

# La Diagonal, en una papeleta

**La ciudad votará en mayo si la avenida se convierte en rambla o en bulevar - Los vecinos podrán optar por dejar la vía como está**

**BLANCA CIA** - *Barcelona* - 19/03/2010

Dos dibujos para dos ideas diferentes de la futura Diagonal con el tranvía como columna vertebral. La A, que comporta mantener la sección actual de bulevar ajustando el tráfico privado y el transporte público a la calzada central y dejando las calzadas laterales sólo para vía de servicio; y la B, que propone una rambla central con el transporte público y el privado en las calzadas laterales. Los dos dibujos, que entre el 10 y el 16 de mayo podrán votar más de 1,4 millones de personas empadronadas en Barcelona, fueron presentados ayer por el alcalde de la ciudad, Jordi Hereu. Los dibujos y pocas concreciones más de lo que representan las dos opciones. La tercera, la C, cuya introducción forzó Convergència i Unió -para todo el proceso hacen falta las dos terceras partes de los regidores, de ahí la fuerza de la oposición-, es dejar la Diagonal tal como está.

Hereu no quiere ni oír hablar de la posibilidad de que todo el proceso de participación abierto hace un año, que concluirá con la consulta-con un coste de más de 2,5 millones de euros- para la transformación de la Diagonal, acabe de esa forma. Pese a ello, ayer se mostró evasivo y no contestó a muchas de las preguntas que se le formularon. "Esto es una primera aproximación de lo que suponen las dos opciones", repitió en varias ocasiones. Lo único que dejó claro es que será la Diagonal del siglo XXI, con una apuesta determinante por el transporte público, la bicicleta y los peatones. Puntualizó que en ninguna de las dos opciones se tocará el subsuelo, lo que evitará más problemas. El coste aproximado de la transformación es de 70 millones de euros, más los 60 que supondrá la implantación del tranvía en los algo más de cuatro kilómetros que hay entre la plaza de Francesc Macià y la de Glòries. Y el plazo de ejecución previsto no baja de los 38 meses. Es decir, algo más de tres años. "Estamos hablando de una obra de mandato entero", puntualizó. Le acompañó en la presentación su socio de gobierno, Ricard Gomà (ICV), con quien ha tenido sus más y sus menos por el titubeo con el tranvía por parte de los socialistas.

Las dos opciones suponen una reducción drástica de los movimientos del tráfico privado -que en los dos casos queda reducido a dos carriles por sentido, más uno de servicio- y en favor del transporte público. Eso dependerá de varias cuestiones. Por ejemplo, si al tranvía se le sumara el sistema de autobuses de gran capacidad, denominados Bus Ràpid Transport (BRT), podrían compartir plataforma, como ocurre en otras ciudades europeas.

Las dos opciones tienen una diferencia importante. En la A, la que propone un bulevar, no hace falta tocar la actual alineación de los árboles porque las aceras laterales tendrán algo más de cuatro metros de ancho. En la B, la de rambla, las aceras laterales llegan a ocho metros y es necesario modificar las alineaciones de los árboles, lo que obligaría a mover cientos de ellos. Técnicos que han realizado todos los trabajos previos califican la A de continuista y más conservadora, y la B de más innovadora, aunque probablemente la más compleja precisamente porque obliga a tocar los árboles. Al presentar las dos propuestas, Hereu se extendió bastante más en la primera que en la segunda. Sin embargo, esa diferencia "no implica", dijo, que el equipo de gobierno tenga una preferencia de una sobre la otra.

Uno de los efectos colaterales del proyecto de la Diagonal es que ha llevado a replantear la reforma de Glòries. En concreto, en lo referente a dónde irá a parar el tráfico de entrada de la Gran Vía, que circulará soterrado por debajo de la plaza. Inicialmente, la salida estaba prevista

en la Diagonal. "Eso hay que cambiarlo, ya que no se puede llevar los coches que entran a la ciudad a una avenida que se va a pacificar. Se tendrá que buscar un punto al que interese que vayan los coches", explicó ayer un responsable de Urbanismo de Barcelona. El Consistorio ya ha encargado el proyecto de ese túnel.

Y otro efecto de la transformación de la Diagonal es el surgimiento de una nueva plaza en lo que ahora es un inmenso espacio para los coches: el cruce de la Diagonal con Sardenya y Aragó. El tranvía pasará por el centro y se creará una plaza, según precisó un técnico que ha participado en los trabajos. El mismo que, no obstante, reconoció que todavía no se ha resuelto el enlace de la nueva Diagonal con la actual sección que arranca en el cruce de Marina.

Mientras el equipo de gobierno defendía con entusiasmo la necesidad de transformar una avenida con 150 años de historia, desde la oposición le buscaron las cosquillas. Su llamado socio preferente, Esquerra Republicana -que le forzó a someter la iniciativa a consulta ciudadana-, sostuvo ayer que el tranvía no puede ser condición indispensable para la transformación de la Diagonal. "Si una opción es tranvía sí, y la otra, tranvía también, no estamos a favor", afirmó Jordi Portabella. Para CiU, que formalmente está a favor de la transformación, pero obligó a Hereu a introducir la opción de dejar la avenida como está, la presentación que hizo el alcalde fue insuficiente. "No se puede presentar dos dibujos sin concretar qué pasará con la circulación que se expulsa de la Diagonal o dónde piensan habilitar aparcamientos para las motocicletas", apuntó el regidor nacionalista Joaquim Forn. Alberto Fernández Díaz (PP) reiteró su posición, contraria a proyectar ahora una transformación de tanto calado.

## **Las lagunas de las dos propuestas**

- Tráfico privado. No queda claro si serán dos carriles por sentido o cuatro.
- Aparcamiento de motos. En una de las propuestas parece que aparcen en la acera. Hereu no lo aclaró.
- Apeaderos del tranvía. La propuesta A, tranvía por el centro de la calzada, no dibuja los espacios previstos para ello. La B sí, porque el tranvía discurre junto a la acera.
- Plataforma compartida o no. Tanto en los dibujos como en las imágenes, los carriles de circulación son compartidos por autobús, coche privado y moto. El alcalde dijo que eso ya se definirá más adelante.

## La reforma de la Diagonal apunta cap a un bulevard

1. • El model 'passeig de Gràcia' preserva l'arbrat i optimitza el pas del tramvia

XABIER BARRENA  
BARCELONA

Els barcelonins ja saben quins dos possibles vestits li poden posar a la seva principal avinguda, ja convertida en el carrer més gran de la regió metropolitana, entre la plaça de les Glòries i la de Francesc Macià. L'alcalde Jordi Hereu va presentar ahir els dos projectes que se sotmetran a referèndum, juntament amb una tercera opció que rebutja canvis, el pròxim mes de maig. Són, en els dos casos, vestits a mida molt ben tallats i de bona roba i davant els quals l'ajuntament mostra oficialment una equidistància gairebé exquisida. El duel entre l'opció bulevard (voreres amples i tramvia pel mig) i l'opció rambla (gran passeig central custodiat en els extrems per cada sentit del tramvia) sembla decantar-se per la primera. Com va avançar EL PERIÓDICO el 25 de novembre passat, l'opció bulevard és la que amb més afany ha treballat l'ajuntament. No tant per la seva incidència sobre el trànsit privat, que en els dos projectes és similar, sinó per altres raons. Per començar, el bulevard no necessita traslladar o resituar les quatre fileres del preat arbrat de la Diagonal. La rambla, sí. Tot i que el cost, segons el dossier informatiu repartit ahir en la presentació, és suposadament el mateix en els dos casos (uns 70 milions), el termini d'execució és diversos mesos inferior, sobre el paper, en el cas del model *passeig de Gràcia*. El resultat és 34 a 38, és a dir, o menys de tres anys o més de tres anys.

Una tercera raó la va facilitar ahir el director general de TramMet, (Tramvia Metropolità), Javier Vizcaíno, als micròfons de Catalunya Ràdio. Va assenyalar que entre les dues opcions, per al normal funcionament del tramvia seria aconsellable optar pel bulevard. Al circular els dos sentits l'un al costat de l'altre, una possible avaria en un dels combois podria causar efectes menys dramàtics, per exemple. A més a més, i això ja depèn del projecte de l'empresa de transport, es poden construir parades úniques amb doble andana.

50 MILIONS DE PASSATGERS / Vizcaíno va avançar que es preveuen 50 milions de passatgers a l'any, només en el tram central, i que el tramvia podria transportar, en hora punta, 6.400 viatgers per hora. La unió de les xarxes actuals a través d'aquest tram central de la Diagonal repercutirà, a més, en el compte de beneficis tant del Trambesòs com del Trambaix. Els combois seran dobles, amb capacitat per a 450 persones. La freqüència de pas dels tramvies seria de tres minuts, cosa que, segons el director general de TramMet, permet el pas encadenat de fins a dues línies d'autobús exprés que entrin a la plataforma per una de les dues places i surtin per l'altra. Aquest servei exprés tindria més capacitat que un autobús comú. Les diferències entre les dues opcions per al vehicle privat són poques. Com a màxim el que diferencia la pobresa de la misèria. En el cas del bulevard es reserva, en plataforma única com a Gràcia, un carril de servei, limitat a 30 quilòmetres per hora, i un segon carril en què el cotxe pot conviure amb autobusos, taxis i motocicletes.

En el cas de la rambla hi haurà dos carrils d'ús mixt. Fins a quin punt hauran de conviure en aquest espai, gairebé un carril-pastera, tots aquests tipus de transport és una qüestió que es dilucidarà més endavant. Sigui perquè encara no s'ha abordat, sigui perquè l'alcalde no domina fins a l'últim dels detalls, Jordi Hereu va fer especial èmfasi en el fet que el que ahir es presentava era «un concepte» i que les mesures de la «gestió» es prendran més endavant. Molts dels presents, més enllà dels partits de l'oposició, van trobar a faltar una explicació més detallada del projecte en boca, potser, d'algun càrrec de confiança amb amplis coneixements tècnics.

INTERROGANTS OBERTS / El cert és que la intervenció de l'alcalde va obrir diversos

interrogants als presents, periodistes entre ells. Per exemple, on podran aparcar les motos o, fins i tot, com i qui podrà ocupar els carrers mar-muntanya.

En el que sí que va ser molt vehement Hereu va ser en la descripció de l'estat de la Diagonal avui, que va qualificar d'«ineficient», tant per al trànsit privat com per al transport públic. Hi va posar tant d'interès que al bipartit, si triomfa la tercera opció en el referèndum, sembla que no li quedarà cap més opció que emprendre, al seu compte i risc, la reforma. O això, o fer els ulls grossos tot i que «la Diagonal ja no és un instrument de mobilitat adequat».

## **Inici per les Glòries**

Les obres a la Diagonal podrien començar el 2014, sense incomplir així la paraula donada per l'alcalde als seus socis ecosocialistes, ara una mica distanciats per temes espinosos com la candidatura olímpica i el pla del Barça.

Això sí, no està escrit enlloc que les obres hagin de començar per la part complicada. Justament el tram comprès entre la polèmica plaça de les Glòries i el carrer de Roger de Llúria, que en principi no presenta cap risc de saturació, ni ara ni el futur, és el que algunes fonts socialistes apunten com a inici probable. Un tram prou llarg per demostrar que la reforma va de debò, i donar temps, d'aquesta manera, que es completin les millores en infraestructures.

## **El carrer més llarg de BCN**

Amb 11 quilòmetres de llarg, la Diagonal va ser concebuda per Ildefons Cerdà com l'eix més singular de la ciutat que travessa de manera obliqua i harmònica la trama de l'Eixample. L'avinguda, amb uns 50 metres d'ample, connecta la ciutat de mar a muntanya amb un pendent suau que enllaça importants centres i equipaments de Barcelona. L'ajuntament considera que el tram central, comprès entre la plaça de Francesc Macià i Glòries, ha anat incorporant més circulació de transport públic i privat durant els últims anys i també ha assumit la incorporació de la bicicleta. Aquests canvis, segons els tècnics, forcen la reforma.

## **CiU recorda que existeix l'opció del «no m'agrada cap de les dues»**

1. • ERC no recolzarà la reforma si només es preveu la instal·lació del tramvia
2. • L'oposició en bloc critica la falta de precisió de les dues alternatives

### **EL PERIÓDICO BARCELONA**

Com era d'esperar, l'oposició en bloc va criticar ahir les dues propostes presentades per l'alcalde Jordi Hereu per al referèndum sobre la reforma de la Diagonal del maig. Els líders municipals de CiU, ERC i PP van coincidir a lamentar la imprecisió dels dos projectes, i CiU va fer un intent de convertir la consulta en un plebiscit sobre Hereu al recordar que hi haurà una tercera opció de la qual ahir l'alcalde no va dir ni mitja paraula. La del «no m'agrada cap de les dues», que a la llarga significa un «que es quedi com està».

Amb Xavier Trias de viatge, el portaveu de CiU a l'ajuntament, Joaquim Forn, va mostrar la seva preocupació perquè, quan faltin dos mesos per a la consulta, Hereu no va saber contestar on podran aparcar les motos a la nova Diagonal, ni si els autobusos podran circular pel carril del tramvia. Va considerar que els ciutadans «han de saber com afectarà la reforma a

la mobilitat i quines conseqüències tindrà el canvi en altres carrers de la ciutat». Però on Forn va posar més èmfasi va ser en la defensa de la possibilitat que els ciutadans puguin votar per la «no reforma» si l'alcalde no respon als dubtes abans de la consulta. Això sí, va recordar que la federació nacionalista està per la transformació.

El líder d'ERC, Jordi Portabella, va seguir carregant contra el tramvia. Va afirmar que, a més d'ocupar més espai, el tramvia comporta unes estructures rígides que, al seu parer, difícilment podran ser modificades durant molts anys, i per això va considerar que «seria un error». El líder republicà va demanar així que es deixi obert l'apartat del transport públic «perquè ERC pugui donar suport a la reforma». Altrament, va afirmar que se'n desmarcarà. «No es pot fer una proposta genèrica al voltant del tramvia sense informar de les dificultats objectives que comporta, com per exemple el pas de catenàries aèries per tota la Diagonal», va apuntar Portabella, que va recordar que dos carrils de tramvia equivalen a tres carrils d'autobús o de cotxe. «Siguem raonables i no presentem propostes tancades per a les pròximes dècades sinó propostes flexibles que es puguin anar adaptant a les necessitats de la ciutat», va concloure el dirigent republicà.

REBUIG DEL PP / Com és habitual, el president del PP a l'ajuntament va ser el més contundent en la seva oposició. Alberto Fernández Díaz es va desmarcar de la consulta al considerar que els dos projectes són dues cares de la mateixa moneda. Va criticar que el consistori «aboqui» els barcelonins a decidir sobre dos projectes sense grans diferències i va lamentar que Hereu no hagi mostrat els informes de com afectarà a la mobilitat de la capital catalana la reducció de carrils a la Diagonal. «Trobo a faltar un informe sobre la càrrega de trànsit que haurà de suportar l'Eixample», va concloure.

---

## EL PUNT 19.03.10

# Barcelona s'imagina la nova Diagonal

**L'Ajuntament presenta les dues propostes de reforma de l'avinguda, que l'obligaran a estar uns tres anys en obres**

19/03/10 02:00 - Barcelona - [francesc espiga](#) email protegit

Després d'un llarg procés de maduració, el projecte de reforma del tram de l'Eixample de l'avinguda Diagonal ja s'ha concretat en elements tangibles. L'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, va presentar ahir les dues propostes de remodelació, que se sotmetran a consulta ciutadana del 10 al 16 de maig i que inclouen, totes dues, la connexió del tramvia sense catenària. En la primera, l'opció 1, es preveu la transformació de la via en un passeig, respectant la seva actual simetria i arbrat, i creant un gran espai al mig per a la circulació del transport públic i privat. La número 2 dibuixa, per contra, una rambla a l'eix central, amb dues calçades laterals. Els dos projectes tindran un període d'execució llarg, uns tres anys, i un mateix cost orientatiu: 70 milions d'euros.

La posada en escena va ser molt calculada. En un dels salons nobles de l'ajuntament, i davant de representants de la societat civil, l'alcalde de Barcelona va fer ahir una exposició molt visual –dret i amb el suport d'imatges– i amb un to visiblement emocional. Hereu va apel·lar a la necessitat de reformar els 3,6 quilòmetres de l'avinguda que van de Glòries a Francesc Macià per una qüestió de necessitat col·lectiva, ja que, segons el seu parer, l'actual Diagonal «no és bona ni per estar-hi, ni per passar-hi».

Pel que fa a les dues propostes, comparteixen elements doctrinals comuns. El més substancial és que eliminen carrils de circulació privada per guanyar espais per al transport públic i l'ús ciutadà. També són dues reformes que afecten exclusivament la superfície de la via, tenen un mateix pressupost d'execució (70 milions d'euros) i s'hi preveu la connexió de les dues línies del tramvia, però, això sí, sense catenària. I hi ha un altre aspecte que les uneix. Malgrat que l'elaboració de tots dos dissenys ha demanat molts mesos de *cuina*, incomplint fins i tot els terminis que s'havia imposat el consistori, no concreten qüestions tècniques. «Ara el que decidirem és un concepte», va justificar en aquest sentit Hereu. Per tant, caldrà esperar a tenir un guanyador –si és que en la consulta no s'imposa l'opció del no, que tot podria ser– per desenvolupar un projecte tècnic que detalli, per exemple, quin serà el seu impacte sobre la mobilitat de l'Eixample i quantes, i quines, solucions s'hauran de prendre per corregir-ho.

La primera de les opcions, que es votarà com a 1 però que incomprendiblement ahir es va presentar com a A, és la més respectuosa amb l'actual configuració de la Diagonal, ja que respecta la seva actual concepció simètrica. Tampoc caldria tocar els arbres. Al seu tronc central és on s'ubicaria la calçada, que actuaria com un gran corredor per on aniria el tramvia, l'autobús o fins i tot el cotxe privat. Les obres per concretar aquesta reforma tindrien una durada de 34 mesos, que s'executarien per fases. Ni en aquesta ni en l'altra proposta començarien abans del proper mandat. L'altra possibilitat, que en la consulta s'identifica com a opció 2, obligaria a fer un canvi més radical de l'actual estructura de l'avinguda. D'entrada s'haurien de replantar tots els arbres, per crear un gran passeig al mig de la via, equiparable a una rambla. Això farà que les calçades, dues, se situïn a banda i banda d'aquest espai de passeig, sempre garantint, però, que la circulació del tramvia no s'alterarà pels girs que hagin de fer els cotxes privats. El principi de simetria en aquesta proposta es trenca, ja que el carril bici, segregat, s'encaixarà en un dels extrems d'aquesta imponent rambla. En aquest cas, les obres serien un pèl més llargues, ja que arribarien als 38 mesos. En tots dos projectes, però, es preveu fer una mateixa actuació a l'actual intersecció entre la Diagonal, Marina i Aragó, un tram que Hereu va definir com una «platja de ciment». Doncs bé, en l'opció 1 i 2 s'aposta per convertir-la en una gran plaça.

L'alcalde de Barcelona va defensar la validesa de les dues propostes –«són viables, factibles i solvents»–, i va assegurar que la reducció dels carrils per al cotxe privat es podrà compensar amb un major ús del transport públic i els desplaçaments a peu. De fet es calcula que dels més de 90.000 vehicles que poden circular diàriament per l'avinguda, un 90% fan viatges curts. Pel segon tinent d'alcalde, Ricard Gomà, les dues opcions «expressen amb senzillesa idees complexes», i va garantir que sabran donar resposta als reptes urbanístics i de mobilitat que plantegin.

L'Ajuntament no es mulla

Hereu va voler recalcar ahir que el govern no es decanta per cap de les dues opcions. «Nosaltres el que defensem és la transformació», va reivindicar. Ara, per tant, comença la feina d'intentar convèncer la ciutadania, ja que cal recordar que en la consulta ciutadana hi haurà una tercera possibilitat d'elecció, la 3, per *tombat* els dos projectes. En la seva presentació d'ahir, l'alcalde de Barcelona va repetir que en el cas que aquesta opció sigui la guanyadora, la reforma quedarà congelada. En aquest sentit, el grup municipal de CiU es va afanyar a recalcar que no se sent vinculat a cap de les dues propostes presentades, i va emfatitzar que l'existència d'aquesta opció 3 «és important».

## **Vot electrònic o presencial**

Serà una experiència pionera a la ciutat. La de la Diagonal serà la primera consulta ciutadana que se celebrarà a Barcelona, i l'Ajuntament no ha escatimat esforços a l'hora de plantejar-ne l'organització. Les votacions es faran durant una setmana, del 10 al 16 de maig, i podran participar-hi tots els barcelonins de més de 16 anys que es van empadronar abans del 31 de desembre del 2009. En total sumen 1.419.471 persones. A l'hora d'exercir aquest dret, ho podran fer de dues maneres. La fórmula *clàssica* és presencialment, acudint als punts que s'habilitaran a cada barri –en principi, un o dos, i preferentment en equipaments públics– tot i que no tindran urna. La votació s'exercirà sobre un terminal amb pantalla tàctil. L'altra

possibilitat és participar en la consulta a través d'internet. Per poder fer-ho, però, caldrà disposar de signatura electrònica, o bé sol·licitar un codi de seguretat a través del telèfon mòbil. Els que utilitzin portals bancaris en línia també podran fer servir aquest canal. *A priori* no cal patir per un hipotètic atac d'un *hacker*, ja que el sistema informàtic disposarà d'un complex sistema de seguretat per blindar-se de qualsevol atac. En tots els casos, els votants podran triar entre tres possibilitats: el projecte A (opció 1), el B (opció 2) o cap dels dos (3). Els resultats es podran saber a la una del migdia, aproximadament, del 16 de maig.

el contrapunt

## **Passeig d'Europa, carrer major de l'Eixample**

ferran espada

Barcelona posa en marxa un dels projectes més importants en termes urbanístics dels últims anys: la transformació de la Diagonal. Hem de partir de la base que aquesta remodelació afecta l'espina dorsal de la ciutat. Perquè no és només una remodelació urbanística. És tot un concepte de ciutat el que es desplega amb afectació a la mobilitat de tota l'urbs. L'Eixample és la clau. És la trama ortogonal la que permet absorbir el trànsit sense que cap carrer resulti especialment afectat. Aquesta remodelació que, en paraules de l'alcalde Hereu, transformarà la Diagonal en el passeig d'Europa o el carrer major de l'Eixample, segons es miri des de dins o des de fora, farà guanyar als ciutadans un espai fonamental per a la ciutat del segle XXI. I si a sobre hi afegim la connexió del tramvia, es guanyarà un transport públic modern i eficaç, com ja s'ha demostrat. No sé què triaran els barcelonins, rambla o bulevard, però estic convençut que triaran transformació, perquè Barcelona no pot perdre aquesta oportunitat de tornar a guanyar la Diagonal.

## **ERC prefereix l'autobús al tramvia**

j.t



Jordi Portabella.

[1](#)

El president del grup municipal d'ERC a l'Ajuntament de Barcelona, Jordi Portabella, va assegurar ahir que el tramvia no és l'opció prioritària per al seu grup sinó que és l'autobús

perquè és «el mitjà de transport més flexible i eficient». Pel representant d'ERC, el tramvia necessita una estructura rígida i molt d'espai, de manera que, amb vista al futur, seria «molt difícil i molt costós» canviar i modificar aquest tipus de transport públic. En aquest sentit, el grup municipal d'ERC es desmarca de l'equip de govern (PSC i ICV-EUA) –en minoria–, que, però, s'haurà d'entendre amb el seu soci preferent per tirar endavant l'ambiciós projecte de reforma de la Diagonal. Portabella va reiterar que el seu partit defensa que la transformació ha de «garantir la màxima eficiència del transport públic». Pel líder d'ERC al consistori barceloní, és obvi que hi ha massa incògnites al voltant del tramvia i dels seus requeriments tècnics» per explicar, a hores d'ara, «com serà la Diagonal en termes de màxima eficiència de mobilitat». «Tramvia sí o sí, no», sentència. Portabella va deixar clars els seus dubtes que aquesta forma de transport sigui la preferent.

## CiU veu dues propostes massa iguals

j.t



Joaquim Forn.

[1](#)

Per part del grup municipal de CiU a l'Ajuntament de Barcelona, el regidor Joaquim Forn va assenyalar que els dos projectes de reforma de la Diagonal «no estan ben diferenciats» i va afegir-hi que el 2 «obliga a modificar la disposició de l'arbrat» de l'avinguda. El regidor nacionalista va retreure a l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, la seva «indefinició» a l'hora de donar resposta a dubtes com: on «aparcaran les motos a la Diagonal» o «si l'autobús podrà circular per la via del tramvia». Forn va aprofitar la valoració dels dos projectes de remodelació que ahir va presentar l'alcalde per recordar als barcelonins que sempre els quedarà «la tercera opció» que defensa que la Diagonal mantingui l'estructura actual. Malgrat que els dos projectes que ahir es van donar a conèixer no convencen CiU, Forn va recordar que el seu partit va apostar per «la transformació i la consulta» i va afegir-hi que ara el que cal és informar dels detalls de les propostes de reforma «perquè la gent» valori quina afectació tindran als carrers de l'esquerre de l'Eixample. A més, el regidor nacionalista va assenyalar que «el ciutadà de Barcelona haurà de valorar» la conveniència que el consistori desemborsi «130 milions d'euros en el projecte», el cost segons CiU de la reforma si finalment s'uneixen les línies de tramvia.

## El PP confirma que es desmarca



j.t



Alberto Fernández Díaz.

[1](#)

El president del grup municipal popular a l'Ajuntament de Barcelona, Alberto Fernández Díaz, va confirmar ahir que el seu grup es desmarca de la consulta de la Diagonal perquè, segons va dir, els dos projectes de remodelació són «dues cares de la mateixa moneda, sense pluralitat d'opcions». Pel president del grup municipal popular, la reforma hauria de garantir que no hi haurà una «estrangulació del vehicle privat i que es posarà fi a l'incivisme del carril bici de la Diagonal». Fernández Díaz va retreure a l'alcalde de la ciutat, Jordi Hereu, que ahir presentés «molta maqueta virtual» però que en canvi no ensenyés els informes, que, segons el regidor del Partit Popular, posen de manifest com afectarà la reducció del nombre de carrils de la Diagonal la mobilitat de la ciutat i la càrrega de trànsit que haurà de suportar l'Eixample. Fernández Díaz va defensar la necessitat de disposar de més opcions sobre la remodelació de l'avinguda i el tramvia. A banda de la connexió a través de la Diagonal per la superfície, també va defensar la connexió soterrada per tal de mantenir igual l'avinguda –modificant el carril bici– i potenciar-la com a passeig, així com la possibilitat de fer passar el tramvia per l'Eixample.

## **Els veïns no coneixen els projectes**

A.B

En una trobada recent que van mantenir les sis associacions de veïns de l'Eixample, el districte on transcorre tota la reforma de la Diagonal, van coincidir a mostrar el seu descontentament perquè encara no havien rebut informació sobre les futures dues propostes de transformació. Ahir van saber, astorats, que l'Ajuntament presentava públicament, amb tota pompa, les dues opcions de reforma de la Diagonal. «No s'han complert els terminis per donar la informació a les associacions de veïns», es va queixar ahir un membre de l'associació de veïns de la Sagrada Família.

Per tot plegat, i en espera de rebre alguna mena d'informació detallada per poder-se definir, les associacions de veïns consultades per aquest diari ahir van preferir no opinar encara entre les opcions de passeig o de rambla. Això sí, algunes van voler refermar les dues reivindicacions centrals que han fet des de l'inici d'aquest procés per transformar la Diagonal: que la reforma impliqui de totes totes la connexió de les dues línies de tramvia (cosa que inclouen les dues

opcions que hi ha sobre la taula) i que l'Ajuntament no obli les mesures per racionalitzar el trànsit en cotxe privat que deixi de passar per la Diagonal.