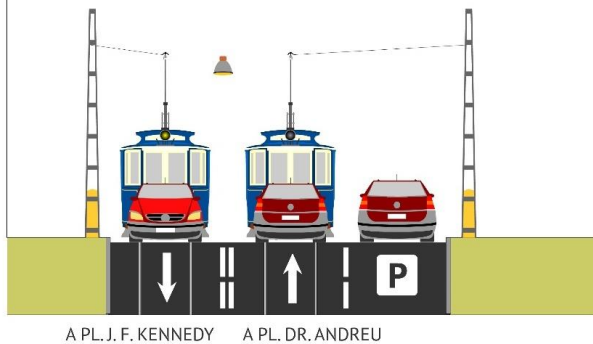


4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals

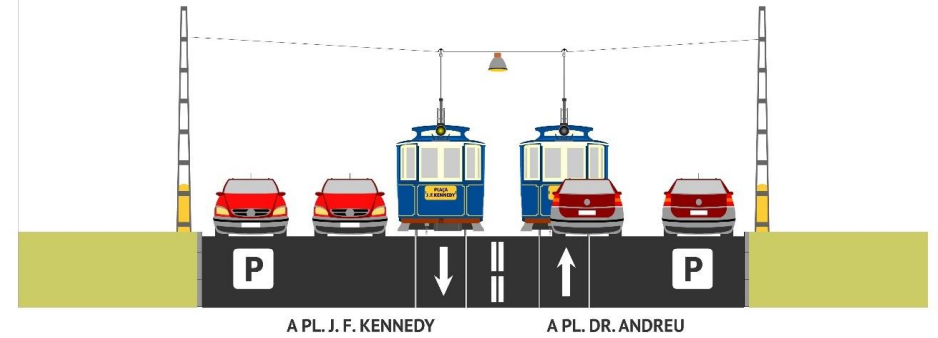
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (estat actual)



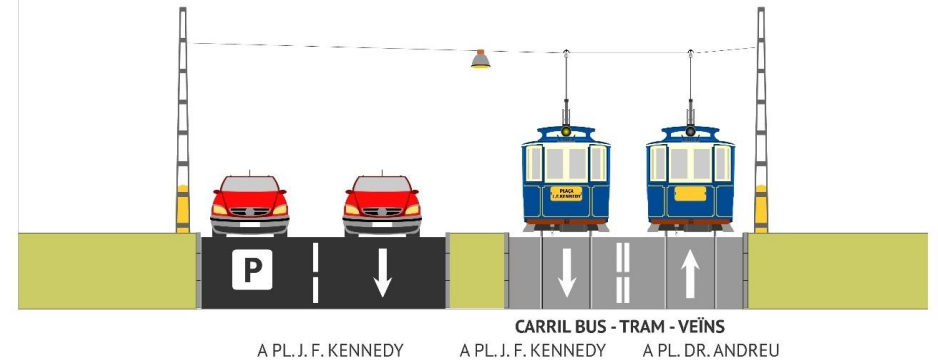
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (proposta)



Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (estat actual)

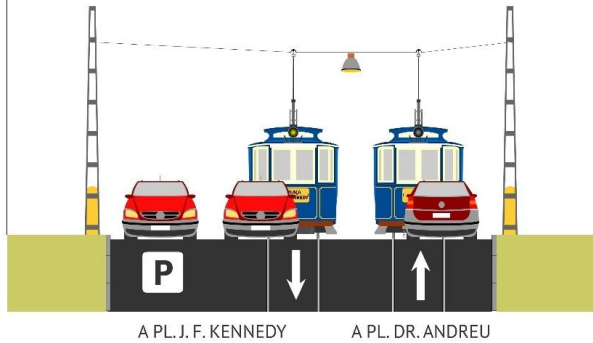


Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (proposta)

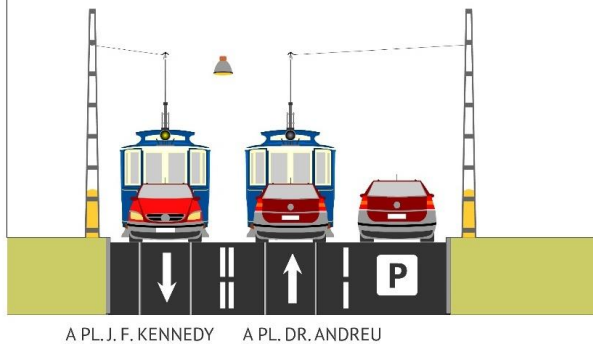


4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals

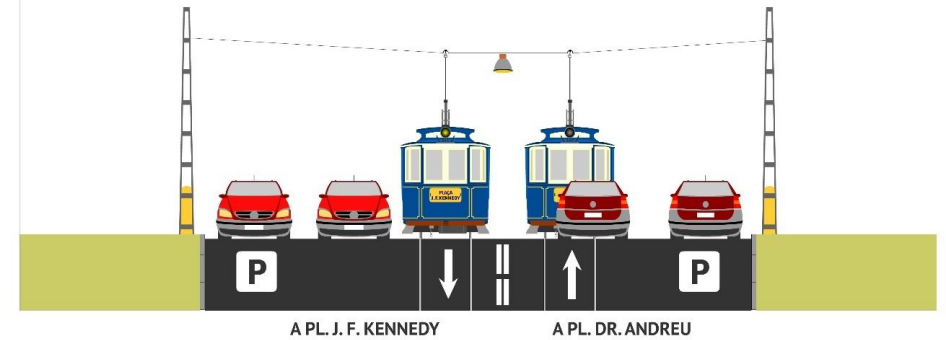
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (estat actual)



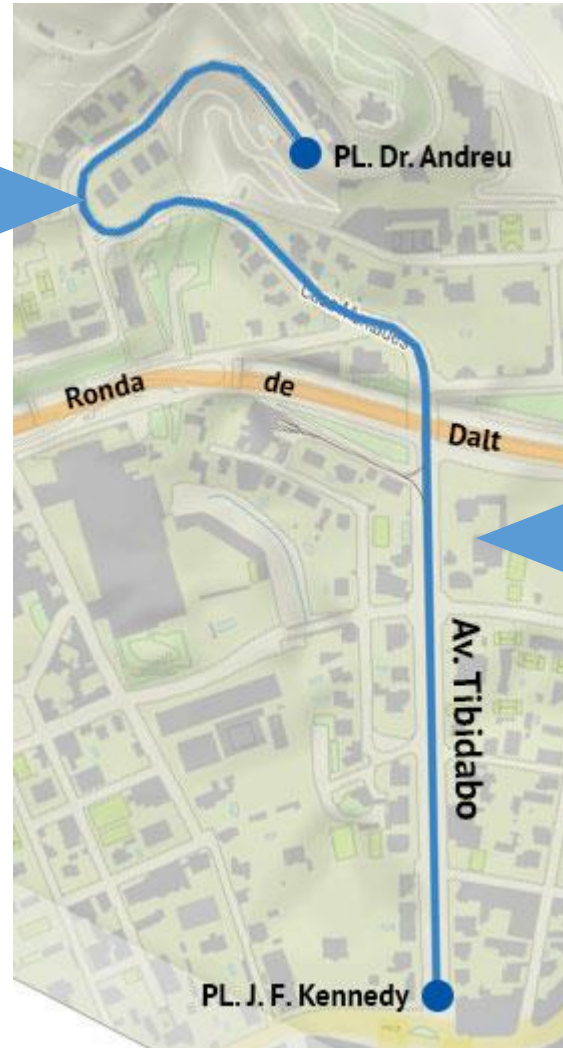
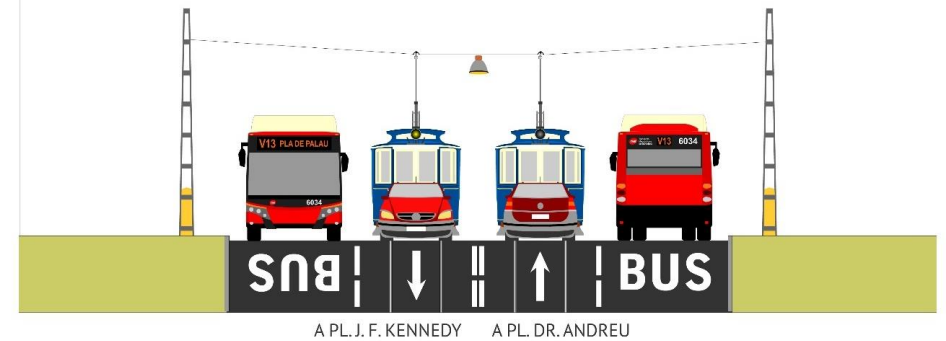
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (proposta)



Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (estat actual)

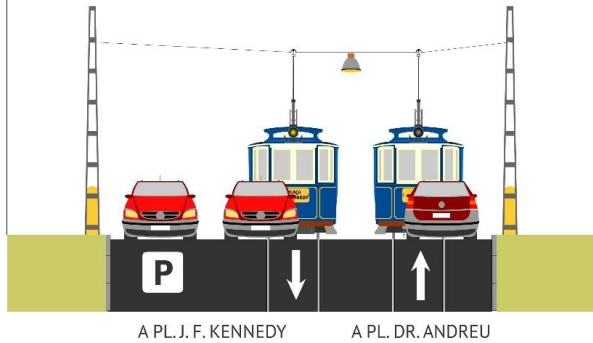


Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (proposta)

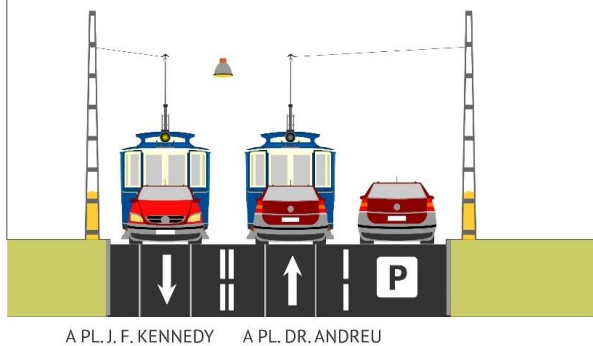


4. Necessitat d'un projecte amb vies centrals

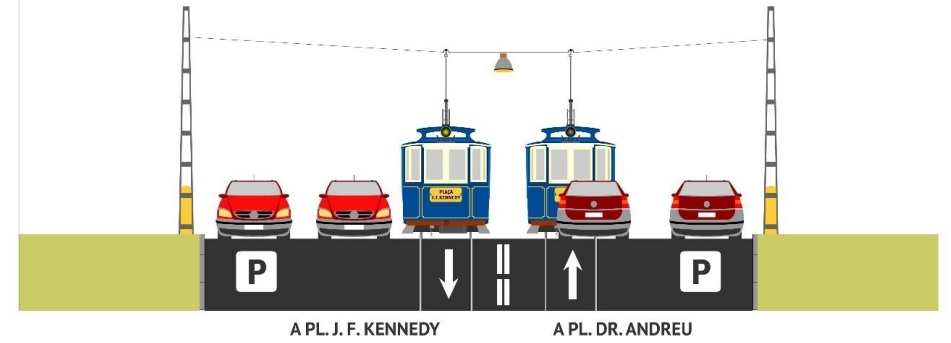
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (estat actual)



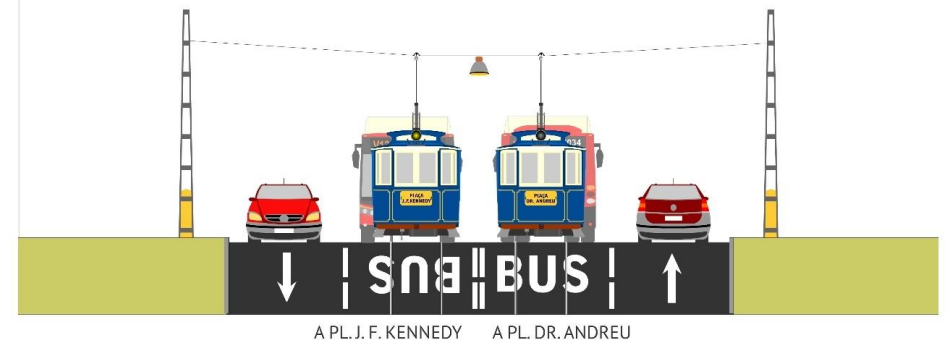
Av. Tibidabo. Ronda de Dalt - PL. Dr. Andreu (proposta)



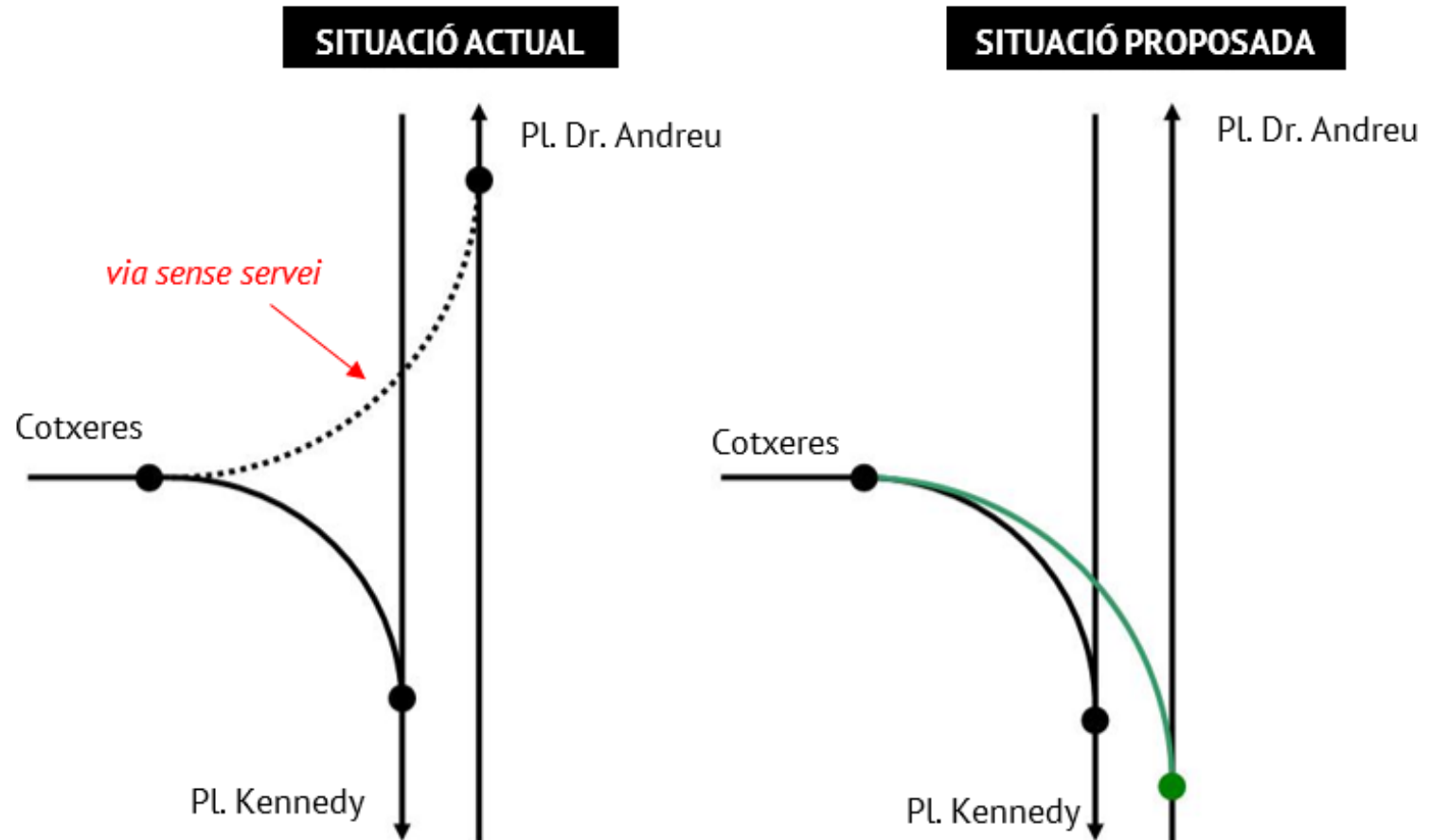
Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (estat actual)



Av. Tibidabo. PL. J. F. Kennedy - Tram Ronda de Dalt (proposta)



5. Propostes de nous serveis i terminals

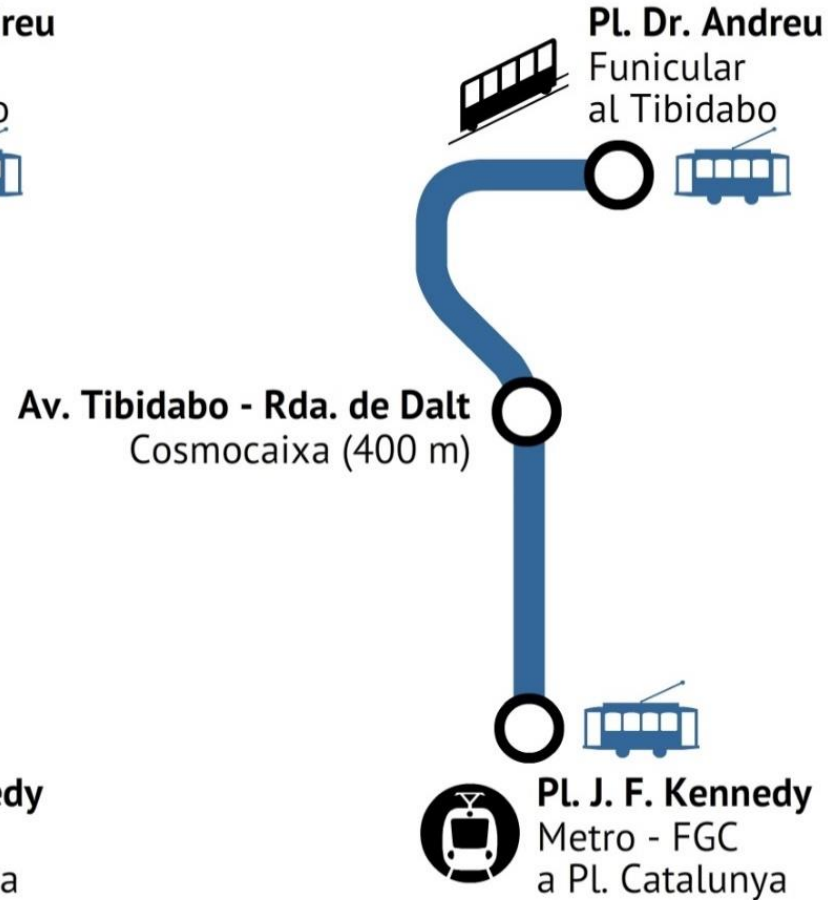


5. Propostes de nous serveis i terminals

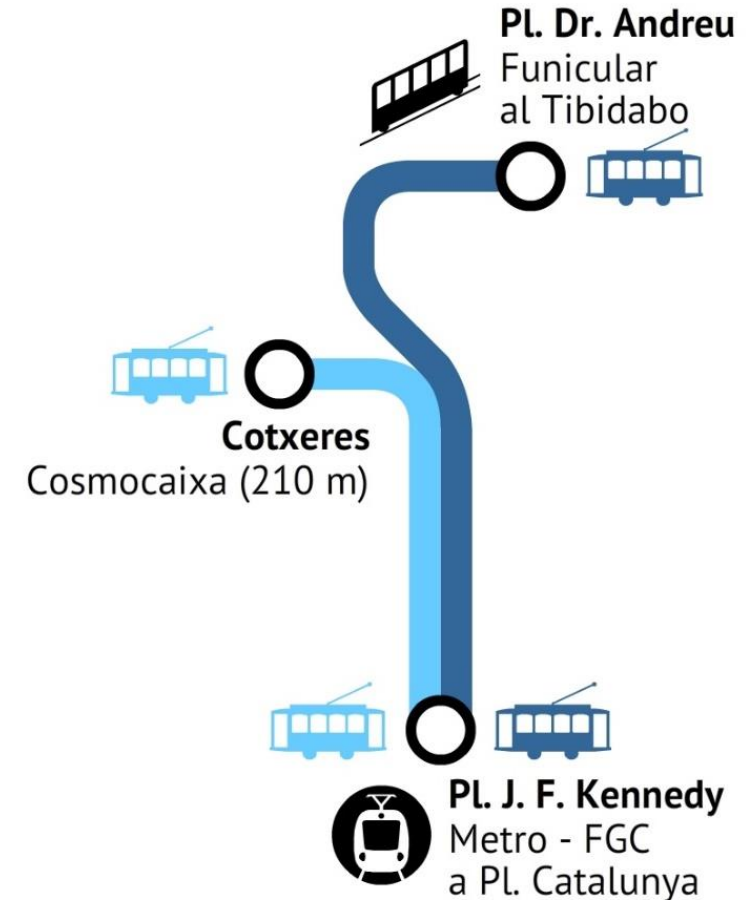
Darrer servei



Proposta parada intermèdia

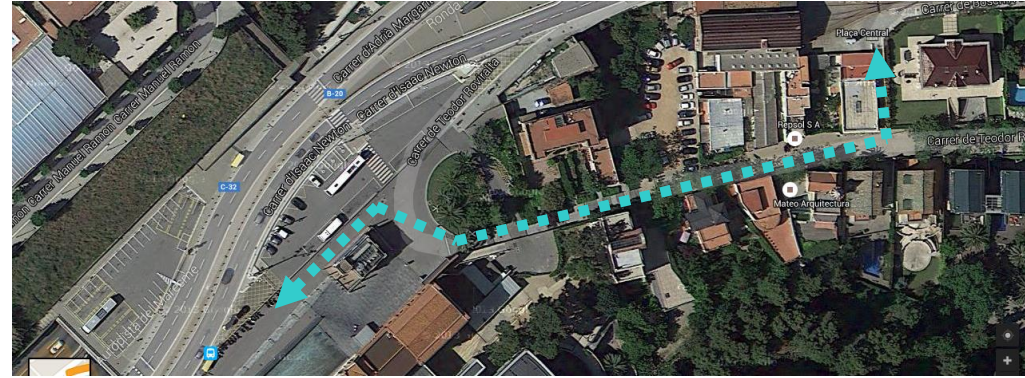


Proposta de nova línia



5. Propostes de nous serveis i terminals

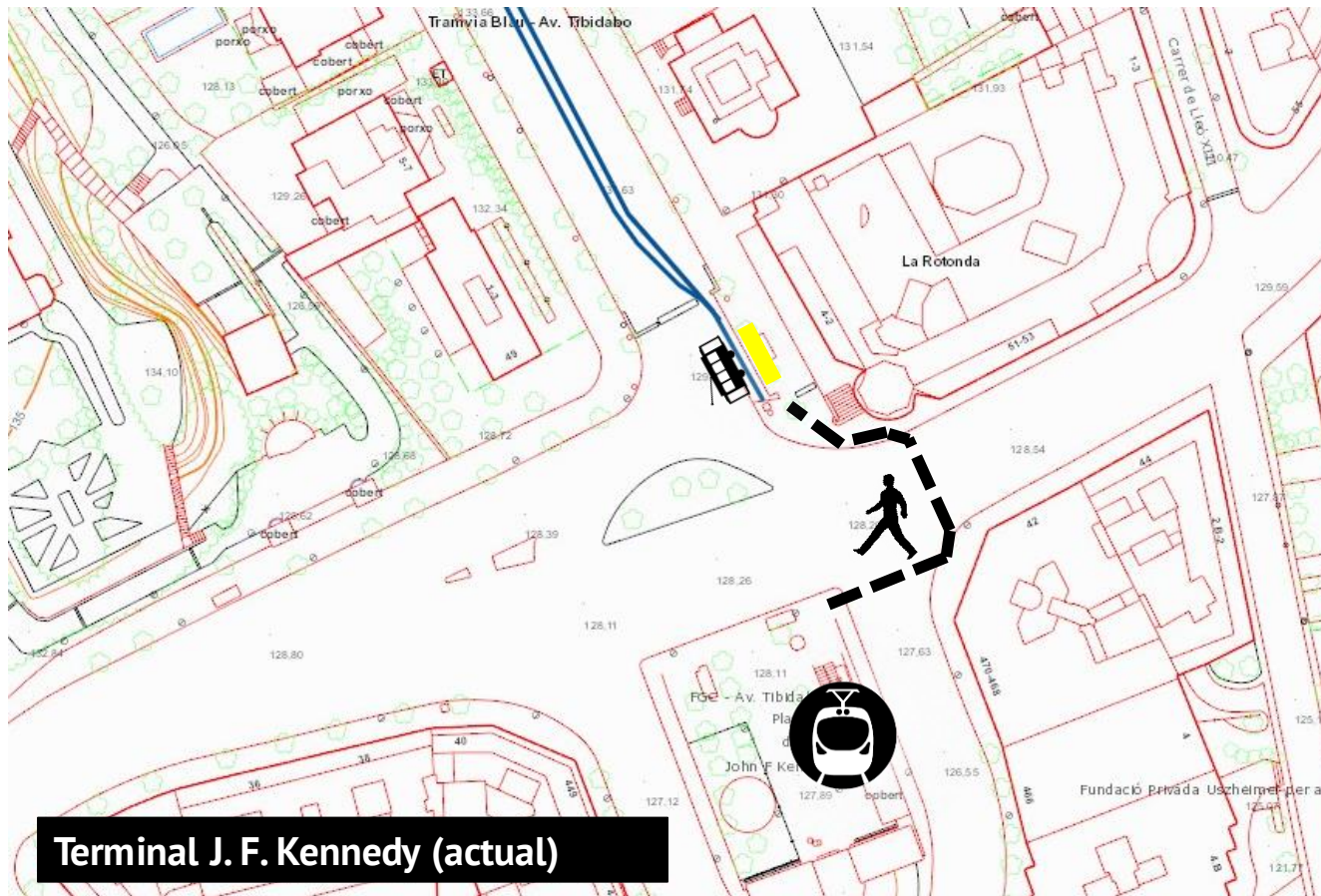
Plaça Central
CosmoCaixa
210 METRES



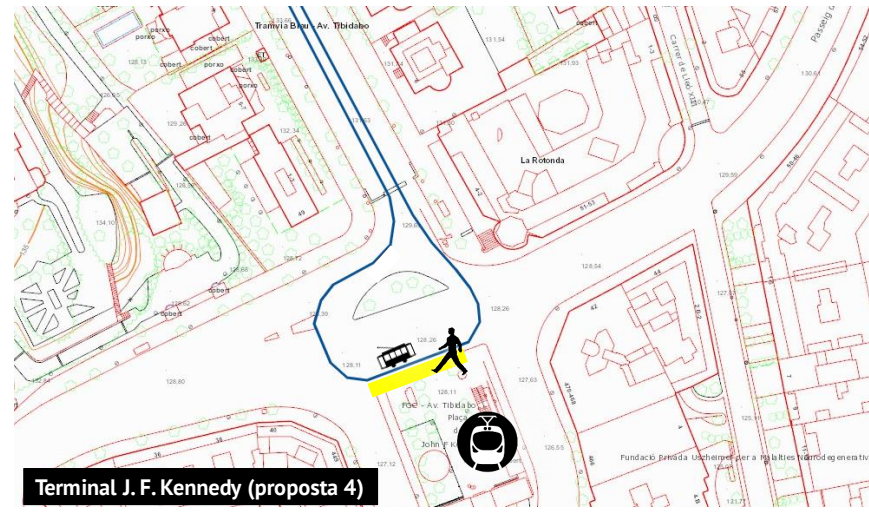
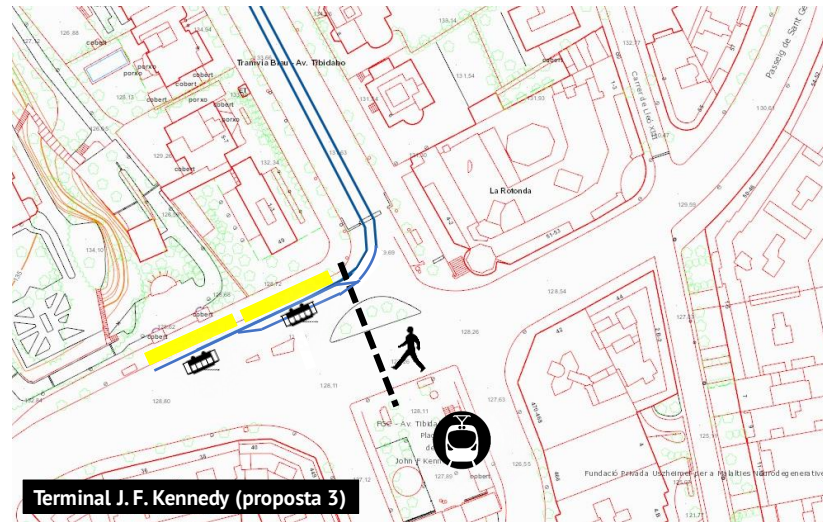
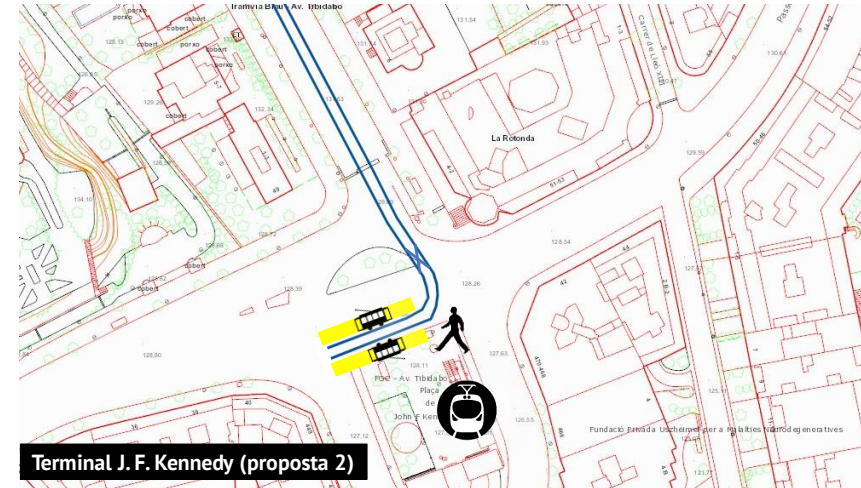
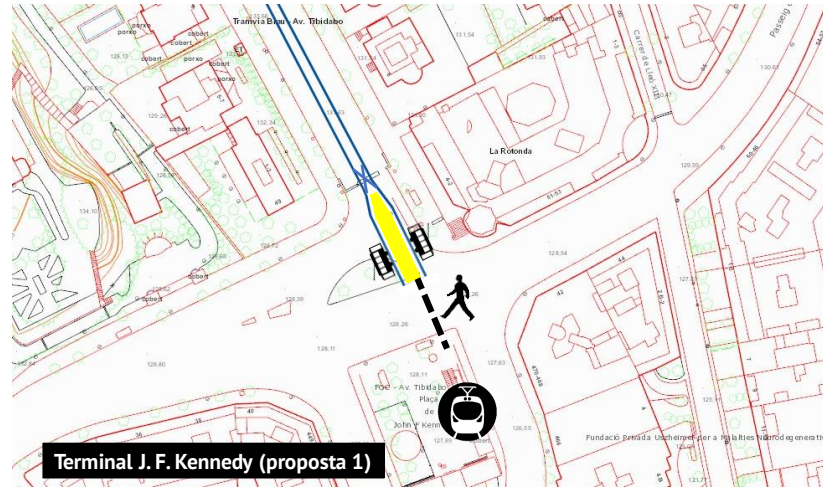
5. Propostes de nous serveis i terminals



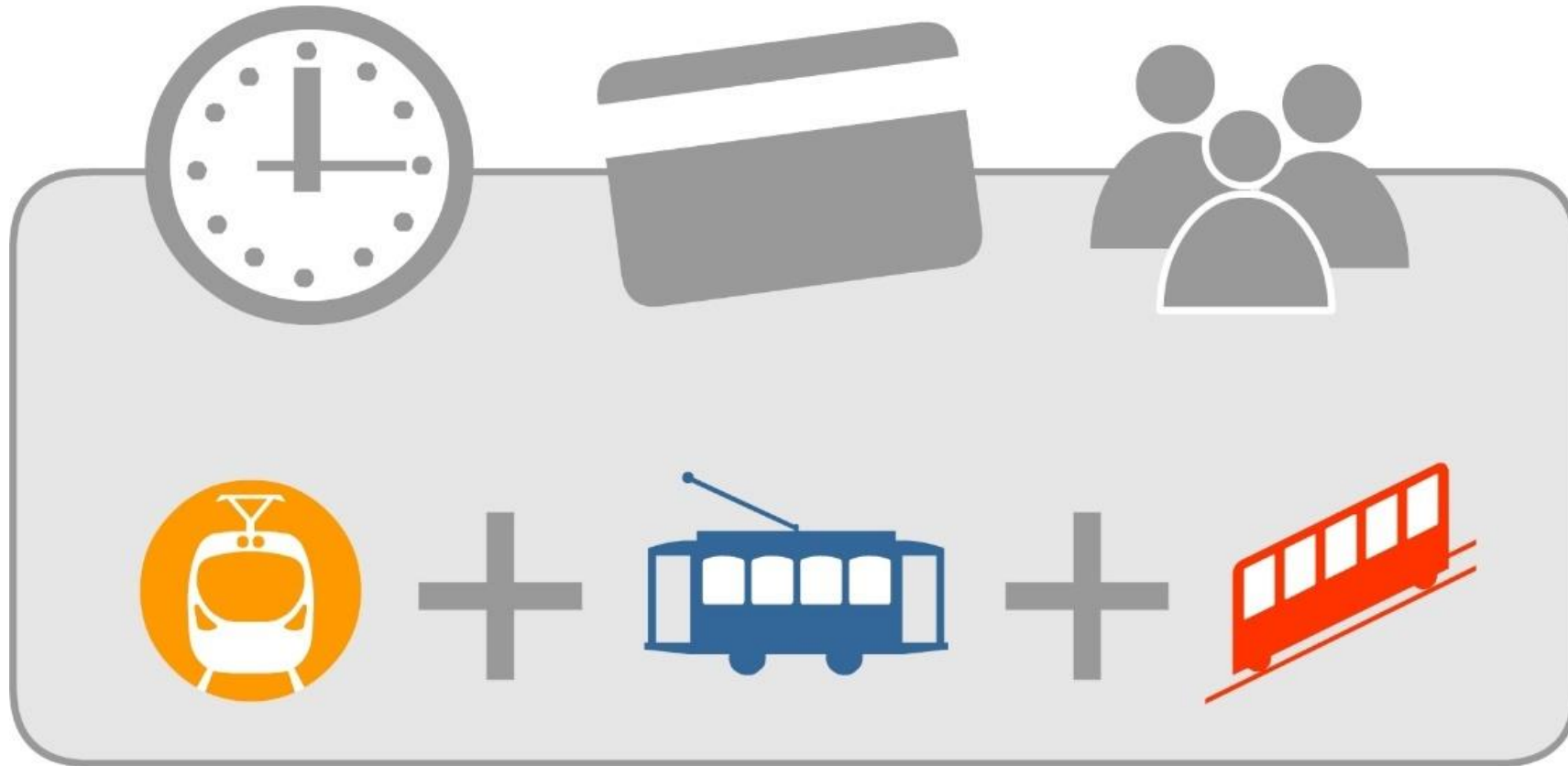
5. Propostes de nous serveis i terminals



5. Propostes de nous serveis i terminals



6. Altres propostes



6. Altres propostes

- Servei diari
- Increment de la capacitat del sistema incorporant més material mòbil operatiu i assegurant els temps de viatge
- Servei coordinat amb el funicular i amb el parc d'atraccions (amplitud horària)
- Supressió de la venda a bord i ús dels canals de venda habituals de TMB i FGC
- Creació de bitllets multimodals Metro TMB + Metro FGC + Tramvia Blau + Funicular del Tibidabo
- Creació de bitllets combinats amb les entrades al Tibidabo i al Cosmocaixa
- Integració a paquets turístics
- Recursos humans: xarxes de voluntariat i cooperació amb altres operadors i institucions



CONCLUSIONS (1/2)

Tenint en compte la confluència de **factors històrics, urbanístics i de mobilitat**, i després d'estudiar el Tramvia Blau a fons, arribem a les següents conclusions:

1. El Tramvia Blau ha de ser objecte de preservació i atenció per part de les administracions públiques pel seu **alt valor històric** i pel fet de trobar-se al principal corredor de connexió entre Barcelona i el cim del Tibidabo.
2. Cal una **planificació integrada** dels diversos sistemes de mobilitat al principal accés al Tibidabo: metro L7 (FGC), Tramvia Blau (TMB) i Funicular del Tibidabo (BSM) si es vol aconseguir incrementar l'ús del transport públic i reduir l'ús del cotxe.
3. L'actual transport públic d'accés al Tibidabo és de **baixa capacitat** perquè depèn o d'autobusos o d'un Tramvia Blau poc potenciat, cosa que condiciona l'oferta en una part o en la totalitat dels tres itineraris existents: Històric (Balmes-Av. Tibidabo), Vallvidrera i bus directe per la carretera de l'Arrabassada.
4. La combinació FGC + Tramvia Blau + Funicular és la **ruta més directa entre Barcelona i el cim del Tibidabo**, i ben coordinada no té uns temps de viatge gaire superiors a les alternatives Vallvidrera i Carretera de l'Arrabassada.



CONCLUSIONS (2/2)

5. El futur funicular del Tibidabo i la línia 7 del metro (FGC) poden oferir una capacitat al voltant de 1.800 passatgers per hora i sentit. El Tramvia Blau podria generar una **oferta de transport entre 480 i 1.800 passatgers per hora i sentit**, donant coherència a la capacitat de tot el corredor.
6. La potencialitat de la infraestructura tramviària no s'aprofitava: l'oferta del Tramvia Blau era del tot insuficient i la seva **explotació anacrònica des del punt de vista comercial**.
7. És possible ampliar la demanda del servei aconseguint una parada intermèdia o una nova línia per donar accés al **Cosmocaixa**, que rep una important afluència de visitants, aproximadament la meitat que el Tibidabo.
8. L'avinguda del Tibidabo necessita una reforma urbanística amb una **rectificació en l'alineació de les vies** per evitar les actuals contradiccions amb els carrils del trànsit, que generen situacions de veritable confusió.
9. La reforma de l'avinguda del Tibidabo ha de **mantenir les vies al centre de la calçada** per evitar que les afectacions dels girs, les càrregues i descàrregues i l'accés als aparcaments privats per part dels vehicles privats.



