

Els 4 quilòmetres de tramvia per la Diagonal costaran 90 milions

RAMON COMORERA
BARCELONA

La decisió d'unir el Trambaix, a la plaça de Francesc Macià, i el Trambesòs, a la de les Glòries, per la ruta més curta dels quatre quilòmetres en línia recta de la Diagonal, implica optar per un altre model urbà al cor de Barcelona. Suposa més espai, on és molt escàs i valuós, per al transport públic i, en conseqüència, menys per al fins ara omnipresent trànsit privat. És la tendència imparabile a les congestionades urbs modernes, però és un pas difícil en una artèria d'aquesta magnitud. D'aquí vénen els dubtes socialistes, i d'altres partits, els últims anys. Amb l'anunci de Jordi Hereu, **la Diagonal perdrà quatre dels seus vuit carrils sempre plens de vehicles.** La complexitat de la reurbanització i del desviament de serveis també dispara el cost fins a uns 90 milions, la meitat del que valdrà el difícil túnel Sants-Sagrada de l'AVE.

Una vegada presa la decisió política, que també inclou que el recorregut sigui per la superfície i no soterrat totalment o parcialment com s'ha estudiat en aquest llarg debat, haurà de venir la decisió tècnica sobre la distribució dels 50 metres d'amplada de l'avinguda. Dues són les alternatives que hi ha sobre la taula de les institucions implicades, ajuntament i Generalitat, aquesta a través de l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM): col·locar les vies de cada sentit separades als laterals o juntes al centre. L'última és la que té més opcions, encara que en el procés de debat i consens polític i ciutadà que l'alcalde obre amb l'anunci a aquest diari es tindran en compte totes dues.

VORERES DE 10 METRES

Si els combois circulen pel centre, les voreres tindran 10 metres, ara en fan poc més de tres, i les dues calçades de circulació de tres carrils (una per a autobusos i taxis) estaran separades per la franja del tramvia. Els dos carrils bici podrien estar entre els cotxes i els trens o, més probablement, a les voreres, tot i que aquesta qüestió encara s'ha de decidir.

En el cas de situar les vies als laterals, la proposta inclou dos carrils per a vehicles de serveis als dos costats de l'avinguda, i amb això les voreres tenen set metres. Al centre s'ubicarien els sis carrils per a vehicles, dos d'aquests per a busos, en una configuració similar a l'actual. Les bicicletes passarien entre la vorera i el carril de servei.

El pressupost d'aquest projecte serà, en qualsevol cas, elevat, ja que els tècnics estimen necessària una inversió de 22 milions per quilòmetre.

La meitat del cost de la instal·lació del tramvia correspondrà als complexos treballs de desviament de tot tipus de serveis i de reurbanització d'un espai amb un grau d'utilització ciutadana molt alt, segons responsables de la conselleria.

Enllaçar les dues xarxes de tramvia a través de la Diagonal és la proposta que l'empresa operadora del servei ha entregat a l'ATM, el consorci de mobilitat que dirigeix la Conselleria de Política Territorial i del qual forma part l'Ajuntament de Barcelona. Una vegada el govern del municipi afectat ha pres aquesta opció, la Generalitat, que la vol impulsar amb consens municipal, inclourà el recorregut en la revisió del pla director d'infraestructures que ara porta a terme l'ATM.

L'empresa del tramvia estima que, amb l'enllaç de les dues xarxes a través de la Diagonal, aquesta forma de transport pot arribar a duplicar el passatge. El 2007, les cinc línies (tres cap al Baix Llobregat i dues cap al Barcelonès Nord) van registrar 20,8 milions de viatges. El Trambaix, que en total té 15,6 quilòmetres, és el més utilitzat amb 55.000 validacions diàries. El Trambesòs, que cobreix una distància inferior als 14,5 quilòmetres, comptabilitza 23.000 passatgers cada dia.

La recuperació del tramvia a Barcelona va començar l'any 2004. En aquests quatre anys les noves línies han entrat en servei progressivament, alhora que el nombre de viatgers ha passat dels 7,6 milions als 20,8 esmentats.

Les enquestes de satisfacció del transport públic que es realitzen entre els usuaris de l'àrea metropolitana situen aquesta modalitat al capdavant amb una nota de 7,71 sobre 10 al Trambesòs i de 7,63 al Trambaix. Els aspectes més valorats són la facilitat d'accés i la neteja, mentre que els que reben una nota pitjor, encara que només algunes dècimes més baixa, són la freqüència de pas i la rapidesa. Més del 60% dels viatgers són dones amb edats entre els 24 i els 40 anys.

Jordi Hereu: "El tramvia i pacificar la Diagonal són compatibles amb la mobilitat"

Jordi Hereu compleix avui dos anys com a alcalde de Barcelona. Dos anys d'apologia de la cohesió social, la proximitat en l'acció política ciutadana i els barris com a eix bàsic d'intervenció. Dos anys amb unes eleccions municipals enmig, un govern inèdit de la capital catalana en minoria, una apagada, una crisi global d'infraestructures i una alarma de sequera. Dos anys sense cap projecte emblemàtic per poder passar a la història. Fins avui.

--¿S'unirà finalment el tramvia per la Diagonal?

--Sí, aquesta és la nostra decisió final. Però serà molt més que això, la Diagonal unirà el tramvia, ja que convertirem l'avinguda en el passeig de la Diagonal. Una nova concepció urbanística i de mobilitat que implicarà transformar molts dels seus usos actuals, mantenint-ne l'essència històrica, perquè es converteixi en un dels grans eixos cívics de la ciutat de Barcelona. Un gran canvi conceptual, de lloc de pas de la mobilitat privada a espai per a la mobilitat pública i per a la trobada dels ciutadans, que volem emmarcar en la celebració, l'any que ve, del 150 aniversari de la construcció de la trama de Cerdà.

--Però els tècnics municipals mateixos tenien dubtes per l'impacte que això suposarà en el trànsit de la ciutat...

--Els nombrosos estudis que hem realitzat ja ens permeten tenir l'evidència que és factible pacificar la Diagonal de forma compatible amb la mobilitat general de la zona i de la ciutat. Per a això redistribuirem la circulació de vehicles privats per la resta de la trama de l'Eixample.

--¿Com?

--Tenim alternatives molt estudiades, però encara no és el moment de concretar-les. Comencem a partir d'avui un procés de consulta amb les entitats i els veïns per consensuar molts temes: **la nova configuració de l'espai públic; el rol prioritari dels vianants; l'ampliació de les voreres; noves zones d'aparcament; la irrupció del transport públic, potenciat i cobrint tota l'avinguda de punta a punta, i la seva dinamització comercial.**

--¿I el calendari? ¿Quan començaran les obres?

--Encara no està definit. Demà mateix començarem el procés participatiu i en els pròxims mesos esperem tenir ja un primer projecte conceptual.

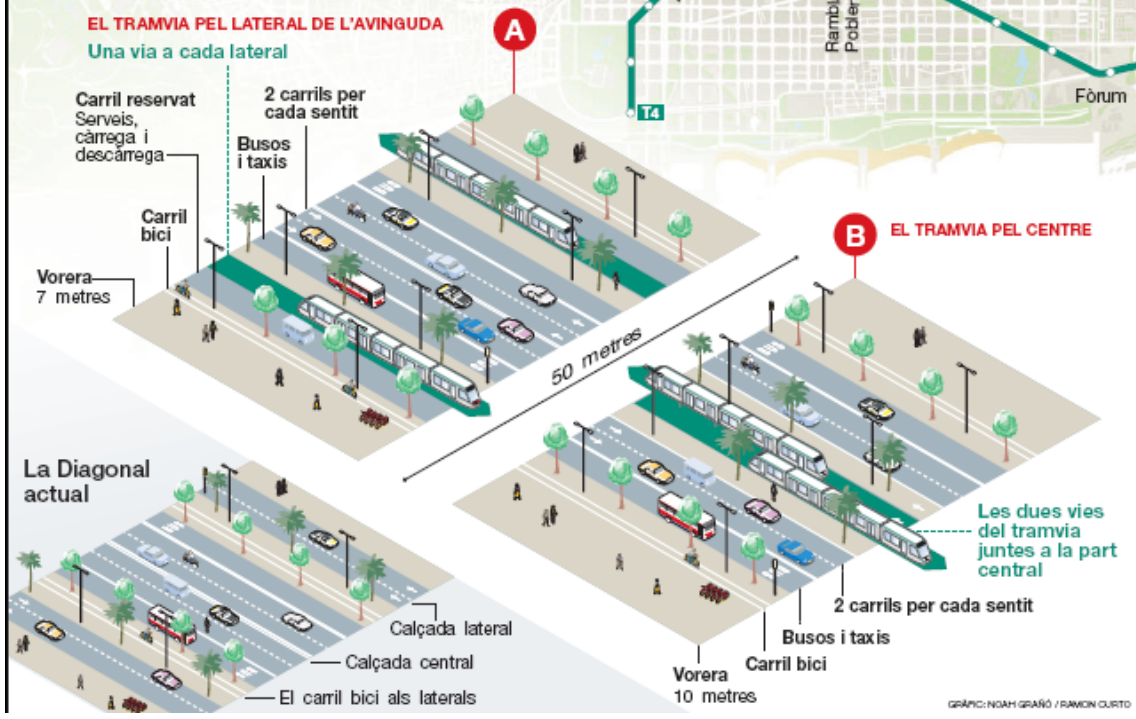
--Quan arribi el moment de les obres, que en aquest cas seran especialment complexes, Barcelona afegirà un nou punt de conflictivitat temporal en el trànsit i de molèsties als veïns.

--Estem construint unes infraestructures que són bàsiques de cara al futur i que redundaran en el bé de tots els barcelonins. En el cas concret de l'AVE a la Sagrera va més enllà, perquè estem creant un nou espai de centralitat a la ciutat. Tot i així, viurem tot aquest procés de concentració de grans obres al costat dels barcelonins, seguint dia a dia com evolucionen els treballs i de quina manera els afecta, i recordant-los que ho estem fent per a ells. Tot això generarà prosperitat en el futur, però també ara, oferint feina en un moment difícil com el que ara mateix estem vivint.

LA UNIÓ DEL TRAMBAIX I EL TRAMBESÒS



Les dues alternatives per al nou tram a la Diagonal



GRÀFIC: NOAH GRARÓ / RAMON CURTO