

## La reforma de la Diagonal xoca amb la sobresaturació de la gran avinguda

1. Un informe municipal revela que la via és la que suporta més densitat de trànsit a la ciutat
2. Del document se'n desprèn que l'inici d'obres menys traumàtic seria per la plaça de les Glòries

XABIER BARRENA  
BARCELONA

Durant els últims mesos, en el debat sobre la reforma de la Diagonal, s'ha produït un canvi lent però apreciable. La nova Diagonal va néixer com un projecte arquitectònic. Es tractava d'estudiar i fer encaixar les peces de manera que per l'avinguda s'hi pogués passejar i comprar, desplaçar-se en bicicleta o tramvia. La reforma era un fet que gairebé es podia resoldre des de la secció transversal de la via. El focus, ara, s'ha desplaçat. La Diagonal, especialment entre Francesc Macià i el passeig de Gràcia, és la via barcelonina amb més saturació de trànsit. Així ho revela un informe de vialitat encarregat per l'ajuntament. Un informe que descobreix el canvi que s'ha produït en relació amb el punt de vista amb què s'abordava la qüestió. La reforma és, sobretot, un problema de vialitat i la seva solució ha de venir de la mà de la vialitat. A mitjans de desembre, els tècnics que des de fa mesos treballen en les dues opcions que s'han de sotmetre a referèndum van rebre l'informe de vialitat. No abans. Al document s'hi aprecia fins a quin punt la Diagonal és l'espina dorsal del trànsit a Barcelona perquè, malgrat la seva capacitat (quatre carrils més un d'autobús per sentit), una línia vermella de saturació recorre el tram entre poc després de Francesc Macià i el passeig de Gràcia. De fet, el vermell no desapareix fins a l'altura de Roger de Llúria, un tram de l'avinguda en què nombrosos conductors enfilen la dreta de l'Eixample a través del carrer de Rosselló o bé es dirigeixen cap a l'entramat urbà de Gràcia. El seu gran rival, en aquesta classificació maleïda, és el carrer d'Aragó, que, a diferència de la Diagonal, presenta, sí, saturació, però sempre en trams aïllats. L'escrit dibuixa diversos escenaris de pacificació, segons els condicionants externs que es preveuen. En qualsevol cas, l'horitzó que s'endevina és el del 2018.

Un dels escenaris previstos suma la reducció obtinguda a la Diagonal per la reforma a l'efecte que acompanyarà la posada en marxa al complet de la L-9 de metro i, també, la finalització de les millores de la xarxa de Rodalies incloses en el pla 2015 del Govern.

MANDAT 2011-15 / Fa un mes, l'alcalde Jordi Hereu va assenyalar que les obres de la reforma de la Diagonal no s'iniciarien durant el pròxim mandat 2011-15, precisament perquè les infraestructures no estarien finalitzades. El malestar dels seus socis ecosocialistes, partidaris d'entrar amb les

excavadores a l'avinguda així que es pugui, va portar Hereu a rectificar. Tot i que amb algun as a la màniga.

Les obres podrien començar el 2014, per exemple, sense incomplir la paraula donada a ICV-EUiA. I, a més a més, enlloc hi ha escrit que s'hagi de començar per la part més complicada. Precisament el tram entre Glòries i Roger de Llúria no presenta, ni ara ni en el futur, cap risc de saturació. Per tant, segons diuen algunes fonts municipals, es podria actuar sobre un tram prou llarg per poder demostrar que la reforma tira endavant i així donar temps perquè es completin les millores en infraestructures.