

Connectar el Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal costarà 220 milions d'euros

Aquest pressupost s'hauria de sumar als 70 milions en què es pressuposta la reurbanització de l'avinguda Diagonal

20/03/10 02:00 - Barcelona - [Paula Mercadé](#)



Imatge d'arxiu del Trambesòs al seu pas per la Diagonal. Foto: ACN.

La despesa més gran no és reconvertir la Diagonal en un passeig o una rambla, projectes pressupostats amb 70 milions d'euros cadascun, sinó unir el Trambaix i el Trambesòs. Enllaçar els dos tramvies per la Diagonal tindrà un cost d'uns 220 milions d'euros, pressupost que inclou la compra de 39 tramvies i preveu la unió amb catenària. El projecte, doncs, s'encariria més si, com vol l'alcalde de Barcelona, Jordi Hereu, el tramvia circula per la Diagonal sense anar connectat a la catenària, una opció estètica que tècnicament és viable. La reurbanització de la Diagonal més la unió dels dos tramvies incrementa el pressupost total fins als 290 milions d'euros, una despesa, però, que seria deu vegades superior si s'hagués de fer una línia de metro per sota la Diagonal.

El Trambaix i el Trambesòs estan separats per 3,8 quilòmetres a l'avinguda Diagonal. Unir les dues línies metropolitanas de tramvia costaria uns 220 milions d'euros, un projecte deu vegades més barat que fer una línia de metro per sota la Diagonal. Tot i això, el pressupost per enllaçar les dues xarxes de tramvia encara es podria incrementar si, com vol l'alcalde, la connexió es fa sense catenària. L'opció només segueix criteris estètics, però tècnicament ja és viable perquè s'ha posat en pràctica en algunes ciutats com Lisboa o Bordeus. Segons les previsions, unint el Trambaix i el Trambesòs per la Diagonal s'arribarà als 80 milions de viatgers l'any, uns 170.000 cada dia. Amb aquestes xifres es doblaria la demanda actual que registren les dues xarxes de tramvia. Alguns estudis de mobilitat apunten que aquests usuaris, però, no anirien de Sant Feliu fins al Gorg, sinó que farien trajectes més curts. Tanmateix, el fet que la ciutat la creï un tramvia que connectarà amb la resta de la xarxa de transport públic podria reduir, com a mínim, un 2,5% el nombre de viatges que es fan amb vehicles privats.

Els defensors del transport públic, satisfets

És un projecte necessari, però alhora cal veure com es concreta. Per l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) les dues propostes per refer la Diagonal «presenten aspectes molt positius, com és l'aposta per guanyar espai públic, i també ens complau la connexió del tramvia», comenta Josep Anton, membre de l'entitat, que alhora recalca: «Tot i això, ens ho hem d'estudiar amb calma.» L'afectació sobre l'arbrat o l'encaix de les línies d'autobús de gran capacitat, són alguns dels aspectes sobre els quals volen més concreció.

El PSC acusa CiU de no implicar-se en el projecte

f.e

Ja fa setmanes, o més ben dit mesos, que la Diagonal s'ha convertit en motiu de disputa entre els grups polítics del consistori. ERC ja ha començat a marcar distàncies amb el projecte amb el pretext de la inclusió del tramvia, però ara mateix el front de controvèrsia més actiu és el que mantenen CiU i el PSC. És un enfrontament visible, però alhora també subterrani, i que dijous es va fer especialment evident quan el portaveu convergent, Joaquim Forn, va recalcar en una compareixença pública que els barcelonins també podran votar, en la consulta, l'opció de deixar la Diagonal tal com està. Això va provocar la rèplica ahir del secretari d'organització del PSC barceloní, Albert Aixalà, que va assegurar que «l'opció de CiU és no reformar la Diagonal; està demostrant que no vol transformar Barcelona». La crítica més punyent la va adreçar a Xavier Trias, a qui va acusar d'estar «absent» en aquest procés.

Ara toca donar a conèixer la reforma

f. espiga

Un cop presentades les dues propostes de reforma de l'avinguda Diagonal, una de les prioritats pel govern municipal és donar-la a conèixer a la ciutadania. El calendari no permet gaires alegries, ja que la consulta popular que dictarà el futur de la via se celebrarà del 10 al 16 de maig. Abans, per tant, caldrà que els barcelonins sàpiguen, i coneguin, sobre què se'ls està demanant l'opinió. Per això als jardinetes de Gràcia ja s'està muntant la vela on s'exhibiran els projectes, i on també es farà un cicle de xerrades de caràcter tècnic per explicar l'abast de la remodelació. Seran reunions de caràcter sectorial, en què participaran representants de col·legis professionals i de la Federació d'Associacions de Veïns de Barcelona, i on es tractaran de manera específica aspectes clau de l'obra. Entre ells la mobilitat, per descomptat. Ara per ara, però, encara no hi ha cap calendari tancat sobre quan es posarà en marxa tota aquesta operació, que també preveu fer exposicions de caràcter itinerant sobre les dues opcions de reforma. De la tercera, no cal donar-ne gaires detalls. De manera paral·lela, l'Ajuntament també mantindrà una roda de contactes amb entitats i sectors econòmics de la ciutat. L'objectiu, és clar. Implicar-los en el projecte i, alhora, estimular la participació en la consulta.

La mobilitat i el tramvia preocupen el RACC

Són partidaris de la reforma de la Diagonal, però el RACC no amaga que algunes de les afectacions d'aquesta actuació els preocupen. I molt. «Tenim dubtes sobre la capacitat que tindrà l'Eixample per absorbir el trànsit rodat que ara passa per la Diagonal, ja que el canvi que es proposa és molt gran», declara el director de la Fundació RACC Miquel Nadal. Però no és l'únic. «També ens amoïna que es faci una aposta tan tancada per al tramvia. No diem que no s'hagi de fer, però demanem que s'estudiïn altres opcions o possibilitats», conclou.

CCOO pregona que és un avenç per als treballadors

Una de les reaccions més entusiastes als plans de reestructuració de l'avinguda ha estat la del sindicat Comissions Obreres (CCOO), que des de fa temps reclama la connexió de les línies del Trambesòs i el Trambaix. «Aquest projecte afavoreix la mobilitat de les persones, i més concretament dels treballadors i treballadores per anar i tornar de la feina», assenyala CCOO en un comunicat, en el qual també es valora positivament que el disseny s'esculli a través d'una consulta. A més a més, el sindicat demana participar en la redacció del projecte.

Els propietaris de benzineres, en contra

Els propietaris de benzineres de Barcelona mantenen l'oposició frontal a la reforma de la Diagonal i la reducció del nombre de carrils per al trànsit privat. L'associació de gasolineres de Barcelona hi veu una amenaça cap als interessos del seu negoci. «El transport públic no dóna una solució bona per a tothom», denuncia Albert Campabadal, president de l'entitat, per qui la reforma afegirà «més dificultats a la gent per entrar i sortir de Barcelona» en cotxe. «Barcelona necessita negoci per viure, no ens podem passar la vida tots de compres», rebla.

Els defensors del transport públic, satisfets

És un projecte necessari, però alhora cal veure com es concreta. Per a l'Associació per a la Promoció del Transport Públic (PTP) les dues propostes per refer la Diagonal «presenten aspectes molt positius, com és l'aposta per guanyar espai públic. També ens complau la connexió del tramvia» comenta Josep Anton, membre de l'entitat, que alhora recalca que «tot i això, ens ho hem d'estudiar en calma». L'afectació sobre l'arbrat o l'encaix de les línies d'autobús de gran capacitat, són alguns dels aspectes sobre els quals volen més concreció.