

El Periódico, 10/3/2009 PROJECTE MUNICIPAL PER TRANSFORMAR UNA DE LES PORTES D'ENTRADA DE LA CAPITAL CATALANA

BCN vol reduir el carril bus-VAO a la Meridiana per humanitzar-la

1. • L'ajuntament reclama que s'allunyi 690 metres el primer semàfor de la ciutat i obrir un bulevard
2. • Amb el pla, que la Generalitat rebutja, es guanyaria trama urbana en un espai en plena renovació



Pas elevat a la Meridiana on se situaria el nou semàfor. Foto: ELISENDA PONS

ALBERT OLLÉS / XABIER BARRENA
BARCELONA

Hi ha una llei no escrita que diu que una ciutat comença on se situa el primer semàfor. Encara que en alguns casos, com a l'avinguda Meridiana, abans de topar amb el primer senyal lluminós el conductor ja faci una bona estona que travessa la ciutat. En concret, circulant sobre la frontera que separa dos populosos districtes, Sant Andreu i Nou Barris. El problema és que aquesta via, a més, és un dels principals accessos en vehicle de la ciutat, i això ha desembocat en un pols cada vegada més tens entre l'ajuntament i la Conselleria de Política Territorial i Obres Públiques sobre el seu futur. Tots dos estan embrancats en un debat gairebé conceptual sobre on comença la ciutat, que l'inici de les obres de construcció d'un carril bus-VAO (exclusiu per a transport públic i cotxes privats amb tres passatgers o més) entre Ripollet i la Meridiana ha intensificat.

El nou carril enllaçarà el Vallès Occidental amb Barcelona a través de la C-58. La carretera és competència de la Generalitat, però una vegada entra a la capital i es converteix en la Meridiana, és el primer semàfor el que marca la frontera. Aquest se situa ara a Can Dragó, entre el passeig de Santa Coloma i l'avinguda de Rio de Janeiro, i el que proposa l'ajuntament és moure'l 690 metres, sentit Besòs, per *pacificar* l'avinguda i guanyar trama urbana. La conselleria s'hi oposa pels seus innegables efectes sobre el trànsit, és a dir, per les previsible retencions que causaria l'entrada simultània en servei del carril exprés i del senyal lluminós. La lectura de l'àrea municipal d'Urbanisme és diferent. El semàfor de Can Dragó es troba 2,4 quilòmetres dins el terme de Barcelona. Fins a arribar-hi, la Meridiana es converteix en una autopista urbana

insalvable per als vianants, un mur infranquejable que separa la Trinitat Nova de la Trinitat Vella. Això topa de cara amb els importants esforços de l'ajuntament per retornar espai públic als ciutadans i reduir la jerarquia dels vehicles privats, amb el pla de conversió de l'avinguda Diagonal en passeig com a exemple estrella.

GRAN TRANSFORMACIÓ

Un altre punt en què el govern de Barcelona basa la seva reivindicació és el de la transformació urbanística que viu la zona, per mirar de superar la seva històrica imatge de marginalitat i convertir-se en un nou centre de la ciutat. A la banda de muntanya, la de Nou Barris, hi ha en marxa quatre projectes: la renovació de Porta, la substitució dels 900 pisos afectats per aluminosi a la Trinitat Nova, la reforma de Torre Baró i la llei de barris a Ciutat Meridiana. A la banda de mar, la de Sant Andreu, se'n concentren sis més: la reconversió de les casernes de Sant Andreu, la reurbanització del passeig de Santa Coloma, el pla Porta Trinitat, la llei de barris a Trinitat Vella, l'enderrocament de la presó i l'ARE de Vallbona.

Basant-se en tots aquests arguments, el govern municipal reclama que la primera cruïlla semaforitzada de Barcelona passi a ser a la confluència (ara virtual) entre la prolongació del carrer del Tossal i la Via Bàrcino (Trinitat Vella), i el carrer de la Llosa (Trinitat Nova). Aquesta mesura aniria acompanyada d'alguns altres canvis, com ara la disminució de l'amplada dels carrils de circulació i la reconversió gradual dels vorals en voreres, amb la corresponent dotació d'arbres i mobiliari urbà. També es crearia un pas elevat de vianants a la cota superior dels dos barris, i un vial que donaria continuïtat a la carretera de Ribes, sense interferir amb el trànsit de la Meridiana.

COMPROMÍS INCOMPLERT

La proposta municipal inclou millores en la mobilitat del transport públic i dels mateixos usuaris del nou carril bus-VAO. Segons asseguren els autors, compatibilitza els objectius globals de mobilitat amb els locals de la ciutat i crea una nova "porta" d'accés on conviurien artèries viàries principals i el teixit urbà, a l'estil de la plaça de Cerdà, a la Gran Via.

Les mateixes fonts afirmen que han pactat verbalment amb la Generalitat la inclusió de la proposta al projecte del nou carril, a canvi de facilitar-ne la tramitació. Un compromís que consideren incomplert al veure que han començat les obres i la cessió a la ciutat del tram no s'ha concretat.

150.000 cotxes al dia

TRES ANYS D'OBRES

El carril bus-VAO de la C-58 serà el primer que s'estrenarà a Catalunya. Té una distància de 6,9 quilòmetres i la seva complexa construcció, que va començar

al febrer, durarà tres anys. La dificultat de l'obra radica en la densitat circulatoria del tram.

DOS CARRILS SEGREGATS

Els 150.000 cotxes que el recorren diàriament el converteixen en el més usat de la xarxa viària catalana. Tindrà dos carrils segregats de la resta, dels quals no es podrà sortir una vegada s'hagi entrat per facilitar-ne el control del bon ús.