

EL PAÍS 17.06.08

El tranvía de la Diagonal suprimirá cuatro carriles para coches

Una vez tomada la decisión política, las obras durarán unos dos años

BLANCA CIA - Barcelona - 17/06/2008

Más transporte público y menos tráfico de vehículos privados. La conexión de los dos ramales del tranvía -el del Llobregat y el del Besòs- supondrá la supresión de cuatro carriles de circulación rodada, de acuerdo con la propuesta entregada por Tram -la empresa concesionaria del tranvía- a la Autoridad del Transporte Metropolitano de Barcelona (ATM) y conocida por el Ayuntamiento de Barcelona.

Las aceras tendrán 10 metros y se suprimirán los paseos centrales

La empresa del tranvía podría duplicar el número de pasajeros

La propuesta de conexión por la Diagonal que la empresa Tram entregó a la ATM también es conocida por el Departamento de Política Territorial, que ya ha expresado su acuerdo en incluirla en la revisión del próximo Plan Director de Infraestructuras. Pero todo está supeditado al que tiene la última palabra: el Ayuntamiento de Barcelona. Una vez tomada la decisión política, podrán comenzar las obras, que durarán unos dos años.

De acuerdo con la propuesta, el tranvía circulará por el centro de la avenida en los dos sentidos. A los lados de los tranvías, se sitúan las dos calzadas con tres carriles por dirección, dos de ellos -uno por sentido- reservados a carril bus. Es decir, los 10 carriles actuales de circulación -entre los cuatro de los laterales y los seis del tronco central- quedarán reducidos a seis.

La sección de las aceras también cambiará. De acuerdo con la propuesta, desaparecen los actuales paseos centrales a cambio de que las aceras alineadas con las fachadas tengan 10 metros. Esa dimensión es la que tienen las aceras del paseo de Gràcia, por ejemplo, uno de los principales bulevares de Barcelona.

Las actuales aceras de la Diagonal son estrechas -tienen algo más de tres metros- y poco adecuadas para el paseo, algo que suele tener un impacto directo en el comercio y la restauración. Por otra parte, la convivencia de peatones, ciclistas y el estacionamiento de motocicletas en los actuales paseos centrales también resulta complicada y fuente de conflictos.

La ubicación del tranvía en el centro y en vías que discurran una junto a la otra -como está en el ramal del Trambaix- tiene que ver con la necesidad de conectar las vías por posibles incidencias. Se trata, por ejemplo, de poder desviar un convoy si hay una avería o un accidente.

La propuesta de la conexión de los tranvías por la Diagonal dibuja la intersección de las plazas rodeándolas en cada dirección. Eso se proyecta en el caso de Francesc Macià, en la plaza de Joan Carles I -más conocida como *el Llapis* o *Cinc d'Oros*- y en la de Mossèn Cinto Verdaguer. Lo que no se concreta es la forma de resolver el tramo

final. Es decir, el cruce de la Diagonal con las calles de Aragó y Marina y su conexión con la plaza de las Glòries. En la propuesta no se define una solución a la espera de conocer cómo se proyecta la futura plaza de las Glòries y, sobre todo, cómo se reordena el tráfico de aquella zona.

Fuentes conocedoras de los estudios de la secuencia de los semáforos señalan que la implantación del tranvía supondrá ajustes en las frecuencias, que se suavizarán si las paradas de los tranvías se colocan coincidiendo con la cadencia del cambio de los semáforos. La carga y descarga se resolverá con entrantes en las aceras de manera que las furgonetas pudiesen estacionar. Lo que suele ocurrir ahora es que estacionen en la calzada, sin más, o se suban a la acera.

Quien sale más beneficiada por la conexión por la Diagonal es la empresa, que ya ha calculado que los actuales 55.000 pasajeros del Trambaix podrían duplicarse si el tranvía se adentrara en la avenida.

Técnicos de movilidad del Consistorio y de Urbanismo están realizando estudios para afinar las consecuencias de movilidad y de los semáforos de la implantación del tranvía en esos cuatro kilómetros de la Diagonal. Una avenida que fue utilizada en 2006 por una media de 96.000 vehículos diarios, según indica el punto de control situado en un punto entre la Via Augusta y la Rambla de Catalunya.

También está sobre la mesa el impacto del tranvía en los autobuses de TMB. Mientras se realizan esos estudios, responsables del Ayuntamiento reconocen que los problemas de la reorganización del tráfico con el tranvía antes parecían insalvables. Ahora, no.

Un bulevar del siglo XXI

El enlace de los tranvías por la Diagonal supone una apuesta por el transporte público, por un lado, y darle una vuelta al dibujo de una avenida realizada a pedazos. El tronco central fue diseñado entre finales del siglo XIX y principios del XX. Lo que se proyectó como zona de paseo, de personas principalmente y de coches de caballos, se fue llenando de coches. Y ahora es una avenida trampa para los coches -los semáforos la hacen interminable- y un incómodo paseo para los peatones. La actividad comercial sólo tiene presencia desde Francesc Macià hasta paseo de Gràcia y luego languidece hasta desaparecer. Por todo ello, el distrito del Eixample ya ha lanzado la idea de redefinir la Diagonal del siglo XXI. Y la introducción del tranvía puede ser el escenario para hacerlo.

Esta redefinición, por cierto, incluiría el arbolado de la Diagonal, básicamente plátanos y palmeras. De las cuatro hileras actuales, las dos más exteriores no se verían afectadas. En cambio, las dos que ahora se alinean con el tronco central deberían ser resituadas a los lados del tranvía. Es decir, que los árboles deberían ser trasplantados. O no.