

EL PAÍS 09.09.08

El Consistorio planea un tranvía sin catenaria por la Diagonal

B. CIA - Barcelona - 09/09/2008

El Ayuntamiento de Barcelona planea que el tranvía que circule por el centro de la Diagonal lo haga sin catenaria. Es un sistema que funciona en el centro monumental de Burdeos (Francia) y evita el impacto de la catenaria -postes y cableados elevados- y la sustituye por una alimentación eléctrica que se toma del suelo. La alimentación parte de una red de interruptores que dan corriente al paso de las unidades. Cuando no hay tren sobre las vías, deja de suministrar energía, lo que evita el riesgo de descargas si se pisan las vías o el surco de alimentación que se sitúa entre ellas. En Burdeos, una vez se sale del centro histórico el tranvía vuelve a funcionar con catenarias.

Ese sistema se está estudiando para la unión de los dos tranvías de Barcelona (véase EL PAÍS del 16 de junio) tanto por parte de la empresa que los gestiona como por el Ayuntamiento de Barcelona.

EL PERIÓDICO 09.09.08

BCN preveu treure de la Diagonal el trànsit de pas, 74.000 cotxes al dia

1. • El pla del futur passeig començarà el 2011 i oferirà vies alternatives i més transport públic
2. • El canvi urbanístic per ubicar el tramvia inclourà la construcció de diversos pàrquings subterranis

RAMON COMORERA
BARCELONA

Per la Diagonal van passar cada dia laborable del 2007 un total de 98.782 vehicles entre la rambla de Catalunya i la Via Augusta. D'ells, un 75%, és a dir, 74.000 cotxes, ho van fer per creuar el centre de Barcelona. És sobre aquest ingent volum de trànsit de pas que vol actuar l'Ajuntament, per poder convertir l'avinguda en un passeig que inclogui la construcció d'una línia de tramvia, com va anunciar l'alcalde Jordi Hereu ahir a les pàgines d'EL PERIÓDICO. Els estudis per emprendre la gran transformació no estan acabats, però el principal objectiu és desviar aquests vehicles abans de les places de Francesc Macià i Glòries, el tram sobre el qual s'ha obert el debat que ha de culminar amb el començament d'obres el 2011.

La Diagonal se situa al capdavant de les vies de Barcelona amb més circulació, només superada per les rondes de Dalt i Litoral, segons les dades estadístiques municipals. Per això pot semblar un repte impossible reduir fins a un 75% els gairebé 100.000 vehicles diaris que passen per l'avinguda. En realitat, aquesta dificultat és la que ha impedit que els socialistes no s'hagin decidit fins ara a fer el gran pas d'unir les dues xarxes del tramvia pel recorregut més curt.

En els últims anys, no obstant, "han passat moltes coses en la mobilitat ciutadana", segons va dir el tinent d'alcalde Ramon García-Bragado ahir a la tarda a l'intentar concretar una proposta que, tal com va reconèixer, "encara no té els estudis acabats". En especial, en va citar tres: la imparable extensió de l'ús de la bicicleta, l'èxit de l'àrea verda, les zones de circulació a 30 quilòmetres per hora, l'ampliació de voreres com al carrer d'Aragó i fins i tot la integració

tarifària. Tot plegat ha permès "prendre una decisió política que respon a una necessitat latent" de seguir restringint el trànsit privat, va afegir.

La inconcreció que envolta encara el desenvolupament d'aquesta decisió política la va convertir García-Bragado en virtut. "La forma del futur eix cívic es decidirà en el debat que en aquests moments s'obre amb diverses alternatives". L'ajuntament vol que aquesta discussió es porti a terme en el marc del pacte municipal de la mobilitat i també a través del districte de l'Eixample, com va afegir la regidora de Mobilitat, Assumpta Escarp.

EXECUCIÓ PER FASES

L'objectiu és arribar a un consens en els primers mesos del 2009. A partir de llavors s'estima un termini d'un any i mig per redactar l'estudi informatiu amb diverses opcions i després el projecte constructiu. Amb aquest calendari s'arriba al 2011 per iniciar les obres. García-Bragado, però, va explicar que la complexitat del pla portarà a una execució per fases, de manera que alguns treballs urbanístics es poden iniciar abans.

Aquesta transformació inclouria, així mateix, la millora de serveis al subsòl i la construcció d'"una seqüència d'aparcaments", va afegir García-Bragado, en els trams amb més dèficit i demanda d'estacionament.

La intenció municipal és que, tot i els canvis, la Diagonal mantingui la imatge tradicional i que se'n conservin els arbres. Segons el tinent d'alcalde, "tot indica que la millor opció" és la que situa les vies del tramvia a la calçada central, juntes o ben separades, ja es veurà. Una altra possibilitat per potenciar el transport públic, que no ha estat rebutjada com va aclarir Escarp, seria instaurar busos exprés de gran capacitat per una calçada segregada. Tots dos van dir que la reforma és una gran oportunitat per a molts canvis.

Consens ciutadà i polític a favor de la iniciativa municipal

La importància de la Diagonal en la trama viària de Barcelona i el seu caràcter simbòlic dins de l'Eixample de Cerdà van generar ahir nombroses opinions ciutadanes sobre la decisió de l'ajuntament de transformar l'avinguda i unir-hi el Trambaix i el Trambesòs. EL PERIÓDICO va sondejar sobre el tema diferents usuaris d'aquesta artèria vial.

1. • Veïns, comerços, sindicats, gremis i tècnics de mobilitat aplaudeixen la decisió
2. • Tots els partits polítics, menys el PP, aproven unir el tramvia per la Diagonal

ALBERT OLLÉS
BARCELONA

El consens no està fet per a Barcelona quan es tracta d'un tema de debat ciutadà. Per això no seria exagerat qualificar d'excepcional l'aprovació majoritària que va rebre ahir el projecte de transformació de la Diagonal. Associacions de veïns i comerciants, sindicats, gremis, especialistes en mobilitat i tots els partits polítics menys el PP van compartir la iniciativa davant el deteriorament urbanístic de la zona i les possibilitats de millorar l'oferta del transport públic.

Entre els que més van aplaudir la decisió va destacar l'associació Promoció del Transport Públic (PTP), que ja fa anys que defensa el projecte, i fins i tot va elaborar un informe el 2005. "El més important és l'aposta de l'alcalde per crear un eix cívic per als vianants i el transport públic", va explicar Pau Noy, directiu de l'entitat.

AVINGUDA DE RESIDENTS

"El tramvia serà un element més, però el que és rellevant és que la Diagonal passarà de ser dels cotxes a ser dels residents", va afegir. Un altre especialista en mobilitat, Ole Thorson, va emmarcar la iniciativa en el "procés de reducció del trànsit" que, segons la seva opinió, viu

Barcelona els últims anys. "Fer els cascots antics per als vianants, les zones 30, la prioritat semaforica per al transport públic, l'ampliació de voreres i la reducció de carrils de cotxes s'estan provant amb èxit a tota la ciutat i, per això, ara és el moment de posar sobre la taula una transformació d'aquesta importància", va dir.

Els sindicats CCOO i UGT van recordar que es compleix una demanda "llargament reivindicada". "És un bon senyal de salut democràtica que les administracions escoltin les organitzacions cíviques", va indicar CCOO. La UGT va destacar el "canvi de mentalitat en la gestió de la ciutat, per fer-la més humana".

Els dos sindicats van demanar que les obres comencin en aquest mandat, un punt en què el secretari general del Consell de Gremis de Comerç, Serveis i Turisme, Miguel Ángel Fraile, va reclamar que afectin el mínim possible els barcelonins. "Estem a favor del projecte, ja que dinamitzarà comercialment la zona, però demanem el màxim rigor en les obres". Vicenç Gasca, president de la Fundació BCN Comerç, va insistir en els beneficis econòmics del pla: "És un eix d'un gran potencial comercial, però amb un urbanisme que en dificulta l'accés".

DESVIAR EL TRÀNSIT

La Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) també va expressar la seva "satisfacció" i va defensar el tramvia com a alternativa "real i eficaç" al transport privat. La FAVB va mostrar, no obstant, la seva preocupació sobre com es desviarà el trànsit.

En els grups polítics municipals, ICV-EUiA va destacar que la decisió és un "triomf de les seves tesis", en al·lusió a la paternitat de la iniciativa. CiU va recordar que fa anys que advocava per aquesta solució, però que Hereu l'havia desestimat el 2005, quan era regidor de Mobilitat. En la mateixa línia, ERC va apostar per un bulevard a la Diagonal, com va incloure al programa electoral.

Només conductors i residents de l'entorn posen traves al pla

1. • Usuaris de cotxe, moto i taxistes són els més crítics amb la reforma proposada
2. • Ciclistes i vianants elogien la iniciativa, però temen més trànsit a la zona

DAVID PLACER
BARCELONA

Els usuaris de moto i cotxe són els que pitjor han assimilat l'anunci de la transformació de l'avinguda de la Diagonal, davant el consens general d'entitats cíviques i grups polítics. **El temor de més congestió en una de les principals vies d'entrada i sortida de la ciutat i els efectes negatius en el trànsit dels carrers veïns és generalitzat entre alguns residents, comerciants i usuaris d'autobús.**

Els veïns de l'entorn de l'avinguda són els que més rebutgen la iniciativa i molts asseguren que la supressió de quatre carrils és una mesura excessiva que perjudicarà els que depenen del cotxe per traslladar-se per ciutat. El desacord amb la proposta municipal es redueix en el tram pròxim al centre de Barcelona i és gairebé unànime a la part més propera al mar, més partidària del tramvia i del carril bici, segons un sondeig efectuat ahir per aquest diari entre veïns, comerciants i viatgers.

"Em sembla bé que l'ajuntament potenciï el transport públic, però tindrà uns efectes molt negatius de trànsit per als cotxes i les motos, en especial a la zona alta, que és la principal entrada i sortida de Barcelona", va dir Gemma Torres, una motorista de 19 anys.

VIES RÀPIDES

"La solució als problemes de trànsit no és convertir-ho tot per a vianants. El centre també necessita vies ràpides perquè som molts els ciutadans que necessitem cotxe", explica Alicia Francés, conductora i veïna de la Diagonal.

Alguns consultats també van explicar les seves contradiccions en funció del mitjà de transport que usen. "Com a vianant i ciutadana em sembla una bona idea, però com a motorista em resulta fatal", va dir Josi Ponce, treballadora de la zona alta.

RUTA ESQUIVADA Alguns conductors asseguren evitar la Diagonal pel trànsit i la poca coordinació dels semàfors, que la fa una via lenta per al cotxe. "Sempre que puc l'evito perquè et trobes amb molts semàfors en vermell. Si ara té molt trànsit a certes hores, quan suprimeixin els carrils en tindrà molt més", va dir Salvador Ocaña, un taxista de 52 anys. Altres usuaris del transport públic van desitjar que els plans s'estenguin a altres vies. "El tramvia hauria d'arribar a més llocs per aconseguir una xarxa de transport més sostenible", va comentar Alba Revilla.

EL PUNT 09.09.08

Hereu accepta finalment la connexió dels dos tramvies per la Diagonal

L'Ajuntament anuncia la conversió de l'avinguda en un passeig amb prioritat per a vianants, ciclistes i transport públic

[IVAN VILA](#). Barcelona

Definitivament, el Trambaix i el Trambesòs es connectaran per la Diagonal. L'Ajuntament de Barcelona ja ha pres la decisió, i ha engegat estudis per analitzar les implicacions urbanístiques i en matèria de mobilitat que tindrà la connexió, que s'emmarca en una reforma integral de l'avinguda entre la plaça Francesc Macià i la de les Glòries. La remodelació farà de la Diagonal un passeig en què es prioritzarà l'espai per a vianants i ciclistes, i també el transport públic. Tot i que es tractava d'una decisió cantada, perquè tant la Generalitat com el soci minoritari del govern municipal, ICV-EUiA, s'havien decantat per aquesta opció, l'alcalde, Jordi Hereu, ha optat per esperar la represa del curs polític i fer coincidir l'anunci, ahir, amb el seu segon aniversari com a alcalde.

La connexió de superfície del tramvia a la Diagonal és una vella reivindicació de diversos partits i entitats que fins ara havia topat amb l'oposició del PSC i, per extensió, del govern municipal. Potser per això, la connexió s'emmarca ara en un projecte més ampli, i més ambiciós, que comporta refer la Diagonal per convertir-la «en un nou gran eix ciutadà», en paraules d'Hereu, que va apel·lar a la recuperació de l'esperit del projecte original d'Ildefons Cerdà. La coincidència amb el 150è aniversari de l'Eixample, que es commemorarà l'any vinent, va servir ahir a l'alcalde per atorgar pes simbòlic al projecte.

La intenció del consistori és reduir el nombre de carrils actual (vuit) per guanyar espai per al tramvia i ampliar les voreres, facilitar la càrrega i descàrrega i fer places d'aparcament subterrani. Les obres s'aprofitaran també per reformar el subsòl, i construir una nova galeria subterrània de serveis.

«Volem que la Diagonal del segle XXI tingui el prestigi del passeig de Gràcia i el caràcter més entranyable de la Rambla», va sintetitzar Hereu, que va justificar el canvi de criteri sobre la unió tramviària amb l'argument que la de la Diagonal «és la comunicació més directa [entre Trambaix i Trambesòs], i ara sabem que és factible».

L'alcalde va explicar que el 75% dels 80.000 vehicles que a diari circulen pel tram de Francesc Macià a Glòries és trànsit de pas, i es pot redistribuir per la resta de l'Eixample. El consistori era contrari a l'opció Diagonal perquè comportaria més densitat circulatoria a l'entorn i també una reorganització semafòrica de gran abast, però ara creu que l'Eixample pot assumir-ho. «La idea de treure trànsit de la Diagonal ens ha preocupat moltíssim. Hi hem donat moltes voltes, i fins que no ho hem vist clar, no ho hem anunciat», va justificar el regidor d'Urbanisme, Ramon García-Bragado. Hi ha diversos factors que segons el regidor fan viable el que abans es deixava per impossible –i que ara s'accepta després que el Departament de Política Territorial s'hi hagi definit favorablement–. D'una banda, el *boom* de la bicicleta. De l'altra, diverses iniciatives, com ara el desenvolupament de zones 30, o l'àrea verda, que segons el consistori ha permès reduir un 8% el trànsit al centre. La reforma de la Diagonal seria, doncs, una peça més de la complexa aposta urbana pel vianant, la bicicleta i el transport públic. García-Bragado va explicar que l'opció preferida, pel que fa al tramvia, és fer passar els combois per la calçada central, però que tot està obert, perquè l'aposta política no és encara ni esborrany, i les decisions sobre totes les actuacions es prendran en funció del debat ciutadà que l'Ajuntament vol encetar ara i dels estudis que han d'analitzar detalladament totes les implicacions del projecte. De fet, fins i tot hi ha oberta l'opció, remota, això sí, que, si els estudis demostrassin que és inviable l'opció del tramvia, la connexió es fes amb un bus ràpid de gran capacitat segregat en un carril exclusiu. La previsió és que aquesta fase d'estudi es perllongui «uns mesos», i el desenvolupament del projecte, «un any o un any i mig», segons García-Bragado. L'ecosocialista Ricard Gomà va celebrar com «un èxit de les tesis que sempre ha defensat Iniciativa» la decisió anunciada per Hereu. També Xavier Trias es va congratular que l'equip de govern triï aquesta opció, que CiU havia defensat, però es va tornar a queixar de «les formes» d'Hereu, perquè el 15 de setembre govern i oposició han de signar un pacte d'infraestructures en què es parla encara d'estudiar les diferents opcions per connectar el tramvia. Com Trias, el popular Alberto Fernández Díaz va considerar necessària la unió, però va demanar que es busqui la millor manera de fer-ho sense afectar la mobilitat.

Felicitacions i advertències

Veïns, usuaris i sindicats van felicitar ahir a l'Ajuntament per haver pres la decisió de connectar el tramvia en superfície i a la Diagonal, descartant altres opcions que hi havia sobre la taula com ara la unió pel litoral.

La Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona (FAVB) considera que la decisió és «l'èxit d'una reivindicació ciutadana», però alerta del risc que pot comportar desviar gran part del trànsit que ara circula per la Diagonal per l'Eixample, ja que d'aquesta manera les congestions es traslladarien d'un punt de la ciutat a un altre. Segons la FAVB, «Barcelona ha d'optar per un model de ciutat amb un transport públic sostenible, i això requereix mesures que, més que la desviació, apostin per la dissuasió, per fer que s'usi el transport privat».

En aquest sentit, el membre de la junta de l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) Pau Noy diu que «el trànsit no s'ha de desviar per l'Eixample com proposa l'alcalde, sinó que ha de desaparèixer. La gent ha de deixar el cotxe a casa i desplaçar-se amb transport públic de qualitat». L'associació recorda que, en l'enquesta de mobilitat quotidiana del 2006 feta per l'Autoritat del Transport Metropolità, el tramvia era el mitjà més ben valorat, per damunt dels Ferrocarrils de la Generalitat i del metro. L'aposta d'unir el tramvia a la Diagonal podria, segons la FAVB, desencallar altres decisions, com ara la de negar-se definitivament a la construcció del túnel d'Horta o la supressió de vials ràpids a l'eix de Sant Andreu-Sagrera. Per la PTP, la connexió del

tramvia és un pas endavant per «deixar de construir tant de metro i apostar per altres mitjans de transport com ara el tramvia i l'autobús». En aquest sentit, Noy posa com a exemple el «fracàs» de la línia 11, de Trinitat Nova a Can Cuiàs, «que porta menys passatgers que un autobús però a un cost de construcció elevadíssim. Amb la unió del Trambaix i el Trambesòs, es podrien transportar uns 200.000 passatgers, segons calcula la PTP, més dels que actualment porten les línies 2 i 5 del metro. Noy assegura que quan l'L9 estigui feta i les prolongacions de les línies 3 i 5 estiguin en marxa, «Barcelona tindrà més quilòmetres de metro per habitant que cap altra ciutat del món». Els sindicats CCOO –fervent defensor de la connexió del tramvia a la Diagonal– i UGT –per al qual també és benvinguda aquesta millora del transport– coincideixen a reclamar formar part del procés de planificació, construcció i gestió del projecte, del qual ara per ara «es coneix ben poca cosa», segons diu el secretari de salut laboral i medi ambient de la UGT, Dionís Oña.

El joc de mans de l'Ajuntament

El consistori havia qualificat «d'inviàble» unir els tramvies per la Diagonal

[PAULA MERCADÉ](#). Barcelona

El que l'Ajuntament havia qualificat de connexió inviàble, l'enllaç del Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal, finalment serà una realitat, segons va afirmar ahir l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu. Per al PSC barceloní mai havia estat una prioritat unir les dues línies de tramvia, un punt pel qual passava de puntetes en el programa electoral municipal. En canvi, la Generalitat i l'Autoritat del Transport Metropolità coincidien a defensar la connexió de les dues xarxes per la Diagonal.

El que era arquitecte en cap de Barcelona quan s'enllestia el projecte del Trambaix l'any 2001, Josep Antoni Acebillo, afirmava que «la Diagonal i el centre de Barcelona no podien tenir tramvia». Els tècnics de l'Ajuntament deien llavors que la unió ocasionaria un gran trasbals en un punt de la ciutat molt complicat pel al trànsit. Tot i així, l'Autoritat del Transport Metropolità (ATM) aprovava el 2002 el pla director de mobilitat, que recollia fer la connexió de les dues xarxes tramviàries en superfície i a la Diagonal. Una opció que també rebia el suport del Departament de Política Territorial.

Tot i que l'ATM i el govern apostaven per la Diagonal, el PSC barceloní no va prioritzar mai la connexió dels dos tramvies, defensant l'ús dels autobusos per unir el tram central. En l'acord de govern de l'actual mandat, ICV-EUiA –sempre ha apostat per la unió de les dues línies a la Diagonal– només va arrencar el compromís dels socialistes de «concretar l'ampliació de la xarxa de tramvia i particularment la connexió Trambaix i el Trambesòs». La concreció ha arribat de sobte. L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, assegurava ahir que la unió entre les dues línies es faria a la Diagonal, malgrat que l'anunci no s'acompanyava de cap estudi de viabilitat. De fet, algunes fonts apunten que l'empresa concessionària del tramvia ja tenia el 2006 un informe sobre la viabilitat de la connexió per la Diagonal que el consistori no ha volgut mai que sortís a la llum.

A banda d'ICV-EUiA, que defensa l'opció de la connexió per la Diagonal, els altres grups polítics mantenien en el programa electoral de les darreres municipals una posició menys definida. CiU no s'havia mullat mai per una opció, i esperava a conèixer la més viable tècnicament. ERC apostava, de forma etèria, per la unió del tramvia per la Gran Via. I el PP deia que si es connectava per la Diagonal l'enllaç havia de ser subterrani.

Un mitjà de transport que guanya adeptes

[P.M.](#) Barcelona

Tot i que quan el tramvia es va posar en marxa, l'any 2004, tenia molts detractors, el cert és que any rere any aquest mitjà de transport, tan qüestionat inicialment, ha fet forat i no ha deixat de guanyar adeptes. Del 2006 al 2007, el Trambesòs va incrementar en un 60,5% el nombre d'usuaris, passant dels 4.103.557 als 6.587.936 en un any. També el Trambaix va augmentar el nombre de passatgers en l'últim any un 11,2%, assolint els 14.267.794 viatgers a finals de l'any passat.

Aquesta tendència es manté com en l'exercici anterior, del 2005 al 2006, quan el Trambesòs va incrementar un 46% el seu passatge i el Trambaix ho va fer en un 27%. En aquesta línia l'augment d'usuaris mai ha estat tan espectacular perquè ja des de la seva inauguració la van començar a utilitzar prop de sis milions de passatgers.

L'INCREMENT CONTINUA

De principis d'any ençà, el nombre de passatgers del tramvia continua creixent. En el Trambaix ha augmentat un 10,8%, arribant ja als deu milions a l'agost, quan l'any passat no es va assolir aquesta xifra fins al mes de setembre. Durant aquests primers nou mesos del 2008, també hi ha hagut un 5,6% més de passatgers que utilitzen el Trambesòs. L'increment d'usuaris d'aquest mitjà de transport recuperat a Barcelona ha coincidit en el temps amb una davallada dels de l'autobús. En l'últim any, la caiguda ha estat del 4%.

Els usuaris del tramvia estan satisfets amb aquest transport i l'índex de qualitat percebuda és d'un notable alt. Els passatgers del Trambaix atorguen al servei una nota de 7,6 i els del Trambesòs, encara més: un 7,9.