

## El primer projecte per a la Diagonal expulsa el cotxe del tram central

1. • El pla, que se sotmetrà a referèndum, gairebé no modifica la secció actual i no afecta l'arbrat
2. • La proposta municipal preveu dos carrils per sentit per als vehicles, un dels dos limitat a 30 km/h



Autobusos i vehicles privats a la cruïlla de la Diagonal amb el carrer de Girona, ahir. Foto: ELISENDA PONS

XABIER BARRENA  
BARCELONA

L'Administració ha de ser motor de transformació. Aquest és un dels mantres preferits per l'actual Govern municipal, que entén que l'exercici del poder no s'ha de limitar a una mera gestió administrativa, sinó que ha d'encaminar els seus actes cap a aquelles polítiques que, d'una manera més o menys consensuada, es considerin ideals. Per exemple, reduir la presència dels vehicles privats a la ciutat i afavorir el transport públic. El projecte de transformació de l'avinguda Diagonal al seu tram central, entre les places de Francesc Macià i de les Glòries, beu completament d'aquestes fonts. I segons ha pogut conèixer aquest diari, amb vehemència. **El projecte més avançat que planteja l'ajuntament –que juntament amb un altre serà sotmès a referèndum la primavera que ve– clava una puntada de peu al vehicle privat, una mesura polèmica perquè no hi ha, per a molts, una alternativa solvent.**

**El projecte preveu, per sentit, un carril lateral destinat a donar sortida als aparcaments i a permetre el gir pels carrers direcció muntanya-mar. La previsió és que sigui un carril amable amb el vianant i per això s'hi limitarà la velocitat als 30 quilòmetres per hora.** Serà la primera incursió de les anomenades zones 30 a les vies bàsiques de la ciutat. El carril bici es col·locaria, segons el projecte, al costat del lateral per a vehicles. El carril bici en principi se situaria a la part més pròxima al centre de la Diagonal per no impedir ni molestar el gir dels cotxes.

**GRAN PASSEIG CENTRAL / Seguint cap a la part central de la via vindria el passeig central, de poc més o menys les mateixes dimensions que l'actual, però amb una profunda reordenació dels espais. Més enllà que ja no hi hauria**

carril bici, es guanyaria més espai amb l'eliminació de l'actual parterre verd. El tronc central comptarà amb dos carrils, sempre un per sentit, dedicat al vehicle privat i, lògicament, el tramvia. L'espai per al metro lleuger no seria segregat, és a dir, els vehicles del carril per a cotxes podrien trepitjar les vies. Amb això no es perseguiria, és clar, que el vehicle privat envaís l'àrea del tramvia, sinó que l'autobús, que en un principi circularia sobre les vies, pugui guanyar l'altre carril en determinats moments.

I és que l'optimització de l'espai porta els projectistes municipals a pensar en un ús compartit de l'espai per al tramvia i l'autobús. Aquest esquema està profusament utilitzat a Europa. Per exemple a la ciutat d'Amsterdam.

Un dels principals avantatges d'aquest projecte és que compleix el programa prefixat, és a dir, convertir la Diagonal en un passeig i en un eix per al transport públic, però amb un cost molt baix i, sobretot, respectant l'arbrat actual.

RIU VERD / Com és visible des de qualsevol balcó, l'espèc riu verd que formen les copes dels arbres és un dels valors de la Diagonal i un dels pilars en què l'edifici Cerdà va basar l'Eixample.

Amb tot, el principal interrogant és saber com respondrà la ciutat a la restricció de la circulació de cotxes, perquè l'oferta de transport públic, sobretot metropolitana, zona d'on procedeixen bona part dels vehicles que circulen per la Diagonal, és absolutament insuficient.