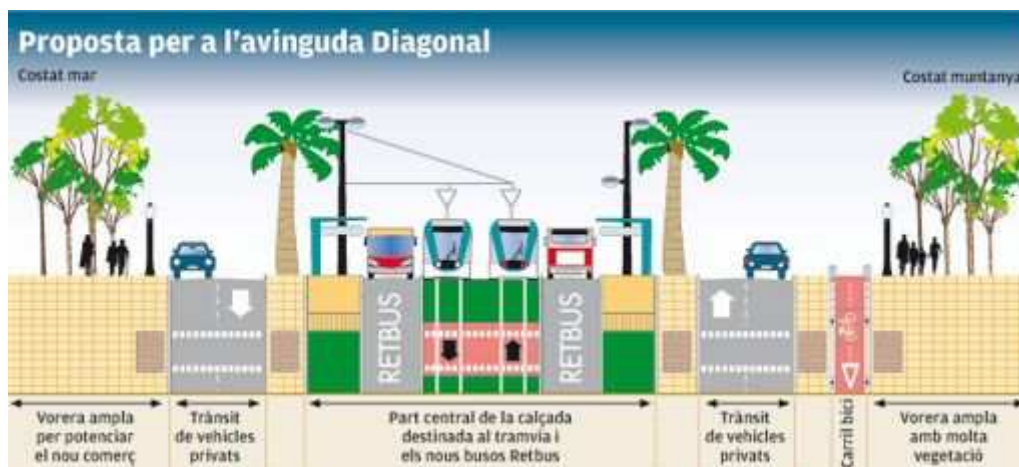


Els veïns s'avancen a Hereu i llancen el seu pla Diagonal



La plataforma de 9 entitats planteja una avinguda amb una part central per a tramvia i Retbus, dos carrils de vehicle privat per banda i carril bici a costat muntanya

El compte enrere per a la consulta popular per a la reforma de la Diagonal ja fa dies que ha començat, però a l'Ajuntament sembla que no tenen pressa per donar a conèixer el contingut de les dues opcions que volen sotmetre a votació (ho podrien fer la setmana que ve), a banda de la tercera opció de rebuig de les altres dues, imposada per CiU.

Tant és així que, quan falten menys de dos mesos per a la consulta i quan hi haurà la Setmana Santa pel mig, els veïns organitzats a l'entorn de la plataforma Diagonal per a Tothom s'han avançat a l'Ajuntament i ahir van presentar la seva proposta de cinc punts "bastant" irrenunciables.

Així els va definir un dels portaveus de la plataforma, el president de la PTP (Promoció del Transport Públic), Ricard Riol, que va detallar, acompanyat de representants de la FAVB, de l'OCUC i de CCOO, una proposta que passa per destinar la part central de la calçada al tramvia i als busos de gran capacitat Retbus, deixar el vehicle privat en dos carrils a banda i banda i ubicar un carril bici únic al costat muntanya, a més d'ampliar les voreres per donar un espai generós a l'arbrat i a voreres que afavoreixin la implantació de nou comerç.

Trànsit intern

La proposta, que incorpora la novetat dels busos de gran capacitat de 24 metres que ara fa dues setmanes van presentar com a projecte l'Ajuntament i TMB, insisteix en el transport públic i sobretot en la connexió del tramvia per tota la Diagonal com a principal mesura per reduir el trànsit d'una zona amb una forta mobilitat interna. "El 90% del trànsit de la Diagonal és intern", va apuntar ahir Jordi Giró (FAVB). "Un tramvia ple equival a vuit carrils de vehicle privat congestionats", va afegir Riol. Segons la plataforma, la xarxa de Retbus hauria d'engegar-se abans que es facin les obres del tramvia i preveure un

escenari de futur en què el mapa de transport de Barcelona deixi el metro –amb la L9– per als desplaçaments llargs en la regió metropolitana, de Castelldefels a Montgat, i opti pel tramvia i els diferents tipus d'autobús per als desplaçaments curts.

La plataforma, que integra altres entitats com l'Associació de Patinadors, el Bicicleta Club, Catalunya Camina, Greenpeace, Ecologistes en Acció i el P(A)T, té una postura més negociable en altres punts del seu pla, com la preservació de l'arbrat actual, que considera que “en almenys una de les dues opcions s'ha de preservar al màxim”, o en la ubicació del carril bici, en què es mostren partidaris de limitar-lo a una banda de l'avinguda.

En un to més polític, els diferents portaveus de la plataforma van carregar contra l'Ajuntament, que, després d'haver iniciat el debat en el Consell de Ciutat i d'haver-se plantejat fins a dotze propostes, no ha trencat el seu silenci administratiu per definir dues opcions i “pot intoxicar la consulta pública”.

EL PERIÓDICO 12.03.10

Els defensors del tramvia exigeixen més informació de la Diagonal

1. • El silenci del consistori obliga les entitats pro reforma a alçar la veu
2. • Diversos col·lectius temen que el vot es disgregui entre els 2 projectes municipals

XABIER BARRENA
BARCELONA

el retard en la presentació de les dues propostes de reforma de l'avinguda de la Diagonal que l'ajuntament sotmetrà a referèndum el mes de maig vinent –juntament amb la tercera opció «cap de les dues»– està propiciant que s'estengui el nerviosisme entre els més acèrrims partidaris de la reforma i, sobretot, de la unió pel tram central de la via urbana de les dues xarxes de tramvia avui en funcionament. La Plataforma Diagonal per a Tothom (PDT), que agrupa nou entitats en defensa d'una nova avinguda sostenible, humana i amb primacia de transport públic, va expressar ahir el descontentament i va advertir que «la falta d'informació pot intoxicar la necessària» reforma de la Diagonal. Així, segons aquesta entitat, s'imposa fer públiques les propostes urbanitzadores i, sobretot, com s'articularà el transport públic, dins i fora de la Diagonal.

Segons el calendari que va traçar el mateix ajuntament el març del 2009, quan va començar el procés participatiu en la seva fase d'informació, els dos projectes de reforma s'havien de presentar al gener i donar-los a conèixer a la ciutadania fins al mes d'abril, data inicial del referèndum. Més enllà que la consulta es farà finalment la primera quinzena de maig, el retard en la presentació oficial dels projectes ja s'acosta als tres mesos. I, mentrestant, no s'atura el flux d'informacions i insinuacions, per part dels partits de l'oposició, sobre la idoneïtat o no d'unir el tramvia.

DESCONTROL OFICIAL / En vista del descontrol municipal, la PDT, de la qual formen part el sindicat CCOO, la Federació d'Associacions de Veïns (FAVB), l'organització de consumidors OCUC i l'associació en defensa del transport públic PTP, a més de l'associació de patinadors i Greenpeace, entre altres entitats, va decidir ahir fer sentir la seva veu amb el crit de «fa falta més informació i menys incertesa».

La PDT demana que les dues propostes –que segurament veuran la llum d'aquí 7 o 10 dies– prevegin una potenciació del transport públic, via la prolongació del tramvia; l'ampliació de les voreres més pròximes a les façanes, i que almenys una de les dues opcions que se sotmetran a consulta mantingui l'arbrat que hi ha actualment.

Un altre front obert per a la plataforma és el nombre d'opcions entre les quals s'ha d'elegir a l'hora de votar. La plataforma manté que, així com els contraris a la reforma uniran forces a la tercera casella («cap de les dues»), els partidaris de reconstruir l'avinguda es dividiran entre les dues opcions. Potser per això hi ha més d'un que pensa que una de les dues opcions, per exemple la que plantegi moure i resituar la massa d'arbres, s'introdueix en la votació de manera subtil perquè l'altra possibilitat reculli i centralitzi totes les adhesions.

Una nova plataforma rebutja la transformació de l'artèria

1. • Els partidaris de l'opció C volen diners públics per a la seva campanya

CARLOS MÁRQUEZ DANIEL
BARCELONA

Josep S. Roldós és un veterà empresari que treballa a l'avinguda Diagonal des de fa molts anys i que s'oposa a la reforma de la via. «Tot això és un enorme disbarat», assegura Roldós, que forma part d'una nova plataforma que insta l'Ajuntament de Barcelona a treure's del cap el pas del tramvia per aquest vial. Aquest grup social acabat de constituir esperarà que es presentin les dues propostes finals del referèndum, per invitar els barcelonins a votar per la tercera opció, la C, que rebutja les altres dues i insta a iniciar actuacions menys invasives. «¿Has vist circular algun tramvia per la Cinquena Avinguda de Nova York? ¿I als Camps Elisis de París? ¿O a l'avinguda Ginza de Tòquio? Doncs deu ser per alguna raó», proclama Roldós. El seu grup assegura que no té res contra el tramvia, però considera que, en tot cas, el Trambaix i el Trambesòs s'haurien d'unir sota terra, idea rebutjada per l'ajuntament. Atès que el seu grup defensarà una de les tres possibles alternatives, Roldós considera que l'ajuntament hauria de sufragar la seva campanya en favor de la casella C. «D'aquesta manera, l'alcalde Hereu podrà dir que té les mans totalment netes i que tothom s'ha pogut defensar amb els mateixos mitjans», argumenta.

VOT PRIORITARI // Roldós també considera del tot necessari que l'ajuntament escolti «de manera prioritària» la veu dels directament afectats per la reforma. Entre botigues, despatxos i empreses, hi ha més de 400 entitats econòmiques implicades, a les quals cal afegir els prop de 300.000 residents en 600 edificis, assenyala el portaveu de la plataforma, que assegura que disposa del suport d'uns 300 ciutadans. «La Diagonal quedarà per sempre i no pot estar condicionada pel capritx de pocs», conclou Roldós.

Diagonal per a Tothom dona suport a la xarxa ortogonal de busos

el periódico

La plataforma, segons van explicar ahir els seus portaveus, veu en el Retbus el complement ideal a la prolongació del tramvia. Així, considera que una xarxa d'alta freqüència de busos i ben connectada al tramvia, que configurin una malla que operi en alta freqüència (tres minuts) i sigui molt accessible (cada 650 metres), pot absorbir una bona part de la nova demanda que generarà la restricció al trànsit viari que comportarà la reforma de l'avinguda Diagonal.